



---

## **Contribuições para a consulta pública sobre o estudo concorrência e mobilidade elétrica em Portugal**

---

### **Consulta Pública**

A TESLA está extremamente grata pela oportunidade de poder pronunciar-se sobre o estudo Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal que está em Consulta Pública. Neste sentido, a TESLA gostaria de partilhar a sua experiência internacional com a Autoridade da Concorrência com o objetivo de ajudar e colaborar na necessária transição para uma mobilidade sustentável e sem emissões em Portugal.

### **TESLA**

*O objetivo da TESLA é acelerar a transição do mundo para a energia sustentável. Fundada em 2003, a TESLA projecta, fabrica e comercializa veículos e soluções totalmente elétricas para a produção e armazenamento de energia renovável, que juntos criam um ecossistema sustentável. A gama de carros elétricos é suficiente para substituir veículos movidos a energia fóssil, e cada nova geração da TESLA é um passo mais próximo para a democratização dos veículos elétricos. A TESLA está totalmente focada em tornar os veículos elétricos cada vez mais acessíveis a um número cada vez maior de pessoas, acelerando a transição para soluções de transporte não poluentes e a produção de energia renovável.*

## 1. Declaração geral

O objetivo da TESLA é: acelerar o advento dos transportes sustentáveis, introduzindo no mercado, o mais rapidamente possível, automóveis elétricos atraentes para o mercado de massas.

Quando a TESLA começou a vender o Model S na Europa, em 2013, foi o primeiro veículo elétrico de longo alcance no mercado. Na altura, não havia terceiros dispostos ou capazes de construir uma rede de carregamento pan-europeia num curto espaço de tempo, pelo que fomos nós a fazê-lo. Atualmente, a nossa rede "Supercharging" conta com cerca de 1.200 locais com quase 15.000 pontos de carregamento individuais (ou seja, uma média de 12 carregadores por local).

Neste contexto, a TESLA construiu originalmente esta rede para servir os seus próprios clientes. No entanto, a partir de novembro de 2021, a TESLA começou a transformar a rede privada de *Supercharger* numa rede pública, permitindo a sua utilização por todos os condutores de VEB, TESLA e não TESLA. Ao fazê-lo, a TESLA acredita que pode apoiar ainda mais a transição para a mobilidade sustentável, uma vez que todos os condutores de VEB têm a opção de utilizar a rede e garantir que podem viajar de forma consistente.

No momento em que escrevemos este documento de posição, a TESLA abriu cerca de 80% de todos os carregadores na Europa a todos os condutores de veículos elétricos, tornando-se no maior operador de pontos de carregamento públicos (OPC) da Europa.

A TESLA tem estado ativa em Portugal desde 2016 e implementou uma rede privada de carregamento de alta potência (denominada *Superchargers*) em Portugal. Esta rede está a apoiar os nossos clientes TESLA portugueses e visitantes quando conduzem pelo país. A TESLA implantou esta rede em toda a Europa para garantir que os nossos clientes tenham uma opção consistente, fácil de usar e acessível para viajar e oferecer uma experiência melhor do que um veículo ICE.

Infelizmente, a TESLA ainda não conseguiu abrir a sua rede, ou expandi-la, em Portugal. A razão é que a atual estrutura do mercado português e a rede nacional não permitem à TESLA integrar os nossos carregadores de uma forma consistente. Pior ainda, a abertura diminuiria a facilidade de utilização e a transparência dos preços e teria um impacto negativo na acessibilidade de uma sessão de carregamento.

Esta situação está também a impedir-nos de expandir a rede de "Supercharging" em Portugal. Esta situação é frustrante e lamentável para os condutores de veículos elétricos portugueses, tanto da TESLA como de outras marcas, uma vez que não podem utilizar a abundância de carregamentos de alta qualidade e a preços acessíveis que conseguimos desenvolver noutros países europeus. Investir na expansão e melhoria da nossa rede de oferta de carregamento em Portugal continua a ser um objetivo central. O projeto de recomendações da Autoridade da Concorrência portuguesa apoiará a nossa capacidade de o fazer.

A MOBI.E serviu um propósito útil nas fases iniciais da transição para a mobilidade elétrica, assegurando que a infraestrutura de carregamento está disponível e acessível a todos os utilizadores. No entanto, é chegado o momento de proceder a uma reforma. Ter um sistema nacional interoperável foi uma vantagem para Portugal nas fases iniciais, mas não ter acesso à interoperabilidade europeia está agora a tornar-se rapidamente uma desvantagem.

