

**PRONÚNCIA DA MOBI.E EM SEDE DE CONSULTA PÚBLICA  
DA VERSÃO PRELIMINAR DO ESTUDO “CONCORRÊNCIA E  
MOBILIDADE ELÉTRICA EM PORTUGAL” DA AUTORIDADE  
DA CONCORRÊNCIA**

## ÍNDICE

1. **ENQUADRAMENTO PRÉVIO:** O MODELO MOBI.E
2. **RECOMENDAÇÃO 1:** SIMPLIFICAÇÃO DO MODO DE PAGAMENTO NOS PONTOS DE CARREGAMENTO DE ACESSO PÚBLICO
3. **RECOMENDAÇÃO 2:** INTEGRAÇÃO DAS ATIVIDADES DE CEME E OPC
4. **RECOMENDAÇÃO 3:** ESTUDO DE CONDIÇÕES PARA SELEÇÃO DA EGME POR MECANISMO COMPETITIVO
5. **RECOMENDAÇÕES 4 E 5:** DIREITOS DE INSTALAÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO EM (SUB)CONCESSÕES DE ÁREAS DE SERVIÇO E POSTOS DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS
6. **RECOMENDAÇÃO 6:** ABERTURA DA CONTRATUALIZAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA A DIFERENTES AGENTES ECONÓMICOS DO SETOR ELÉTRICO
7. **RECOMENDAÇÃO 7:** ELABORAÇÃO ATEMPADA PELOS MUNICÍPIOS DE INSTRUMENTOS REGULATÓRIOS MUNICIPAIS DA MOBILIDADE ELÉTRICA

À Autoridade da Concorrência,

Exmos/as. Senhores/as,

A MOBI.E, S.A. (**MOBI.E**), na qualidade de Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica, vem pela presente via apresentar os seus comentários à versão preliminar do estudo “Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal” (**Estudo**) realizado pela Autoridade da Concorrência (**AdC**), publicada no passado dia 19 de janeiro de 2024 e submetida a consulta pública.

No Estudo, a AdC identifica um conjunto de potenciais barreiras à concorrência no setor da mobilidade elétrica em Portugal, que considera suscetíveis de comprometer o desenvolvimento e a expansão da rede de infraestrutura de carregamento. Em simultâneo, dirige um conjunto de recomendações ao Governo e aos Municípios que visam providenciar respostas aos referidos constrangimentos.

A MOBI.E felicita a realização do Estudo e, desde já, manifesta a sua concordância com a grande maioria das conclusões e recomendações da AdC. Não obstante, e salvo o devido respeito, entendemos que algumas das conclusões alcançadas não estão devidamente consubstanciadas em dados e factos concretos e/ou não levaram em linha de conta as vantagens inerentes ao modelo regulatório português da mobilidade elétrica, cuja reconfiguração é proposta no Estudo da AdC. Um modelo, frise-se, sob o qual se têm registado resultados impressionantes no desenvolvimento da mobilidade elétrica no nosso país e cujos méritos são reconhecidos internacionalmente<sup>1</sup>.

Por esta razão – e sem prejuízo de, como se disse, a MOBI.E aderir à maioria das recomendações formuladas pela AdC –, consideramos essencial salientar, na presente pronúncia, os diversos aspetos virtuosos e inovadores do modelo regulatório da mobilidade

---

<sup>1</sup> Rodríguez, María, “Electric car registrations in 2023 in Europe”, in Eletromaps, 15 de janeiro de 2024 <https://www.electromaps.com/en/blog/electric-car-registrations-europe-2023>

Constenla, Tereixa, “El coche eléctrico triunfa en Portugal empujado por un sistema de pago universal en los puntos de recarga”, in El País, 26 de janeiro de 2024, <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2024-01-26/el-coche-electrico-triunfa-en-portugal-empujado-por-un-sistema-de-pago-universal-en-los-puntos-de-recarga.html#>

Cerezo, Félix, “Así consigue Portugal vender el triple de coches con enchufe que España”, in El Mundo, 5 de fevereiro de 2024, <https://www.elmundo.es/motor/2024/02/05/65be8c89fc6c83232d8b459b.html>

Automonitor, “Portugal consegue vender três vezes mais carros elétricos do que Espanha: o que explica as diferenças entre os dois países?”, in Executive Digest Automonitor, 12 de fevereiro de 2024, <https://executivedigest.sapo.pt/noticias/portugal-consegue-vender-tres-vezes-mais-carros-eletricos-do-que-espanha-o-que-explica-as-diferencas-entre-os-dois-paises/>

elétrica atualmente em vigor e que não foram tidos em conta pela AdC, na expectativa de que estes possam vir a ser devidamente ponderados na versão final do Estudo.

Por fim, e tratando-se de um documento da Autoridade da Concorrência sobre “concorrência e mobilidade elétrica em Portugal”, num país com um enquadramento jurídico e regulatório em vigor há 14 anos, o qual se tem mantido estável e que tem originado resultados muito relevantes, não se encontraram no estudo referências a empresas que não cumprindo a legislação e regulamentação em vigor, estão assim a promover uma concorrência distorcida para com as mais de uma centena de empresas que operam no setor de forma legal.

