

ESTUDO

**CONCORRÊNCIA E
MOBILIDADE ELÉTRICA
EM PORTUGAL**

VERSÃO FINAL

OUTUBRO DE 2024

SUMÁRIO EXECUTIVO

A transição para uma economia energética sustentável passa, em larga medida, pela descarbonização do setor dos transportes dado que é o setor que mais contribui para as emissões de gases com efeito de estufa na União Europeia (UE). Em 2022, o setor dos transportes foi responsável por cerca de 31% das emissões de gases com efeito de estufa, na UE. Destas emissões, cerca de 73% provêm do transporte rodoviário e cerca de 59% das emissões dos transportes rodoviários originam dos automóveis.

Os veículos elétricos têm sido apontados como uma das tecnologias-chave para descarbonizar o setor dos transportes. Em Portugal, o parque de veículos elétricos tem crescido de forma acelerada nos últimos anos, tendo aumentado cerca de 39% entre 2021 e 2022. Já em julho de 2024, cerca de 58% dos veículos ligeiros de passageiros novos vendidos foram elétricos. No mesmo sentido, em agosto de 2022, Portugal liderou, a seguir ao Chipre, na intenção de compra de veículos elétricos na UE.

A concorrência pode contribuir positivamente na transição para uma economia energética sustentável enquanto promotora de inovação e eficiência. Uma rede densa e competitiva de infraestruturas de carregamento é essencial para a adoção de veículos elétricos. O número de postos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica em Portugal tem vindo a aumentar, sobretudo desde 2020, ano a partir do qual a rede tem acompanhado o número de veículos elétricos em circulação. Adicionalmente, observa-se uma assimetria geográfica na cobertura da rede, com menor densidade nas regiões do interior. Embora muitos utilizadores carreguem os seus veículos regularmente em casa ou no trabalho, é crucial ter uma ampla oferta competitiva de pontos de carregamento publicamente acessíveis para incentivar a adoção de veículos elétricos.

A Autoridade da Concorrência (AdC) desenvolveu uma análise às condições de concorrência no setor da mobilidade elétrica, em benefício dos consumidores e da transição para uma economia energética sustentável. A AdC identificou barreiras passíveis de comprometer o desenvolvimento e a expansão de uma rede de mobilidade elétrica com cobertura adequada, eficiente e competitiva.

Da análise desenvolvida identificaram-se barreiras significativas à entrada na instalação e exploração de pontos de carregamento nas autoestradas, com impacto negativo na concorrência. O quadro legislativo em vigor possibilitou o alargamento dos contratos de subconcessão de longo prazo de áreas de serviço ou de abastecimento de combustíveis nas autoestradas à instalação e exploração de pontos de carregamento. Como tal, atualmente, estes pontos de carregamento estão concentrados em apenas sete operadores, dos quais quatro são empresas petrolíferas e os restantes exploram os pontos através de parcerias com empresas petrolíferas.

A experiência dos utilizadores de veículos elétricos poderia ser melhorada, em termos de assegurar maior simplicidade no pagamento e comparabilidade de preços. É difícil antecipar o custo final de carregamento, verificam-se diferentes estruturas de preços consoante o tipo de ponto de carregamento e os pontos de carregamento integrados na rede pública não disponibilizam aos utilizadores a possibilidade de efetuar carregamentos numa base *ad-hoc* através de pagamentos eletrónicos, sem a necessidade de aceder a uma aplicação digital ou a uma página da *Internet*. Para promover uma maior mobilidade elétrica, importaria assegurar que o carregamento de um veículo elétrico fosse, se possível, quase tão fácil como abastecer gasolina ou gasóleo. A este respeito, a entrada em vigor em pleno do Regulamento (UE) 2023/1804 será relevante para assegurar que os pontos de carregamento acessíveis ao público disponibilizem carregamentos numa base *ad-hoc*, aceitando pagamentos eletrónicos. Importa, todavia, assegurar a sua implementação em pleno de forma atempada, em benefício dos consumidores.

O modelo organizativo da mobilidade elétrica em Portugal é passível de ser simplificado, em benefício de uma maior eficiência do sistema. Em particular, a integração das atividades de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) e de operação de pontos de carregamento (OPC) permitiria um modelo mais eficiente e possibilitaria o alargamento do leque das ofertas disponibilizadas aos consumidores. Com efeito, atualmente, a atividade de CEME só pode ser exercida por OPC. Acresce que a existência de diferentes agentes no sistema exige recolha adicional de dados para a faturação entre os diferentes agentes.

O atual quadro legislativo não se encontra ajustado à existência de novos agentes no setor elétrico, como os agregadores, uma vez que exige que os CEME contratem o fornecimento de energia elétrica com um ou mais comercializadores de eletricidade devidamente reconhecidos ou através dos mercados organizados. Esta norma legal constitui, por isso, uma barreira legal à entrada.

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

Em janeiro de 2024, a AdC publicou, para consulta pública, uma versão preliminar do presente Estudo. No âmbito da consulta pública, a AdC recebeu o parecer da Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) e 183 contributos¹, que abrangem um leque alargado e diverso de conhecimento e experiência e, como tal, enriqueceram o debate de uma forma significativa, conforme discutido no relatório da consulta pública². A presente (final) versão do Estudo, incluindo as recomendações constantes do mesmo, beneficiou, assim, de um processo participado por diversos *stakeholders* do setor relevantes.

¹ Participaram na consulta pública: (i) 159 consumidores; (ii) 15 entidades do setor da mobilidade elétrica, em particular a entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME), cinco operadores de pontos de carregamento de veículos (OPC), seis comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) (e, consequentemente, OPC) e três entidades de outros tipos; (iii) duas entidades do setor elétrico; (iv) duas entidades de outros setores; e (v) cinco entidades públicas. A versão não confidencial dos contributos encontra-se disponível na [página da Internet da AdC](#).

² Ver "[Estudo Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal – Relatório da Consulta Pública](#)".

Recomendações ao Governo (versão simplificada)

Recomendação 1. Promover a simplificação do modo de pagamento nos pontos de carregamento acessíveis ao público. O Regulamento (UE) 2023/1804, em particular as suas normas que estabelecem obrigações dos OPC associadas aos carregamentos numa base *ad-hoc*, deve ser plena e atempadamente implementado.

Recomendação 2. Promover a simplificação do modelo organizativo, integrando o papel dos OPC e dos CEME. O serviço de carregamento passaria a ser adquirido aos OPC ou aos prestadores de serviços de mobilidade, sem recurso a um contrato prévio com um CEME, sem necessidade de pagamento via aplicação digital ou ligação à *Internet* e com um preço livremente determinado pelos OPC ou pelos prestadores de serviços de mobilidade. A adoção do novo modelo poderia ser efetuada de forma faseada.

Recomendação 3. Avaliar os custos e benefícios de selecionar a EGME por um mecanismo competitivo, aberto, transparente e não discriminatório.

Recomendação 4. Impor a obrigatoriedade de a EGME ser independente dos CEME. Nesse sentido, o n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 39/2010 deve ser alterado no sentido de exigir que a EGME tenha autonomia face aos OPC e, também, aos CEME.

Recomendação 5. Revogar a obrigatoriedade de os CEME serem OPC. Em particular, o n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 39/2010 deve ser alterado no sentido de separar os regimes de exercício das duas atividades em causa.

Recomendação 6. Revogar a possibilidade de alargamento, sem concurso público, dos contratos de (sub)concessão de áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis, em particular, nas autoestradas à instalação e à exploração de pontos de carregamento.

Recomendação 7. Promover a atribuição de direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento nas autoestradas mediante mecanismos competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios. Nesse contexto, deve ser aferida a possibilidade de coexistência de diferentes OPC em um determinado local, para cada procedimento de atribuição dos direitos em causa. Adicionalmente, a atribuição dos direitos em causa (relativos aos pontos de carregamento) não deve ser incluída nos (novos) concursos públicos para a concessão de direitos de instalação e exploração de áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis nas autoestradas .

Recomendação 8. Permitir que os CEME ou os OPC (consoante o modelo organizativo da mobilidade elétrica seja o atual ou o apresentado na Recomendação 2, respetivamente) contratualizem energia elétrica a qualquer agente económico que a comercialize. Nesse sentido, a necessidade de, no quadro legal e regulamentar aplicável à mobilidade elétrica, incluir disposições que norteiem a atuação dos agentes de mercado no âmbito de matérias conexas com as possíveis formas de contratualização de energia elétrica para carregamento de veículos deve ser avaliada.

Recomendações aos Municípios

Recomendação 9. Promover, de forma atempada, o desenvolvimento regional da rede de mobilidade elétrica, com vista a mitigar a diferenciação regional, nomeadamente através de uma definição clara e atempada do enquadramento municipal para a mobilidade elétrica.

I. ENQUADRAMENTO

1. **As políticas climática e energética da União Europeia (UE) e de Portugal têm como principal objetivo a transição para uma economia sustentável**, prevendo compromissos de descarbonização da atividade económica. A UE tem promovido o desenvolvimento de fontes de energia renováveis e de produtos e serviços energeticamente eficientes, nomeadamente através do financiamento de projetos.
2. **A transição para uma economia sustentável passa, em larga medida, pelo setor dos transportes**, nomeadamente pela substituição do consumo de combustíveis fósseis pelo consumo de energia elétrica. Em 2022, na UE, o setor dos transportes³ foi responsável por cerca de 31% das emissões líquidas de gases com efeito de estufa^{4,5}, tendo o transporte rodoviário gerado cerca de 73% dessas emissões produzidas pelo setor⁶. Cerca de 59% dessas emissões dos transportes rodoviários foram provenientes de automóveis⁷. O transporte rodoviário foi o único setor dos transportes a registar um nível das emissões líquidas de gases com efeito de estufa superior a 1990 todos os anos⁸.
3. **A mobilidade elétrica é essencial no esforço de descarbonização da atividade económica, ao centrar-se na utilização de veículos elétricos⁹**. A sua importância é acrescida em momentos nos quais sejam verificados constrangimentos nos mercados internacionais dos combustíveis líquidos rodoviários, como sucedeu, a título ilustrativo, em virtude da pandemia de Covid-19 e da guerra entre a Rússia e a Ucrânia.
4. **A adoção de veículos elétricos depende, por um lado, de uma rede densa e competitiva de infraestruturas de carregamento. Por outro lado, é mais atrativo investir quando a procura é elevada**. Esta inter-relação entre a procura de veículos elétricos e a rede de pontos de carregamento apresenta efeitos de rede indiretos e o designado problema de "*chicken and egg*"¹⁰, que será mais acentuado em momentos de desenvolvimento inicial da infraestrutura.
5. **De forma a contribuir para a promoção da mobilidade elétrica, devem ser encetados esforços no sentido de mitigar as barreiras à entrada e à expansão de operadores, eliminar os custos desnecessários e potenciar a eficiência do sistema**. Com esse propósito, deve ser dada especial atenção ao desenvolvimento das infraestruturas destinadas a assegurar a mobilidade elétrica e à criação de condições nas redes de eletricidade para acomodar as necessidades decorrentes da eletrificação do setor dos transportes.
6. **A Autoridade da Concorrência (AdC) tem acompanhado os desenvolvimentos legislativos e regulamentares do mercado da mobilidade elétrica em Portugal, tendo emitido diversas**

³ Incluindo os transportes internacionais.

⁴ Incluindo as emissões indiretas geradas pelo consumo de eletricidade.

⁵ Fonte dos dados: Agência Europeia do Ambiente (AEA). Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 13.05.2024.

⁶ Fonte dos dados: AEA. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 13.05.2024.

⁷ Fonte dos dados: AEA. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 13.05.2024.

⁸ Fonte dos dados: AEA. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 13.05.2024.

⁹ Os veículos elétricos podem ser classificados, consoante o tipo de propulsão do(s) motor(es) e a forma de carregamento da(s) bateria(s), do seguinte modo (ver [Glossário do European Alternative Fuels Observatory \(EAFO\)](#), consultado em 22.11.2023): (i) veículos elétricos a bateria (*battery electric vehicles* - BEV), caso sejam veículos cuja única fonte de propulsão é elétrica e é alimentada por bateria(s) cujo carregamento é efetuado através de uma ligação às redes de eletricidade; (ii) veículos elétricos híbridos (*hybrid electric vehicles* - HEV), caso sejam veículos cujas fontes de propulsão são um motor de combustão interna e um motor elétrico e que são dotados de bateria(s) cujo carregamento é efetuado internamente; e (iii) veículos elétricos híbridos *plug-in* (*plug-in hybrid electric vehicles* - PHEV), caso sejam veículos cujas fontes de propulsão são um motor de combustão interna e um motor elétrico e que são dotados de bateria(s) cujo carregamento pode ser efetuado através de uma ligação a uma fonte de eletricidade externa.

¹⁰ Ver Comissão Europeia (CE), "[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](#)", preparado por CRA, de outubro de 2023 (doravante designado "Relatório publicado pela CE em outubro de 2023").

recomendações (ver Caixa 1), com vista a promover a concorrência e a maximizar o bem-estar dos consumidores. Essas recomendações mantêm pertinência no momento atual. Não obstante, a AdC considerou oportuno desenvolver uma análise mais aprofundada e abrangente ao setor da mobilidade elétrica em Portugal, numa ótica de promoção da concorrência e do bem-estar dos consumidores.

Caixa 1. Recomendações relacionadas com a mobilidade elétrica emitidas pela AdC

1. Comentários a proposta de alteração do Regulamento da mobilidade elétrica¹¹, emitidos em setembro de 2019

A AdC defendeu a importância de ponderar a simplificação do modelo organizativo da mobilidade elétrica (definido no Decreto-Lei nº 39/2010) e, desse modo, aumentar a eficiência do sistema. Dos aspetos a ponderar, a AdC destacou a diminuição do número de agentes, nomeadamente de intermediários, envolvidos.

A AdC recomendou, ainda, a avaliação do impacto do modelo, em particular das taxas que prevê, no bem-estar dos consumidores, nomeadamente em termos do custo de carregamento elétrico de veículos.

A AdC também destacou a importância de o sistema de garantias a prestar por diversos agentes à entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME) não introduzir barreiras desnecessárias à entrada e à expansão de operadores no mercado. Em particular, a AdC defendeu a (re)avaliação: (i) dos requisitos das garantias; e (ii) de formas alternativas de alcançar o objetivo em causa (nomeadamente, diminuir a exposição do sistema e dos consumidores ao risco financeiro dos agentes ativos) que sejam menos restritivas da concorrência.

2. Comentários à proposta de condições gerais do contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica¹², emitidos em março de 2020

A AdC reconheceu a contribuição da proposta para a simplificação do quadro normativo aplicável ao modelo organizativo da mobilidade elétrica, através da adoção de um único instrumento regulamentar para reger as relações (multilaterais) entre diversos intervenientes na mobilidade elétrica.

Não obstante, a AdC reiterou os seus comentários à proposta de alteração do Regulamento da mobilidade elétrica emitidos em setembro de 2019.

II. A PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ELÉTRICA SUSTENTÁVEL NA EUROPA

7. **O enquadramento da mobilidade elétrica em Portugal é definido, em larga medida, pelas políticas climática e energética da UE.** Como tal, a evolução dessas políticas, tanto recente, como futura (expectável), é um elemento crucial para a compreensão do mercado da mobilidade elétrica.
8. **A descarbonização do setor dos transportes e a transição para uma mobilidade sustentável e inteligente têm estado na agenda da UE**, com a adoção de várias iniciativas legislativas e regulamentares nos últimos anos.
9. **A este respeito, destaca-se o Pacto Ecológico Europeu, estabelecido pela Comissão Europeia (CE) em dezembro de 2019, que visa atingir a neutralidade climática¹³ da UE até 2050¹⁴.** O Pacto prevê, também, os objetivos intermédios de, até 2030, redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em 50% face a 1990 e, até 2050, redução de 90% das emissões provenientes do setor dos transportes face a 1990. O Pacto abrange todos os setores económicos, incluindo os transportes.

¹¹ Ver [comentários da AdC a proposta de alteração do Regulamento da mobilidade elétrica](#), de 17.09.2019.

¹² Ver [comentários da AdC à proposta de condições gerais do contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica](#), de 24.03.2020.

¹³ Eliminação das emissões líquidas de gases com efeito de estufa.

¹⁴ Ver Comunicação COM(2019) 640 final.

10. **Com vista a concretizar o Pacto Ecológico Europeu e, em particular a neutralidade climática, foram adotados planos e atos legislativos relevantes a nível da UE.** Em dezembro de 2020, a CE aprovou a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente¹⁵ que visa, nomeadamente, promover a adoção de veículos de emissões nulas¹⁶. Em junho de 2021, foi adotado o Regulamento (UE) 2021/1119¹⁷, que define: (i) a neutralidade climática na UE até 2050¹⁸ e cria o regime para alcançá-la; e (ii) a redução interna das emissões líquidas¹⁹ de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55% face aos níveis de 1990 até 2030²⁰.
11. **Em Portugal, os objetivos e metas de diminuição das emissões de gases com efeito de estufa são estabelecidos, nomeadamente, no Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC 2050)²¹ e no Plano Nacional Energia Clima 2030 (PNEC 2030)²².**
12. **Destaca-se ainda o pacote “Objetivo 55”, adotado pela CE em julho de 2021, que engloba um conjunto de propostas legislativas para alcançar a redução das emissões** em, pelo menos, 55% até 2030. As propostas reforçam oito atos legislativos e propõem cinco iniciativas nas áreas do clima, da energia e dos combustíveis, dos transportes, dos edifícios, do uso dos solos e das florestas.
13. **Diversas dessas propostas visam a promoção do desenvolvimento da mobilidade elétrica na UE, das quais, à data da redação do presente Estudo, apenas uma ainda tem o respetivo processo legislativo em curso:** a proposta de Diretiva relativa à reestruturação do quadro da UE de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade²³, com a consequente revogação da Diretiva 2003/96/CE, relativa à mesma matéria.
14. **Entretanto, sete dos processos legislativos em causa foram concluídos**, tendo dado origem, nomeadamente, aos seguintes atos legislativos:
 - (i) Diretiva (UE) 2024/1275, relativa ao desempenho energético dos edifícios²⁴ e que revoga a Diretiva 2010/31/UE, relativa à mesma matéria;
 - (ii) Regulamento (UE) 2023/1804^{25,26}, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE, relativa à mesma matéria;
 - (iii) Diretiva (UE) 2023/2413²⁷, que altera a Diretiva (UE) 2018/2001, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis;
 - (iv) Regulamento (UE) 2023/857²⁸, que altera o Regulamento (UE) 2018/842, relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 como contributo para a ação climática a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris;

¹⁵ Ver Comunicação COM(2020) 789 final.

¹⁶ Nomeadamente, os seguintes objetivos: (i) alcançar, até 2030, pelo menos 30 milhões de veículos de emissões nulas nas estradas europeias e (ii) alcançar, até 2050, quase todos os novos automóveis de emissões nulas.

¹⁷ Também designado “Lei europeia em matéria de clima”.

¹⁸ Ver n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2021/1119.

¹⁹ Emissões após dedução das remoções.

²⁰ Ver n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (UE) 2021/1119.

²¹ Aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019.

²² Aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020.

²³ Ver Proposta de Diretiva COM(2021) 563 final.

²⁴ Decorrente da Proposta de Diretiva COM(2021) 802 final.

²⁵ Decorrente da Proposta de Regulamento COM(2021) 559 final.

²⁶ Também designado “Regulamento AFIR”.

²⁷ Decorrente da Proposta de Diretiva COM(2021) 557 final.

²⁸ Decorrente da Proposta de Regulamento COM(2021) 555 final.