Os restantes mercados europeus estão estruturados de forma diferente e estão rapidamente a tornar-se uma rede integrada que permite aos utilizadores deslocarem-se facilmente e sem problemas por

todo o continente, tal como acontece com os veículos a gasolina e a gasóleo. Apesar das melhores intenções, existe atualmente uma situação em que a rede de carregamento portuguesa é a rede menos integrada de uma rede de carregamento europeia. Além disso, verificamos que o sistema português (apesar de ainda estar a crescer consideravelmente) é ultrapassado em termos de ritmo de implantação, cria menos carregadores por veículo, gera custos de carregamento mais elevados e diminui a escolha do consumidor em comparação com a maioria dos países europeus. É por esta razão que saudamos a análise e a conclusão da Autoridade da Concorrência portuguesa e encorajamos o Governo português a implementar as suas recomendações. É importante salientar que as recomendações confirmam e estão alinhadas com o Regulamento Europeu para as Infraestruturas de Combustíveis Alternativos (i.e., Regulamento AFIR) recentemente adotado, que entrará em vigor em todos os Estados-Membros da UE a partir de 13 de abril de 2024.

Uma vez que algumas disposições fundamentais da legislação nacional portuguesa em matéria de carregamento entram em conflito com o AFIR da UE, as empresas enfrentam incertezas quanto aos seus investimentos em infraestruturas de carregamento elétrico de veículos ligeiros acessíveis ao público em Portugal. Assumir as recomendações e alinhar as leis nacionais com o AFIR é fundamental para garantir que as empresas se sintam confortáveis para aumentar os investimentos. Mais importante ainda, garantirá também que os consumidores portugueses possam usufruir das mais recentes inovações (como o "Plug & Charge", ou carregamento inteligente) e da escolha do cliente que são oferecidas noutros mercados e tornará ainda mais acessível viajar com um VEB em toda a UE.

Há formas de implementar as recomendações sem causar um choque no sistema que afetaria os clientes que conduzem VEBs. Muitos dos nossos clientes portugueses estão a utilizar carregadores conectados CEME e MOBI.E. Outros OPC e CEME precisam de tempo para se adaptarem a um sistema e acreditamos que os seus investimentos são cruciais e benéficos para uma transição bem-sucedida para a energia sustentável em Portugal. O papel da MOBI.E poderia continuar a funcionar como um ponto de acesso nacional que é exigido pelo AFIR, que já cumpriu como sendo um dos melhores da Europa. Uma mudança permitiria desbloquear mais e novos investimentos e garantir que os condutores portugueses de VEB possam usufruir de melhores serviços de carregamento que estão a ser desenvolvidos para aplicação num mercado europeu de carregamento.

Uma forma de organizar a transição consiste em permitir temporariamente um sistema dual em que os sistemas português e europeu possam coexistir em função das preferências dos OPC. Concretamente, durante este período de transição, os OPC poderiam oferecer diretamente serviços de carregamento e ligar-se à MOBI.E se assim o desejassem.

**A TESLA está ansiosa por retomar a implantação de infraestruturas de carregamento em Portugal e, com isso, trazer mais opções e inovações. Encorajamos o Governo português a adotar as recomendações do relatório, assegurando ao mesmo tempo que o sistema existente tenha tempo para se ajustar, pois isso garantirá o melhor resultado para os condutores portugueses de VEB.**

## 2. Recomendações

### 1. Integração da função OPC e CEME, permitindo que os OPC ofereçam serviços de carregamento:

Nas conclusões do relatório, a Autoridade da Concorrência recomenda a integração da função OPC e CEME e a autorização dos OPC para oferecerem um serviço de carregamento.

Na opinião da TESLA, isto simplificaria de facto a situação existente e é atualmente o maior obstáculo à integração numa rede de carregamento europeia. Trata-se, além disso, de um requisito previsto no Regulamento Europeu que será aplicável a partir de 13 de abril de 2024.

- ***Recomendação 1: Simplificação do modelo organizacional, integrando o papel dos OPC e dos CEME e permitindo que os OPC ofereçam serviços de carregamento.***

### 2. Alinhamento com a legislação da UE:

A legislação atual em Portugal é incompatível com a legislação da UE. Portugal não autoriza os OPC a prestar um serviço de carregamento (incluindo eletricidade), tal como descrito no AFIR da UE.

É importante criar segurança e clareza jurídicas, alinhando a legislação nacional portuguesa com a interpretação prevalente na UE. Este desalinhamento jurídico torna desnecessariamente arriscado o investimento nas infraestruturas de carregamento portuguesas.

- ***Recomendação 2: Alinhar a legislação portuguesa com a regulamentação europeia, de modo a permitir que os OPC ofereçam serviços de carregamento.***

### 3. Permitir que os OPC selecionem um fornecedor de energia numa ligação à rede:

No interesse dos condutores de VE portugueses, é importante organizar a transição de uma forma suave. O ponto chave a mudar é permitir que os OPC selecionem um fornecedor de energia na ligação à rede, uma prática comum na Europa e em linha com o AFIR, uma vez que ao fazê-lo os OPC podem fornecer um serviço de carregamento.