A MOBI.E sempre defendeu que a existência de uma forte e leal concorrência entre as empresas é crucial para a melhoria do serviço e do custo a suportar pelos utilizadores. É nesse sentido que tem vindo a trabalhar nos últimos 8 anos, pelo que entendemos como urgentes a eliminação destas distorções que, neste momento, se traduzem na maior barreira efetiva à concorrência, uma vez que não cumprem na sua plenitude as obrigações legais da esmagadora maioria dos intervenientes no mercado, designadamente, Comercializadores de Energia para a Mobilidade Elétrica (CEME) e Operadores de Pontos de Carregamento (OPC).

## 1. ENQUADRAMENTO PRÉVIO: O MODELO MOBI.E

O modelo de mobilidade elétrica atualmente em vigor em Portugal apresenta-se como um modelo vanguardista e pioneiro, criado para potenciar a melhor experiência de carregamento ao utilizador e em simultâneo promover a livre concorrência.

O modelo assenta na interoperabilidade e na universalidade de acesso.

Na articulação do modelo destacam-se como intervenientes os Utilizadores de Veículos Elétricos (**UVE**); a Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (**EGME**); os Comercializadores de Energia para a Mobilidade Elétrica (**CEME**); os Operadores de Pontos de Carregamento (**OPC**); e ainda os Detentores de Pontos de Carregamento (**DPC**), figura sem carácter comercial.

Os UVE são todas as pessoas que utilizem um veículo elétrico (BEV - *Battery Electric Vehicle* ou PHEV – *Plug In Electric Vehicle*); os CEME são as entidades devidamente registadas que fornecem a energia para a mobilidade elétrica; os OPC são as entidades devidamente registadas que instalam e mantêm os postos em locais de acesso público e prestam o respetivo serviço de carregamento aos UVE; os DPC são entidades ou particulares que possuem posto(s) numa zona de acesso privado e decidem aderir à rede nacional para poderem beneficiar das vantagens do modelo de mobilidade elétrica. A Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica, através de uma plataforma de gestão de roaming e energia, garante a gestão e monitorização da rede de postos de carregamento, em termos de fluxos energéticos, de informação e financeiros e de forma inovadora a integração da mobilidade elétrica no setor elétrico.

Os CEME e os OPC aderem à rede Mobi.E através de um contrato de adesão, o que permite que o UVE tenha apenas de celebrar um único contrato com qualquer CEME e possa depois carregar em todos os postos de carregamento que estejam ligados à rede nacional, independentemente de quem seja o OPC do posto de carregamento utilizado. Isto permite que a plataforma de gestão e roaming possa integrar todos os postos de carregamento da infraestrutura de acesso público e divulgar em tempo real informação útil para os UVE, como a localização do posto, a potência, o OPC responsável, a tarifa de serviço do posto e, também, a sua disponibilidade. Esta é uma situação única e invejável no **panorama mundial**.

Sublinhe-se que a separação da função de CEME e OPC é determinante para garantir a interoperabilidade total da rede, facilita e promove a concorrência, bem como fomenta a instalação de postos, que podem ser utilizados por qualquer UVE, garantindo custos de operação mais reduzidos, uma vez que, os OPC não sendo responsáveis pela energia dos carregamentos realizados nos postos não suportam os gastos normalmente associados à potência disponibilizada que, como sabemos, são tanto maiores quanto maior for a potência. O custo de ligação à Rede Elétrica de Serviço Público (**RESP**) é suportado de forma diluída pelos UVE em cada carregamento através das Tarifas de Acesso às Redes para a mobilidade elétrica definidas anualmente pela Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (**ERSE**). Desta forma, incentiva-se a instalação de postos de carregamento de maior potência, mesmo em

zonas de menor procura, uma vez que os custos de operação são significativamente menos elevados. Esta é uma das principais razões que justificam que atualmente 36,4% dos postos da rede tenham potências superiores a 43 kW, isto é, sejam rápidos ou ultrarrápidos.

No atual modelo Mobi.E coexiste a possibilidade de o UVE celebrar um contrato prévio com um CEME, que como referimos lhe permitirá carregar em toda a rede, ou optar por pagamentos *ad hoc*, contratos instantâneos que se esgotam naquele carregamento. A coexistência de ambas as soluções de pagamento traz claras vantagens para o utilizador, uma vez que a celebração de um contrato prévio com um CEME pode permitir ao UVE beneficiar de tarifários mais competitivos.

Em simultâneo tem crescido a figura do DPC, cada vez mais procurada por empresas e condomínios, que permite que postos instalados em locais de acesso privado, sem carácter de exploração comercial, integrem a rede Mobi.E e possam beneficiar da segregação de consumos ligados à mobilidade elétrica. Esta solução evita a instalação de contadores específicos e facilita a partilha de carregadores, reduzindo, assim, os custos de investimento quer em número de pontos necessários, quer em potência contratada. A solução de DPC permite, igualmente, aumentar a concorrência em termos de fornecedores de energia, uma vez que os UVE poderão utilizar estes postos privados através do contrato com o seu CEME e suportando os custos de energia inerentes aos carregamentos nestes espaços de acesso privado da mesma forma que suportam na rede de acesso público. Estes são alguns dos fatores que explicam o crescimento acentuado de DPC, uma vez que incentivam a instalação de postos de carregamento em condomínios, onde o condómino UVE suporta diretamente o custo associado aos carregamentos da sua viatura, sem penalizar o condomínio. Esta solução é igualmente apropriada para empresas, quer na suas próprias instalações - uma vez que os colaboradores UVE podem suportar diretamente os custos com os carregamentos das suas viaturas através do seu contrato com o CEME -, quer para a instalação de carregadores em casa de colaboradores que usem frota da empresa - uma vez que os carregamentos das viaturas de frota são suportados pela empresa ao abrigo do contrato da empresa com o CEME apesar do ponto de carregamento estar instalado em casa do colaborador. Este conjunto de benefícios só é possível pela separação de funções entre CEME e OPC.

