

PARECER

**Ao estudo “Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal”
da Autoridade da Concorrência**

Março 2024

Consulta: AdC – Autoridade da Concorrência, 18.1.2024

Base legal: Competências consultivas dos artigos 15.º a 18.º dos Estatutos da ERSE e artigo 61.º da Lei n.º 19/2012, que aprova o regime jurídico da concorrência.

Divulgação: Pode ser disponibilizado publicamente sendo que a informação disponível não abarca informação que, por natureza, seja comercialmente sensível ou configure segredo legalmente protegido ou dados pessoais.

ÍNDICE

1	ENQUADRAMENTO	1
2	QUADRO LEGAL.....	2
3	POSIÇÃO DA ERSE EM RELAÇÃO ÀS RECOMENDAÇÕES DA ADC.....	4
3.1	Recomendação #1 – Promover a simplificação do modo de pagamento nos pontos de carregamento acessíveis ao público	4
3.2	Recomendação #2 – Promover a simplificação do modelo organizativo, integrando o papel dos OPC e dos CEME	5
3.3	Recomendação #3 – Avaliar os custos e benefícios de seleccionar a EGME por um mecanismo competitivo, aberto, transparente e não discriminatório	10
3.4	Recomendação #6 – Permitir que os CEME ou os OPC contratualizem energia eléctrica a qualquer agente económico que comercialize energia eléctrica	11
4	CONCLUSÕES	15

Correspondendo a solicitação da Autoridade da Concorrência, rececionada a 18.1.2024 ([R-Tecnicos/2024/266](#)), a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) emite o seguinte parecer.

1 ENQUADRAMENTO

O estudo “Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal”, elaborado pela Autoridade da Concorrência (AdC), integra uma análise às condições de concorrência no setor da mobilidade elétrica, identifica barreiras passíveis de comprometer o desenvolvimento e a expansão de uma rede de mobilidade elétrica com cobertura adequada, eficiente e competitiva, e apresenta um conjunto de recomendações ao Governo e aos Municípios.

A ERSE apresenta neste parecer contributos relativos ao estudo da AdC, bem como a sua perspetiva sobre a evolução do setor da mobilidade elétrica, à luz do Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR), relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, ponderando e explicitando a experiência de aplicação do atual enquadramento legal e regulamentar.

A título de contexto do presente parecer, a ERSE incluiu, como considerações gerais, um conjunto de temas que resultam da análise ao funcionamento e desenvolvimento do setor da mobilidade elétrica nas áreas em que a regulação intervém diretamente.

Neste parecer são utilizadas as siglas correntes no setor da mobilidade elétrica, nomeadamente UVE (utilizador de veículo elétrico), OPC (operador de ponto de carregamento), CEME (comercializador de eletricidade para a mobilidade elétrica), CSE (comercializador do setor elétrico) e EGME (entidade gestora da rede da mobilidade elétrica).

2 QUADRO LEGAL

O regime jurídico da mobilidade elétrica (RJME), que compreende a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica, foi instituído em 2010, através do [Decreto-Lei n.º 39/2010](#), de 26 de abril, com o propósito inicial de criar uma rede de mobilidade elétrica, inicialmente em regime de piloto, através do estabelecimento de uma rede “física” de pontos de carregamento de veículos elétricos com acesso público. A gestão de operações ficou a cargo da designada sociedade gestora de operações da rede de mobilidade elétrica e o exercício da respetiva atividade sujeito a regulação pela ERSE. Uma das suas características é a adoção de regras que permitem aos UVE aceder a qualquer ponto de carregamento integrado na rede de mobilidade elétrica, independentemente do(s) CEME que tenham contratado e das condições comerciais com este(s) acordadas para o fornecimento de energia elétrica na mobilidade.

Este regime sofreu uma alteração em 2014 através do [Decreto-Lei n.º 90/2014](#), de 11 de junho, destacando-se as principais medidas:

- a densificação da organização, e dos direitos e obrigações da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica;
- a atividade de comercialização de energia elétrica para a mobilidade elétrica passou a poder ser exercida somente por OPC;
- a atividade de OPC passou a ser exercida em regime de concorrência;
- os CEME podem contratar o fornecimento de energia elétrica a um ou mais CSE ou através dos mercados organizados;
- a inclusão das regiões autónomas dos Açores e da Madeira na rede de mobilidade elétrica.