- (v) Diretiva (UE) 2023/1791²⁹, relativa à eficiência energética e que revoga a Diretiva 2012/27/UE, relativa à mesma matéria;
 - (vi) Diretiva (UE) 2023/959³⁰, que altera a Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na UE, e a Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o regime em causa; e
 - (vii) Regulamento (UE) 2023/851³¹, que altera o Regulamento (UE) 2019/631, relativo às normas de desempenho em matéria de emissões de dióxido de carbono (CO₂) dos automóveis novos de passageiros e dos veículos novos comerciais ligeiros.
15. **É de destacar o Regulamento (UE) 2023/1804, que define metas para as infraestruturas de carregamento elétrico de veículos ligeiros acessíveis ao público³²**, em termos da potência instalada nas estações de carregamento e da cobertura mínima dos pontos de carregamento na rede transeuropeia de transportes (RTE-T). Esse Regulamento estabelece, ainda, diversas obrigações dos operadores de pontos de carregamento de veículos (OPC).
16. **Realça-se, igualmente, o Regulamento (UE) 2021/241, que cria o Mecanismo de Recuperação e Resiliência (MRR), cujo âmbito de aplicação tem por referência, em particular, a transição ecológica³³**. O MRR enquadra-se no Plano “Next Generation EU”³⁴, que visa mitigar o impacto económico e social da pandemia de Covid-19 através, em particular, da promoção da transição climática, sendo a mobilização de fundos para as reformas e os investimentos constantes desse Plano efetuada através do MRR.
17. **No âmbito do MRR, foram atribuídos fundos a Portugal, através do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR)³⁵. A dinamização da mobilidade elétrica é um dos objetivos desse plano**, estando diretamente associada à reforma “TC-r31: Reforma do ecossistema dos transportes” da componente “C15: Mobilidade sustentável” da dimensão “Transição climática” do PRR³⁶.
18. **Adicionalmente, tem-se verificado um interesse generalizado dos países europeus pelo acompanhamento do setor da mobilidade elétrica**. Recentemente, o relatório publicado pela CE em outubro de 2023 tem como objeto as condições de concorrência no carregamento de veículos elétricos, de acesso público, na UE27 e no Reino Unido, com uma análise aprofundada em quatro países (Irlanda, Itália, Croácia e Bélgica). O relatório destaca, entre outros aspetos, a elevada heterogeneidade na UE no que diz respeito à fase de desenvolvimento do setor da mobilidade elétrica.
19. **Esse interesse tem-se traduzido também na elaboração de estudos de mercado por Autoridades Nacionais da Concorrência (ANC)³⁷**. A ANC do Reino Unido emitiu

²⁹ Decorrente da Proposta de Diretiva COM(2021) 558 final.

³⁰ Decorrente da Proposta de Diretiva COM(2021) 551 final.

³¹ Decorrente da Proposta de Regulamento COM(2021) 556 final.

³² Ver artigo 3º do Regulamento (UE) 2023/1804.

³³ Nos termos da alínea a) do artigo 3º do Regulamento (UE) 2021/241.

³⁴ Ver [página da Internet do instrumento “Next Generation EU”](#).

³⁵ O modelo de governação dos fundos europeus atribuídos a Portugal através do PRR no âmbito do MRR da UE para o período 2021-2026 é estabelecido pelo Decreto-Lei nº 29-B/2021.

³⁶ Ver [portal “Recuperar Portugal”](#).

³⁷ A título ilustrativo: (i) em julho de 2021, a ANC do Reino Unido, a *Competition & Markets Authority (CMA)*, publicou o [“Electric vehicle charging market study – Final report”](#); (ii) em outubro de 2021, a ANC da Alemanha, a *Bundeskartellamt (BKA)*, publicou o relatório intercalar [“Sector inquiry on the provision and marketing of publicly accessible charging infrastructure for electric vehicles”](#) (ver [aqui](#) e [aqui](#)); (iii) em dezembro de 2023, a ANC da Dinamarca publicou o [relatório final “Konkurrencen på markedet for opladning af elbiler”](#); e (iv) em junho de 2024, a ANC de França, a *Autorité de la concurrence (AdIC)*, publicou o [“Avis n° 24-A-03 du 30 mai 2024 relatif au secteur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques”](#). Adicionalmente, em fevereiro de 2023, a

recomendações, nomeadamente com o objetivo de melhorar a experiência dos condutores de veículos elétricos, facilitando a comparabilidade de preços e os carregamentos numa base *ad-hoc*. A ANC da Alemanha focou-se na transparência da estrutura de preços e na acessibilidade dos pontos de carregamento, recomendado uma simplificação da experiência de carregamento por parte dos utilizadores. Verificam-se, também, aberturas de investigação de eventuais infrações ao direito da concorrência por diversas ANC³⁸.

III. A MOBILIDADE ELÉTRICA EM PORTUGAL

20. **Em Portugal, a mobilidade elétrica deu os primeiros passos em 2010, com o estabelecimento do seu regime jurídico pelo Decreto-Lei nº 39/2010.** Esse diploma regula a organização das atividades de mobilidade elétrica, bem como o acesso a essas atividades e o seu exercício, e estabelece uma rede (piloto) de mobilidade elétrica (cuja utilização foi, inicialmente, gratuita para os utilizadores) e regula incentivos à utilização de veículos elétricos³⁹. Desde então, o percurso da mobilidade elétrica em Portugal teve diversos momentos de relevo, inspirados, em larga medida, pela evolução das políticas climática e energética da UE.
21. **Em 2014, a operação de pontos de carregamento de veículos da rede de mobilidade elétrica foi liberalizada⁴⁰,** passando a ser exercida em regime de livre concorrência, à semelhança da comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, no âmbito da qual esse regime foi adotado desde 2010⁴¹.
22. **Ainda em 2014, a integração na rede de mobilidade elétrica de pontos de carregamento instalados em espaços privados foi facilitada⁴².** Desde esse momento, a rede de mobilidade elétrica integra: (i) os pontos de carregamento de acesso público⁴³; e (ii) os pontos de carregamento de acesso privativo⁴⁴ cujos detentores sejam responsáveis pelas suas instalação, disponibilização, operação e manutenção e tenham optado pela sua integração na rede.
23. **Também desde 2014, a atividade de gestão da rede de mobilidade elétrica tem sido exercida pela Mobi.E, S.A. (Mobi.E)⁴⁵.** Desde 2015, a Mobi.E tem assegurado o exercício dessa atividade enquanto entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME)⁴⁶. No relatório publicado pela CE em outubro de 2023, Portugal foi considerado como sendo um caso

ANC de Espanha, a *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia* (CNMC), anunciou a abertura de estudos de mercado com vista a analisar as dinâmicas concorrenciais do setor das infraestruturas de carregamento de veículos elétricos no respetivo país (ver [comunicado da CNMC de 22.02.2023](#)).

³⁸ A título ilustrativo: (i) em abril de 2023, a ANC da Itália, a *Autorità Garante Della Concorrenza E Del Mercato* (AGCM), abriu uma investigação no âmbito de um alegado abuso de posição dominante no mercado da instalação e da operação de pontos de carregamento, traduzido no esmagamento de margens pelos OPC investigados (ver [comunicado da AGCM de 14.04.2023](#)); e (ii) [em 22.07.2021](#), a CMA iniciou uma investigação a eventuais infrações ao direito da concorrência no âmbito do fornecimento de pontos de carregamento nas autoestradas ou na sua proximidade, relacionadas com acordos de exclusividade de longo-prazo celebrados entre um OPC e três operadores de áreas de serviço localizadas em autoestradas, tendo, [em 08.03.2022](#), arquivado a investigação mediante a aceitação de compromissos propostos pelas entidades visadas.

³⁹ Nos termos do nº 1 do artigo 1º do Decreto-Lei nº 39/2010.

⁴⁰ Nos termos do nº 6 do artigo 5º do Decreto-Lei nº 39/2010 (em particular, nos termos da redação dessa norma dada pelo Decreto-Lei nº 90/2014).

⁴¹ Nos termos do nº 5 do artigo 5º do Decreto-Lei nº 39/2010.

⁴² Nos termos da alínea d) do nº 1 do artigo 4º, da alínea l) do nº 2 do artigo 21º e do nº 3 do artigo 27º do Decreto-Lei nº 39/2010 (em particular, nos termos da redação dessas normas dada pelo Decreto-Lei nº 90/2014).

⁴³ Esses equipamentos podem estar instalados em locais do domínio público com acesso a vias públicas ou equiparadas ou em espaços privados que permitam o acesso do público em geral (como parques de estacionamento de espaços comerciais e estações de serviço) (nos termos do nº 2 do artigo 6º do Decreto-Lei nº 39/2010).

⁴⁴ Esses equipamentos estão instalados em locais de acesso privado (nos termos do nº 3 do artigo 6º do Decreto-Lei nº 39/2010) e podem ser de uso exclusivo ou de uso partilhado (nos termos do nº 4 do artigo 6º do Decreto-Lei nº 39/2010).

⁴⁵ Nos termos do nº 10 do artigo 5º do Decreto-Lei nº 90/2014 (entre 12.06.2014 e 09.03.2015), do ponto único do Despacho nº 2288/2015 (entre 10.03.2015 e 22.06.2015) e do ponto único do Despacho nº 6826/2015 (desde 23.06.2015).

⁴⁶ Nos termos do ponto único do Despacho nº 2288/2015 (entre 10.03.2015 e 22.06.2015) e do ponto único do Despacho nº 6826/2015 (desde 23.06.2015).

excecional na Europa devido à existência de uma entidade na qual foi centralizada a gestão da rede nacional de carregamento de veículos elétricos.

24. **Entre 2018 e 2020, houve um período de transição do setor para uma fase comercial.** Essa transição iniciou-se, em novembro de 2018, com o pagamento dos carregamentos rápidos de veículos na rede de mobilidade elétrica pelos seus utilizadores⁴⁷. A partir de 2020⁴⁸, os utilizadores passaram a pagar todos os carregamentos efetuados na rede de mobilidade elétrica.
25. **O Governo tem adotado medidas de apoio ao desenvolvimento da mobilidade elétrica com impacto direto nos custos associados ao carregamento de veículos** na rede de mobilidade elétrica suportados pelos respetivos utilizadores (ver Caixa 2). Em particular, o Governo tem suportado uma parte desses custos, substituindo-se aos utilizadores nessa parcela dos custos.

⁴⁷ Ver Regulamento nº 854/2019.

⁴⁸ Ver Despacho nº 14724-A/2022.

Caixa 2. Medidas de apoio público à mobilidade elétrica em Portugal

1. Incentivos à aquisição de veículos elétricos

Entre 2015 e 2023, foram disponibilizados incentivos à aquisição de veículos elétricos a bateria (*battery electric vehicles* - BEV), através do Fundo Ambiental traduzidos na atribuição de um valor máximo por veículo. Em 2023⁴⁹, esse apoio foi definido em: (i) 4.000 €, no caso de BEV ligeiros de passageiros cujo custo de aquisição não seja superior a 62.500 €; e (ii) 6.000 €, no caso de BEV ligeiros de mercadorias. A atribuição do incentivo estava sujeita a limites por beneficiário.

Em 2023, a dotação financeira do apoio público em causa foi de 6,1 milhões de €.

2. Incentivos à aquisição e à instalação de carregadores de baterias de veículos elétricos em condomínios

Em 2022 e 2023, foi disponibilizado um incentivo à aquisição e à instalação de carregadores de baterias de veículos elétricos em condomínios ligados à rede de mobilidade elétrica, através do Fundo Ambiental. Em 2023⁵⁰, esse apoio traduziu-se na comparticipação de 80% do valor de aquisição de um carregador, até 800 €, e de 80% do valor da respetiva instalação elétrica, até 1.000 € por lugar de estacionamento. A atribuição do incentivo estava sujeita a limites por beneficiário.

Em 2023, a dotação financeira do apoio público em causa foi de 500 mil €.

3. Benefícios fiscais

Têm existido vários benefícios fiscais associados à mobilidade elétrica. Nesse contexto, destacam-se: (i) as isenções parciais ou totais de impostos, em particular do Imposto Sobre Veículos (ISV) e do Imposto Único de Circulação (IUC); (ii) as deduções do Imposto de Valor Acrescentado (IVA); (iii) as isenções parciais ou totais de taxas, em particular das taxas de tributação autónoma em Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC), das taxas de tributação autónoma em Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares (IRS), da contribuição devida à Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG) e da contribuição audiovisual; (iv) o aumento dos gastos em sede de IRC; e (v) o aumento das deduções em sede de IRC e de IRS.

4. Descontos no serviço de carregamento

Entre 2018 e 2021, vigorou um apoio financeiro, suportado pelo Fundo de Apoio à Inovação, que assegurava a cobertura parcial dos custos incorridos pela utilização da rede pública de carregamento de veículos elétricos⁵¹, materializado num desconto aplicável às tarifas de acesso às redes da mobilidade elétrica aprovadas pela Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE). O valor do desconto (€ por kWh) variava consoante o tipo de acesso (baixa ou alta tensão), o tipo de tarifa (tri-horária ou bi-horária) e o tipo de horas (de ponta, cheias, de vazio ou de fora de vazio).

Desde 2022, é disponibilizado um apoio financeiro para cobertura parcial dos mesmos custos, suportado pelo Fundo Ambiental traduzido em um desconto aplicável ao custo de cada carregamento registado na rede de mobilidade elétrica. Em 2024⁵², esse apoio foi definido em 0,1684 € por carregamento.

5. Benefícios municipais

Vários municípios têm atribuído benefícios à mobilidade elétrica. Nesse contexto, destaca-se a isenção (parcial ou total) do pagamento do estacionamento em vias públicas, em lugares de estacionamento reservados a veículos elétricos em carregamento e em locais privativos de acesso público (como centros comerciais e serviços públicos).

26. Em 2020, a Mobi.E concluiu a transferência para os comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) e para os OPC das funções que lhes competiam e que essa

⁴⁹ Ver Despacho n.º 5126/2023.

⁵⁰ Ver Despacho n.º 5126/2023.

⁵¹ Ver, a título exemplificativo, Despacho n.º 5380/2021 (apoio concedido para 2021).

⁵² Ver Despacho n.º 341/2024.

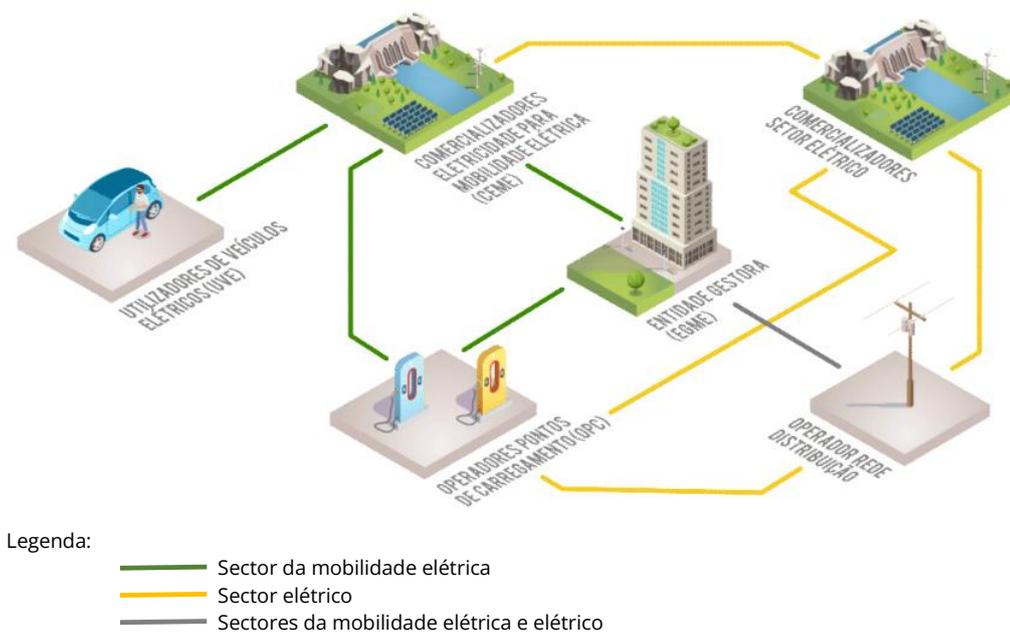
entidade, transitoriamente, assegurou⁵³. A partir de então, a Mobi.E passou a exercer apenas a atividade de gestão da rede de mobilidade elétrica.

27. **Em 2022, a rede de mobilidade elétrica passou a integrar pontos de carregamento de veículos em todos os municípios de Portugal**⁵⁴. A expansão da rede ao nível de cobertura geográfica tem sido acompanhada pelo seu reforço em termos de potência dos pontos de carregamento. De facto, o número de postos cuja potência é superior a 22 kWh é cada vez maior, tendo atingido os 1.761 postos em 28 de maio de 2024⁵⁵, o que traduz um crescimento de cerca de 7% face a 1 de janeiro de 2024⁵⁶.
28. **A gestão de operações da rede de mobilidade elétrica é a única das atividades principais que não é exercida em regime de livre concorrência e que está sujeita a regulação**⁵⁷. A regulação dessa atividade encontra-se atribuída à ERSE⁵⁸.

III.1. MODELO ORGANIZATIVO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

29. **O modelo organizativo da mobilidade elétrica em Portugal, definido no Decreto-Lei nº 39/2010, assenta em agentes e relacionamentos comerciais específicos do setor** e tem uma ligação estreita com o modelo organizativo do setor elétrico (ver Figura 1). Nesse sentido, os pontos de carregamento de veículos ligados à rede de mobilidade elétrica entregam energia elétrica, proveniente da rede de distribuição de energia elétrica.

Figura 1. Modelo organizativo da mobilidade elétrica em Portugal



30. **As atividades principais destinadas a assegurar a mobilidade elétrica compreendem:**
- (i) **a comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME)**⁵⁹, que corresponde à aquisição grossista e à venda retalhista de energia elétrica com vista ao

⁵³ Ver [Relatório de gestão da Mobi.E referente a 2020](#).

⁵⁴ Ver [comunicado de imprensa da Mobi.E intitulado "MOBI.E: quais as tendências da mobilidade elétrica para 2023?"](#), publicado em 21.11.2022.

⁵⁵ Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 28.05.2024.

⁵⁶ Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 28.05.2024.

⁵⁷ Nos termos dos nºs 5, 6 e 7 do artigo 5º do Decreto-Lei nº 39/2010.

⁵⁸ Nos termos do nº 2 do artigo 43º do Decreto-Lei nº 39/2010.

⁵⁹ Nos termos da alínea a) do nº 1 do artigo 5º do Decreto-Lei nº 39/2010.

carregamento das baterias de veículos elétricos nos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica⁶⁰;

- (ii) **a operação de pontos de carregamento (OPC)** integrados na rede de mobilidade elétrica⁶¹, que corresponde à instalação, à disponibilização, à exploração e à manutenção desses pontos de carregamento⁶²; e
- (iii) **a gestão de operações da rede de mobilidade elétrica (EGME)**⁶³, que corresponde à gestão dos fluxos energéticos e financeiros associados a essas operações e da respetiva plataforma⁶⁴ e que inclui, em particular, a gestão dos fluxos de informação necessários à faturação entre os agentes⁶⁵ e a recolha e a divulgação dos elementos de informação que viabilizam a monitorização do funcionamento da rede de mobilidade elétrica.

31. **O modelo organizativo da mobilidade elétrica viabiliza um regime de livre concorrência nas atividades de comercialização de eletricidade e de operação de pontos de carregamento.** As atividades associadas ou complementares das atividades principais relacionadas com a mobilidade elétrica⁶⁶ também são desenvolvidas em regime de livre concorrência⁶⁷.

32. **Os condutores podem carregar os veículos elétricos através de um contrato celebrado previamente com, pelo menos, um CEME** cujo objeto é a prestação do serviço de carregamento elétrico de veículos na rede de mobilidade elétrica. A partir desse momento, o utilizador pode carregar veículos em qualquer ponto de carregamento integrado na rede pública⁶⁸. Para tal, o utilizador identifica-se, através de um cartão físico, de uma aplicação digital ou de uma ligação à *Internet*, e paga ao CEME um preço constituído pelos seguintes elementos (ver Figura 2):

- (i) preço aplicável à energia elétrica e à sua comercialização (livremente estabelecido pelo CEME, exceto nas Regiões Autónomas, onde é regulado);
- (ii) tarifas de acesso às redes de energia elétrica (reguladas pela ERSE);
- (iii) preço aplicável à utilização do ponto de carregamento (livremente estabelecido pelo OPC);
- (iv) tarifas da EGME (reguladas pela ERSE); e
- (v) taxas e impostos (definidos pelo Estado).

⁶⁰ Nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

⁶¹ Nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

⁶² Nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

⁶³ Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

⁶⁴ Nos termos do n.º 4 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

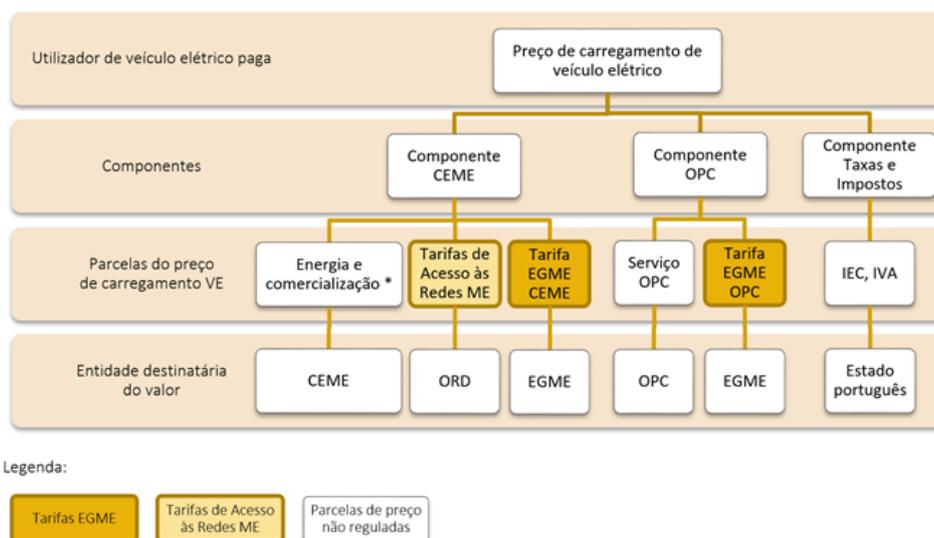
⁶⁵ Esses fluxos envolvem os seguintes elementos de informação relativos a cada carregamento: (i) identificação do utilizador; (ii) ponto de carregamento; (iii) energia elétrica carregada; e (iv) duração do carregamento.