## **2. RECOMENDAÇÃO 1: SIMPLIFICAÇÃO DO MODO DE PAGAMENTO NOS PONTOS DE CARREGAMENTO DE ACESSO PÚBLICO**

A AdC propõe ao Governo que promova a simplificação do modo de pagamento nos pontos de carregamento de acesso público, nomeadamente através da implementação das obrigações do Regulamento (UE) 2023/1804 (*Alternative Fuels Infrastructure Regulation – AFIR*) no que concerne ao carregamento numa base *ad hoc*.

Importa começar por referir que o AFIR, aplicável a partir de 13 de abril de 2024, em virtude da sua natureza jurídica de regulamento, aplica-se diretamente no ordenamento jurídico português, não sendo necessário qualquer ato interno de transposição.

Note-se que o próprio AFIR introduz esta obrigação de forma limitada e gradual. Assim, no que concerne ao carregamento numa base *ad hoc*<sup>2</sup>, o AFIR prevê que, em todos os postos de carregamento de acesso público instalados a partir de 13 de abril deste ano, deve ser possível efetuar o carregamento *ad hoc*, utilizando um instrumento de pagamento amplamente utilizado na União Europeia<sup>3</sup>. Adicionalmente, será obrigatório efetuar o *retrofit* de determinados postos num horizonte temporal alargado, ainda que instalados antes de 13 de abril, para que também permitam o carregamento *ad hoc* e com recurso a leitores de cartões de pagamento ou a dispositivos *contactless* que permitam a leitura desses cartões<sup>4</sup>.

Assim, os OPC que atuam em Portugal serão obrigados, por força do próprio AFIR, e independentemente de qualquer ato interno de transposição, a cumprir estas obrigações.

Refira-se, aliás, que, como é reconhecido pela AdC, já existem OPC que, em Portugal, disponibilizam a possibilidade de carregamento *ad hoc* nos seus postos de carregamento, com recurso a aplicações digitais disponibilizadas por CEMEs, como a MiiO e a EVIO. E isto mesmo antes da aplicabilidade do AFIR.

Sem prejuízo do referido, a MOBI.E reconhece a importância de serem integradas na legislação portuguesa normas que concretizem e garantam a implementação das obrigações do AFIR relativas à simplificação do modo de pagamento nos pontos de carregamento acessíveis ao público.

Neste sentido, no âmbito das sugestões de alteração à revisão do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (**RJME**)<sup>5</sup>, iniciadas na legislatura em curso, foi proposto prever a obrigação dos OPC de assegurarem a possibilidade do carregamento numa base *ad hoc* nos pontos de carregamento de acesso público por si operados, através do estabelecimento das necessárias relações com um ou mais CEME.

Também se propôs, na referida revisão, que o RJME passasse a estabelecer a obrigação de CEME e OPC disponibilizarem aos UVE a informação relativa aos preços e demais condições aplicáveis à sessão de carregamento, em conformidade com o estipulado no artigo 5.º, n.ºs 2, 3, 4 e 5, do AFIR. Adicionalmente, a concretização destas obrigações deverá vir a ser feita através de uma alteração ao Regulamento da Mobilidade Elétrica (**RME**)<sup>6</sup>, instrumento normativo onde se encontram concretizados os deveres de informação de OPC e CEME.

---

<sup>2</sup> Definido como o carregamento *"um serviço de carregamento adquirido por um utilizador final sem necessidade de esse utilizador se registar, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial com o operador desse ponto de carregamento para além da mera aquisição do serviço de carregamento"*, cfr. definição 47) do artigo 2.º do AFIR.

<sup>3</sup> Artigo 5.º, n.º 1, do AFIR.

<sup>4</sup> Trata-se dos postos instalados ao longo da rede rodoviária da RTE-T ou instalados em "zona de estacionamento segura e protegida", com uma potência igual ou superior a 50 kW. Esta obrigação apenas se aplica a partir de 1 de janeiro de 2027.

<sup>5</sup> Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua versão atual.

<sup>6</sup> Regulamento ERSE n.º 854/2019, de 4 de novembro, na sua versão atual.

A MOBI.E entende que a forma de promover a concorrência e o mercado é a de permitir que CEMEs e OPCs possam estabelecer os tarifários da forma que entendam mais adequada à sua estratégia de negócio, devendo ao mesmo tempo, ser assegurada uma forma transparente e clara que permita aos consumidores finais comparar tarifários e ter uma estimativa, o mais aproximada possível, do custo global no final de cada carregamento. Este tem sido um desafio para MOBI.E desde o início pleno da atividade regulada em maio de 2021.