Mais recentemente foi aprovado o [Regulamento \(UE\) 2023/1804](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (doravante denominado AFIR), que estabelece metas nacionais obrigatórias conducentes à implantação de uma infraestrutura suficiente para combustíveis alternativos na União para veículos rodoviários. O AFIR estabelece, ainda, especificações e requisitos técnicos comuns em matéria de informação aos utilizadores, disponibilização de dados e requisitos de pagamento para a infraestrutura de combustíveis alternativos, designadamente os seguintes:

- a partir de 2025, devem ser instaladas estações de carregamento rápido de, pelo menos, 150 kW para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros a cada 60 km ao longo dos principais corredores de transporte da UE, a chamada "rede transeuropeia de transportes (RTE-T)";
- as estações de carregamento para veículos pesados com uma potência mínima de 350 kW têm de ser implantadas a cada 60 km ao longo da rede principal da RTE-T e a cada 100 km na rede global da RTE-T de maior dimensão a partir de 2025, com cobertura completa da rede até 2030;
- os UVE devem poder pagar facilmente nos pontos de carregamento com cartões de pagamento ou dispositivos com uma funcionalidade sem contacto (*contactless*) e sem necessidade de assinatura (carregamento numa base *ad hoc*) e com total transparência dos preços;
- os OPC devem fornecer aos consumidores, por meios eletrónicos, informações completas sobre a disponibilidade, o tempo de espera ou o preço em diferentes estações;
- até 31 de dezembro de 2024, cada Estado-Membro elabora e envia à Comissão Europeia um projeto de quadro de ação nacional para o desenvolvimento do mercado no que se refere aos combustíveis alternativos no setor dos transportes e para a criação das infraestruturas pertinentes.

Tratando-se de um regulamento europeu, o AFIR não carece de transposição, sendo diretamente aplicável na ordem jurídica portuguesa. Não obstante, pressupondo o AFIR uma conceção organizativa do mercado da mobilidade elétrica que coloca desafios ao modelo atual, a sua aprovação deverá ser considerada como uma oportunidade para fazer um balanço da experiência do modelo português de mobilidade elétrica e aproveitar para compatibilizar e melhorar os aspetos necessários.

De facto, a ERSE identifica a necessidade de alterar o RJME, não apenas por efeito da publicação do AFIR, mas também para o adaptar à dinâmica inovatória registada e prospetivada, quer ao nível do setor da mobilidade elétrica, quer ao nível do setor elétrico, e ainda com o intuito da sua simplificação, atentas as dificuldades de implementação que persistem e as críticas de que tem sido objeto. A complexidade do regime atual manifesta-se ao nível das diversas camadas de relacionamento comercial (salientando-se a atividade de CEME), e é percebida como geradora de ineficiências, de barreiras à entrada de novos agentes e à adoção de soluções e modelos de negócio inovadores, mas também à compreensão pelos próprios utilizadores.

3 POSIÇÃO DA ERSE EM RELAÇÃO ÀS RECOMENDAÇÕES DA ADC

Neste capítulo são analisadas as recomendações da AdC apresentadas no estudo submetido a parecer, focando, essencialmente, as matérias relacionadas com as competências da ERSE na regulação dos setores elétrico e da mobilidade elétrica.

3.1 RECOMENDAÇÃO #1 – PROMOVER A SIMPLIFICAÇÃO DO MODO DE PAGAMENTO NOS PONTOS DE CARREGAMENTO ACESSÍVEIS AO PÚBLICO

No seu estudo, a AdC refere que a experiência de utilização de um veículo elétrico ainda é negativa, quando comparada com a de um veículo equipado com um motor de combustão interna, por razões várias, e em particular pelos tipos de pagamento disponibilizados na rede de mobilidade elétrica e, concomitantemente, o momento em que se toma conhecimento do custo de carregamento, concluindo pela importância da implementação plena e atempada das normas do AFIR, que estabelecem obrigações dos OPC associadas aos carregamentos numa base *ad hoc*.

O AFIR estabelece a obrigatoriedade de disponibilizar aos UVE a possibilidade de carregarem os seus veículos numa base *ad hoc* e de pagarem de forma fácil e conveniente, em todos os pontos de carregamento acessíveis ao público, sem necessidade de celebrarem um contrato com o OPC ou com o CEME.

Para este efeito, o AFIR requer que todos os pontos de carregamento acessíveis ao público aceitem instrumentos de pagamento amplamente utilizados na União Europeia, nomeadamente pagamentos eletrónicos através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento. O AFIR define como «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.

