

Contributos da MOTA-ENGIL RENEWING, S.A.

no âmbito da

Consulta Pública ao Estudo da

Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal

1 de março de 2024

Introdução

No dia 19 de janeiro de 2024, a Autoridade da Concorrência lançou a Consulta Pública ao Estudo à Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal (doravante e por uma questão de economia de texto apenas “Consulta Pública”), com vista a promover a concorrência e a eficiência na rede de mobilidade elétrica em Portugal, em benefício dos consumidores, através da apresentação de um conjunto de recomendações ao Governo e aos Municípios.

| 2

Para o efeito, a Autoridade da Concorrência (doravante apenas “AdC”), disponibilizou no seu sítio da Internet (<https://www.concorrenca.pt/pt>) o referido Estudo à Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal, no qual são identificadas as barreiras à adoção de veículos elétricos em Portugal e sugeridas recomendações ao Governo e Municípios para remoção ou mitigação das referidas barreiras.

Em traços gerais, a AdC identifica os seguintes entraves:

- i) À instalação e exploração de pontos de carregamento nas autoestradas;
- ii) Existência de um modelo organizativo complexo;
- iii) Quadro legislativo desajustado face à existência de novos agentes no setor elétrico; e
- iv) Constrangimentos à experiência dos condutores de veículos elétricos.

Com vista a promover a concorrência e a eficiência na rede de mobilidade elétrica em Portugal, em benefício dos consumidores, a AdC apresenta um conjunto de recomendações ao Governo e aos Municípios, designadamente:

Ao Governo:

- i) Promover a simplificação do modo de pagamento nos pontos de carregamento acessíveis ao público;
- ii) Promover a simplificação do modelo organizativo, integrando o papel dos OPC e dos CEME;
- iii) Avaliar os custos e benefícios de selecionar a EGME por um mecanismo competitivo;

- iv) Revogar a possibilidade de alargamento dos contratos de (sub)concessão nas áreas de serviço sem concurso público;
- v) Promover mecanismos competitivos para a atribuição de direitos de instalação e exploração de pontos nas áreas de serviço; e
- vi) Permitir que os CEME ou os OPC contratualizem energia elétrica a qualquer agente que a comercialize.

Aos Municípios:

- vii) Promover, de forma atempada, o desenvolvimento regional da rede de mobilidade elétrica, com vista a mitigar a diferenciação regional.

No âmbito da presente pronúncia, a Mota-Engil Renewing, S.A. (doravante apenas “Renewing”), irá debruçar-se sobre algumas questões que, após leitura atenta do Estudo sujeito a Consulta Pública, entende deverem ser objeto de uma especial ponderação pela AdC, dada a importância que os mesmos assumem no exercício da sua atividade como Operador de Pontos de Carregamento (doravante apenas “OPC”).

Da melhor integração e compatibilização dos regimes jurídicos da mobilidade elétrica e autoconsumo

A legislação atual, nomeadamente o Regulamento da Mobilidade Elétrica (doravante “Regulamento ME”) e o Regulamento do Autoconsumo, prevê a instalação de projetos de investigação ou de demonstração, que se destinem a promover a inovação no setor da mobilidade elétrica (artigo 95º do Regulamento ME), projetos estes que se podem articular com o regime do autoconsumo, conforme previsto nos artigos 6º e 55º do Regulamento do Autoconsumo.

Também o Decreto-Lei 15/2022, de 14 de janeiro, considera a importância de projetos piloto, consagrando, no seu artigo 216º que “As zonas livres tecnológicas (ZLT) visam promover e facilitar a realização de atividades de investigação, demonstração e teste, em

ambiente real, de tecnologias, produtos, serviços, processos, modelos inovadores, conceitos, modelos de negócio, quadros regulatórios específicos, no âmbito das atividades de produção, armazenamento, promoção da mobilidade elétrica e autoconsumo de eletricidade.”

Da experiência que a Renewing tem vindo a adquirir enquanto OPC e considerando, igualmente, as práticas do setor nos restantes Estados-Membros da União Europeia, considera-se imperativo uma melhor integração e compatibilização dos regimes jurídicos da mobilidade elétrica e autoconsumo, que permita o aproveitamento, numa ótica de complementaridade, das duas modalidades.

A integração descrita permite a concatenação de ambos os setores, contribuindo para uma melhor e mais rápida introdução de energia produzida a partir de fontes renováveis no sistema da mobilidade elétrica, bem como a respetiva integração de atividades previstas no autoconsumo, como, por exemplo, o armazenamento de energia, o que permitirá a flexibilização dos pontos de carregamento e a redução do impacto sobre a rede elétrica de serviço público (“RESP”), designadamente ao nível de congestionamentos e problemas de qualidade de serviço, tais como subtensões.