É importante evitar que apenas os fornecedores de energia possam desenvolver infraestruturas de carregamento e que os investimentos se limitem apenas a alguns actores com interesses no sector da eletricidade.

- ***Recomendação 3: Permitir que os OPC selecionem um fornecedor de energia na ligação à rede e assegurar uma transição suave ao fazê-lo.***

### 4. Licença OPC:

Além disso, seria aconselhável eliminar a necessidade de uma licença OPC; Portugal é atualmente o único dos dois Estados-Membros da UE que a exige. O segundo mercado é a Hungria.

A transição para a integração da rede portuguesa numa rede europeia poderia começar por *permitir* legalmente que os OPC ofereçam um serviço de carregamento (tal como exigido no AFIR), embora não *impondo* essa medida de imediato. Isto significaria que os atuais OPC terão tempo para cumprir este requisito europeu e que poderão continuar a ligar-se à rede nacional se assim o desejarem.

- ***Recomendação 4: Eliminar a necessidade de uma licença OPC e permitir que os OPC ofereçam um serviço de carregamento, tal como exigido pela legislação da UE***

## **5. A necessidade de lançar um concurso para uma EGME local:**

O atual sistema português baseia-se num modo central e intermediário que proporcionou valor nas fases iniciais do carregamento em Portugal. Permitiu e garantiu que os utilizadores portugueses tivessem acesso a todos os carregadores. O novo regulamento europeu resolve o mesmo problema de uma forma diferente, garantindo que todos os utilizadores possam comprar diretamente um serviço de carregamento ao operador.

A solução europeia é benéfica, uma vez que cria uma estrutura clara de responsabilidade e torna a comunicação dos preços muito mais transparente para os condutores (uma taxa única em vez de preços separados para a energia e as infraestruturas).

No sistema português, os consumidores finais têm de navegar entre as estruturas de preços de um operador de infraestruturas e de um fornecedor de eletricidade. A complicação é exacerbada pelo facto de ambas as entidades terem incentivos contraditórios: o OPC quer otimizar a utilização da infraestrutura enquanto o fornecedor de energia quer assegurar os custos mais baixos de energia. Esta situação está a conduzir (de longe) à estrutura tarifária mais complexa que a TESLA conhece no mundo e criará outros problemas para além do mundo do carregamento, por exemplo, nas interfaces de utilizador dos veículos. Esta questão começa a alargar-se agora que a integração do mercado de carregamento na Europa está a aumentar e as empresas estão a escalar rapidamente para responder ao desafio.

Além disso, existe um mercado próspero de soluções de *roaming* (*roaming* de serviços de carregamento e não de contratos de eletricidade) na Europa que não depende de um único centro, mas tem diferentes opções para o permitir. Isto garante a existência de uma concorrência contínua entre diferentes EGME, e as EGME podem também ser evitadas através do estabelecimento de ligações diretas entre empresas. Os custos por transação de permitir a itinerância desta forma (para um serviço não totalmente semelhante, mas comparável) são significativamente mais baixos devido a uma escala a nível da UE e a opções alternativas. Apesar de a MOBI.E ter melhorado e estar a funcionar com uma organização eficiente, o mercado português não tem e nunca terá a mesma escala que um mercado europeu, o que significa que cada solução à medida para o mercado português criará mais custos que se refletirão no preço para o consumidor final.

- ***Recomendação 5: Simplificar a estrutura de preços, permitindo soluções de itinerância eletrónica, como acontece no resto da Europa.***

## 6. Ponto de acesso nacional:

Para terminar, é importante referir que, para além de um *hub de roaming / plataforma de itinerância eletrónica*, a legislação europeia exige também um ponto de acesso nacional, papel que a MOBI.E tem vindo a cumprir (embora a MOBI.E tenha feito muito mais). Neste contexto, pode colocar-se a questão de saber se esse serviço tem de ser aberto à concorrência ou se é executado por uma agência estatal.

Esta questão tem um impacto mínimo no consumidor final e acreditamos que a atual infraestrutura, a qualidade dos dados e o papel da MOBI.E estão entre os melhores da Europa. É bem possível que esta situação possa ser transferida e ajustada em conformidade com o Regulamento Europeu, uma vez que faz parte de uma entidade controlada pelo governo como a MOBI.E.

- ***Recomendação 6: Considerar a possibilidade de transferir o papel do MOBI.E para o de um ponto de acesso nacional puro para a infraestrutura de carregamento***

Esperamos que as recomendações acima possam ajudar Portugal a navegar na transição do seu atual sistema nacional de interoperabilidade de carregamento para o sistema europeu.