Esta obrigação é exigível para todos os pontos de carregamento acessíveis ao público instalados a partir de 13 de abril de 2024. A partir de 1 de janeiro de 2027, a existência dos referidos meios de pagamento é obrigatória para todos os pontos de carregamento acessíveis ao público, com uma potência igual ou superior a 50 kW, incluindo os pontos de carregamento instalados antes de 13 de abril de 2024.

O carregamento *ad hoc* reflete-se numa obrigação sobre o OPC, quanto à disponibilização de meios de pagamento na infraestrutura física do ponto de carregamento.

Este método de pagamento para carregamento *ad hoc* tem de estar sempre à disposição dos utilizadores nos termos do Regulamento AFIR, mesmo quando são oferecidos pagamentos baseados em contratos através do CEME.

3.2 RECOMENDAÇÃO #2 – PROMOVER A SIMPLIFICAÇÃO DO MODELO ORGANIZATIVO, INTEGRANDO O PAPEL DOS OPC E DOS CEME

A AdC defende que o atual modelo organizativo da mobilidade elétrica envolve um elevado número de agentes, recomendando a sua simplificação através da concentração das atividades de OPC e CEME nos OPC.

O AFIR impõe o acesso universal, via meio de pagamento *ad hoc* (serviço de pagamento financeiro), enquanto o modelo português estabelece uma obrigação de integração na rede de mobilidade elétrica através da EGME, acarretando uma complexidade acrescida, inclusive contratual, e exigindo a necessidade de uma comunicação eficaz e célere entre os múltiplos agentes envolvidos para evitar dificuldades de utilização.

No modelo subentendido pelo AFIR, o OPC pode operar a infraestrutura e vender a eletricidade para carregamento do veículo elétrico, através de um pagamento *ad hoc*, sem ficar sujeito ao processamento de informação pela EGME e ao acesso por terceiros (CEME). A pretensão do AFIR é apenas a de maximizar o desenvolvimento da rede (permitindo o carregamento aos UVE).

As funções atribuídas ao OPC no RJME e no AFIR diferem, por definição, no que respeita principalmente à prestação de um serviço de carregamento. O AFIR define um «Serviço de carregamento» como «a venda ou o fornecimento de eletricidade, incluindo serviços conexos, através de um ponto de carregamento acessível ao público».

Da definição do AFIR, resulta a possibilidade de o OPC prestar o serviço de carregamento diretamente aos clientes finais (bem como através de prestadores de serviços de mobilidade, que corresponderiam ao CEME

no modelo português). Ora, esta disposição colide com o atual RJME, que reserva para os CEME a venda a retalho de energia elétrica para fornecimento aos UVE.

O OPC deve ainda assegurar sempre a interoperabilidade dos pontos no que respeita a sistemas e plataformas de pagamento. A venda direta do serviço de carregamento pelo OPC ao UVE parece ser a forma mais fácil e adequada de implementar o modelo previsto pelo AFIR para o carregamento na modalidade *ad hoc*.

Esta modalidade de venda direta pelo OPC deverá naturalmente coexistir com a atual modalidade de compra separada da energia de carregamento e da utilização do ponto de carregamento (modelo que recorre ao CEME e ao OPC), devendo a mesma ser uma opção disponível nos pontos de carregamento de acesso público.

Neste contexto, os OPC ficariam sujeitos às obrigações previstas no AFIR para disponibilização de informação através do ponto de acesso nacional [artigo 20.º AFIR] (ver comentários às “Atribuições da EGME”).

A opção de efetuar carregamento *ad-hoc* utilizando os recursos locais disponibilizados pelo OPC e/ou contrato prévio com um CEME deve ser escolha do utilizador, em função das suas preferências individuais.

A ERSE defende que o RJME deve orientar-se por princípios que promovam a neutralidade tecnológica e de modelos de negócio, em benefício dos consumidores.

Atribuições da MOBI.E

A ERSE crê **que seria benéfico que a solução MOBI.E se afirmasse pelas vantagens que acarreta para os UVE, sem, no entanto, impedir a coexistência de outros modelos de relacionamento comercial.** A evolução do setor da mobilidade elétrica tem demonstrado a necessidade de se permitir modelos de negócio assentes no relacionamento direto entre o OPC e o UVE, que o AFIR impõe (a saber, as vendas *ad hoc* nos pontos de carregamento).