⁶⁶ Essas atividades incluem a disponibilização de espaços de estacionamento, a locação de pontos de carregamento e a locação de veículos ou de seus componentes, designadamente baterias.

⁶⁷ Nos termos do n.º 9 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

⁶⁸ Incluindo os pontos integrados na rede localizados nas regiões autónomas dos Açores e da Madeira.

Figura 2. Estrutura do preço pago pelos utilizadores de veículos elétricos para carregar veículos na rede de mobilidade elétrica



(*) No caso das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, o preço de energia e comercialização é regulado.

Fonte: ERSE.

33. **Os condutores podem, também, carregar os veículos elétricos sem celebrar um contrato ou estabelecer uma relação comercial duradoura com um CEME, recorrendo a uma aplicação digital ou a uma ligação à Internet**⁶⁹. Essas soluções digitais disponibilizam várias funcionalidades aos seus utilizadores, como: (i) a identificação dos pontos de carregamento mais próximos incluídos na rede disponibilizada pelo CEME em causa, com indicação da potência, do nível de ocupação e dos preços; e (ii) o pagamento através de uma aplicação ou de uma página da *Internet*.
34. **De acordo com um inquérito do Automóvel Clube de Portugal (ACP)**⁷⁰, **de março de 2023, 18% dos inquiridos com veículo elétrico não tinham contrato com um CEME**. Adicionalmente, a rede de mobilidade elétrica ainda não integrava pontos de carregamento com terminais e/ou dispositivos utilizados para serviços de pagamento, ao contrário do verificado no caso dos combustíveis líquidos rodoviários.
35. **Nesse contexto, destaca-se que, o Regulamento (UE) 2023/1804 estabelece diversas obrigações dos OPC associadas aos carregamentos numa base *ad-hoc***, nos termos das quais esses agentes de mercado devem, em particular:
- (i) nos pontos de carregamento acessíveis ao público que exijam o pagamento do carregamento instalados após 13 de abril de 2024, **facultar a possibilidade de carregamento numa base *ad-hoc***^{71,72}, **aceitando pagamentos eletrónicos através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento, "incluindo, pelo menos, um dos seguintes: a) Leitores de cartões de pagamento; b) Dispositivos com uma funcionalidade sem contacto que seja, pelo menos, capaz de ler cartões de pagamento; c) Nos pontos de carregamento acessíveis ao público com potência inferior a 50 kW, dispositivos que**

⁶⁹ Como a *Miio* e a *EVIO*.

⁷⁰ Ver ACP, "*Mobilidade Elétrica em Portugal*", de março de 2023. O inquérito tem por base entrevistas telefónicas e entrevistas *online*. O universo contempla 1550 inquiridos dos quais 1046 sem veículos elétricos e 504 com veículos elétricos, e que eram, à data do inquérito, residentes em Portugal com carta de condução e que conduziram no último mês.

⁷¹ Esse tipo de carregamento é caracterizado pela ausência de necessidade de o utilizador registar-se, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial mais duradoura com o OPC para além da mera aquisição do serviço (nos termos do n.º 47 do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2023/1804).

⁷² Nos termos do n.º 1 do artigo 5.º do Regulamento (UE) 2023/1804.

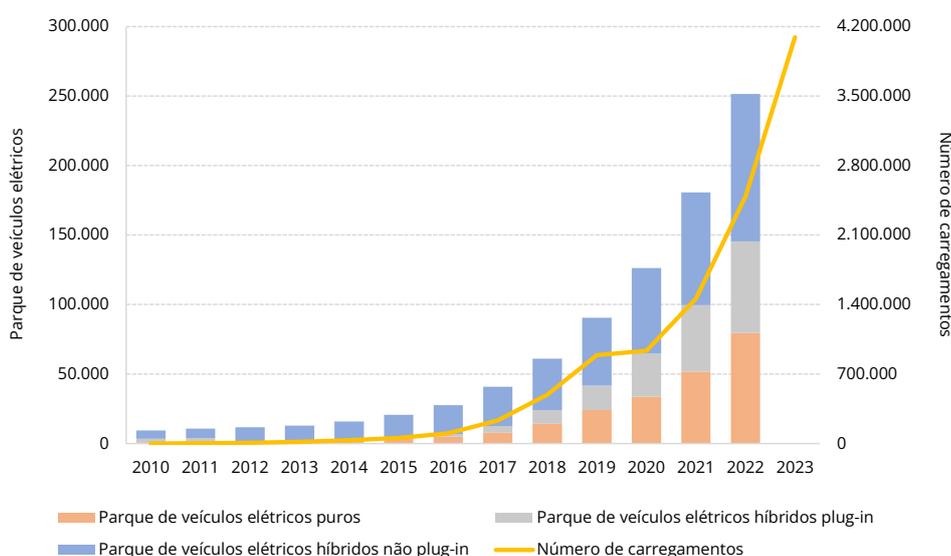
utilizem uma ligação à Internet e permitam operações de pagamento seguras, como as que geram um código de resposta rápida (código QR) específico”;

- (ii) nos pontos de carregamento acessíveis ao público onde seja disponibilizada a autenticação automática, **assegurar aos utilizadores o direito de não utilizar a autenticação automática e de, alternativamente, carregar o seu veículo numa base ad-hoc ou numa base contratual**⁷³; e
- (iii) nas estações de carregamento acessíveis ao público, **expor o preço ad-hoc e todas as suas componentes** (no caso dos pontos de carregamento com uma potência inferior a 50 kW) ou o preço ad-hoc e a eventual taxa de ocupação (no caso dos pontos de carregamento com uma potência igual ou superior a 50 kW instalados após 13 de abril de 2024)⁷⁴.

III.2. PROCURA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS E DE CARREGAMENTO

36. **Em Portugal, o parque de veículos elétricos tem crescido de forma acelerada nos últimos anos.** Em 2022, existiam 251.499 veículos elétricos (ver Figura 3), o que representa um crescimento de cerca de 39% face a 2021 e de cerca de 2.590% face a 2010. Já mais recentemente, **em julho de 2024, cerca de 58% dos veículos ligeiros de passageiros novos vendidos foram elétricos**⁷⁵, continuando esse tipo de veículos a ultrapassar os restantes tipos de veículos.

Figura 3. Parque de veículos elétricos e carregamentos efetuados na rede de mobilidade elétrica entre 2010 e 2023



Fonte dos dados: Instituto Nacional de Estatística, I.P. (INE) e Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC.
Data de recolha dos dados: 3 de junho de 2024.

37. **Em agosto de 2022, Portugal liderou, a seguir ao Chipre, na intenção de compra de veículos elétricos na UE**⁷⁶, com cerca de 85% dos inquiridos que optariam por ter um veículo próprio a referirem escolher um veículo a bateria (cerca de 44%) ou híbrido (cerca de 42%) na próxima aquisição, valor que se situou cerca de 14 pontos percentuais acima do valor médio da UE. Contudo, o ritmo de substituição do parque automóvel português poderá ser lento, uma vez

⁷³ Nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (UE) 2023/1804.

⁷⁴ Nos termos do n.º 4 do artigo 5.º do Regulamento (UE) 2023/1804.

⁷⁵ Ver [página da Internet da UVE](#), consultada em 11.09.2024.

⁷⁶ Ver *“Climate Survey – 5th edition (2022-2023)”*, publicado pelo *European Investment Bank*. O inquérito foi efetuado com base em entrevistas realizadas online a 22.722 indivíduos, dos quais 1.000 eram cidadãos portugueses.

que o mesmo tem sido sistematicamente constituído por veículos com 10 ou mais anos (em 2022, esse escalão etário representou cerca de 64% do parque automóvel de passageiros⁷⁷). Adicionalmente, outros inquiridos não ilustram valores de intenção de compra tão elevados, sendo o preço dos veículos elétricos identificado como um dos principais motivos (ver Caixa 3).

Caixa 3. Razões para comprar e para não comprar um veículo elétrico

Segundo um inquérito desenvolvido pela TIS⁷⁸, em 2023, **55% dos inquiridos sem veículo elétrico referiu ter intenções em adquirir um veículo elétrico. O custo de aquisição foi indicado como uma das principais barreiras (44%).**

O ACP também realizou um inquérito em 2023 a condutores em Portugal⁷⁹. Desse inquérito, **59% referiu que optaria por comprar um veículo elétrico ou híbrido se tivesse de comprar um carro “hoje”** (i.e., no momento do inquérito).

- Os principais motivos para comprar veículo elétrico (ou híbrido) foram os seguintes: menos poluente (54%) e mais económico (36%).
- Os principais motivos para não comprar veículo elétrico (ou híbrido) foram: preço elevado (48%), pouca autonomia (24%), falta de locais de carregamento (10%), preço elevado das baterias (9%), falta de confiança (8%), demora nos carregamentos (7%) e pouco informado (6%).
- Apesar da baixa autonomia associada aos veículos elétricos, a maioria dos inquiridos sem veículo elétrico considerou que esse tipo de veículo tem menores custos de manutenção. Já **41% dos inquiridos sem veículo elétrico considerou ser difícil carregar em casa.**

Segundo um inquérito de 2022 preparado para a CE⁸⁰, dirigido a condutores em 10 países da UE (não inclui Portugal):

- 47% dos inquiridos referiu não considerar comprar um veículo elétrico, enquanto 31% considerou fazê-lo nos próximos 5 anos; e
- as principais desvantagens associadas a veículos elétricos incluíram o preço dos veículos (26%), a falta de pontos de carregamento (18%) e a autonomia dos veículos (7%).

38. **O crescimento do número de veículos elétricos tem vindo a ser acompanhado por um maior recurso à rede de mobilidade elétrica.** Em particular, os carregamentos efetuados na rede de mobilidade elétrica, entre 2022 e 2023, aumentaram cerca de 64% e, entre 2010 e 2023, tiveram uma taxa média de crescimento anual de cerca de 1.076% (ver Figura 3).
39. **Esse crescimento da utilização da rede de mobilidade elétrica pode estar relacionado, também, com o facto de uma parte significativa dos agregados familiares não terem um lugar de estacionamento ou uma garagem na sua residência.** De facto, em 2021, tal verificava-se em cerca de 42% dos alojamentos familiares (ver Figura 4), tendo a Península de Setúbal, a Grande Lisboa e o Alentejo sido as regiões nas quais esse indicador apresentou os

⁷⁷ Fonte dos dados: INE. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 14.11.2023.

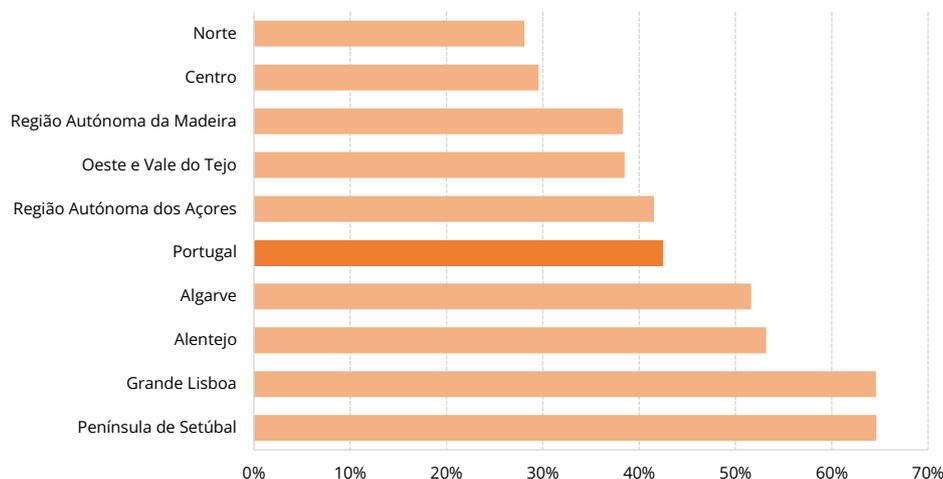
⁷⁸ Ver “[Estudo sobre infraestruturas de carregamento de apoio à transição energética da mobilidade em Portugal](#)”, de 06.07.2023, elaborado pela TIS e disponibilizado pela Mobi.E. Esse estudo inclui resultados de um inquérito *online* respondido por 784 pessoas, 18% das quais sem veículo elétrico e 82% das quais utilizadores de veículos elétricos.

⁷⁹ Ver nota de rodapé 70.

⁸⁰ Ver Comissão Europeia (CE), “[Consumer Monitor 2022 – European Alternative Fuels Observatory – European Aggregated Report](#)”, de 15.06.2022. O inquérito contém duas partes: (i) a parte I baseia-se em 16.664 respostas válidas de condutores de veículos elétricos (380) e de veículos não-elétricos (16.284) na UE; (ii) a parte II centra-se apenas nos condutores de veículos elétricos, juntando aos 380 inquiridos uma base de dados adicional da AVERE, totalizando 1.378 respostas válidas.

valores mais elevados. Ademais, de acordo com o inquérito do ACP, 41% dos inquiridos sem veículo elétrico considerou ser difícil carregar em casa (ver Caixa 3).

Figura 4. Alojamentos familiares clássicos de residência habitual em Portugal sem lugar de estacionamento ou garagem em 2021



Fonte dos dados: INE. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 24 de junho de 2024.

40. **Não obstante a evolução do número de veículos elétricos e da rede, o mercado português de carregamento de veículos elétricos foi considerado como estando “em desenvolvimento”** no relatório publicado pela CE em outubro de 2023. Em 2022, Portugal ficou aquém dos valores recomendados ao nível da UE na representatividade dos veículos elétricos na frota de veículos e no número de veículos elétricos por ponto de carregamento acessível ao público. De facto, em 2022, os veículos elétricos representaram 1,7% da frota de veículos (valor inferior aos 2% recomendados ao nível da UE) e havia 18 veículos elétricos por ponto de carregamento acessível ao público (valor superior aos 10 recomendados ao nível da UE).

III.3. OFERTA DE ELETRICIDADE PARA A MOBILIDADE ELÉTRICA

41. **De acordo com o quadro legal vigente, a atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica só pode ser exercida por OPC⁸¹ e está sujeita a registo⁸², na DGEG.**
42. **Qualquer contrato com um CEME permite o acesso a todos os pontos da rede de mobilidade elétrica, estando um CEME impedido de discriminar pontos de carregamento, “impedindo ou tornando excessivamente onerosa a utilização de certos pontos de carregamento, favorecendo injustificadamente a utilização dos demais”⁸³.**
43. A AdC já delimitou, para efeitos de uma operação de concentração, o mercado relevante da comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica de âmbito geográfico nacional⁸⁴.
44. **Em Portugal, em fevereiro de 2024, existiam 35 CEME registados na DGEG⁸⁵ e 26 desses agentes tinham celebrado um contrato de adesão na rede de mobilidade elétrica⁸⁶. Em maio de 2024, 60% da energia elétrica utilizada na rede de mobilidade elétrica foi comercializada pelos três principais CEME (CEME que comercializaram mais energia na rede) (ver Figura 5).**

⁸¹ Nos termos do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

⁸² Nos termos do n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

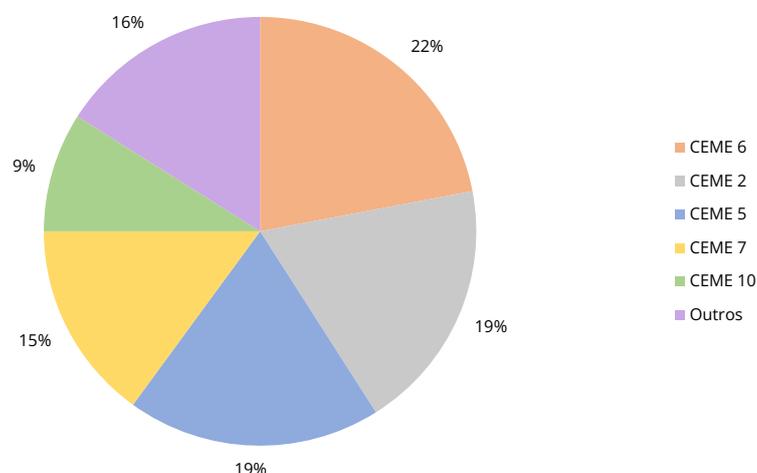
⁸³ Nos termos do n.º 5 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

⁸⁴ AdC - [Ccent. 47/2021](#), Galp Power / Mobiletric (§ 40).

⁸⁵ Ver [listagem de CEME publicada pela DGEG atualizada em 07.02.2024](#), consultada em 05.05.2024.

⁸⁶ Ver [página da Internet da Mobi.E](#), consultada em 05.05.2024.

Figura 5. Energia elétrica comercializada na rede de mobilidade elétrica por cada CEME em maio de 2024



Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 14 de maio de 2024.

III.4. OFERTA DE PONTOS DE CARREGAMENTO

III.4.1. Características dos pontos de carregamento

45. **Os pontos de carregamento distinguem-se em função da potência de carregamento, do tipo de corrente e do respetivo tempo médio de carga do veículo elétrico** (ver Tabela 1).

Tabela 1. Classificação de pontos de carregamento adotada em Portugal

Tipo de carregamento	Potência (kW)	Tipo de corrente	Tempo médio de carga até atingir 80%
Normal	< 7,4	Alternada	≥ 8 horas
Semirrápido	[7,4 – 22]	Alternada	Até 4 horas
Rápido]22 – 150[Alternada ou contínua	1 hora – 1 hora e 30 minutos
Ultrarrápido	≥ 150	Alternada ou contínua	< 1 hora

Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 24 de junho de 2024.

46. **O recurso a pontos de carregamento rápido ou ultrarrápido está normalmente associado à necessidade⁸⁷**, por exemplo, em situações de viagens de médio-longo curso ou deslocações de emergência, onde a rapidez do carregamento é particularmente valorizada pelo utilizador. Este tipo de carregamento é comum nas autoestradas, onde os condutores preferem carregamentos mais rápidos. Em maio de 2024, cerca de 18% das tomadas de carregamento ultrarrápido estavam instaladas em autoestradas⁸⁸.
47. **Já os pontos de carregamento normal ou semirrápido são os mais indicados para o carregamento do dia-a-dia, nos percursos de curta duração.** A procura desses pontos é determinada fundamentalmente pela oportunidade, por exemplo, de efetuar carregamento no

⁸⁷ Os fabricantes de veículos elétricos recomendam que o recurso a pontos de carregamento rápido ou ultrarrápido seja moderado, na medida em que pode diminuir a vida útil da bateria dos veículos elétricos, quando utilizado com muita frequência e de forma consecutiva.

⁸⁸ Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 07.05.2024.

local de trabalho ou, ainda, aproveitando as deslocações a locais privativos de acesso público (como ao supermercado, ao cinema ou ao restaurante) para carregar a bateria do veículo elétrico.

48. **O carregamento do veículo elétrico também pode ser efetuado em pontos de carregamento não integrados na rede de mobilidade elétrica**, nomeadamente em locais privados de acesso privado, como sejam garagens particulares em que o acesso não seja público. Neste caso, o carregamento é feito com recurso a um posto de carregamento doméstico ou a uma tomada elétrica convencional⁸⁹.
49. **A possibilidade de os utilizadores carregarem os seus veículos elétricos na sua residência (em particular, durante a noite) ou no local de exercício da sua atividade (em particular, durante o dia) pode aliviar a rede de mobilidade elétrica**. Com efeito, o carregamento em casa será, à partida, mais frequentemente utilizado pelos utilizadores, quer pela conveniência da localização, quer pelo preço (ver Caixa 4). Contudo, em 2021, cerca de 42% dos alojamentos familiares em Portugal não tinham um lugar de estacionamento ou uma garagem, com maior incidência na Península de Setúbal, na Grande Lisboa e no Alentejo⁹⁰.