Atendendo à diversidade de fatores que concorre para o estabelecimento do preço de cada carregamento que não depende apenas das tarifas, mas também da dimensão, do nível de carga, da temperatura e da idade das baterias, da potência da tomada, da disponibilidade instantânea da rede de distribuição de energia e até a temperatura ambiente pode influir na velocidade de carregamento, a MOBI.E entende que a melhor forma de ultrapassar estas dificuldades será o recurso generalizado a ferramentas digitais para o efeito. Atualmente já existem no mercado diversas que permitem aos UVE simular os preços finais de cada carregamento, comparando os preços cobrados pelos diferentes CEME e OPC, como é caso da disponibilizada pela MiiO, pela EVIO, pela Via Verde e pelo ACP, para mencionar apenas algumas.

Acresce que a atual plataforma de gestão e energia da MOBI.E está preparada para emitir no final de cada sessão de carregamento o custo associado à sessão, com exceção do custo de energia que, naturalmente, apenas é do conhecimento do CEME e do UVE envolvidos. Pelo que será relativamente simples permitir o acesso de cada UVE no final de uma sessão de carregamento ao seu custo final através de ferramentas digitais.

**Em suma:** A MOBI.E concorda com a Recomendação 1 formulada pela AdC, tendo já sido proposta a alteração do Decreto-Lei n.º 39/2010 no sentido de refletir as obrigações impostas pelo AFIR em matéria de carregamento *ad hoc* e de disponibilização de informação relativa aos preços e demais condições aplicáveis à sessão de carregamento, as quais são já, por força do AFIR, normas vigentes em Portugal.

### 3. RECOMENDAÇÃO 2: INTEGRAÇÃO DAS ATIVIDADES DE CEME E OPC

A AdC recomenda ao Governo uma simplificação do modelo organizativo da mobilidade elétrica, propondo a integração das atividades de operação de pontos de carregamento e de comercialização de eletricidade para mobilidade elétrica.

Em concreto, recomenda a AdC que a comercialização da eletricidade passe a ser realizada diretamente pelos OPC sem *“recurso a um contrato prévio com um CEME, sem necessidade de aplicação digital e com um preço livremente determinado pelos OPC”*<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Estudo, p. 3.

Esta proposta, longe de se tratar de uma mera *simplificação*, implica uma alteração substancial do modelo regulatório português da mobilidade elétrica, tal como se encontra atualmente configurado no RJME. A proposta implicaria a eliminação da figura do CEME, passando o OPC a comercializar eletricidade diretamente aos UVE.

Como ponto prévio, importa assinalar que a AdC fundamenta a sua recomendação na opinião partilhada por diversos *stakeholders*. Porém, a única base citada no Estudo da AdC refere-se a uma consulta pública efetuada pela ERSE em 2019, num contexto de mercado completamente distinto do atual, sendo certo que se desconhece se a recomendação da AdC se baseia nalguma outra consulta ou auscultação mais recente, designadamente uma que tenha sido conduzida pela própria AdC. A AdC também não indica se foi efetuado algum estudo quanto ao impacto nos preços para os UVE da referida integração de atividades, informação que também seria relevante considerar.

Ora, a separação das atividades de operação de pontos de carregamento<sup>8</sup> e de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica<sup>9</sup> é um dos pilares fundamentais do modelo organizativo e regulatório português da mobilidade elétrica, pelo que, no entender da MOBI.E, a presente recomendação não pode ser devidamente ponderada sem que sejam tidas em conta e contabilizadas diversas vantagens que decorrem da atual configuração do modelo português e, algumas delas, elencadas no ponto de enquadramento prévio acima.

Mencionaremos, em particular, quatro vantagens: a garantia de acesso universal e equitativo a todos os pontos de carregamento de acesso público por parte de todo e qualquer UVE, a promoção da concorrência nas várias atividades da mobilidade elétrica decorrente da separação da atividade de comercialização e de operação da infraestrutura, a redução dos custos de operação de postos de carregamento, com tradução direta no nível de preços suportados pelos UVE e, por fim, a criação da figura de DPC que leva a concorrência na venda de eletricidade para os espaços privados de acesso privado (habitação, condomínios, empresas, entre outros).

Em primeiro lugar, o modelo organizativo e regulatório contemplado no RJME, aprovado em 2010, teve e tem, na sua base, um objetivo fundamental: permitir aos UVE carregarem os seus veículos em qualquer ponto de carregamento de acesso público instalado no território nacional, independentemente da marca do seu veículo, do operador do ponto de carregamento em questão ou do comercializador de eletricidade a quem adquiram eletricidade para carregamento das baterias dos seus veículos.

O RJME, que implementou em Portugal um modelo pioneiro e original de regulação da mobilidade elétrica, permitiu a criação de uma rede nacional que agrega todos os pontos de carregamento, através de uma plataforma operada pela EGME. É a integração dos vários

---

<sup>8</sup> Que consiste na "instalação, disponibilização, exploração e manutenção de pontos de carregamento de acesso público ou privativo integrados na rede de mobilidade elétrica" (artigo 5.º, n.º 3, do RJME).