Na modalidade de venda do serviço de carregamento pelo OPC, diretamente ao UVE, a venda de energia para carregamento é incluída nesse relacionamento comercial direto. O consumo respetivo deve ser integrado nos restantes consumos do OPC, podendo na prática provir de um contrato de fornecimento do

OPC com um CSE, de energia produzida em autoconsumo ou em comunidade de energia, ou ainda de energia armazenada internamente na instalação do OPC.

A ERSE entende, no entanto, que as operações de carregamento nesta opção devem ser comunicadas à EGME, para fins estatísticos e de monitorização da rede da mobilidade elétrica em linha com o preconizado no AFIR relativamente à disponibilização de informação, ainda que não integrem os processos de liquidação (ou *settlement*) de energia na mobilidade pela EGME.

Com efeito, o artigo 20.º do AFIR refere que os Estados-Membros asseguram a disponibilização de dados [nos termos do n.º 2 e n.º 4 do artigo 20.º] a todos os utilizadores através dos seus pontos de acesso nacionais ¹ e que possam fornecê-los a um ponto de acesso europeu comum, a criar pela Comissão, que deverá funcionar como um portal único de dados dos países da União Europeia. Este «Ponto de acesso nacional» é definido como uma interface digital criada por um Estado-Membro que constitui um ponto único de acesso aos dados [n.º 38, Artigo 2.º do AFIR].

Sem prejuízo do já hoje concretizado pela EGME, o “Ponto de acesso nacional” parece ser uma função que **poderá ser enquadrada nas atribuições da EGME**, nomeadamente, garantir as obrigações de disponibilização de dados dos agentes da mobilidade elétrica, necessários ao funcionamento de um mercado competitivo e aberto e essenciais para que os utilizadores finais tomem decisões informadas sobre as suas sessões de carregamento.

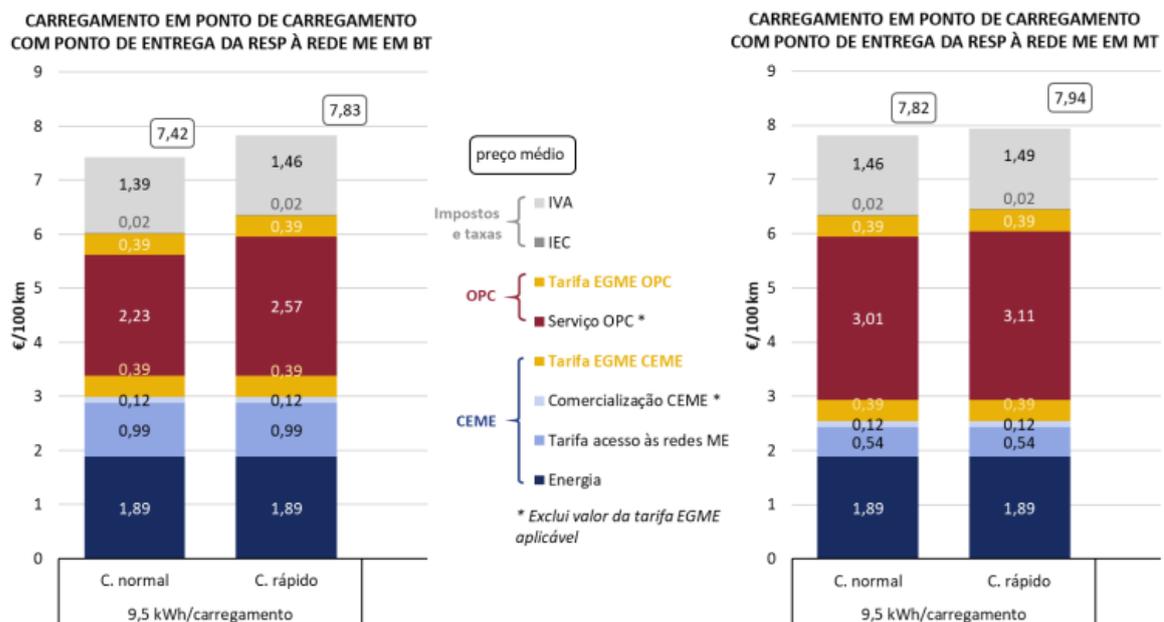
Simplicidade no pagamento e comparabilidade de preços

De acordo com a AdC, a experiência dos utilizadores de veículos elétricos poderia ser melhorada, em termos de assegurar maior simplicidade no pagamento e comparabilidade de preços. Para promover uma maior mobilidade elétrica, importaria assegurar que o carregamento de um veículo elétrico fosse, se possível, quase tão fácil como abastecer um veículo a gasolina ou gasóleo.