⁸⁹ O recurso a uma tomada elétrica convencional será, à partida, uma solução menos adequada, uma vez que esse tipo de tomadas não é adequado para efetuar longos períodos de carga. Ver, a título exemplificativo, [“Guia rápido para soluções de carregamento de veículos elétricos – 1ª edição: dezembro de 2021”](#), publicado pela AGEFE – Associação Empresarial dos Sectores Elétrico, Eletrodoméstico, Eletrónico, e das Tecnologias da Informação e Comunicação (AGEFE).

⁹⁰ Ver parágrafo 39.

Caixa 4. Utilização de pontos de carregamento

No que respeita aos inquiridos com veículo elétrico, o inquérito da TIS⁹¹, de 2023, identificou que:

- a maioria dos carregamentos são realizados em casa (85%); e
- a conveniência da localização (42%) e a relação preço/proximidade (28%) são determinantes para a escolha do ponto de carregamento.

Segundo o inquérito realizado pelo ACP⁹², de 2023, e no que respeita aos inquiridos com veículo elétrico em Portugal:

- a maioria efetua, em média, mais de 400 kms. por mês com o veículo elétrico (59%) e faz viagens curtas (58%), sendo pouco frequentes as viagens superiores a 90 kms.;
- a maioria faz entre 1 e 3 carregamentos semanais (65%) e gasta até 7 € por carregamento em casa (54%) e até 50 € mensais (58%);
- **o carregamento é mais frequentemente feito em casa**, seguindo-se o carregamento nos postos públicos e por último no trabalho, e 56% dos inquiridos referiu nunca ter carregado o seu veículo no seu local de trabalho;
- o carregamento nos postos normais é mais frequente do que o carregamento nos postos rápidos e ultrarrápidos, sendo os menos utilizados os ultrarrápidos. 23% dos inquiridos referiu nunca ter carregado o seu veículo nos postos ultrarrápidos; e
- ao escolherem o local para carregar os seus veículos, os inquiridos selecionaram os seguintes principais critérios: preço mais baixo (75%), localização conveniente (67%), carregadores rápidos (mais potência) (54%), proximidade a outros serviços (33%) e tipo e quantidade de tomadas (17%)⁹³.

O inquérito de 2022 preparado para a CE⁹⁴ identificou que **a maioria dos inquiridos com veículo elétrico carrega o seu veículo, com maior frequência, em casa**, seguindo-se o carregamento em postos públicos.

50. Por fim, é de referir que **existem redes de pontos de carregamento de veículos elétricos cuja utilização tem sido exclusiva dos utilizadores aderentes**, mediante um cartão emitido pelos respetivos proprietários. Dessas redes, são de destacar: (i) a rede da Tesla⁹⁵, exclusiva para veículos dessa marca⁹⁶; e (ii) a rede da MCretail, S.G.P.S., S.A. (Continente)⁹⁷, exclusiva para clientes da "APP Continente"⁹⁸.
51. **Nesse contexto, é de realçar que a ENSE já realizou várias ações de fiscalização cuja conclusão foi no sentido da existência de pontos de carregamento instalados em locais**

⁹¹ Ver nota de rodapé 78.

⁹² Ver nota de rodapé 70.

⁹³ Pergunta com possibilidade de escolha múltipla.

⁹⁴ Ver nota de rodapé 80.

⁹⁵ A rede da Tesla encontra-se em funcionamento desde 01.01.2018 e está localizada em parques de estacionamento de estabelecimentos hoteleiros e de estabelecimentos de restauração.

⁹⁶ Em Portugal, a rede da Tesla ainda não pode ser utilizada por veículos cuja marca não seja Tesla, apesar de tal já estar disponível em outros países (ver [página da Internet da Tesla](#), consultada em 11.09.2024).

⁹⁷ A rede do Continente encontra-se em funcionamento desde 17.09.2020 e está localizada em parques de estacionamento de estabelecimentos de retalho alimentar dessa entidade (ver [comunicado de imprensa da Sonae MC intitulado "Plug&Charge – Continente instala carregadores para veículos elétricos"](#), publicado em 17.09.2020).

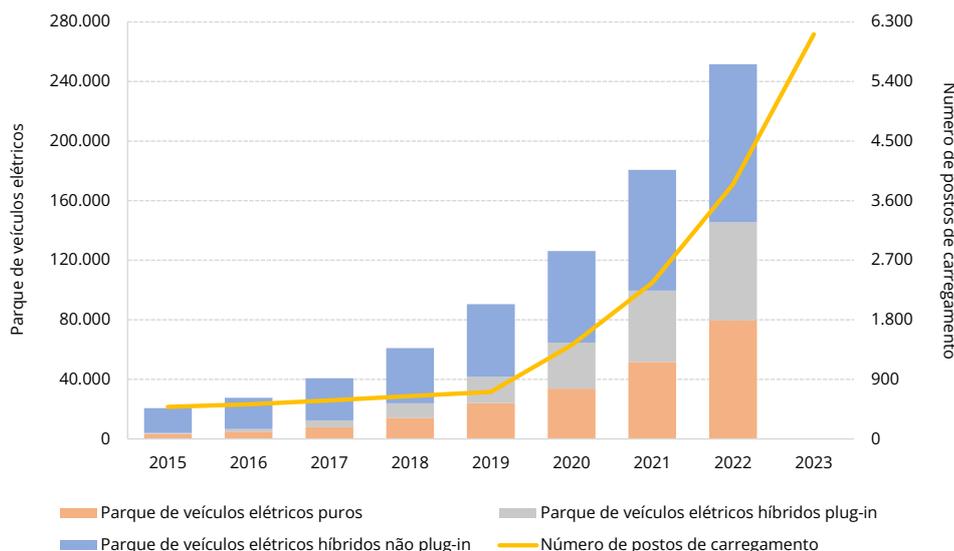
⁹⁸ Ver [página da Internet do Continente](#).

de acesso público não integrados na rede de mobilidade elétrica^{99,100}, contrariamente ao que o quadro legal e regulamentar aplicável à mobilidade elétrica aparenta determinar¹⁰¹. É, ainda, de destacar que a averiguação da existência de situações desse tipo tem ganho relevância na atuação fiscalizadora da ENSE e, nesse sentido, o “Plano Nacional de Fiscalização e Prevenção | 2024” da ENSE¹⁰² inclui um objetivo específico para tal.

III.4.2. Cobertura e distribuição geográfica dos pontos de carregamento

52. **Em dezembro de 2023, a rede de mobilidade elétrica integrava 6.113 postos de carregamento** (ver Figura 6). **O desenvolvimento dessa rede apenas começou a acompanhar a entrada em circulação de veículos elétricos e, conseqüentemente, o número de veículos elétricos em circulação em 2020.** Entre 2020 e 2022, a taxa de crescimento anual dos postos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica (em 2022, cerca de 63%) foi superior à taxa de crescimento anual do parque de veículos elétricos (em 2022, cerca de 39%). Essa relação tem permitido recuperar a relação inversa verificada entre 2015 e 2019 (em 2019, os indicadores em causa assumiram o valor de cerca de 10% e cerca de 48%, respetivamente).

Figura 6. Parque de veículos elétricos e postos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica entre 2015 e 2023



Fonte dos dados: INE e Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 3 de junho de 2024.

53. **Atualmente, a rede pública de carregamento está presente em todos os municípios.** Adicionalmente, o seu desenvolvimento tem sido reforçado pelo estabelecimento de parcerias

⁹⁹ Ver [contributo da ENSE no âmbito da consulta pública](#).

¹⁰⁰ A fiscalização do cumprimento da legislação reguladora do exercício de atividades económicas no setor da energia enquadra-se no âmbito de atuação da ENSE (nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 3.º do Estatuto da ENSE, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 339-D/2001).

¹⁰¹ O quadro legal e regulamentar aplicável à mobilidade elétrica aparenta determinar que os pontos de carregamento instalados em parques de estacionamento de estabelecimentos hoteleiros, de restauração ou de retalho alimentar estão instalados em locais de acesso público (ver terceiro parágrafo da alínea i) do n.º 4 do Anexo à Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2009 e considerando 11 do Regulamento (UE) 2023/1804). Nos termos do mesmo quadro legal e regulamentar, os pontos de carregamento instalados em locais de acesso público devem estar ligados à rede de mobilidade elétrica (ver n.º 1 do artigo 25.º e do n.º 1 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 39/2010).

¹⁰² Ver "[Plano Nacional de Fiscalização e Prevenção | 2024](#)" da ENSE.

no âmbito da exploração de pontos de carregamento de veículos elétricos em áreas de serviço (ver Caixa 5).

Caixa 5. Parcerias no âmbito da exploração de pontos de carregamento de veículos elétricos

1. Parceria Via Verde Electric

Em novembro e dezembro de 2020, a Brisa – Áreas de Serviço, S.A. (Brisa) estabeleceu relações (tripartidas) de parceria com as empresas petrolíferas BP Portugal – Comércio de Combustíveis e Lubrificantes, S.A. (BP), Cepsa – Portuguesa Petróleos, Lda. (Cepsa), Petrogal, S.A. (Galp) e Repsol Portuguesa, Lda. (Repsol) e com os OPC EDP Comercial – Comercialização de Energia, S.A. (EDP Comercial), IONITY GMBH – Sucursal em Portugal (IONITY), GalpGeste – Gestão de Áreas de Serviço, S.A. (GalpGeste) e EDP Comercial, respetivamente.

Essa parceria tem como objetivo criar uma rede nacional de carregamento elétrico de longa distância¹⁰³, que ligue o Norte (Minho) e o Sul (Algarve) e o litoral (Lisboa) e o interior (Elvas) em autoestrada.

Essa parceria prevê a instalação de 82 pontos de carregamento rápido ou ultrarrápido em áreas de serviço da Brisa exploradas pelas empresas petrolíferas em causa¹⁰⁴.

Nas áreas de serviço abrangidas pela parceria, os OPC são a EDP Comercial (no caso das áreas de serviço exploradas pela BP e pela Repsol), a GalpGeste e a Galp Power, S.A. (Galp Power) (no caso das áreas de serviço exploradas pela Galp) e a Propel – Produtos de Petróleo, Lda. (Propel) (do Grupo Cepsa) e a IONITY (no caso das áreas de serviço exploradas pela Cepsa)¹⁰⁵.

2. Parceria Cepsa / IONITY

Em 2018, a Cepsa e a IONITY¹⁰⁶ estabeleceram um acordo de colaboração com vista à instalação e à operação, numa base preferencial, pela IONITY de postos de carregamento nas áreas de serviço exploradas pela Cepsa na Península Ibérica¹⁰⁷.

3. Parceria BP / Iberdrola

Em dezembro de 2023, a BP e a Iberdrola lançaram uma *joint venture* cujo objetivo é a instalação, a operação e a manutenção de uma rede pública de pontos de carregamento rápido ou ultrarrápido em Espanha e Portugal¹⁰⁸, na sequência da respetiva autorização pela CE¹⁰⁹, em outubro de 2023.

54. **Contudo, verifica-se significativa heterogeneidade por região na oferta de postos de carregamento.** Com efeito, a rede pública da mobilidade elétrica tem-se desenvolvido de forma assimétrica, tanto ao nível do número de pontos de carregamento por Km² (ver Figura 7), como (se bem que em menor magnitude) ao nível do número de pontos de carregamento por 10 mil residentes (ver Figura 8), sendo particularmente limitada nas regiões do interior.

¹⁰³ Ver [Relatório integrado da Brisa referente a 2020](#).

¹⁰⁴ Ver Relatório integrado da Brisa referente a 2020.

¹⁰⁵ Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 07.05.2024.

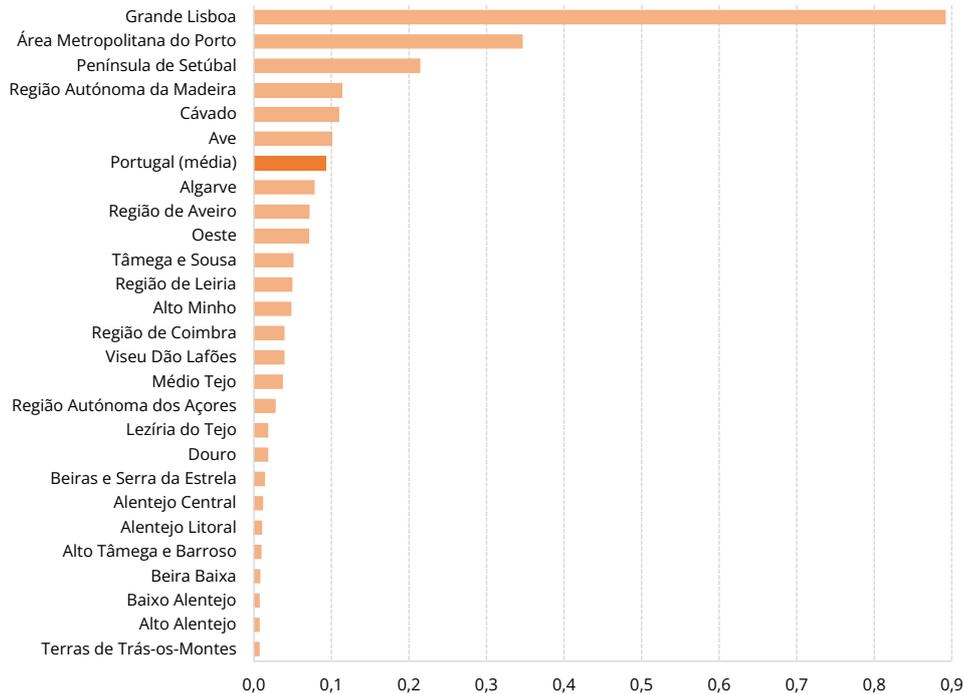
¹⁰⁶ *Joint venture* composta pelo *BMW Group*, pela *Mercedes Benz AG*, pela *Ford Motor Company*, pelo *Hyundai Motor Group* e pelo *Volkswagen Group* e detentora de uma rede de postos de carregamento ultrarrápidos.

¹⁰⁷ Ver [comunicado de imprensa da Cepsa intitulado “Cepsa and IONITY unveil their first high-power charging points in Portugal and make progress in the structuring of the Iberian Peninsula”](#), publicado em 21.04.2021.

¹⁰⁸ Ver [comunicado de imprensa da BP intitulado “Iberdrola e bp pulse lançam a joint venture de carregamento rápido e ultrarrápido em Espanha e Portugal”](#), publicado em 04.12.2023.

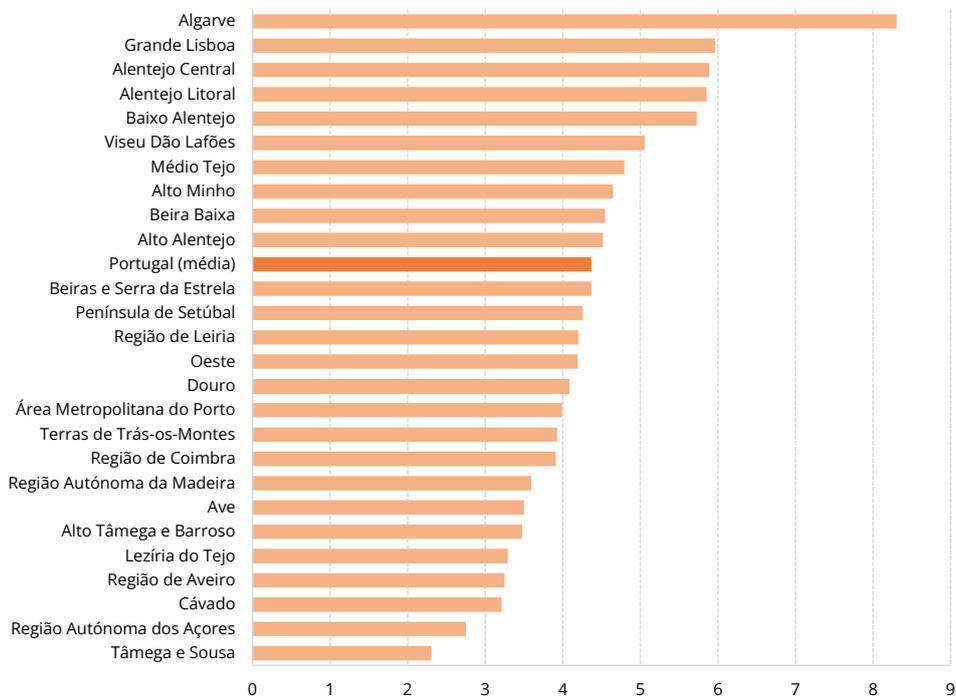
¹⁰⁹ Ver [comunicado de imprensa da CE intitulado “Commission clears creation of joint venture by Iberdrola and BP”](#), publicado em 27.10.2023.

Figura 7. Número de postos de carregamento por Km² em Portugal em maio de 2024



Fonte dos dados: Mobi.E e Direção-Geral do Território (DGT). Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 7 de maio e 29 de julho de 2024, respetivamente.

Figura 8. Número de postos de carregamento por 10 mil residentes em Portugal em maio de 2024



Fonte dos dados: Mobi.E e INE. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 7 de maio e 3 de julho de 2024, respetivamente.

55. Essa assimetria regional associada ao desenvolvimento da rede de mobilidade elétrica pode ser constatada, também, com base em inquéritos relativos à experiência dos utilizadores de veículos elétricos quanto à abrangência da rede (ver Caixa 6).

56. Uma assimetria regional é passível de comprometer a adoção de veículos elétricos, ao limitar a conectividade no território nacional.

Caixa 6. Experiência dos utilizadores de veículos elétricos quanto à abrangência da rede de pontos de carregamento

Segundo o inquérito da TIS¹¹⁰, em 2023, e no que respeita aos inquiridos com veículo elétrico:

- as áreas rurais (24%) e as cidades pequenas (32%) foram identificadas como os locais onde existe maior dificuldade de carregamento;
- 73% já sentiu dificuldades a encontrar pontos de carregamento disponíveis; e
- 42% dos inquiridos estão satisfeitos com a densidade de pontos junto ao emprego e 38% estão satisfeitos com os postos junto à residência.

Por sua vez, o inquérito realizado pelo ACP¹¹¹, de 2023, e no que respeita aos inquiridos com veículo elétrico em Portugal, identificou que:

- 30% referiu ter dificuldades em encontrar um ponto de carregamento disponível, sendo mais difícil para os condutores acima de 54 anos; e
- a maioria referiu sentir maior dificuldade em encontrar um ponto de carregamento nas pequenas cidades e vilas e nas áreas rurais, cerca de 15% dos inquiridos referiu sentir dificuldades de encontrar um ponto de carregamento nas autoestradas e o Alentejo foi a zona de Portugal considerada mais difícil para encontrar pontos de carregamento.

57. **Outro fator de diferenciação regional ao nível da mobilidade elétrica tem sido a atuação dos municípios**, nomeadamente no que respeita à elaboração e à implementação de planos, programas e regulamentos municipais para a mobilidade elétrica e à adequação dos outros instrumentos de planeamento e ordenamento do território, de mobilidade e de transportes. De facto, segundo um estudo da TIS¹¹², **em julho de 2023, cerca de 70% de 95 municípios inquiridos ainda não tinha planos municipais estruturados que definissem a localização pretendida dos postos de carregamento.**
58. **Em termos internacionais, em junho de 2024, os pontos de carregamento acessíveis ao público instalados em Portugal representavam 1,30% dos pontos instalados na UE^{113,114}.** Em termos de cobertura da rede, existiam 0,91 pontos de carregamento por 1.000 habitantes em Portugal, valor inferior à média da UE (1,66) (ver Figura 9).

¹¹⁰ Ver nota de rodapé 78.

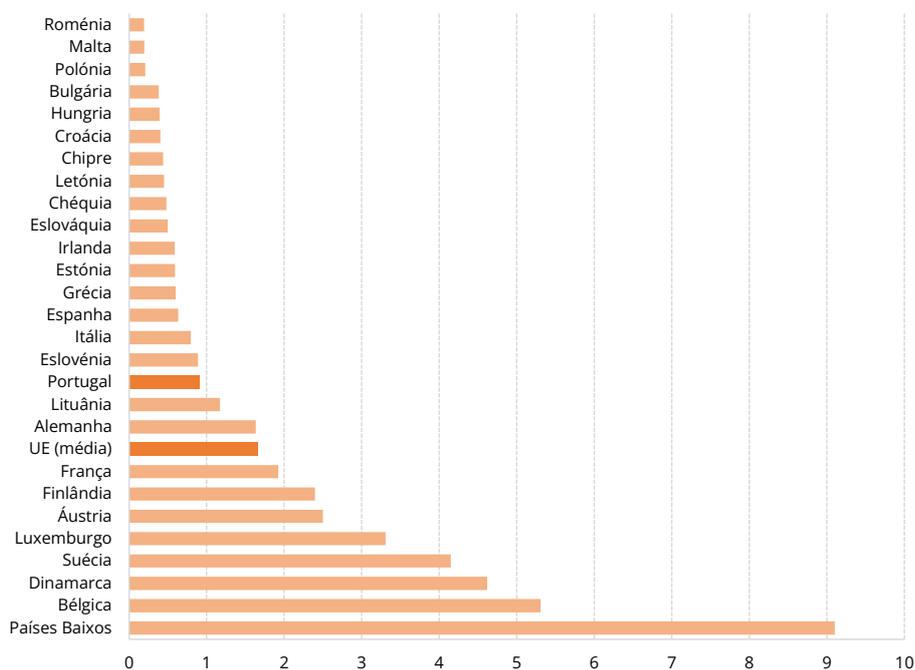
¹¹¹ Ver nota de rodapé 70.