Senão vejamos:

A utilização de energia limpa na mobilidade elétrica é essencial para a descarbonização do transporte rodoviário e para o sucesso da transição energética. Sem a mesma, os veículos elétricos não poderão servir o seu propósito ambiental.

Torna-se, pois, essencial promover, facilitar e apoiar mecanismos de introdução de energia produzida a partir de fontes renováveis no carregamento de veículos elétricos e, ao mesmo tempo, tirar partido do autoconsumo, fomentando, deste modo, a produção de energia de forma descentralizada.

Este propósito tem pleno respaldo legal, seja no plano europeu, designadamente no Regulamento das Infraestruturas para Combustíveis Alternativos (na sigla inglesa, “AFIR”), seja no plano interno, através do Regime Jurídico do Setor Elétrico Nacional, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro.

Neste contexto, propõe-se, igualmente, a introdução de modalidades de fornecimento e faturação de energia produzida localmente, em regime de autoconsumo, em pontos de carregamento atualmente integrados na rede de mobilidade elétrica (a “Rede Mobi.E”) através da entidade OPC, sem recurso ao CEME.

As modalidades de fornecimento e faturação de energia que se visa testar são distintas das atualmente previstas no Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual e legislação complementar, em especial no Regulamento da Mobilidade Elétrica.

Nos termos do n.º 2 do artigo 6.º do referido diploma, os pontos de carregamento são de acesso público quando estejam instalados num local do domínio público com acesso a uma via pública ou equiparada, ou em local privado que permita o acesso do público em geral, prescrevendo o artigo 25.º que os referidos pontos de carregamento estão obrigatoriamente integrados na Rede Mobi.E.

Nos termos do artigo 7.º, a atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica só pode ser exercida por operadores de pontos de carregamento, devidamente licenciados. Tal significa que a energia fornecida pelos pontos de carregamento tem de ser necessariamente fornecida pelos Comercializadores de Energia para a Mobilidade Elétrica (“CEME”), através da RESP e, conseqüentemente, acumulando ao custo de energia as tarifas de usos de redes, e outros encargos.

Esta realidade, à qual acrescem outros constrangimentos - pelo facto de existir um regime de fornecimento de energia centralizado e obrigatoriamente sujeito à contratação com um CEME -, inibe, por um lado que se proceda ao carregamento de veículos integrados na

rede de Mobi.E através de energia proveniente do autoconsumo, e por outro, encarece a energia fornecida aos utilizadores de veículos elétricos (“UVE”).

A introdução de sistemas de armazenamento de energia que permita aos OPC, em prol de uma gestão ativa de energia, a aplicação de preços dinâmicos de energia, por si geridos, possibilita a diferenciação do preço de forma transparente consoante, nomeadamente, a disponibilidade de energia renovável.

| 6

Sucedem que, ao não se permitir o carregamento de veículos elétricos, nos pontos integrados na Rede Mobi.E, com energia verde produzida em autoconsumo, corre-se o risco de a energia utilizada para carregamento provir, em grande parte, de fontes de energia não renováveis e, por isso, emite CO₂. Esta mesma dificuldade foi, de resto, recentemente reconhecida pela ERSE no Documento Justificativo da Proposta de Reformulação do Regulamento do Autoconsumo, apresentado no âmbito da Consulta Pública 113.

Por outro lado, o regime vigente não promove, nem incentiva, o investimento dos OPC em soluções de flexibilidade, tais como sistemas de armazenamento de energia, já que o encargo inerente ficaria a cargo do OPC, sem qualquer benefício para o mesmo, uma vez que a gestão do cliente final ocorre no modelo atual, designadamente, via CEME.

A rigidez do atual regime legal coloca igualmente dificuldades na implementação da legislação da AFIR, nomeadamente ao nível do pagamento ad hoc, através de terminais de pagamento, por obrigar à utilização de sistemas e arquiteturas que relegam o OPC para um papel secundário, sem contemplar o facto de que o ónus do investimento recaia sobre o mesmo.

Neste sentido, sugere-se o seguinte:

- A faturação efetuada pelo OPC em diferentes modalidades, nomeadamente:
 - UVE sem qualquer vínculo contratual com um CEME ou OPC;
 - UVE com uma relação contratual (ex. semelhante aos cartões frota)

permitindo obter descontos nos pontos de carregamento ou preços mais competitivos em função do volume de carregamentos

- O pagamento ad hoc efetuado pelo UVE no próprio ponto de carregamento, nomeadamente através de cartão de crédito com recurso a terminal de pagamento presente no ponto, ou através de meios de pagamento digital (ex. QR Code), sendo a energia fornecida pelo OPC (sem necessidade de haver um CEME associado) e com a publicitação, de forma transparente, dos preços.
- Existindo relação direta com o cliente final, a possibilidade de o OPC, através da sua rede, poder praticar descontos de forma dinâmica e concorrencial.