¹ Em conformidade com o [Regulamento Delegado 2022/670](#) da Comissão, de 2 de fevereiro de 2022.

Atualmente, a estrutura dos preços de carregamento apresenta uma componente em energia e uma componente de serviço OPC. A Figura 1 identifica o peso de cada uma das componentes do preço final (incluindo tarifas de acesso às redes, tarifas da EGME e taxas e impostos) a pagar pelo utilizador, consoante o nível de tensão (BT ou MT).

Figura 1 – Decomposição do preço de carregamento (EUR/100 km)

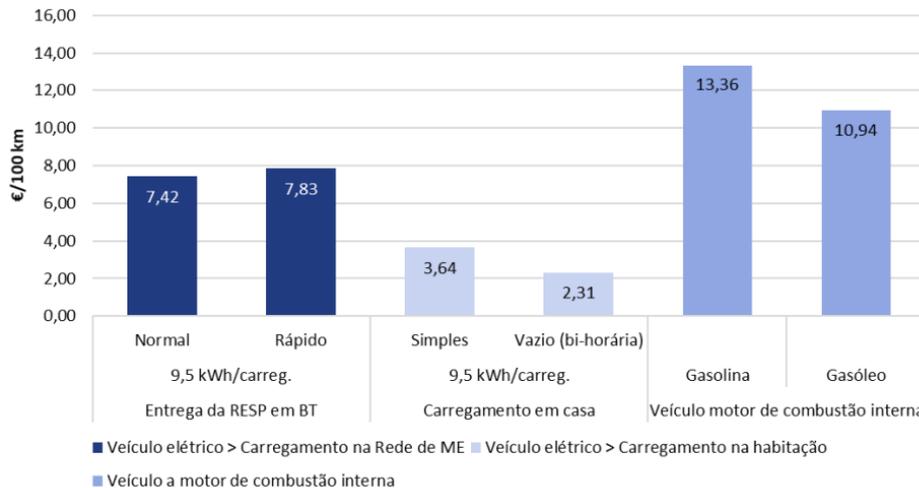


Fonte: ERSE

Anualmente, a ERSE disponibiliza a comparação de custos de carregamento para as diferentes opções de veículos elétricos e outras motorizações ², como mostra a Figura 2.

² Os pressupostos desta avaliação são apresentados no documento de [Tarifas e Proveitos de Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2024](#).

Figura 2 – Comparação de custos de diferentes opções de veículos automóveis



Fonte: ERSE

Salvaguardadas as devidas diferenças técnicas entre o carregamento de um veículo elétrico e o abastecimento de um veículo a combustão interna, que tornam a experiência dos UVE necessariamente mais complexa, a ERSE considera que a existência de múltiplas variáveis de faturação poderá prejudicar a escolha informada dos UVE sobre as suas sessões de carregamento.

Nesse sentido, a ERSE gostaria de salientar que, nos termos das suas atribuições, desde 2023 que disponibiliza no seu site uma Lista de Ofertas CEME³, a qual **divulga o conjunto das ofertas comerciais de cada CEME disponíveis para contratação sem a necessidade de introdução de dados**. Esta ferramenta em conjugação com a informação disponível na MOBI.E relativamente aos preços e condições de utilização dos pontos de carregamento⁴, permitem ao utilizador do veículo elétrico o conhecimento das diferentes componentes do preço. A ERSE tem previsto, para breve, a disponibilização de simuladores de preço para a mobilidade elétrica, que visam acoplar numa mesma plataforma o conjunto da informação necessária à comparação dos preços e ofertas disponíveis para a mobilidade elétrica.

A Comissão Europeia disponibiliza, também, na plataforma “European Alternative Fuels Observatory”⁵ informação que permite comparar os preços aplicáveis nos Estados-Membros.

³ <https://www.erse.pt/simuladores/mobilidade-eletrica/>

⁴ <https://mobie.pt/pt/redemobie/encontrar-posto>

⁵ <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>

3.3 RECOMENDAÇÃO #3 – AVALIAR OS CUSTOS E BENEFÍCIOS DE SELECIONAR A EGME POR UM MECANISMO COMPETITIVO, ABERTO, TRANSPARENTE E NÃO DISCRIMINATÓRIO

A avaliação dos custos e benefícios de o processo de seleção da EGME passar a ser regido por mecanismos de mercado competitivos deverá considerar os elementos regulatórios vigentes, decorrentes das atribuições da ERSE a este respeito, definidas pelo Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho. Através do RME, a ERSE desenvolve e concretiza as metodologias de regulação e de supervisão que lhe foram incumbidas, que deverão permitir o equilíbrio económico e financeiro da atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica (GOME), em condições de gestão eficiente, num horizonte temporal não inferior a 15 anos.