<sup>9</sup> Que consiste na "compra a grosso e venda a retalho de energia elétrica para fornecimento aos utilizadores de veículos elétricos com a finalidade de carregamento das respetivas baterias nos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica" (artigo 5.º, n.º 2, do RJME).

operadores (comercializadores e operadores de infraestrutura) na referida plataforma que permite à EGME exercer as suas funções, assegurar a interoperabilidade de toda a rede de carregamento e, desse modo, permitir o acesso universal e equitativo a uma rede nacional e capilar: manter um registo dos fluxos de informação energética e financeira relativa à energia elétrica utilizada em cada ponto de carregamento integrado na rede e efetuar a imputação individualizada de energia de cada carregamento ao CEME aplicável. Desta forma, o CEME fatura aos UVE seus clientes a energia por estes consumida em qualquer ponto de carregamento, enquanto o OPC, cuja atividade se limita à disponibilização da infraestrutura de carregamento, cobra a tarifa dessa disponibilização aos CEME com quem os UVE que utilizaram os seus postos tenham contratados. Os CEME, por sua vez, repercutem o custo da tarifa OPC na fatura a enviar aos UVE seus clientes, estando obrigados a discriminar os montantes devidos pela utilização dos postos de carregamento.

Este modelo é totalmente centrado no UVE, tendo por objetivo permitir o acesso a uma rede de pontos de carregamento com capilaridade, dispersa por todo o território nacional, de forma simples e cómoda, através de um único contrato: um UVE apenas precisa de aderir ao serviço de um CEME e, com o cartão ou outro meio de autenticação por este fornecido, carregar o seu veículo em qualquer ponto de carregamento de acesso público instalado no país.

Ora, para assegurar a implementação do modelo de mobilidade elétrica universal e integrado acima descrito, o legislador português estabeleceu, no RJME, três obrigações basilares. Em primeiro lugar, a obrigação de interoperabilidade entre os postos, os sistemas dos OPC, a plataforma de gestão da rede e as marcas dos veículos elétricos (através de protocolos de comunicação e *standards* técnicos). Em segundo lugar, a obrigação de os OPC integrarem todos os postos de acesso público por si explorados à rede de mobilidade elétrica gerida pela EGME; e, por fim, a obrigação de os OPC darem acesso aos postos de carregamento de acesso público por si explorados a todo e qualquer UVE numa base não discriminatória, independentemente do CEME escolhido pelo UVE. Estas normas existentes em Portugal, desde 2010, são aliás recomendações constantes no AFIR, no qual consta que os OPC não devem discriminar o acesso e o custo de utilização aos UVE ou aos MSP (*Mobility Service Provider*, ou Prestadores de Serviço de Mobilidade).

A AdC, contudo, argumenta que a existência de diversos agentes no sistema gera complexidade para o sistema em geral e prejudica os próprios UVE, afirmando que a supressão de intermediários resultaria em ganhos de eficiência e numa eventual redução de preços para os UVE (embora, como antes referido, não seja apresentado qualquer estudo ou suporte documental para esta afirmação).

A MOBI.E, salvo o devido respeito, não acompanha este entendimento: a existência de vários agentes e intermediários no setor da mobilidade elétrica permite o acesso a uma rede mais ampla e capilar, através de um único contrato e meio de acesso, o que se traduz numa inegável simplificação do carregamento para os UVE, melhorando muito a experiência do utilizador e diminuindo o chamado efeito de "*range anxiety*".

Pelo contrário, numa solução de operação integrada como é sugerido pela AdC, os UVE apenas podem utilizar os postos de carregamento explorados pelos operadores com quem

contratualizarem o respetivo acesso, pelo que, para poderem circular pelo país, precisam de ter vários cartões ou meios de autenticação (um para cada rede de cada operador de postos) ou de contratualizar com operadores que adiram a serviços privados de *e-roaming* viabilizando o acesso às redes de vários operadores. Era a situação que passaria a existir em Portugal na hipótese de ser acolhida a alteração ao modelo proposta pela AdC. Acresce que esta solução compromete a disponibilidade em tempo real da informação integrada sobre o estado de todos os postos existentes, como podemos verificar quando comparamos a realidade portuguesa com a dos outros países.

Ora, no pressuposto de que o princípio do acesso universal e equitativo a todos os pontos de carregamento de acesso público instalados em território nacional deve ser mantido (como nos parece adequado), tal só será possível por via da separação das atividades de OPC e CEME. De outro modo, os UVE necessitariam – tal como acontece em outras jurisdições – de um contrato e um meio de autenticação por cada rede de postos que pretendessem utilizar.

Salvo o devido respeito, entende a MOBI.E que os benefícios para os UVE acima descritos, e que são resultado direto do modelo organizativo e regulatório nacional, não terão sido devidamente considerados e quantificados pela AdC no Estudo sob consulta.

Em segundo lugar, a separação das atividades de OPC e CEME promove a concorrência em cada uma dessas atividades, o que se traduz também numa vantagem direta para os UVE em matéria de preços.

Não é, por isso, possível concordar com a afirmação da AdC de que *“o modelo consagrado legalmente envolve um elevado número de agentes, o que pode dificultar a entrada de operadores e diminuir a eficiência do próprio sistema, aumentando os custos a suportar pelos consumidores”*<sup>10</sup>.

Desde logo, cumpre afirmar que a autonomização (ou *“unbundling”*) de atividades é um instrumento regulatório presente no setor elétrico e noutros setores em rede, que serve justamente o propósito de abrir mercados e atividades que, pelas suas características, seriam tendencialmente prestados apenas por empresas verticalmente integradas. É um processo que permite a abertura de diferentes mercados a mais agentes, empresas e modelos de negócio, especialmente de menor dimensão.