¹¹² Ver nota de rodapé 78.

¹¹³ Fonte dos dados: EAFO e Eurostat. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 25.06.2024.

¹¹⁴ É de notar que cerca de 59% dos pontos de carregamento instalados na UE estavam concentrados em apenas 3 países: nos Países Baixos (cerca de 22%), na Alemanha (cerca de 19%) e em França (cerca de 18%).

Figura 9. Número de pontos de carregamento por 1.000 habitantes, por país da UE, em junho de 2024



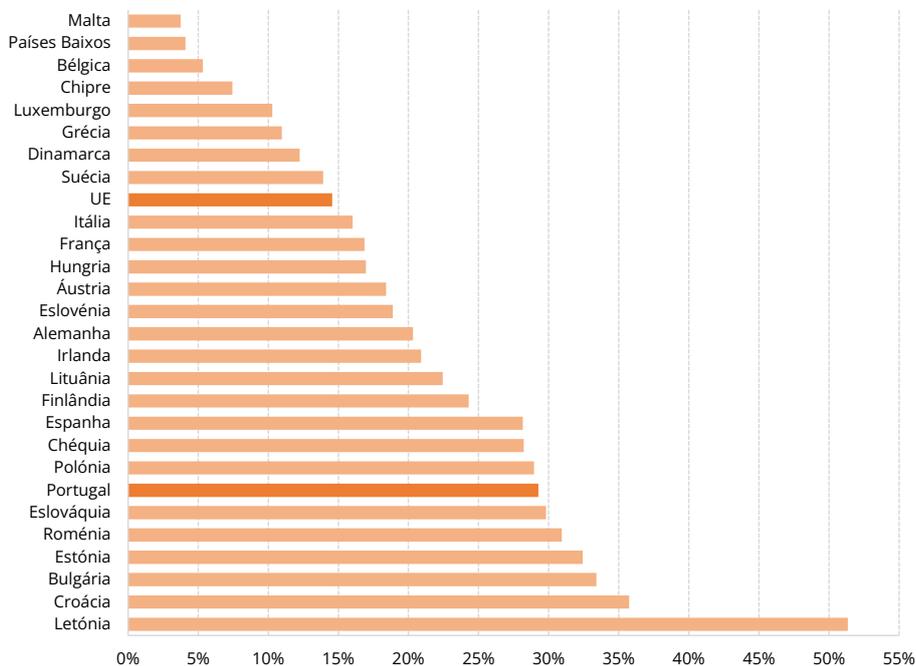
Nota: Os dados relativos à população referem-se ao número de pessoas cuja residência habitual é no país em causa ou, caso esse número não esteja disponível, ao número de residentes legais ou registados no país em causa em 1 de janeiro de 2023.

Fonte dos dados: *European Alternative Fuels Observatory* (EAFO) e Eurostat. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 25 de junho de 2024.

59. **Em Portugal, o peso de pontos de carregamento rápido ou ultrarrápido (cerca de 29%) situou-se acima da média da UE (cerca de 15%)** (ver Figura 10). Não obstante, em maio de 2024, a maioria dos pontos de carregamento instalados em Portugal eram de carregamento normal ou semirrápido¹¹⁵.

¹¹⁵ Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 28.05.2024.

Figura 10. Peso dos pontos de carregamento rápido ou ultrarrápido no total de pontos de carregamento, por país da UE, em junho de 2024



Nota: Os dados relativos aos pontos de carregamento rápido ou ultrarrápido não incluem os pontos de carregamento de corrente contínua cuja potência seja superior a 22 kW e inferior a 50 kW.

Fonte dos dados: EAFO. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 25 de junho de 2024.

III.4.3. Representatividade dos OPC

60. **A atividade de operação de pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica depende da atribuição de uma licença**¹¹⁶. A licença é atribuída pela DGEG por um prazo de 10 anos e esse prazo é prorrogável por 10 anos¹¹⁷. A licença pode, excecionalmente, ser atribuída mediante um procedimento concursal¹¹⁸, caso o Governo determine que os pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica instalados pelos OPC não satisfazem as necessidades nacionais.
61. **A EGME deve ser autónoma, nos planos jurídico, organizacional e decisório, dos OPC** e das entidades que exerçam, no setor elétrico, atividades de produção, transporte, distribuição e comercialização de energia¹¹⁹. Não obstante, a EGME pode deter pontos de carregamento cuja exploração ceda, mediante procedimentos concorrenciais e transparentes, a OPC¹²⁰.
62. **Em abril de 2024, existiam 109 OPC**¹²¹ e **94 desses agentes tinham celebrado um contrato de adesão na rede de mobilidade elétrica**¹²². **Em maio de 2024, cerca de 55% dos postos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica foram operados pelos três OPC mais representativos** (ver Figura 11). No relatório publicado pela CE em outubro de 2023, foi feita referência ao elevado número de OPC ativos em Portugal, que motivou uma menção à

¹¹⁶ Nos termos do nº 1 do artigo 14º do Decreto-Lei nº 39/2010.

¹¹⁷ Nos termos do nº 1 do artigo 15º do Decreto-Lei nº 39/2010.

¹¹⁸ Nos termos do nº 8 do artigo 15º do Decreto-Lei nº 39/2010.

¹¹⁹ Nos termos do nº 1 do artigo 22º do Decreto-Lei nº 39/2010.

¹²⁰ Nos termos do nº 5 do artigo 22º do Decreto-Lei nº 39/2010.

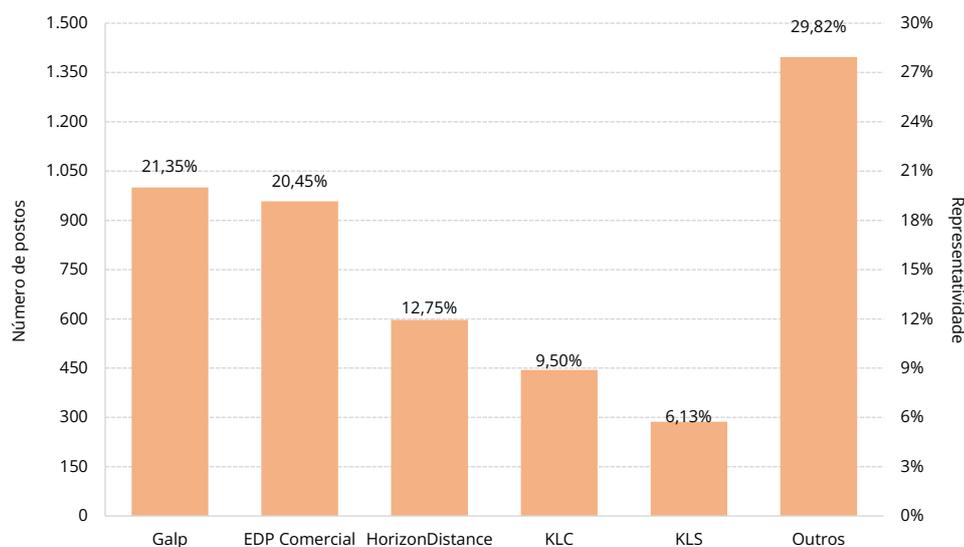
¹²¹ Ver [listagem de OPC publicada pela DGEG atualizada em 17.04.2024](#), consultada em 05.05.2024.

¹²² Ver [página da Internet da Mobi.E](#), consultada em 05.05.2024.

obrigatoriedade de os CEME serem OPC¹²³ e à conseqüente limitação do acesso à atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica por agentes que não sejam OPC.

63. **Da análise aos cinco maiores OPC a nível nacional destacam-se diferenças quanto ao tipo de OPC, em termos de modelo de negócio.** A Power Dot, S.A. (HorizonDistance), a KLC e a Kilometer Low Cost II Serviços, S.A. (KLS) surgem como *pure players* independentes. A EDP Comercial já operava na produção, na compra e na venda de energia elétrica e a Galp já operava na compra e na venda de energia e na operação de áreas de serviço.

Figura 11. Postos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica operados por cada OPC e representatividade desses agentes em maio de 2024



Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 15 de maio de 2024.

Notas: (i) O OPC identificado como “Galp” engloba a Galp Power, a Galpgeste e a Mobiletric, Lda., devido à inclusão dessas entidades na Galp Energia, SGPS, S.A.; e (ii) o OPC identificado como “KLC” engloba a Atlante Infra Portugal, S.A. e a Kilometer Low Cost, S.A., devido à inclusão da segunda na primeira.

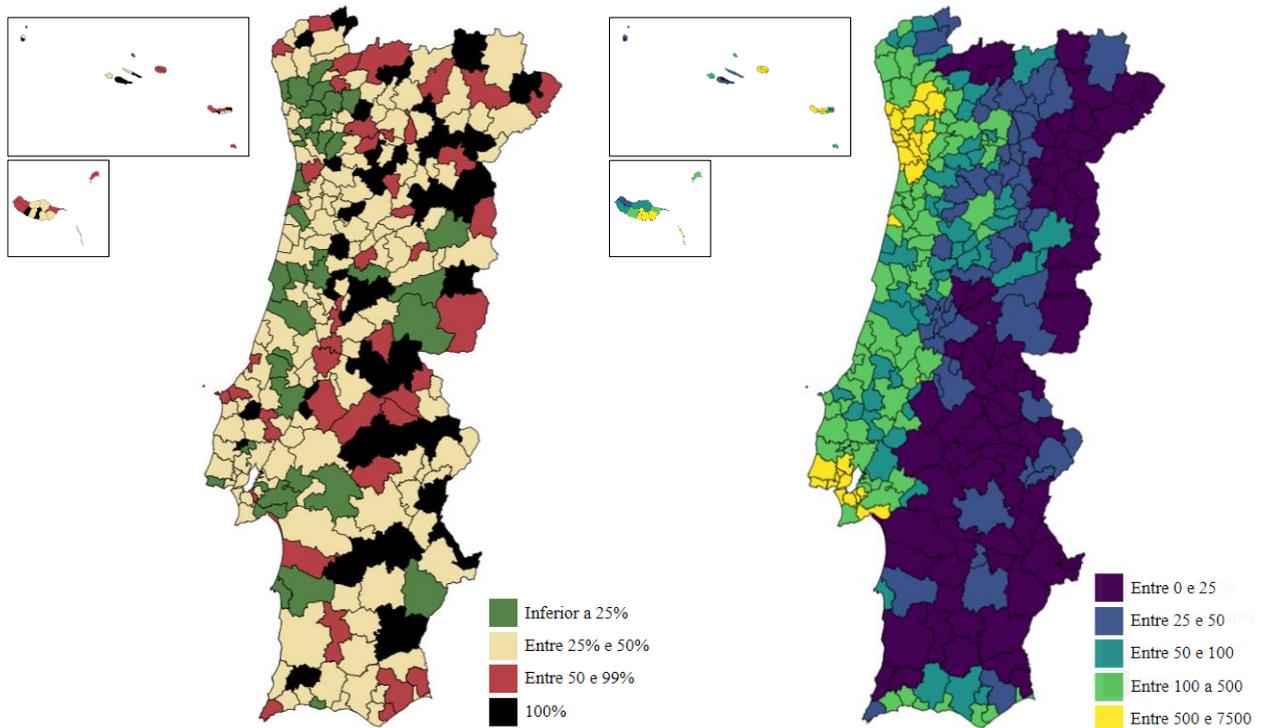
64. **É expectável que os condutores de veículos elétricos prefiram carregar os respetivos veículos na proximidade da sua localização no momento dessa operação.** Como tal, afigura-se pertinente efetuar uma análise da atividade de operação de pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica com um âmbito geográfico mais restrito do que o âmbito nacional, adotando-se uma desagregação da informação por concelho.
65. **No âmbito de operações de concentração de empresas, a AdC e a CE já delimitaram, ainda que não de forma exata, os mercados em causa em função da localização e da velocidade de carregamento¹²⁴.** Em particular, foram identificados os seguintes mercados:
- (i) o mercado da instalação e operação de postos de carregamento normais e rápidos fora da autoestrada, ao nível local;
 - (ii) o mercado da instalação e operação de postos de carregamento ultrarrápidos fora da autoestrada, ao nível local;

¹²³ Nos termos do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 39/2010 (ver parágrafo 41).

¹²⁴ AdC - [Ccent. 47/2021, Galp Power / Mobiletric](#), e CE - [COMP/M.8870, E.ON/Innogy](#), respetivamente.

- (iii) o mercado da instalação e operação de postos de carregamento rápidos na autoestrada, ao nível local ou nacional com elementos de concorrência local; e
 - (iv) o mercado da instalação e operação de postos de carregamento ultrarrápidos na autoestrada, ao nível local ou nacional com elementos de concorrência local.
66. **Dada a delimitação em função da localização, a análise apresentada de seguida apenas toma em consideração a atividade fora de autoestradas** (incluindo todos os postos de carregamento), sendo a atividade nas autoestradas analisada na secção seguinte.
67. **Em maio de 2024, existia apenas um OPC em cerca de 20% dos concelhos** (ver Figura 12). **Nesses concelhos, a densidade populacional tende a ser reduzida**, o que torna expectável um número mais reduzido de operadores. De facto, de um modo geral, quanto menor é a densidade populacional de uma determinada região menor a atratividade comercial em investir nessas áreas, dado o menor grau de utilização expectável dos pontos de carregamento, e, consequentemente, menor o número de concorrentes.

Figura 12. Representatividade do maior OPC ativo em cada concelho e número de habitantes por Km² por concelho em maio de 2024



Fonte dos dados: Mobi.E e INE. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 7 e 10 de maio de 2024, respetivamente.

68. **Nessa medida, é expectável que exista uma correlação negativa entre a representatividade do maior OPC ativo em cada concelho e a densidade populacional desse concelho.** Essa relação é constatada com base na representação gráfica dessas variáveis (ver Figura 12) e, também, na densidade populacional média dos concelhos por categoria da representatividade do maior OPC ativo em cada concelho (ver Tabela 2).

Tabela 2. Densidade populacional média dos concelhos por categoria da representatividade do maior OPC ativo em cada concelho, em maio de 2024

Representatividade	Número de habitantes por Km ²
Inferior a 25%	204,1
Igual ou superior a 25% e inferior a 50%	142,8
Igual ou superior a 50% e inferior a 100%	57,9
100%	23,6

Fonte dos dados: Mobi.E e INE. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 7 e 10 de maio de 2024, respetivamente.

69. Note-se que, a desagregação da análise apresentada com base na velocidade de carregamento não altera as conclusões qualitativas. Procedendo ao mesmo exercício, desagregando os pontos quanto ao nível de potência, obtêm-se conclusões semelhantes às apontadas pela análise global.

III.4.4. A rede de mobilidade elétrica nas autoestradas

70. **O quadro legislativo em vigor possibilita o alargamento dos contratos de (sub)concessão de áreas de serviço ou de abastecimento de combustíveis nas autoestradas à instalação e à exploração de pontos de carregamento.** Em particular, os atuais concessionários, subconcessionários ou exploradores de áreas de serviço ou de abastecimento de combustíveis com acesso a vias públicas ou equiparadas podem requerer a alteração do seu título no sentido de incluir a instalação, a disponibilização, a exploração e a manutenção de pontos de carregamentos¹²⁵. A implementação dessa opção limita a entrada de operadores na oferta de pontos de carregamento nas autoestradas.
71. **Nessa medida, um dos fatores estratégicos ao nível do carregamento de veículos elétricos nas autoestradas é a rede de áreas de serviço e postos de abastecimento de combustíveis.**
72. **Em 2019, os 141 postos de abastecimento de combustíveis das autoestradas¹²⁶ eram explorados, em regime de exclusividade, mediante contratos de subconcessão de longo prazo (em média, cerca de 20 anos), por cinco operadores¹²⁷:** (i) pela Galp (33,3%); (ii) pela BP (27,7%); (iii) pela Repsol (17,7%); (iv) pela Cepsa (17,0%); e (v) pela Prio Energy, S.A. (Prio) (4,3%). Nessa medida, cerca de 96% dessas instalações eram exploradas por empresas petrolíferas verticalmente integradas (Galp, Repsol, BP e Cepsa). Assim, verifica-se reduzida diversidade de operadores e pouca dinâmica concorrencial no âmbito da venda de combustíveis líquidos rodoviários nas autoestradas, conforme concluído pela AdC em 2012¹²⁸ e 2018¹²⁹.
73. **Em maio de 2024, cerca de 71% dos postos de abastecimento de combustíveis localizados nas áreas de serviço das autoestradas dispunham de, pelo menos, um ponto de carregamento para veículos elétricos¹³⁰,** verificando-se que nove das áreas de serviço em

¹²⁵ Nos termos do n.º 4 do artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

¹²⁶ Correspondem a 70 áreas de serviço duplas (em que cada sentido é contabilizado de forma individual) e uma área de serviço simples.

¹²⁷ Ver [Relatório intitulado "Concessões das Infraestruturas Rodoviárias – Portugal 2019"](#), publicado pela AMT em fevereiro de 2021.

¹²⁸ Ver ["Análise do impacto da introdução dos painéis de preços dos combustíveis nas auto-estradas"](#), publicada pela AdC em 24.07.2012.

¹²⁹ Ver ["Análise ao setor dos combustíveis líquidos rodoviários em Portugal Continental: Relatório – Versão não confidencial"](#), publicada pela AdC em 07.06.2018.

¹³⁰ Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 07.05.2024.

causa apenas dispunham de pontos de carregamento em um dos sentidos da autoestrada. O valor desse indicador contrasta com os cerca de 27% verificados em dezembro de 2019¹³¹.

74. **No que respeita à potência disponibilizada, em maio de 2024, as autoestradas reuniam cerca de 18% das tomadas de carregamento ultrarrápido.** O recurso a este tipo de tecnologia está relacionado com o tempo médio necessário para se atingir 80% da carga. Os condutores estão, obviamente, condicionados no tempo de que dispõem para efetuar um carregamento.
75. **Quatro dos OPC presentes nas autoestradas (Galp, Prio.E – Mobility Solutions, Lda. (Prio.E), Cepsa e Repsol) são, também, empresas petrolíferas** (ver Tabela 3). Essas entidades, exploram os respetivos postos de abastecimento de combustíveis, estão presentes em cerca de 62% dos postos de abastecimento que dispõem de, pelo menos, um ponto de carregamento. Em particular, a instalação e a operação de pontos de carregamento nas áreas de serviço das autoestradas exploradas por essas empresas são efetuadas:
- (i) nos casos da Galp e da Prio, diretamente, por essas entidades;
 - (ii) no caso da Cepsa, pela IONITY (na maioria dos pontos de carregamento) ou, diretamente, por essa entidade (nos restantes pontos de carregamento);
 - (iii) no caso da Repsol, pela EDP Comercial (na maioria dos pontos de carregamento) ou, diretamente, por essa entidade (nos restantes pontos de carregamento); e
 - (iv) no caso da BP, pela EDP Comercial (na maioria dos pontos de carregamento) ou pela GRCAPP, Lda. (GRCAPP) (nos restantes pontos de carregamento).

Tabela 3. Postos de abastecimento de combustíveis localizados em áreas de serviço de autoestradas com, pelo menos, um posto de carregamento de veículos elétricos, por OPC, em maio de 2024

OPC	Postos de abastecimento com postos de carregamento	Postos de carregamento	Autoestradas
Galp	48	60	A1, A2, A4, A5, A6, A7, A8, A12, A13(S), A22, A23, A25 e A28
EDP Comercial	27	37	A1, A2, A4, A6, A9 e A26-1
IONITY	9	10	A1, A2, A3, A6 e A23
Prio.E	6	6	A13(N), A16 e A25
Cepsa	4	6	A1 e A23
Repsol	8	10	Nó A1/A23, A8, A17, A25 e A29
GRCAPP	1	4	A4
Total	103	133	

Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 7 de maio de 2024.