Assim, no modelo atual e dentro das funções que estão atribuídas à EGME, cabe à ERSE a regulação económica da atividade de GOME, através da fixação dos respetivos proveitos e tarifas para a sua atividade. Efetivamente, por estar em causa um direito exclusivo, o RJME prevê a regulação desta atividade. No que respeita ao modelo de regulação aplicável, este baseia-se na aceitação dos custos economicamente justificáveis, isto é, dos custos que se consideram necessários para a realização da atividade de forma eficiente. Os custos economicamente justificáveis previstos para a atividade regulada em cada ano são recuperados pelas tarifas desse ano, sendo definitivamente aceites e integrados nas tarifas ao fim de dois anos, no cálculo dos ajustamentos aos proveitos permitidos, tendo por base valores reais e auditados por entidade independente.

No que diz respeito aos custos de CAPEX ⁶, a taxa de remuneração definida pela ERSE é aplicada ao valor da base de ativos fixos não financeiros, adicionado do valor das amortizações do exercício, após a dedução de participações e subsídios. No que respeita ao OPEX ⁷, as principais naturezas de custos aceites para efeitos regulatórios são os custos com materiais, pessoal, fornecimentos e serviços externos e outros custos (impostos, perdas, etc.). A estes são deduzidos os proveitos da atividade regulada que não resultem da aplicação da tarifa regulada, evitando-se assim a subsidiação cruzada entre atividades.

Qualquer outra potencial atividade fora das atribuições da atividade de GOME fica fora do racional anterior.

⁶ *Capital expenditure* que corresponde aos custos com capital, isto é, a remuneração do imobilizado líquido adicionada da sua amortização.

⁷ *Operational expenditure*, isto é, os custos de exploração.

3.4 RECOMENDAÇÃO #6 – PERMITIR QUE OS CEME OU OS OPC CONTRATUALIZEM ENERGIA ELÉTRICA A QUALQUER AGENTE ECONÓMICO QUE COMERCIALIZE ENERGIA ELÉTRICA

A AdC considera importante que o RJME permita aos CEME e aos OPC⁸ a contratação de energia a qualquer agente de mercado (incluindo agregadores), e independentemente da forma de produção de eletricidade (referindo-se concretamente ao autoconsumo e às comunidades de energia renovável e de cidadãos).

A transição energética está a acelerar o desenvolvimento da produção renovável para o autoconsumo, do armazenamento local de energia e da prestação de serviços de flexibilidade à rede e ao sistema elétrico.

Os OPC têm condições para serem atores privilegiados nesta mudança do setor. No entanto, a compatibilização da participação dos OPC no mercado elétrico, em atividades associadas à transição energética, com o atual modelo de organização do setor da mobilidade elétrica, leva a admitir como natural que os OPC, ou os prestadores de serviços para a mobilidade, ofereçam condições mais vantajosas aos seus clientes que se disponibilizem a carregar os veículos elétricos em determinados pontos de carregamento e em determinadas horas.

Um exemplo destes serviços é o carregamento inteligente de veículos, no qual a potência de carregamento é variável, em função de critérios como o preço de fornecimento de energia (aproveitando períodos de menor preço, por exemplo, ou disponibilidade de produção renovável local) ou de flexibilidade (quando, por exemplo, o ponto de carregamento se disponibiliza para reduzir a potência tomada da rede para resolução de congestionamentos locais).

Neste contexto, a ERSE considera que o modelo de prestação direta pelo OPC do serviço de carregamento é simplificador, do ponto de vista do relacionamento comercial e, por isso, o mais indicado para oferta de serviços complexos.

Para além da explicitação da diferenciação de condições comerciais do carregamento, viabilizar a participação dos pontos de carregamento no mercado elétrico implica prever, expressamente, a possibilidade de o OPC vender diretamente a energia de carregamento aos UVE.

⁸ Consoante o modelo organizativo da mobilidade elétrica seja o atual ou o apresentado na Recomendação #2 da AdC.