Ora, é em resultado deste *unbundling* que atualmente o mercado português de serviços associados à mobilidade elétrica é altamente competitivo, com 94 OPC e 27 CEME, à data, com contratos de adesão celebrados com a MOBI.E. Este facto é inclusivamente destacado pelo estudo da Comissão Europeia citado pela própria AdC<sup>11</sup>. Aliás, a própria AdC cita diversos estudos que identificam a integração entre OPC e CEME como um efetivo risco concorrencial

---

<sup>10</sup> Estudo, p. 33.

<sup>11</sup> Comissão Europeia, *“Competition analysis of the electric vehicle recharging market across the EU27 + the UK – Market for the provision of publicly accessible recharging infrastructure and related services”*, outubro de 2023, pp. 276 e 277.

e potencial barreira à entrada e à expansão de operadores nos mercados europeus de mobilidade elétrica<sup>12</sup>.

Contudo, em total contradição com os referidos estudos, a AdC recomenda justamente o oposto: a integração de ambas as atividades, sem, todavia, apresentar evidências ou demonstrar os impactos que a sua proposta traria para o nível de concorrência nas duas atividades em causa.

De realçar que a recomendação iria afetar em mais de 20% o número de empresas a atuar no setor que optaram por exercerem apenas a atividade de OPC, diminuindo a concorrência.

Por fim, a AdC argumenta ainda que, com o modelo por si sugerido, os UVE não teriam de recorrer à *"celebração prévia de um contrato com um CEME ou, até mesmo, à necessidade de utilização de uma aplicação digital para efeitos de pagamento do carregamento"*.

Não cremos que tal afirmação seja correta. Conforme desenvolvido no ponto anterior, a possibilidade de os UVE efetuarem o carregamento numa base *ad hoc*, que passará a ser obrigatória, de uma forma limitada e gradual, com o início da aplicabilidade do AFIR, não depende da integração das atividades de OPC e de CEME nem da possibilidade de o OPC vender eletricidade diretamente ao UVE.

De facto, o AFIR é agnóstico quanto ao modo de cumprimento da referida obrigação, tal como resulta da definição de carregamento numa base *ad hoc*: *"um serviço de carregamento adquirido por um utilizador final sem necessidade de esse utilizador se registar, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial com o operador desse ponto de carregamento para além da mera aquisição do serviço de carregamento"*<sup>13</sup>.

Assim, o cumprimento de tal obrigação é plenamente enquadrável no atual modelo regulatório da mobilidade elétrica em vigor em Portugal, bastando que os OPC disponibilizem o fornecimento de eletricidade para estes carregamentos através de um ou vários CEME e que disponibilizem os meios necessários para que os UVE possam proceder ao pagamento no local. É justamente nesta base que, atualmente, certos CEME proporcionam a possibilidade do carregamento *ad hoc* em diversos pontos de carregamento existentes em Portugal.

A celebração de um contrato por um UVE com um CEME, o qual dá acesso a todos os postos de carregamento de acesso público do território nacional, é, aliás, uma das características que mais contribui para a redução das barreiras à entrada de novos OPC no mercado, em especial os de menor dimensão.

Um operador de menor dimensão apenas tem de instalar um posto de carregamento em qualquer local disponível para o efeito, e após a sua integração na rede nacional, o posto está imediatamente acessível à totalidade dos UVE existentes, sem necessidade de qualquer

---

<sup>12</sup> Estudo, p. 31.

<sup>13</sup> Artigo 2.º, definição 47) do AFIR.

contrato e a um custo mais económico do que o que conseguiria com um serviço financeiro. Sublinhamos que, à data, 94 OPC celebraram contrato de adesão com a rede Mobi.E.

Em terceiro lugar, há que ter em conta as vantagens específicas do modelo português na redução dos custos de operação dos postos de carregamento e, conseqüentemente, no nível de preços suportados pelos UVE.

O modelo português conta com a particularidade de existir uma integração do setor da mobilidade elétrica com o setor elétrico nacional, assegurada, em particular, pela relação estabelecida entre a EGME e os Operadores de Rede de Distribuição (**ORD**).

Através da partilha de dados entre os ORD e a EGME, a eletricidade efetivamente consumida, bem como a potência disponibilizada para o carregamento dos veículos elétricos são segregadas dos restantes consumos de eletricidade e potência disponibilizada num determinado Código de Ponto de Entrega (**CPE**) (ou seja, em cada contador do setor elétrico).

Um dos principais custos suportados pelos OPC na generalidade dos países europeus é o custo da potência contratada (ou para potências mais elevadas, da potência tomada), sendo esta variável mais crítica à medida que o OPC pretende disponibilizar postos de maior potência, ou seja, com carregamentos mais rápidos para os UVE. Em Portugal, fruto da segregação da energia e, em especial, da potência, o OPC apenas é responsável pelo pagamento da energia e da potência correspondentes às perdas e ao autoconsumo dos postos de carregamento, uma vez que a energia e a potência utilizadas para o carregamento dos veículos são segregadas e pagas pelo UVE diretamente ao seu CEME, com a aplicação da Tarifa de Acesso às Redes da Mobilidade Elétrica. Para um posto de carregamento normal de 2 tomadas de 22 kW, a potência a pagar por um OPC poderá ser, em média, de 1,15 kVA em vez dos 44 kVA que tem disponíveis e que foram utilizados para o carregamento dos veículos. Esta proporção torna-se ainda mais significativa à medida que aumenta a potência disponibilizada como, por exemplo, nos postos de carregamento rápidos e ultrarrápidos. Esta é, igualmente, uma das razões que explicam a existência e a instalação de postos de carregamento em zonas com menor densidade populacional, com pouca utilização nesta fase inicial do mercado, mas cujos custos de operação também não são muito elevados para o OPC.