Notas: (i) O OPC identificado como “Galp” engloba a Galp Power e a Galpgeste, devido à inclusão dessas entidades na Galp Energia, SGPS, S.A.; e (ii) o OPC identificado como “Cepsa” engloba a Cepsa e a Propel, devido à inclusão dessas entidades na *Compañía Española de Petróleos, S.A.*

76. **É, ainda, de destacar que têm sido estabelecidas parcerias no âmbito da exploração de pontos de carregamento que envolvem empresas petrolíferas** que exploram os postos de abastecimento de combustíveis localizados nas áreas de serviço das autoestradas (ver Caixa 5).

¹³¹ Ver Relatório intitulado “Concessões das Infraestruturas Rodoviárias – Portugal 2019”.

III.5. PREÇOS

77. **Em 2023, o custo de aquisição de um veículo elétrico novo ainda era, em média, mais elevado do que o custo de aquisição de um veículo equipado com um motor de combustão interna novo**¹³². Isso verificava-se apesar da diminuição dos custos de produção dos veículos elétricos nos anos anteriores, para a qual contribuíram a produção em escala desses veículos, a evolução tecnológica das baterias e a cotação das matérias-primas nos mercados internacionais. Contudo, esse diferencial ao nível dos custos de aquisição dos veículos pode ser reduzido pela implementação de diversas medidas de apoio público à mobilidade elétrica (ver Caixa 2).
78. **No que respeita ao custo de carregamento ou abastecimento, os veículos elétricos já são, de um modo geral, mais competitivos do que os veículos equipados com um motor de combustão interna.** Com efeito, em junho de 2024, percorrer uma distância de 100 quilómetros apenas era, em média, mais oneroso (cerca de 4%) utilizando um veículo elétrico do que utilizando um veículo equipado com um motor de combustão interna caso o veículo elétrico fosse carregado na rede de mobilidade elétrica e o veículo equipado com um motor de combustão interna utilizasse gasóleo¹³³.
79. **Não obstante, de um modo geral, caso a operação de carregamento seja efetuada através de um CEME, antes da mesma, os utilizadores de veículos elétricos não conhecem o valor total que irão pagar pelo carregamento.** De facto, os consumidores conhecem os tarifários aplicáveis à energia e à utilização do ponto de carregamento, mas as restantes componentes do custo e o valor específico a pagar são conhecidos apenas no momento em que é recebida a fatura do CEME, que costuma ser mensal. Essa incerteza quanto ao custo de carregamento de um veículo elétrico pode constituir uma importante barreira à mudança para a mobilidade elétrica.
80. **Os tarifários cobrados nos pontos de carregamento variam em função de três variáveis** (ver Tabela 4): (i) do número de carregamentos, sendo o preço expresso em € por carregamento; (ii) da energia elétrica carregada, sendo o preço expresso em € por kWh; e (iii) do tempo de ocupação do posto, sendo o preço expresso em € por minuto.

¹³² Ver [Relatório intitulado "EV price gap: a divide in the global automotive industry"](#), publicado pela JATO Dynamics Ltd. em 26.10.2023.

¹³³ Ver [informação intitulada "Quanto custa percorrer 100 km com um veículo 100% elétrico?"](#), publicada pela UVE e consultada em 26.08.2024.

Tabela 4. Estrutura de preços por tipo de carregamento aplicada na rede de mobilidade elétrica

Estrutura de preços	Número de tomadas por tipo de carregamento			
	Normal	Semirrápido	Rápido	Ultrarrápido
€/carregamento	3	42	0	0
€/kWh	0	10	23	83
€/minuto	636	1.203	596	10
(€/carregamento)+(€/kWh)+(€/minuto)	2	592	1.126	194
(€/carregamento)+(€/kWh)	0	203	84	8
(€/carregamento)+(€/minuto)	58	3.339	1.985	50
(€/kWh)+(€/minuto)	0	68	0	2
Total	699	5.457	3.814	347

Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 7 de maio de 2024.

81. **O tarifário cobrado em cerca de 75% das tomadas da rede de mobilidade elétrica assenta em uma estrutura de, pelo menos, dois preços**, sendo de destacar a utilização de uma estrutura baseada no número de carregamentos e no tempo de ocupação do posto. Nota-se, ainda, que, no caso das estruturas de um único preço, à medida que a potência dos pontos de carregamento aumenta, a variável associada à energia elétrica carregada (€ por kWh) tende a ser utilizada em um número crescente de tomadas, ao contrário da variável associada ao tempo de ocupação do posto (€ por minuto).
82. **As diferentes estruturas tarifárias adotadas e que variam por tipo de carregamento podem tornar o exercício de comparação de preços difícil e complexo**, prejudicando o processo decisório dos consumidores relativo ao ponto de carregamento a utilizar.
83. **Com efeito, a incapacidade de entender o preço que se irá pagar pelo carregamento tem sido identificada como uma das principais dificuldades sentidas por utilizadores de veículos elétricos** (ver Caixa 7). Esse aspecto também foi sinalizado em vários contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública.

Caixa 7. Experiência dos utilizadores quanto ao preço de carregamento

Segundo o inquérito realizado pelo ACP¹³⁴, de 2023, e no que respeita aos inquiridos com veículo elétrico em Portugal:

- foram identificadas as seguintes principais dificuldades quando é realizado um carregamento em locais públicos: não localizar os pontos de carregamento livres e a funcionar (41%), falta de informação sobre os preços praticados nos pontos de carregamento (24%), controlo de despesas e consumos (24%), acesso e desbloqueio de carregamentos (21%) e não conseguir reservar um ponto de carregamento antes de chegar ao local (16%);
- 30% referiu ter dificuldade em entender o preço que paga ao CEME pela eletricidade, que é mais significativa para pessoas com mais de 54 anos; e
- 40% referiu pagar com o seu cartão do CEME quando utiliza um ponto de carregamento, 28% referiu pagar através da aplicação do CEME e 26% referiu utilizar uma aplicação específica.

Os resultados do inquérito da Associação para a Modernização da Mobilidade Elétrica (AMME)¹³⁵, de 2022, apontam para os seguintes aspetos:

- **93,2% manifestam como fator mais importante saberem o preço que irão pagar no final do carregamento**, através de um preço fixo por unidade de carregamento, e a unidade preferida por 78,6% é a de €/kWh; e
- **74,8% preferem um preço fixo por energia e/ou unidade de tempo** face a um preço variável que varie consoante o dia da semana e/ou a hora do dia.

84. **Adicionalmente, é de notar que o preço do carregamento varia positivamente com a potência dos pontos de carregamento** (ver Tabela 5). Em termos de dispersão, a variável associada ao número de carregamentos (€ por carregamento) apresenta, nos pontos de carregamento normal, o maior desvio em relação à média.

Tabela 5. Média e desvio-padrão dos preços por tipo de carregamento aplicados na rede de mobilidade elétrica

Estrutura de preços	Tipo de carregamento							
	Normal		Semirrápido		Rápido		Ultrarrápido	
	Média	Desvio-padrão	Média	Desvio-padrão	Média	Desvio-padrão	Média	Desvio-padrão
€/carregamento	0,087 €	0,151	0,314 €	0,048	N.a. ¹³⁶	N.a.	N.a.	N.a.
€/kWh	N.a.	N.a.	0,168 €	0,036	0,300 €	0,000	0,406 €	0,106
€/minuto	0,006 €	0,003	0,032 €	0,018	0,082 €	0,021	0,230 €	0,026

Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 6 de maio de 2024.

¹³⁴ Ver nota de rodapé 70.

¹³⁵ Ver [Inquérito AMME de novembro 2022](#). O inquérito foi realizado *online* e enviado por *e-mail* para os subscritores de *e-mail* da AMME, tendo sido obtidas 412 respostas válidas, cuja larga maioria correspondeu a respostas de inquiridos com veículo elétrico (96,8% da amostra).

¹³⁶ O descritivo “N.a.” diz respeito aos tipos de carregamento para os quais não existe informação sobre a respetiva estrutura de preços.

III.6. BARREIRAS À ENTRADA E À EXPANSÃO DE OPERADORES NOS MERCADOS

85. **O quadro legal, económico e tecnológico associado à mobilidade elétrica permite identificar um conjunto de barreiras à entrada e à expansão de operadores nos mercados.** Essas barreiras comprometem o desenvolvimento e a expansão de uma rede de mobilidade elétrica com cobertura adequada, eficiente e competitiva.
86. **No sentido de mitigar ou, idealmente, dirimir essas barreiras, apresenta-se um conjunto de recomendações dirigidas ao Governo e aos Municípios,** numa ótica de promoção da concorrência e de maximização do bem-estar dos consumidores.
87. Nesse contexto, nota-se que a CE e algumas ANC já elencaram constrangimentos ao nível da rede de carregamento de veículos elétricos e da experiência de utilização desses veículos (ver Caixa 8), que, quando ocorrem, podem ser prejudiciais para o desenvolvimento do setor. Realça-se, todavia, que o modelo organizativo em Portugal difere, significativamente, do modelo organizativo predominante a nível europeu.

Caixa 8. Barreiras à entrada e à expansão de operadores nos mercados europeus

Os relatórios publicados pela CE em outubro de 2023¹³⁷, pela CMA em julho de 2021¹³⁸ e pela *Bundeskartellamt* em outubro de 2021¹³⁹ fazem referência a um leque alargado e diverso de preocupações no âmbito das condições concorrenciais dos mercados. Destacam-se as seguintes situações, que, a verificarem-se, acarretam riscos ao nível de preocupações concorrenciais:

- (i) integração entre OPC e prestadores de serviços de mobilidade elétrica (eMSP)¹⁴⁰;
- (ii) integração entre OPC e detentores de redes de distribuição de eletricidade;
- (iii) celebração de acordos de exclusividade entre OPC e exploradores de postos de abastecimento de combustíveis, nomeadamente nas áreas de serviço localizadas em autoestradas;
- (iv) celebração de *joint ventures* entre OPC;
- (v) utilização de fundos públicos para o desenvolvimento de redes de pontos de carregamento;
- (vi) inexistência de um ponto de carregamento próprio (doméstico) nas residências dos condutores de veículos elétricos;
- (vii) elevadas complexidade e dificuldade do processo de carregamento de veículos elétricos, associadas à localização de pontos de carregamento funcionais disponíveis, à comparação dos custos de utilização de pontos de carregamento e à avaliação de subscrições e ofertas agregadas que envolvam carregamentos;
- (viii) reduzida utilização de procedimentos concursais no âmbito da instalação de pontos de carregamento nas vias públicas; e
- (ix) adoção de procedimentos concursais no âmbito da instalação de pontos de carregamento nas vias públicas com regras que distorçam a concorrência, como o estabelecimento de limites máximos aos preços cobrados pelo carregamento.

III.6.1. Experiência dos utilizadores de veículos elétricos

88. **No momento presente, a experiência de utilização de um veículo elétrico ainda é, de um modo geral, negativa quando comparada com a experiência de utilização de um veículo equipado com um motor de combustão interna.** Dos fatores que contribuem para tal, destacam-se: (i) o tempo de carregamento de um veículo elétrico¹⁴¹; (ii) os tipos de pagamento disponibilizados na rede de mobilidade elétrica¹⁴² e, concomitantemente, o momento de conhecimento do custo de carregamento de um veículo elétrico¹⁴³; (iii) o grau de comparabilidade dos preços aplicáveis ao carregamento de um veículo elétrico¹⁴⁴; (iv) a cobertura

¹³⁷ Ver nota de rodapé 10.

¹³⁸ Ver CMA *“Electric vehicle charging market study – Final report”*.

¹³⁹ Ver *“Sektoruntersuchung zur Bereitstellung und Vermarktung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge – Sachstandsbericht”*.

¹⁴⁰ Um prestador de serviços de mobilidade é uma pessoa coletiva que presta serviços, incluindo serviços de carregamento ou abastecimento, a utilizadores finais em troca de remuneração (nos termos do n.º 36 do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2023/1804). No caso dos prestadores de serviços de mobilidade elétrica, os serviços prestados são serviços de carregamento de veículos elétricos. Como tal, esses agentes podem, apenas, revender o serviço de carregamento, não tendo necessidade de adquirir, a nível grossista, energia elétrica para prestar esse serviço, ao contrário dos CEME.

¹⁴¹ O carregamento de um veículo elétrico até 80% da sua carga demora, em média, menos de uma hora apenas no caso de carregamentos ultrarrápidos (ver Tabela 1).

¹⁴² A rede de mobilidade elétrica ainda não integra pontos de carregamento com terminais e/ou dispositivos utilizados para serviços de pagamento (ver parágrafo 32).

¹⁴³ As componentes do custo para além do preço aplicável à utilização do ponto de carregamento são conhecidas, apenas, após no momento em que é recebida a fatura do CEME (ver parágrafo 79).

¹⁴⁴ Em particular, as diferentes estruturas tarifárias adotadas pelos OPC tornam o exercício de comparação de preços particularmente difícil e complexo (ver parágrafo 82).

da rede de mobilidade elétrica¹⁴⁵; e (v) a (im)possibilidade de carregar um veículo elétrico na residência¹⁴⁶.

89. **Com efeito, a DECO, no âmbito da consulta pública, informou sobre diversas comunicações de consumidores nos termos das quais os mesmos experienciam dificuldades relativas:** (i) **ao custo das operações de carregamento** de veículos a suportar pelos consumidores¹⁴⁷; (ii) **aos modos de pagamento disponibilizados nos pontos de carregamento** acessíveis ao público¹⁴⁸; e (iii) **à cobertura da rede** de mobilidade elétrica¹⁴⁹.
90. **No mesmo sentido, diversos contributos de consumidores individuais recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública realçaram a imprevisibilidade do custo de uma sessão de carregamento e a complexidade da estrutura tarifária** como barreiras à adoção de soluções de mobilidade elétrica **e/ou consideraram positiva a possibilidade de pagamento através de leitores de cartões bancários** em todos os pontos de acesso público.
91. **Acresce que diversos inquéritos já identificaram a dificuldade em compreender o preço que se irá pagar pelo carregamento como uma das principais dificuldades sentidas pelos consumidores**¹⁵⁰.
92. **Essa situação tem um impacto negativo na adoção da mobilidade elétrica, que urge mitigar, ainda que seja expectável que a experiência dos utilizadores de veículos elétricos venha a evoluir positivamente pelos desenvolvimentos tecnológicos**¹⁵¹. No seu Relatório¹⁵², a CMA identificou uma situação análoga, de elevada complexidade para os consumidores associada ao carregamento de veículos elétricos. Nesse sentido, a CMA recomendou ao Governo que promovesse a simplificação da experiência de carregamento e, em particular, do acesso a informação sobre os pontos de carregamento funcionais disponíveis, do processo de pagamento de carregamentos e da estrutura tarifária retalhista.
93. **A plena e atempada implementação das normas do Regulamento (UE) 2023/1804 que estabelecem obrigações dos OPC associadas aos carregamentos numa base *ad-hoc* beneficiará os utilizadores de veículos elétricos.** De facto, a implementação dessas normas será relevante para assegurar que a rede de mobilidade elétrica integra pontos de carregamento com terminais e/ou dispositivos utilizados para serviços de pagamento. Tal acarretará benefícios para os consumidores ao nível, em particular, do momento de conhecimento do custo dos carregamentos e dos procedimentos e literacia necessários para realizar essas operações.
94. **Não obstante, a implementação dessas normas suscita questões relacionadas com a compatibilidade entre os quadros legais e regulamentares português e europeu, já que os**

¹⁴⁵ Em outubro de 2023, a rede de mobilidade elétrica, apesar de estar presente em todos os municípios do Continente, é particularmente limitada nas regiões do interior (ver parágrafo 53) e integra pontos de carregamento em apenas 45,4% dos postos de abastecimento de combustíveis localizados nas áreas de serviço da rede nacional de autoestradas (ver parágrafo 73).

¹⁴⁶ Em 2021, cerca de 42% dos alojamentos familiares clássicos portugueses não dispõem de lugar de estacionamento ou de garagem (ver parágrafo 39).

¹⁴⁷ Em particular, a “[i]ncerteza” sobre o custo, a “[i]mpossibilidade de comparação dos preços[,] que inviabiliza a liberdade de escolha do ponto de carregamento em função do respetivo custo de utilização”, e o “[a]traso no envio das faturas aos consumidores, por parte dos CEME”.

¹⁴⁸ Em particular, a “[a]usência de pontos de carregamento com terminais e/ou dispositivos utilizados para serviços de pagamento (impossibilidade de pagar com cartões de débito/crédito)”.

¹⁴⁹ Em particular, a “[i]nsuficiência de pontos de carregamento (com a agravante da assinalada assimetria geográfica na cobertura da rede)”.

¹⁵⁰ Ver Caixa 7.

¹⁵¹ Nomeadamente, ao nível da capacidade das baterias dos motores elétricos e da potência dos pontos de carregamento, com impacto positivo na autonomia e no tempo de carregamento dos veículos, respetivamente.

¹⁵² Ver CMA (2021) “[Electric vehicle charging market study – Final report](#)”.

carregamentos numa base *ad-hoc* adotados, até ao momento presente, em Portugal não cumprem todos os requisitos definidos no Regulamento (UE) 2023/1804. Em particular, esses carregamentos: (i) exigem a celebração de um contrato (pontual) entre os consumidores e um CEME e, como tal, não têm sido operacionalizados através da prestação do serviço pelos OPC aos consumidores; e (ii) em alguns casos, exigem que os consumidores efetuem um registo, ainda que breve.

95. **É, ainda, de destacar que o pagamento de carregamentos com terminais e/ou dispositivos utilizados para serviços de pagamento deveria ser disponibilizado em todos os pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica**, de forma mais abrangente do que o Regulamento (UE) 2023/1804 prevê, dados os seus benefícios para os consumidores. Essa posição encontra-se alinhada com a posição do Comité Económico e Social Europeu (CESE) sobre a matéria em causa, nos termos da qual “[t]êm de estar disponíveis leitores de cartões de pagamento para todos os pagamentos *ad hoc*”¹⁵³.
96. **Nota-se, também, que, conceptualmente, na estrutura de custos dos OPC, os custos subjacentes à instalação dos terminais e/ou dispositivos utilizados para serviços de pagamento não se afiguram significativos *vis-à-vis* os custos de instalação de pontos de carregamento.**
97. **Acresce que a integração na rede de mobilidade elétrica de pontos de carregamento com esses terminais e/ou dispositivos acessíveis é expectável melhorar a experiência dos utilizadores de veículos elétricos.**
98. De facto, o benefício para os consumidores decorrente da disponibilidade de um modo de pagamento mais acessível para a generalidade dos consumidores, como através de cartões bancários, é expectável ser considerável, designadamente ao nível do momento de conhecimento do custo dos carregamentos e dos procedimentos necessários para realizar essas operações.
99. Adicionalmente, uma maior adoção de veículos elétricos passará por utilizadores com menor literacia tecnológica¹⁵⁴. Nesse sentido, mesmo que os utilizadores de veículos elétricos possam, no momento presente, ter um nível médio de literacia elevado, é expectável que esse nível diminua à medida que aumenta a disseminação dos veículos elétricos.
100. Ademais, a integração na rede de mobilidade elétrica de pontos de carregamento com terminais e/ou dispositivos utilizados para serviços de pagamento não obsta a que continuem a ser disponibilizados aos consumidores os atuais modos de pagamento, como os cartões físicos e as aplicações digitais dos CEME.

Recomendação 1 | ao Governo

Promover a simplificação do modo de pagamento nos pontos de carregamento acessíveis ao público. O Regulamento (UE) 2023/1804, em particular as suas normas que estabelecem obrigações dos OPC associadas aos carregamentos numa base *ad-hoc*, deve ser plena e atempadamente implementado.

¹⁵³ Ver [Parecer do CESE sobre a proposta de regulamento europeu relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE e sobre a comunicação da CE intitulada “Plano de execução estratégica para definir um conjunto de ações complementares em apoio da implantação célere de uma infraestrutura para combustíveis alternativos”, de 09.12.2021.](#)

¹⁵⁴ Note-se que, no âmbito da consulta pública, a AMME e a Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor – DECO (DECO) destacaram a importância da simplificação do pagamento e da possibilidade de pagamento através de terminais ou dispositivos.