O rápido crescimento dos veículos elétricos, além de colocar desafios à capacidade da rede para abastecer os respetivos consumos, coloca sobretudo em evidência a necessidade de uma gestão inteligente dos carregamentos, de forma a reduzir os impactos e os custos sobre o sistema elétrico, partilhando esse benefício com os utilizadores. Nesses termos, o OPC pode prestar serviços a terceiros (à rede, ao sistema elétrico ou a uma comunidade de energia, por exemplo) e comprar e vender energia localmente (fora do mercado elétrico).

A contratação local de energia pode resultar, por exemplo, do aproveitamento de energia de fonte renovável produzida em autoconsumo, ou em comunidades de energia renovável e em sistemas locais de gestão de energia, como sistemas de armazenamento.

Cabe ainda referir que a contratação local de energia ou em comunidades de energia renovável deve poder ser feita, complementarmente, com a existência de contratos de fornecimento celebrados entre os comercializadores do setor elétrico e o OPC, mas não em alternativa a estes contratos, que continuarão a ser necessários para garantirem os fornecimentos sempre que não seja possível garantir o aprovisionamento localmente.

Sendo as atividades de produção para autoconsumo e prestação de serviços de flexibilidade inerentes ao setor elétrico e facilitadas pela prestação do serviço das instalações de consumo ou, neste caso, dos pontos de carregamento, **considera-se que a prestação de serviços de flexibilidade deve ser centralizada nos OPC, simplificando as trocas de informação e a faturação aos utilizadores e pela possibilidade de alinhamento dos vários custos e condições de prestação dos serviços, num pacote de serviços de carregamento coerente e comercialmente atrativo.**

A ERSE concorda com a recomendação de diversificação da origem dos fornecimentos aos pontos de carregamento, sugerindo, no entanto, que a redação seja reformulada no sentido de se referir apenas que a legislação da mobilidade elétrica deve permitir que os fornecimentos sejam assegurados através das modalidades de contratação previstas no setor elétrico. Esta formulação já alarga a possibilidade de aprovisionamento através de outros agentes do setor (incluindo o agregador) sem necessidade de os estar a **referir diretamente**. A ERSE entende que referências diretas a outros agentes podem ser pouco explicativas e induzir em erro quanto ao papel por estes desempenhado, que deve ser enquadrado pela legislação do setor elétrico e não pela legislação do setor da mobilidade elétrica.

O Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro, na sua redação atual, estabelece que a atividade de agregação consiste «na combinação de flexibilidade de consumo, de eletricidade armazenada, de eletricidade produzida ou consumida de múltiplos clientes, para compra ou venda em mercados de eletricidade e/ou por contratação bilateral» distinguindo-a, assim, da atividade de comercialização de eletricidade.

Neste contexto, o agregador, ou outro agente de mercado, não se substitui ao comercializador, no que toca à celebração de contratos de fornecimento, sem prejuízo da possibilidade da diversificação das origens do fornecimento de energia elétrica através de outras modalidades de contratação. Como tal, a ERSE considera mais adequado que a Recomendação defenda a possibilidade de diversificação das origens do fornecimento ao OPC, através das modalidades de contratação previstas no setor elétrico, sem entrar em detalhes sobre os aspetos de operacionalização, mais relacionados com o setor elétrico do que com o setor da mobilidade elétrica. A ERSE entende aliás que essa possibilidade de diversificação já cabe dentro daquilo que é a legislação do setor elétrico, que não constitui, por si, um obstáculo.

O atual RJME dificulta, contudo, o objetivo enunciado, de que os OPC possam ser atores ativos das soluções associadas à transição energética, uma vez que a energia vendida aos UVE resulta do aprovisionamento por um CEME (e contratada a um CSE) e não do OPC, que é quem explora o posto de carregamento que pode eventualmente participar num autoconsumo ou numa comunidade de energia, ou onde se localiza uma instalação de produção ou de armazenamento, ou ainda que presta serviços de flexibilidade à rede elétrica.

Este desalinhamento é um obstáculo, por exemplo, à participação dos pontos de carregamento em projetos de autoconsumo ou serviços de flexibilidade.

No caso do autoconsumo, essa dificuldade pode traduzir-se no não aproveitamento da energia produzida localmente para o carregamento de veículos elétricos através dos CEME, sendo considerada excedente injetado na rede, com uma subvalorização do investimento. Acresce que, ainda que essa energia fosse aproveitada, dificilmente o seu custo mais baixo se refletiria no preço de venda ao UVE, dadas as dificuldades de o CEME definir, *ex-ante*, um tarifário dinâmico em função de a energia do carregamento ter ou não produção local.