Do desenvolvimento de modelos de negócio para soluções de carregamento de veículos elétricos exclusivamente privado

A maioria dos carregamentos de veículos elétricos ocorre em instalações privadas, tais como residências ou nas empresas. Como tal, revela-se crucial, que as empresas possam disponibilizar pontos de carregamento aos seus colaboradores e visitantes, sem a necessidade de integração na rede pública, o que permitiria reduzir os custos mais elevados associados ao modelo de carregamento público.

É fundamental que as empresas prestadoras de serviços e soluções de carregamento, assim como as empresas interessadas, possam desenvolver modelos de negócio em espaços privados de acesso restrito, sem a obrigação de conexão à infraestrutura da EGME.

Legalmente, deveria ser viável a cobrança pelo serviço de utilização do ponto de carregamento e respetivo acerto/refaturação da energia consumida durante o carregamento de veículos elétricos entre o prestador do serviço de carregamento, o utilizador do veículo elétrico e o titular do contrato de energia do CPE, sem que a entidade que disponibiliza esse serviço seja associada à comercialização de energia.

No contexto do carregamento privado, a exigência do modelo português restringe a variedade de soluções de carregamento que as empresas podem oferecer aos seus colaboradores e visitantes, bem como os modelos que as empresas de mobilidade que operam no mercado podem disponibilizar aos seus clientes empresariais.

Dos desafios dos OPC para obtenção de condições económicas justas para a instalação de pontos de carregamento na via pública junto dos Municípios

Por falta de preparação ou, simplesmente desconhecimento do modelo de carregamento português e das responsabilidades de cada entidade envolvida (OPC, CEME, EGME, CSE, ORD), alguns municípios, impõem exigências desproporcionais aos OPC pela ocupação do espaço público, que, frequentemente, impossibilitam a geração de receita e a rentabilidades dos pontos de carregamento.

É essencial destacar que a rentabilidade desses pontos está sujeita a um elevado risco, assumido integralmente pelo OPC, sendo que este, depende apenas das receitas obtidas pela tarifa aplicada nos pontos de carregamento e não do valor total que o utilizador paga no final de cada carregamento.

É o OPC o principal responsável por garantir o investimento nos equipamentos, instalações elétricas e os custos do ponto de entrega para fornecimento de eletricidade dos pontos e todos os outros custos que advêm da sua atividade e que permitem manter os pontos operacionais com o nível de serviço e qualidade exigidos pelo Regulamento da Mobilidade Elétrica.

Pela sua atividade, a única fonte de receita que o OPC auferir é tarifa OPC, que representa apenas uma percentagem do pagamento total que os utilizadores pagam pelo carregamento dos veículos. Como tal, a tarifa OPC não deverá ser equiparada a outros tipos de receitas cobradas pelos Municípios, designadamente as receitas provenientes do tempo de estacionamento de veículos ou pelo aluguer do espaço público para eventos.

Resulta do exposto, que devem os Municípios considerar que as exigências de contrapartidas têm um impacto direto na falta de interesse e de mais investimento por parte dos OPC na instalação de pontos de carregamento na via pública.

Conclusão

Compulsado de forma atenta o Estudo à Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal disponibilizado pela AdC ”), com vista a promover a concorrência e a eficiência na rede de mobilidade elétrica em Portugal, em benefício dos consumidores, através da apresentação de um conjunto de recomendações ao Governo e aos Municípios, a que ora se responde, concorda-se, como se expôs, de forma genérica com as soluções propostas no documento apresentado, em particular, quanto (i) à promoção da simplificação do modo de pagamento nos pontos de carregamento acessíveis ao público, (ii) à simplificação do modelo organizativo, através da integração do papel dos OPC e dos CEME e (iii) a permissão da contratualização de energia elétrica pelos CEME ou os OPC a qualquer agente que a comercialize.

Sem prejuízo do exposto, deseja-se igualmente que a AdC tenha em consideração as sugestões apresentadas na presente exposição, que a Renewing entende deverem ser objeto de uma especial ponderação pela AdC, por promoverem a concorrência e a eficiência na rede de mobilidade elétrica em Portugal, em benefício dos consumidores e pela importância que as mesmas assumem no exercício da sua atividade como Operador de Pontos de Carregamento.

VNCONF - Dados pessoais

CEO