III.6.2. Modelo organizativo da mobilidade elétrica

101. **O modelo organizativo da mobilidade elétrica, consagrado no Decreto-Lei nº 39/2010, afigura-se passível de ser simplificado** e menos oneroso, em benefício da eficiência do sistema e dos consumidores.
102. **Com efeito, o regime jurídico da mobilidade elétrica teve a sua última grande alteração em 2014, numa altura em que a mobilidade elétrica ainda estava a dar os primeiros passos** em Portugal, alavancada na fase piloto de desenvolvimento de uma rede integrada de pontos de carregamento em alguns municípios.
103. **Desde então, houve vários desenvolvimentos significativos ao nível tecnológico e legislativo¹⁵⁵, que tornam pertinente uma reavaliação deste modelo** (e respetiva regulamentação conexa), com o objetivo de aumentar a eficiência do sistema e fomentar a concorrência no setor da mobilidade elétrica em Portugal.
104. **Em particular, o modelo consagrado legalmente envolve um elevado número de agentes.** Essa situação pode dificultar a entrada de operadores e diminuir a eficiência do próprio sistema, aumentando os custos a suportar pelos consumidores, não obstante permitir que os consumidores possam carregar veículos em qualquer ponto de carregamento integrado na rede pública após celebrarem um contrato com, pelo menos, um CEME.
105. **Esse entendimento foi partilhado, no passado, por diferentes stakeholders¹⁵⁶, que defenderam um modelo mais simples, no qual o serviço de carregamento fosse adquirido aos OPC, integrando os OPC e os CEME.** A AdC também tem defendido a ponderação do atual quadro legislativo com vista à simplificação do modelo organizativo da mobilidade elétrica (ver Caixa 1), destacando a diminuição do número de agentes, nomeadamente de intermediários, envolvidos.
106. **No mesmo sentido, mais recentemente, diversos contributos de consumidores individuais recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública:**
- (i) **consideraram que o modelo organizativo da mobilidade elétrica em vigor inviabiliza a integração da rede nacional com as restantes redes europeias**, constituindo uma barreira à entrada e/ou à expansão de operadores, com prejuízos para os consumidores ao nível da simplicidade da estrutura tarifária, do conhecimento do custo total do carregamento e das ofertas e funcionalidades disponibilizadas; e/ou
 - (ii) **defenderam a integração das figuras OPC e CEME**, por simplificar o modelo organizativo, contribuir para a entrada e a expansão de operadores a operar no espaço europeu, possibilitar o alargamento das ofertas retalhistas disponibilizadas e permitir a simplificação da estrutura tarifária retalhista e, desse modo, o aumento da comparabilidade dos preços e da previsibilidade do custo dos carregamentos.
107. **Num modelo mais simples, com a integração dos OPC e dos CEME, não haveria lugar a uma celebração prévia de um contrato com um CEME** ou, até mesmo, à necessidade de utilização de uma aplicação digital ou de uma ligação à *Internet* para efeitos de pagamento do carregamento. Adicionalmente, o preço do serviço de carregamento passaria a determinado pelos OPC, livremente.

¹⁵⁵ Ver capítulos II e III.

¹⁵⁶ Ver, a título exemplificativo, [documento de síntese dos comentários recebidos pela ERSE no âmbito da sua consulta pública nº 78, relativa à proposta de alteração do regulamento da mobilidade elétrica](#).

108. **Nesse (novo) modelo, o papel da EGME teria de ser ajustado.** A EGME deixaria de gerir os fluxos de informação associados à faturação entre os OPC e os CEME, já que os utilizadores de veículos elétricos passariam a efetuar o pagamento diretamente aos OPC.
109. **A mudança para o novo modelo traduziria uma mudança de paradigma no setor da mobilidade elétrica e englobaria duas vertentes: (i) a integração nos OPC do papel dos CEME; e (ii) o acesso a cada ponto de carregamento através do OPC ou, caso aplicável, de um dos prestadores de serviços de mobilidade** com os quais esse OPC tenha estabelecido uma parceria.
110. **É de notar que a adoção do novo modelo traduzir-se-ia na adoção de uma definição de OPC consentânea com a definição de OPC prevista no Regulamento (UE) 2023/1804¹⁵⁷,** que tem aplicação direta nos Estados-Membro. Nos termos dessa definição, um OPC é uma entidade que é responsável pela gestão e pela operação de pontos de carregamento e que presta um serviço de carregamento aos utilizadores finais, incluindo em nome e por conta de um prestador de serviços de mobilidade.
111. **Tal exigiria a revisão exaustiva do quadro legal e regulamentar aplicável à mobilidade elétrica,** de modo a adaptar os papéis desempenhados pelos OPC e pela EGME ao novo modelo. **Não obstante, a adoção do novo modelo seria facilitada pelo facto de, no momento presente, o quadro legal e regulamentar ligar, de forma intrínseca, as atividades dos OPC e dos CEME,** uma vez que, nos termos do mesmo, apenas OPC podem exercer a atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica.
112. **Após a adoção do novo modelo, cada consumidor, para efeitos de carregamentos sem ser numa base *ad-hoc*, contrataria a prestação do serviço de carregamento de veículos a, pelo menos, um OPC ou um prestador de serviços de mobilidade.** A partir desse momento, o consumidor poderia carregar veículos nos pontos de carregamento operados pelo OPC em causa ou operados por OPC com os quais o prestador de serviços de mobilidade em causa tivesse parceria, respetivamente.
113. Nesse modelo, **cada OPC e cada prestador de serviços de mobilidade determinariam, livremente (se bem que tomando em consideração os custos grossistas que suportassem), os preços retalhistas** aplicáveis ao carregamento de veículos.

III.6.2.1. Principais vantagens associadas à adoção do novo modelo

114. **Tal como identificado em alguns contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública, a adoção do novo modelo visa promover benefícios diretos para os consumidores ao nível dos preços retalhistas aplicáveis ao carregamento de veículos, sendo de destacar:**
- (i) **a simplificação dos preços, na ótica dos consumidores,** que mitigaria a dificuldade dos consumidores em entender o preço aplicável e em comparar os preços de prestadores de serviços alternativos, que, no extremo, pode levar consumidores a não recorrerem à rede de mobilidade elétrica, incluindo utilizadores de veículos híbridos a não utilizarem a rede em detrimento da utilização de combustíveis líquidos rodoviários;
 - (ii) **o potencial aumento da transparência ao nível dos preços e do custo das operações de carregamento a suportar pelos consumidores,** através da visualização dessas informações no ponto de carregamento; e
 - (iii) **o alargamento do leque de ofertas que os OPC poderiam disponibilizar,** em particular através do alargamento dos potenciais descontos aplicáveis à utilização dos

¹⁵⁷ Ver nº 39 do artigo 2º do Regulamento (UE) 2023/1804.

pontos de carregamento, que, no momento presente, não podem depender do consumidor e/ou do tipo de consumidor que utiliza a infraestrutura; e

(iv) **a eliminação dos custos de intermediação associados aos CEME.**

115. Com efeito, um dos pontos mais destacados pelos consumidores individuais, da DECO e da AMME prende-se com a necessidade de simplificação do preço e do conhecimento do custo total do carregamento. A simplificação do preço a pagar, a par de outros aspetos essenciais, como uma rede pública de carregamento densa e competitiva, é passível de, no momento de aquisição de um veículo, captar um maior número de consumidores de veículos elétricos em oposição a veículos a combustão interna.
116. **Adicionalmente, a adoção do novo modelo seria expectável traduzir-se na diminuição dos custos da EGME**, suportados pelos agentes e, conseqüentemente, pelos consumidores. De facto, a EGME deixaria, pelo menos, de gerir os fluxos de informação necessários à faturação entre os OPC e os CEME, o que, no momento presente, constitui uma das atribuições dessa entidade.
117. **A adoção do novo modelo viabilizaria, ainda, a utilização pelos OPC de eletricidade proveniente de unidades de produção dessa energia para autoconsumo.** Tal permitiria a esses agentes diminuir os seus custos, o que seria passível de ter algum reflexo em termos de diminuição dos preços retalhistas, em benefício dos consumidores.
118. Por fim, destaca-se que **a aproximação do modelo adotado em Portugal ao modelo preponderante na UE, que decorreria da adoção do novo modelo, seria passível de resultar em menores barreiras à entrada em Portugal**, ao exigir aos operadores uma menor adaptação técnica e operacional.

III.6.2.2. Principais desvantagens associadas à adoção do novo modelo

119. A adoção do novo modelo suscitou algumas preocupações por envolver a integração de dois tipos de entidades (dos CEME nos OPC).
120. **Alguns contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública pretenderam ilustrar que a adoção do novo modelo é passível de resultar em um aumento do poder de mercado local ao nível dos OPC**, efeito que, no modelo atual, e na perspetiva dos contributos, é mitigado pela existência de uma componente do custo incorrido pelos consumidores que é associada ao serviço prestado pelos CEME. Para cada operação de carregamento de veículos, a pressão concorrencial passaria a estar mais dependente das ofertas disponibilizadas nos pontos de carregamento concorrentes (que podem ser operados por um único OPC) face à situação atual. A relevância desse efeito dependeria negativamente do número de OPC presentes em uma determinada área geográfica e, como tal, tenderia a ser maior em áreas com um menor número de OPC disponíveis.
121. **Adicionalmente, alguns contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública alertaram que o regime de universalidade no acesso aos serviços de mobilidade elétrica é passível de ser colocado em causa com a adoção do novo modelo.** De facto, o novo modelo não prevê nenhuma obrigação de universalidade. Nessa medida, o carregamento de veículos em qualquer ponto de carregamento integrado na rede de mobilidade elétrica mediante a contratação do serviço de apenas um agente (como um CEME) deixaria de ser garantido.
122. **Outra preocupação identificada no âmbito da consulta pública prendeu-se com os incentivos dos OPC em estabelecer parcerias com prestadores de serviços de mobilidade**, que passariam a ser seus concorrentes nos mercados retalhistas, preocupação análoga aos riscos associados à integração entre OPC e prestadores de serviços de mobilidade identificados

no relatório publicado pela CE. Segundo alguns contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública, tal poderia traduzir-se na ausência de parcerias ou no estabelecimento de parcerias cujas condições colocariam os prestadores de serviços de mobilidade em desvantagem competitiva face aos OPC.

123. **Foi, ainda, sinalizado que alguns OPC que não são CEME e alguns agentes interessados em ser OPC podem não ter interesse em exercer a atividade de CEME**, preferindo especializar-se na operação de pontos de carregamento. Como tal, segundo alguns contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública, esses agentes poderiam, respetivamente, sair do mercado ou não entrar no mercado, caso o modelo exigisse que também tivessem um relacionamento com os consumidores.
124. **De seguida, analisam-se essas preocupações decorrentes da adoção do novo modelo.**
125. No que respeita ao regime de universalidade no acesso aos serviços de mobilidade elétrica e aos incentivos dos OPC em estabelecer parcerias com prestadores de serviços de mobilidade, há fatores que contribuiriam para mitigar os efeitos negativos da adoção do novo modelo.
126. **Desde logo, uma forma de assegurar o regime de universalidade seria a previsível disseminação da possibilidade de realização de carregamentos numa base *ad-hoc***, com modos de pagamento mais acessíveis para a generalidade dos consumidores, associada à implementação do Regulamento (UE) 2023/1804¹⁵⁸ e à expectável tendência crescente da procura desse tipo de carregamentos. De facto, desde que esse tipo de carregamentos esteja disponível, cada utilizador de veículos elétricos poderá ter acesso a qualquer ponto de carregamento.
127. **No mesmo sentido, a atividade dos prestadores de serviços de mobilidade permitiria a utilização dos pontos de carregamento operados pelos vários OPC com os quais esses agentes teriam estabelecido uma parceria**, potenciando o regime de universalidade.
128. **Adicionalmente, a adoção do novo modelo visa a aproximação do modelo organizativo da mobilidade elétrica adotado em Portugal ao modelo preponderante na UE**, no qual os agentes optam por integrar as atividades de OPC e prestador de serviços de mobilidade¹⁵⁹. Dado o aumento da taxa de crescimento dos agentes integrados, à partida, esse modelo tornar-se-á ainda mais predominante no futuro¹⁶⁰.
129. **Acresce que, na UE, existe uma utilização generalizada de acordos bilaterais entre OPC e prestadores de serviços de mobilidade**¹⁶¹, ainda que esses acordos não incluam todos os prestadores de serviços de mobilidade rivais.
130. **Tal indicia que os agentes terão, à partida, incentivos em assegurar algum grau de interoperabilidade no mercado**¹⁶². Em particular, a interoperabilidade: (i) para os OPC, aumenta a utilização da infraestrutura, ajuda a atrair consumidores e proporciona um novo fluxo de receitas; e (ii) para os prestadores de serviços de mobilidade, aumenta a fidelidade à marca e permite aumentar a qualidade do serviço prestado.
131. Acresce que os cinco OPC com mais infraestrutura têm operado um número de pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica com uma representatividade significativa (em maio de 2024, cerca de 70%¹⁶³). Como tal, a manter-se essa situação, é

¹⁵⁸ Que impõe essa possibilidade em diversos tipos de pontos de carregamento (nos termos do artigo 5º do Regulamento (UE) 2023/1804).

¹⁵⁹ Ver Relatório publicado pela CE.

¹⁶⁰ Ver Relatório publicado pela CE.

¹⁶¹ Ver Relatório publicado pela CE.

¹⁶² Ver Relatório publicado pela CE.

¹⁶³ Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 15.05.2024.

expectável que, no modelo decorrente da adoção do novo modelo, a contratação por cada consumidor de alguns (poucos) OPC permitisse ter acesso a um elevado número de pontos de carregamento.

132. **Já a possibilidade de os OPC estabelecerem parcerias com prestadores de serviços de mobilidade permitiria mitigar os potenciais efeitos negativos do desalinhamento (parcial) entre os interesses dos agentes e as suas atribuições** legais e regulamentares¹⁶⁴. Com essas parcerias, os prestadores de serviços de mobilidade desempenhariam as funções que, no momento presente, são desempenhadas pelos CEME e, como tal, os OPC poderiam especializar-se na operação de pontos de carregamento.
133. **De qualquer modo, no modelo atual, os OPC já têm que, em alguma medida, disponibilizar o serviço de carregamento aos consumidores**, dadas as obrigações desses agentes associadas aos carregamentos numa base *ad-hoc* estabelecidas no Regulamento (UE) 2023/1804¹⁶⁵.
134. **Adicionalmente, uma das preocupações sinalizadas nos contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública prende-se com o aumento do poder de mercado local**. Com efeito, o modelo atual incorpora duas escolhas ativas do consumidor: (i) o CEME a contratar; e (ii) o OPC a utilizar. A integração desses dois agentes resultaria em uma única escolha do consumidor: o OPC.
135. **Importa, todavia, destacar que, no modelo atual, no valor a pagar pelos consumidores pelo carregamento de veículos, a representatividade do custo associado ao OPC é já maior do que a representatividade do custo associado ao CEME, não obstante o OPC não ter a possibilidade de apresentar ofertas retalhistas distintivas para captar consumidores**. Em termos médios, do valor a pagar pelos consumidores, a parcela do CEME¹⁶⁶ corresponde a entre cerca de 25%¹⁶⁷ e cerca de 27%¹⁶⁸ e entre cerca de 30%¹⁶⁹ e cerca de 39%¹⁷⁰ é estabelecido pelos OPC^{171,172}.
136. **É, também, de destacar que um contacto comercial mais próximo entre os OPC e os consumidores, a par do alargamento das ofertas retalhistas disponibilizadas pelos OPC e do aumento das fontes de receitas dos OPC seriam passíveis de ter um efeito positivo na cobertura da rede de mobilidade elétrica e na pressão concorrencial ao nível dos OPC**. Com efeito, esses fatores são passíveis de resultar em um aumento dos incentivos dos atuais OPC para expandirem a respetiva rede, inclusive nas áreas geográficas com um menor número de OPC presentes e, por isso, com maior grau de concentração, bem como de novos OPC para entrarem em Portugal¹⁷³. Esses efeitos tenderiam a mitigar as desvantagens associadas à adoção do novo modelo referentes ao eventual aumento do poder de mercado local ao nível dos OPC.

¹⁶⁴ Ver parágrafo 123.

¹⁶⁵ Ver artigo 5º do Regulamento (UE) 2023/1804.

¹⁶⁶ Corresponde ao preço aplicável à energia elétrica e à sua comercialização.

¹⁶⁷ No caso de carregamentos rápidos em média tensão.

¹⁶⁸ No caso de carregamentos normais em baixa tensão.

¹⁶⁹ No caso de carregamentos normais em baixa tensão.

¹⁷⁰ No caso de carregamentos rápidos em média tensão.

¹⁷¹ Corresponde ao preço aplicável à utilização dos pontos de carregamento.

¹⁷² Ver parecer da ERSE à versão do Estudo submetida a consulta pública, de 15.03.2024.

¹⁷³ A título exemplificativo, a Tesla referiu, no seu contributo no âmbito da consulta pública, que não tem expandido a sua rede em Portugal e ainda não abriu a mesma a veículos de outras marcas por considerar que a "atual estrutura do mercado português" prejudica "a facilidade de utilização e a transparência dos preços e [a] acessibilidade de uma sessão de carregamento" e, como tal, defendeu a adoção, designadamente, do novo modelo.

137. **Adicionalmente, o número de concelhos nos quais existia apenas um OPC diminuiu, de cerca de 32% para cerca de 20%, entre outubro de 2023 e maio de 2024¹⁷⁴, melhorando o contexto concorrencial nos concelhos onde essa evolução foi verificada** e, desse modo, mitigando as preocupações assinaladas sobre o eventual aumento de poder de mercado local. É expectável que essa tendência de diminuição dos concelhos nos quais existe apenas um OPC mantenha-se, dada a evolução expectável da utilização de veículos elétricos.

III.6.2.3. Conclusão

138. Considera-se que **as vantagens associadas à simplificação do modelo organizativo da mobilidade elétrica decorrente da adoção do novo modelo são passíveis de influenciar positivamente a entrada de operadores no mercado** e a adoção de veículos elétricos em Portugal, dada a evolução expectável dos carregamentos numa base *ad-hoc* e a forte presença de prestadores de mobilidade na UE, que permitem assegurar algum grau de interoperabilidade.

139. **Não obstante, e de modo o potencial impacto adverso dessa simplificação no setor, a transição para o novo modelo poderia ser efetuada de forma faseada.** Tal permitiria adaptar o processo de transição a eventuais situações não previstas previamente, bem como suavizar no tempo o impacto da transição sobre os agentes e consumidores.

140. **Nesse sentido, a adoção do novo modelo poderia ser efetuada, pelo menos, em três fases, com uma avaliação de impacto no final de cada fase:**

- (i) **na primeira fase, o modelo para os carregamentos numa base *ad-hoc* sugerido pela ERSE seria adotado;**
- (ii) **na segunda fase, o papel dos OPC e dos CEME seria integrado e uma obrigação dos OPC de permitirem a utilização dos seus equipamentos por consumidores de outros OPC seria estabelecida,** assegurando-se, desse modo, a universalidade no acesso aos serviços de mobilidade elétrica; e
- (iii) **na terceira, e última, fase, o novo modelo seria totalmente adotado,** mediante a revogação da obrigação dos OPC de permitirem a utilização dos seus equipamentos por consumidores de outros OPC, passando a universalidade no acesso aos serviços de mobilidade elétrica a ser garantida com base nos carregamentos numa base *ad-hoc* e na atividade dos prestadores de serviços de mobilidade.

¹⁷⁴ Fonte dos dados: Mobi.E e INE. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 07.05.2024 e 10.05.2024, respetivamente.

Recomendação 2 | ao Governo

Promover a simplificação do modelo organizativo, integrando o papel dos OPC e dos CEME.

O serviço de carregamento passaria a ser adquirido aos OPC ou aos prestadores de serviços de mobilidade, sem recurso a um contrato prévio com um CEME, sem necessidade de pagamento via aplicação digital ou ligação à *Internet* e com um preço livremente determinado pelos OPC ou pelos prestadores de serviços de mobilidade.

O papel da EGME teria de ser ajustado ao facto de essa entidade deixar de gerir os fluxos de informação associados à faturação entre os OPC e os CEME.

A adoção do novo modelo poderia ser efetuada de forma faseada, com uma avaliação de impacto no final de cada fase. Em particular:

- (iv) **na primeira fase, o modelo para os carregamentos numa base *ad-hoc* sugerido pela ERSE seria adotado;**
- (v) **na segunda fase, o papel dos OPC e dos CEME seria integrado e uma obrigação dos OPC de permitirem a utilização dos seus equipamentos por consumidores de outros OPC seria estabelecida**, assegurando-se, desse modo, a universalidade no acesso aos serviços de mobilidade elétrica; e
- (vi) **na terceira, e última, fase, o modelo subjacente à recomendação seria totalmente adotado**, mediante a revogação da obrigação dos OPC de permitirem a utilização dos seus equipamentos por consumidores de outros OPC, passando a universalidade no acesso aos serviços de mobilidade elétrica a ser garantida com base nos carregamentos numa base *ad-hoc* e na atividade dos prestadores de serviços de mobilidade.