No caso dos serviços de flexibilidade à rede elétrica, o OPC precisa de controlar a carga solicitada pela rede em cada momento, para responder a pedidos de ativação do operador da rede ou do gestor de sistema.

No atual modelo de mobilidade elétrica uma ativação para redução da carga (redução do consumo da instalação do OPC) poderia coexistir com um período de preço mais baixo da energia (no tarifário do CEME) e, assim, constituírem sinais contraditórios entre o OPC e o CEME.

Nesse sentido, e como já referido anteriormente, **a ERSE entende que a venda de produção local deve ser feita diretamente pelo OPC aos UVE, e integrada no serviço de carregamento.**

4 CONCLUSÕES

O presente parecer responde à solicitação da AdC, que colocou em consulta pública o seu estudo “Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal”. A discussão do RJME deve ser necessariamente enquadrada pela recente aprovação do Regulamento AFIR, o qual justifica uma revisão abrangente do referido regime jurídico.

O acompanhamento do setor da mobilidade elétrica nas suas diversas vertentes é essencial. O estudo apresentado pela AdC explora diversas vertentes, mencionando algumas das dificuldades sentidas pelos utilizadores e pelos agentes do setor, propondo um conjunto de soluções, num esforço para remover essas barreiras e promover uma maior concorrência.

A evolução do setor nos últimos anos tem vindo a sugerir a necessidade de rever o regime jurídico da mobilidade elétrica em Portugal (Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na redação atual), com vista à sua simplificação, à promoção da entrada de novos agentes e da integração de energias renováveis no setor. Por outro lado, a adaptação das regras decorrentes do Regulamento AFIR concorre para a revisão do RJME, nomeadamente para assegurar a compatibilidade do modelo nacional com a possibilidade de prestação direta de serviços de carregamento pelos OPC, incluindo também o carregamento *ad-hoc*.

A ERSE considera que a modalidade de venda direta do serviço de carregamento pelo OPC deve ser uma opção para os pontos de carregamento de acesso público, pois permite a utilização de energia produzida localmente ou a participação dos pontos de carregamento na oferta de serviços de flexibilidade aos operadores das redes, considerando a simplificação que oferece ao modelo comercial. Por outro lado, também permite o alinhamento dos vários custos e condições de prestação do serviço, num pacote de serviços de carregamento coerente e comercialmente atrativo. Importa também referir que a prestação deste pacote de serviços de carregamento, no âmbito desta modalidade, encaixa perfeitamente no atual modelo de funcionamento do setor elétrico, que não se constitui como um obstáculo à sua implementação. Não obstante, o OPC deve assegurar sempre a interoperabilidade dos pontos de carregamento no que respeita a sistemas e plataformas de pagamento.

O grande crescimento dos veículos elétricos que se perspetiva (vd. PNEC2030) terá um impacte significativo sobre a rede elétrica, sobretudo as redes locais (quer a rede pública, quer as redes internas das instalações, como os condomínios). Para que o desenvolvimento da rede elétrica seja eficiente e compatível com a

rapidez que o carregamento do veículo elétrico exige, importa assegurar a racionalidade do investimento nas infraestruturas do setor elétrico, promovendo a sua utilização eficiente. No caso da mobilidade elétrica é determinante promover soluções de carregamento inteligente, que otimizem o consumo para carregamento dos VE em função da redução dos congestionamentos da rede local, do aproveitamento da energia renovável produzida localmente ou até de modo a prestar serviços de sistema ao setor elétrico. O carregamento inteligente terá de ser facilitado, por modelos comerciais adequados e interoperabilidade com os operadores das redes e com os agentes do setor elétrico, e também promovido, através de sinais tarifários adequados e da contratação explícita dos serviços prestados à rede e ao sistema.

O AFIR refere a figura do ponto de acesso nacional para a mobilidade, que deve agregar dados de todos os pontos de carregamento de acesso público. A ERSE considera que, na realidade nacional, a EGME está bem posicionada para assegurar esse papel. Atualmente, a ERSE assegura a regulação económica da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade elétrica, através da fixação dos respetivos proveitos e tarifas para a sua atividade.

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, em 14 de março de 2024

Emitido no exercício das competências consultivas dos artigos 15.º a 18.º dos Estatutos da ERSE, o documento é suscetível de ser disponibilizado publicamente, após tomada de decisão ou um ano após a elaboração, sem prejuízo do acesso ou divulgação anterior, nos termos legais. A disponibilização não abarca a informação que, por natureza, seja comercialmente sensível, segredo legalmente protegido ou dados pessoais.