Esta configuração, que é específica do modelo português, permite aos operadores suportar custos operativos substancialmente inferiores aos que suportariam se não existisse uma tarifa de acesso à rede específica para a mobilidade elétrica e não fosse efetuada a segregação da potência – o que tem um impacto direto nos preços suportados pelos UVE.

Em quarto e último lugar, a separação das atividades de OPC e de CEME permite que Portugal tenha definido a figura de DPC, ou seja, uma pessoa ou entidade que é detentora de um posto de carregamento para utilização restrita e que o pretende ligar à rede nacional para efeitos de segregação de energia e potência.

Ora esta figura vem precisamente introduzir concorrência na venda de eletricidade em espaços privados, podendo os UVE consumir eletricidade em sua casa ou no seu local de trabalho a partir de um comercializador (neste caso um CEME) diferente daquele dos fornecedores de

eletricidade de sua casa ou da sua entidade patronal. Esta funcionalidade incentiva uma entidade patronal a disponibilizar carregadores aos seus funcionários porque o custo da energia é suportado pelos funcionários ao abrigo dos seus contratos com os respetivos CEMEs e permite também que um funcionário possa carregar o veículo da empresa em sua casa sendo o custo com a eletricidade suportado pela empresa, desde que o funcionário se autentique com o cartão ou app de carregamento que a sua empresa lhe disponibiliza para efetuar carregamentos na rede nacional.

A figura do DPC permite ainda que num condomínio os diversos condóminos possam partilhar a utilização de um ou mais carregadores, racionalizando os custos de investimento e ultrapassando a eventual limitação de potência disponível, uma vez que cada um suporta o respetivo consumo. Esta funcionalidade será cada vez mais relevante à medida que o número de UVE a necessitar de carregar o veículo em casa aumenta e sabendo das limitações de potência existentes nos edifícios.

Ora, esta vantagem única e que tem vindo a ter uma procura crescente seria afastada se a proposta da AdC no sentido da integração das atividades de OPC e CEME viesse a ser efetivamente seguida. Salvo o devido respeito, ao que tudo indica, esta vantagem não foi devidamente contabilizada pela AdC no seu Estudo.

**Em suma:** A MOBI.E entende que a proposta da AdC, no sentido da integração das atividades de OPC e CEME, implica uma alteração profunda ao modelo organizativo da mobilidade elétrica e põe em causa grande parte das vantagens que este modelo oferece e que têm contribuído decisivamente para o aumento consistente do parque eletrificado do nosso país, as quais, salvo o devido respeito, não foram devidamente ponderadas pela AdC no seu Estudo.

#### **4. RECOMENDAÇÃO 3: ESTUDO DE CONDIÇÕES PARA SELEÇÃO DA EGME POR MECANISMO COMPETITIVO**

A AdC vem propor que sejam avaliados os custos e benefícios *"de o processo de seleção da EGME passar a ser regido por mecanismos de mercado competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios"*, pois *"essa opção permitiria dinamizar a concorrência pelo mercado"* e *"seria passível de se traduzir na diminuição da tarifa da EGME, em benefício dos consumidores"*. Reconhece, no entanto, que *"a existência de uma única EGME afigura-se ser adequada, no momento atual, uma vez que a centralização dessa atividade beneficia a eficiência no seu exercício, dadas as funções subjacentes à mesma"*<sup>14</sup>.

Não discordando da pertinência desta avaliação, a MOBI.E entende ser essencial salientar alguns pontos para uma correta avaliação da proposta da AdC.

<sup>14</sup> Estudo, p. 34.

Em primeiro lugar, a atividade desenvolvida pela EGME, tal como configurada no modelo português, reveste-se de particular complexidade e especificidade, não se limitando a um simples serviço de *e-roaming*.

Os serviços prestados pela MOBI.E enquanto EGME incluem não só a integração de todos os pontos de carregamento e dos sistemas operativos dos diferentes OPC e CEME numa única plataforma, como a monitorização, em tempo real, da informação energética e financeira dos CEME, dos OPC e dos ORD. Só assim é possível à EGME imputar a energia consumida em determinado CPE a determinado carregamento e a um concreto CEME – e, desta forma, permitir a faturação entre OPC, CEME e UVE.

Em segundo lugar, há que ter em conta que os sistemas operativos desenvolvidos para assegurar a referida plataforma são extremamente específicos e foram objeto de um elevado investimento público. A nova plataforma de gestão da rede de mobilidade elétrica foi desenvolvida nos últimos dois anos, tendo entrado em funcionamento em 2023 e teve um investimento da ordem de 1 milhão de euros. Assim, não tendo a MOBI.E conhecimento de qualquer entidade que tenha desenvolvido uma plataforma com funcionalidades semelhantes, até porque as características do modelo português, em especial a integração com o setor elétrico, não são replicadas em mais nenhum outro país, e reconhecendo o elevado investimento e morosidade que requer o seu desenvolvimento, antecipa-se alguma dificuldade em encontrar concorrentes que cumpram os requisitos mínimos para assegurar a atividade de EGME.

Por fim, há que ter em conta que, apesar de a atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica ser exercida a título exclusivo pela EGME, é uma atividade sujeita a regulação pela ERSE. É à ERSE que inclusivamente cabe fixar não só a estrutura das tarifas que podem ser cobradas pela EGME, como os concretos valores, que são fixados com uma periodicidade anual.

**Em suma:** À semelhança de outras tarifas no setor da eletricidade, os valores que a EGME pode cobrar aos operadores são inteiramente determinadas pela ERSE, não estando na disponibilidade da EGME a redução das tarifas cobradas, as quais devem assegurar o equilíbrio económico-financeiro da EGME em condições de uma gestão eficiente.

## **5. RECOMENDAÇÕES 4 E 5: DIREITOS DE INSTALAÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO EM (SUB)CONCESSÕES DE ÁREAS DE SERVIÇO E POSTOS DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS**

Na sua Recomendação 4, a AdC recomenda ao Governo que ponha fim à possibilidade de alargamento, sem concurso público, da instalação e exploração de pontos de carregamento nos contratos de (sub)concessão nas áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis, revogando, em particular, o n.º 4 do artigo 25º do RJME.

Consequentemente, recomenda a AdC que a atribuição de direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento nos locais abrangidos por contratos (sub)concessão nas áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis passem a ser feitos mediante mecanismos competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios (Recomendação 5).

Estas recomendações da AdC merecem a nossa concordância.

No que concerne à Recomendação 4, cumpre referir que, no âmbito das sugestões de alteração para a revisão do RJME, foi proposta a revogação do atual artigo 25.º, n.º 4.

De realçar que Portugal é, provavelmente, o único país onde existe concorrência na venda de eletricidade para o carregamento de veículos elétricos em áreas de serviço das autoestradas, uma vez que apesar de termos limitações na concorrência ao nível da operação, os UVE podem adquirir eletricidade nas áreas de serviço das autoestradas a qualquer CEME com atividade em Portugal.

No que concerne à Recomendação 5, apesar de reconhecermos a pertinência de garantir que os direitos de exploração de pontos de carregamento em locais abrangidos pelos referidos contratos sejam atribuídos através de procedimentos competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios, entendemos, salvo melhor opinião, que a sujeição a este tipo de procedimentos já decorre diretamente do Código dos Contratos Públicos, não sendo necessária a previsão de uma norma expressa no corpo do RJME.

**Em suma:** Realça-se novamente que as características do modelo português, centrado no utilizador e pensado para a promoção de uma forte concorrência nas atividades de operação de postos de carregamento e de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, permitem que Portugal seja, provavelmente, o único país onde existe concorrência na venda de eletricidade em todos os pontos de carregamento de acesso público e, por isso, também nas áreas de serviço das autoestradas, uma vez que os UVE podem adquirir eletricidade nas áreas de serviço das autoestradas a qualquer comercializador (CEME) com atividade em Portugal, ou seja, à data, a 27 empresas, o que mitiga os eventuais efeitos de limitações à concorrência ao nível da operação (como os restantes países).

## **6. RECOMENDAÇÃO 6: ABERTURA DA CONTRATUALIZAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA A DIFERENTES AGENTES ECONÓMICOS DO SETOR ELÉTRICO**

Na Recomendação 6, propõe a AdC que os CEME (ou, caso os OPC passem a poder vender eletricidade diretamente aos UVE, os OPC) devem poder contratar energia elétrica a qualquer agente económico que a comercialize, incluindo, além dos comercializadores do setor elétrico, os agregadores, os autoconsumidores, as comunidades de energia e os pequenos produtores, recomendando a alteração da alínea b) do n.º 1 do artigo 11º do RJME, com a qual a MOBI.E concorda.

**Em suma:** A referida proposta da AdC merece a nossa concordância, tendo sido sugerido, em sede de revisão do RJME, a alteração do artigo 11.º, n.º 1, alínea b), para que passe a prever que os CEME possam adquirir energia elétrica em mercados organizados ou através de contratos bilaterais com agentes de mercado nos termos do Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro.

## **7. RECOMENDAÇÃO 7: ELABORAÇÃO ATEMPADA PELOS MUNICÍPIOS DE INSTRUMENTOS REGULATÓRIOS MUNICIPAIS DA MOBILIDADE ELÉTRICA**

Por fim, na Recomendação 7, a AdC propõe aos Municípios que estes definam, com brevidade, o enquadramento municipal aplicável às atividades de mobilidade elétrica e os instrumentos de planeamento de expansão da rede de mobilidade elétrica.

Concordamos inteiramente com esta sugestão, apesar de entendermos que não terá qualquer impacto a nível de alteração do RJME, onde esta matéria não vem regulada.

**Em suma:** Concordamos com a sugestão e sublinhamos que a MOBI.E tem desenvolvido esforços de incentivar e colaborar com os Municípios portugueses, no sentido de promover a aprovação da regulamentação e condições necessárias a uma rápida e tão necessária expansão da rede de carregamento.