III.6.3. Exercício da atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica

141. **A opção do Governo de a atividade de gestão da rede de mobilidade elétrica ser exercida pela Mobi.E foi fundamentada com os conhecimentos e experiência dessa entidade**¹⁷⁵. Não obstante, o Governo considerou que essa opção pode ter um carácter transitório e, nesse sentido, pode vigorar apenas até se verificar um maior desenvolvimento da rede de mobilidade elétrica. Aquando da última vez que essa opção foi tomada, em 2015, a mobilidade elétrica ainda estava nos seus primórdios em Portugal, encontrando-se na fase piloto de desenvolvimento de uma rede integrada de pontos de carregamento em alguns municípios.
142. **Desde 2015, a rede de mobilidade elétrica desenvolveu-se de forma significativa**, em particular ao nível do número de carregamentos efetuados¹⁷⁶, do número de pontos de carregamento¹⁷⁷ e das cobertura e distribuição geográfica dos pontos de carregamento¹⁷⁸.
143. **Consequentemente, afigura-se pertinente que a escolha da(s) entidade(s) que irá(ão) exercer a atividade de gestão da rede de mobilidade elétrica seja reavaliada**, nomeadamente ao nível do processo adotado para efetuar essa seleção. 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.

¹⁷⁵ Ver preâmbulo do Despacho n.º 2288/2015 e preâmbulo do Despacho n.º 6826/2015.

¹⁷⁶ Ver Figura 3.

¹⁷⁷ Ver Figura 6.

¹⁷⁸ Ver parágrafo 53.

144. **Como tal, considera-se ser pertinente aferir dos custos e benefícios de o processo de seleção da EGME passar a ser regido por mecanismos de mercado competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios.** Numa ótica de concorrência, essa opção permitiria dinamizar a concorrência pelo mercado, em benefício da eficiência económica. Tal seria passível de se traduzir na diminuição da tarifa da EGME, em benefício dos consumidores.
145. **Com efeito, a AdC tem defendido um conjunto de princípios no âmbito dos procedimentos de formação de contratos de serviço público, em particular que envolvam a atribuição de direitos exclusivos, em diversos sectores**¹⁷⁹. Desses princípios, destacam-se os seguintes:
- (i) a duração total (incluindo eventuais renovações) de um contrato de concessão deve garantir a exposição do serviço à concorrência com regularidade, em particular:
 - a duração de um contrato de concessão não deve ultrapassar o prazo durante o qual o concessionário pode razoavelmente esperar recuperar os investimentos realizados para a exploração dos serviços, a par da remuneração do capital investido, tomando em consideração os investimentos necessários para atingir os objetivos contratuais, conforme previsto na Diretiva 2014/23/UE¹⁸⁰; e
 - uma concessão deve ser objeto de um (novo) concurso público, em detrimento da sua renovação, após o final da vigência do respetivo contrato;
 - (ii) a capacidade da entidade adjudicante para avaliar de forma cabal e conseqüente as propostas que recebe não deve ser limitada pela não inclusão do preço e da qualidade de serviço como critérios de adjudicação das concessões; e
 - (iii) os procedimentos de adjudicação das concessões não devem impor entraves desnecessários à participação de concorrentes.
146. **Esses princípios devem aplicar-se, com as devidas adaptações, ao caso em análise.** As adaptações relacionam-se, em particular, com a forma legal escolhida para atribuir os direitos em causa, que pode ser um contrato de concessão, uma licença ou outra.
147. **O exercício de avaliação em causa deve tomar em consideração os fatores sinalizados por vários contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública.** Desses fatores, destacam-se: (i) os elementos regulatórios em vigor, incluindo a estrutura e os valores das tarifas da EGME definidos pela ERSE; (ii) as atribuições da EGME¹⁸¹; e (iii) os meios técnicos necessários para a adequada prestação do serviço pela EGME.

¹⁷⁹ Ver, a título exemplificativo: (i) [Melhores práticas no âmbito da celebração de contratos de serviço público de transporte rodoviário de passageiros](#), de 17.02.2021; (ii) [Recomendação da AdC relativa à concessão da exploração da atividade turística e desportiva na Serra da Estrela](#), de 28.07.2020; (iii) [Recomendação da AdC relativa ao regime de acesso a títulos de utilização privativa para cais em vias navegáveis](#), de 31.01.2019; (iv) [Estudo da AdC sobre a concorrência no setor portuário](#), publicado em 27.12.2018; (v) [Recomendação da AdC no âmbito da liberalização de serviços de transporte ferroviário de passageiros](#), de 14.12.2018; (vi) [Plano de ação da AdC para a reforma legislativa e regulatória de 13 profissões liberais autorreguladas e para os setores de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e portuário](#), cuja versão atualizada foi publicada em novembro de 2018, elaborado no âmbito do Projeto “AdC Impact 2020”, conjunto com a *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD); (vii) [Comentários da AdC às propostas de atribuição das concessões municipais de distribuição de energia elétrica em baixa tensão](#), de 20.09.2018; e (viii) [Análise da AdC ao setor dos combustíveis líquidos rodoviários em Portugal Continental](#), publicada em 17.05.2018.

¹⁸⁰ Ver nº 2 do artigo 18º da Diretiva nº 2014/23/UE, relativa à adjudicação de contratos de concessão.

¹⁸¹ Definidas no nº 2 do artigo 21º do Decreto-Lei nº 39/2010.

Recomendação 3 | ao Governo

Avaliar os custos e benefícios de selecionar a EGME por um mecanismo competitivo, aberto, transparente e não discriminatório, na medida em que está em causa um direito exclusivo.

Esse exercício deve tomar em consideração os fatores que sejam cruciais para o desenvolvimento da atividade em causa, designadamente: (i) os elementos regulatórios em vigor, incluindo a estrutura e os valores das tarifas da EGME definidos pela ERSE; (ii) as atribuições da EGME; e (iii) os meios técnicos necessários para a adequada prestação do serviço de gestão da rede de mobilidade elétrica.

A AdC tem defendido um conjunto de princípios no âmbito dos procedimentos de formação de contratos de serviço público, em particular que envolvam a atribuição de direitos exclusivos, em diversos setores, que devem aplicar-se, com as devidas adaptações (relacionadas, nomeadamente, com a forma legal escolhida para atribuir os direitos em causa), ao caso em análise:

- (i) a duração total (incluindo eventuais renovações) de um contrato de concessão deve garantir a exposição do serviço à concorrência com regularidade, em particular:
 - a duração de um contrato de concessão não deve ultrapassar o prazo durante o qual o concessionário pode razoavelmente esperar recuperar os investimentos realizados para a exploração dos serviços, a par da remuneração do capital investido, tomando em consideração os investimentos necessários para atingir os objetivos contratuais, conforme previsto na Diretiva 2014/23/UE; e
 - uma concessão deve ser objeto de um (novo) concurso público, em detrimento da sua renovação, após o final da vigência do respetivo contrato;
- (ii) a capacidade da entidade adjudicante para avaliar de forma cabal e consequente as propostas que recebe não deve ser limitada pela não inclusão do preço e da qualidade de serviço como critérios de adjudicação das concessões; e
- (iii) os procedimentos de adjudicação das concessões não devem impor entraves desnecessários à participação de concorrentes.

148. **É, ainda, de realçar que o Decreto-Lei nº 39/2010 prevê que a EGME deve ser uma entidade com autonomia nos planos jurídicos, da organização e da tomada de decisões em relação aos OPC** e às entidades que exerçam atividades relativas ao setor elétrico de produção, transporte, distribuição e comercialização¹⁸².
149. **No entanto, a autonomia em causa não é imposta face aos CEME**. Pelo contrário, até 12 de junho de 2014, o Decreto-Lei nº 39/2010 previa que a autonomia fosse, também, em relação aos CEME¹⁸³, não tendo sido identificada fundamentação para tal deixar de estar previsto na norma.
150. **Nesse contexto, destaca-se que a possibilidade de a EGME não ser independente dos agentes de mercado é passível de introduzir riscos ao nível de preocupações concorrenciais**. A EGME, por inerência das suas atribuições, tem acesso a elementos de informação sobre a atividade de cada um dos agentes cujo conhecimento pelos seus

¹⁸² Ver nº 1 do artigo 22º do Decreto-Lei nº 39/2010.

¹⁸³ Nos termos do artigo 2º do Decreto-Lei nº 90/2014.

concorrentes pode causar significativos prejuízos ao ambiente concorrencial. Desses elementos, destacam-se os fluxos relativos a informação energética e financeira e as áreas geográficas de atividade.

151. **Como tal, considera-se pertinente que a autonomia da EGME seja, também, face aos CEME, e não somente em relação aos OPC.**

Recomendação 4 | ao Governo

Impor a obrigatoriedade de a EGME ser independente dos CEME. Nesse sentido, o nº 1 do artigo 22º do Decreto-Lei nº 39/2010 deve ser alterado no sentido de exigir que a EGME tenha autonomia face aos OPC e, também, aos CEME.

III.6.4. Exercício da atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica

152. **As atividades de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica e de operação de pontos de carregamento apresentam diferenças**, que decorrem da própria definição das atividades, nomeadamente ao nível: (i) do investimento financeiro exigido e do prazo de retorno do mesmo; (ii) do conhecimento técnico necessário; (iii) da capacidade de influenciar as receitas; e (iv) do relacionamento com os consumidores.
153. **É expectável que, às entidades que exercem cada uma dessas atividades, sejam exigidas características também diferentes**, designadamente ao nível: (i) dos meios financeiros; (ii) dos conhecimentos, capacidade técnica e habilitações dos recursos humanos; (iii) dos meios materiais¹⁸⁴; e (iv) da estrutura organizativa.
154. **Com efeito, até 12 de junho de 2014¹⁸⁵, o quadro legal e regulamentar não previa a obrigatoriedade de os CEME serem OPC.** Até esse momento, o exercício das duas atividades em causa eram objeto de regimes (incluindo procedimentos de licenciamento) distintos e separados. A partir dessa data, a obrigatoriedade de os CEME serem OPC passou a estar prevista no Decreto-Lei nº 39/2010¹⁸⁶.
155. **Os requisitos associados ao exercício da atividade de OPC previstos no quadro legal e regulamentar não sofreram qualquer alteração relevante com a introdução da obrigação de os CEME serem OPC¹⁸⁷.** Esses requisitos foram definidos com base nas especificidades e necessidades apenas dessa atividade, e não também da atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica.
156. **Acresce que o número de CEME registados na DGEG tem sido significativamente inferior ao número de OPC licenciados:** (i) em 7 de fevereiro de 2024, existiam 35 CEME¹⁸⁸ e 26 desses agentes tinham celebrado um contrato de adesão na rede de mobilidade elétrica¹⁸⁹; e (ii) em 17 de abril de 2024, existiam 109 OPC¹⁹⁰ e 94 desses agentes tinham celebrado um contrato de adesão na rede de mobilidade elétrica¹⁹¹. Tal é consentâneo com as suprarreferidas diferenças

¹⁸⁴ Em particular, instalações, equipamento informático e tecnologias de informação.

¹⁸⁵ Data de entrada em vigor do Decreto-Lei nº 90/2014, que introduz a obrigação dos CEME em causa no nº 1 do artigo 7º do Decreto-Lei nº 39/2010.

¹⁸⁶ Ver nº 1 do artigo 7º do Decreto-Lei nº 39/2010.

¹⁸⁷ Ver nº 1 do artigo 2º da Portaria nº 1201/2010 e nº 1 do artigo 2º da Portaria nº 241/2015, em vigor desde 13.08.2015.

¹⁸⁸ Ver [listagem de CEME publicada pela DGEG atualizada em 07.02.2024](#), consultada em 05.05.2024.

¹⁸⁹ Ver [página da Internet da Mobi.E](#), consultada em 05.05.2024.

¹⁹⁰ Ver [listagem de OPC publicada pela DGEG atualizada em 17.04.2024](#), consultada em 05.05.2024.

¹⁹¹ Ver [página da Internet da Mobi.E](#), consultada em 05.05.2024.

entre essas atividades, ao demonstrar que os agentes com interesse em serem OPC não têm necessariamente interesse em ser CEME, e vice-versa.

157. **É, ainda, de notar que os OPC apenas têm de operar, no mínimo, um ponto de carregamento ligado à rede de mobilidade elétrica**¹⁹². É expectável que as entidades com interesse em ser CEME e sem interesse em ser OPC, caso decidam desenvolver a sua atividade em Portugal, cumpram esse requisito com um número muito reduzido de pontos de carregamento e, como tal, de uma forma sem valor significativo para o desenvolvimento da infraestrutura. Nesse sentido, em maio de 2024, quatro CEME operavam, apenas, um posto de carregamento integrado na rede de mobilidade elétrica¹⁹³ e cerca de 38% dos CEME operavam mais do que 20 postos de carregamento integrados na mesma rede^{194/195}.
158. **Dado o exposto, a obrigatoriedade de os CEME serem OPC afigura-se não ser objetivamente necessária e não constituir qualquer tipo de salvaguarda ao exercício da atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, implicando, em contrapartida, custos acrescidos à entrada no mercado.**

Recomendação 5 | ao Governo

Revogar a obrigatoriedade de os CEME serem OPC. Em particular, o n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 39/2010 deve ser alterado no sentido de separar os regimes de exercício das duas atividades em causa.

III.6.5. Exercício da atividade de operação de pontos de carregamento nas autoestradas

159. **O modelo de operação de pontos de carregamento nas autoestradas tem sido baseado na possibilidade de as empresas com subconcessões de exploração de postos de abastecimento de combustíveis, querendo, alterarem o seu título no sentido de incluir as atividades em causa**¹⁹⁶. A implementação do modelo tem-se traduzido na operação dos pontos de carregamento localizados nas áreas de serviço das autoestradas por essas empresas ou por OPC escolhidos pelas mesmas.
160. **Esse modelo limita a entrada de agentes de mercado na atividade de operação de pontos de carregamento nas autoestradas**, em prejuízo das condições de concorrência e, consequentemente, dos consumidores. Esse efeito negativo é agravado pelas limitações (estruturais) de espaço características das localizações em questão.
161. **A revogação da possibilidade em causa não visa colocar em causa a vigência dos contratos atuais de (sub)concessão associados a áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis, visando, apenas, novos contratos.** Nesse sentido, não se perspetivam riscos associados à garantia do equilíbrio económico-financeiro dos contratos atuais decorrentes da revogação dessa possibilidade.
162. **Não obstante, e com vista a promover a concorrência, considera-se relevante que a atribuição de (novos) direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento em autoestradas seja efetuada mediante concursos públicos, em detrimento da renovação dos contratos de (sub)concessão atuais, após o final da respetiva vigência.** Nesse contexto,

¹⁹² Nos termos da alínea f) do n.º 1 do artigo 2.º da Portaria n.º 241/2015.

¹⁹³ A MEO Energia – Comercialização de Energia, S.A., a PetroTérmica Energia, S.A., a BP Portugal – Comércio de Combustíveis e Lubrificantes, S.A. e a EasyCharger, S.A..

¹⁹⁴ É de notar que não existem postos de carregamento integrado na rede de mobilidade elétrica associados a nove CEME.

¹⁹⁵ Fonte dos dados: Mobi.E e DGEG. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 15.05.2024.

¹⁹⁶ Ver parágrafo 70.

a duração total (incluindo eventuais renovações) de um contrato de concessão deve garantir a exposição do serviço à concorrência com regularidade, conforme a AdC tem defendido¹⁹⁷.

163. **Acresce que não se antecipa que a revogação da possibilidade em causa possa resultar em riscos acrescidos associados à garantia do equilíbrio económico-financeiro das (sub)concessões atuais.** Nesse âmbito, nota-se que: (i) no caso de utilizadores de veículos puramente elétricos, a venda do serviço de carregamento de veículos não concorre com a venda de combustíveis líquidos rodoviários; e (ii) no caso de utilizadores de veículos híbridos, a eventual diminuição das receitas associadas à venda de combustíveis líquidos rodoviários seria sempre compensada pelo aumento das receitas associadas ao carregamento de veículos e pela diminuição da renda variável paga pelas subconcessionárias às concessionárias, que tem sido indexada ao volume de venda de combustíveis¹⁹⁸.
164. Por fim, destaca-se que a revogação da possibilidade em causa tem uma ligação estreita com a relação entre os direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento em áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis e os (novos) concursos públicos para a (sub)concessão de áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis. Essa matéria é abordada de seguida.

Recomendação 6 | ao Governo

Revogar a possibilidade de alargamento, sem concurso público, dos contratos de (sub)concessão de áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis, em particular, nas autoestradas à instalação e à exploração de pontos de carregamento. Em particular, o nº 4 do artigo 25º do Decreto-Lei nº 39/2010 deve ser revogado.

165. De forma a promover a concorrência nas atividades de instalação e exploração de pontos de carregamento nas autoestradas, **o processo de seleção das entidades responsáveis pela operação de pontos de carregamento nas autoestradas deve ser regido por mecanismos de mercado competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios.**
166. **No contexto desses mecanismos, deve ser aferida a possibilidade de coexistência de diferentes OPC na área de serviço** em causa. Essa possibilidade visa promover a concorrência no mercado, no momento de carregamento de veículos elétricos, já que seria passível de gerar um aumento da eficiência dos operadores e, desse modo, uma diminuição dos custos incorridos pelos consumidores com o carregamento nesses locais. Diversos contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública alertaram para aspetos de implementação dessa possibilidade, nomeadamente associados à possibilidade de partilha por diferentes OPC do ponto de ligação às redes de distribuição e transmissão de energia elétrica, que importará tomar em consideração no âmbito do desenho do procedimento concursal.
167. Com vista a promover a concorrência pelo mercado, **os (novos) procedimentos para a concessão de áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis não devem incluir no seu objeto a instalação e a exploração de pontos de carregamento.** Com efeito, a oferta retalhista de postos de abastecimento de combustíveis é substancialmente distinta da oferta retalhista de pontos de carregamento de veículos elétricos. Como tal, um procedimento de atribuição de direitos que incluía, necessariamente, os dois serviços excluirá os agentes que

¹⁹⁷ Ver Recomendação 3, que elenca os princípios que a AdC tem defendido no âmbito dos procedimentos de formação de contratos de serviço público, em particular que envolvam a atribuição de direitos exclusivos, em diversos setores.

¹⁹⁸ Ver [Relatório intitulado "Análise ao setor dos combustíveis líquidos rodoviários em Portugal Continental"](#), publicado pela AdC em 07.06.2018.

não estejam aptos a disponibilizar ambos os serviços, afetando negativamente a concorrência pelo mercado e a diversidade de OPC nas autoestradas.

168. **A adoção dos novos mecanismos não visa colocar em causa a vigência dos contratos atuais de (sub)concessão associados a áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis**, visando, apenas, novos contratos. Note-se que o facto de os contratos atuais incluírem o fornecimento, em regime de exclusividade, de combustíveis líquidos rodoviários e de pontos de carregamento de veículos elétricos não significa que, no futuro, não possa separar-se o fornecimento de ambos esses serviços.
169. **Como tal, os direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento nesses locais devem ser atribuídos nos novos termos apenas após o final da vigência dos respetivos contratos de (sub)concessão** existentes, nos casos em que o respetivo âmbito incluía os direitos em causa. Nos restantes casos, a atribuição desses direitos em conformidade com os novos mecanismos pode ser efetuada em qualquer momento, já que as (sub)concessionárias optaram por não ter capacidade decisória em relação às atividades em causa.
170. **Tal implica que a adoção dos novos mecanismos não terá, em princípio, efeito no risco associado à recuperação pelos OPC do investimento inerente aos pontos de carregamento instalados no momento presente**, uma vez que as condições aceites pelos OPC nesse âmbito não sofrem qualquer alteração. Nesse contexto, é de referir que os direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento nas autoestradas das quais a Brisa é concessionária foram atribuídos, em regime de exclusividade, às subconcessionárias das respetivas áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis até ao final das subconcessões, em 31 de dezembro de 2035. A partir desse momento, os bens e equipamentos existentes necessários à exploração dos pontos de carregamento revertem para a Brisa. Nesse âmbito, foram definidos níveis de serviço e condições de reforço da oferta de pontos de carregamento.
171. As preocupações de concorrência referidas, nomeadamente ao nível de concentração nas áreas de serviço localizadas nas autoestradas, foram já sinalizadas, ainda que em contextos diferentes, por parte de outras ANC. A título ilustrativo, no relatório publicado pela CMA em julho de 2021¹⁹⁹, a CMA considerou que o desenvolvimento do mercado da mobilidade elétrica foi prejudicado pela celebração de acordos de exclusividade de longo prazo entre um OPC e três entidades que exploram áreas de serviço localizadas em autoestradas. Nesse contexto, a CMA recomendou ao Governo que promovesse a existência de concorrência entre OPC nas áreas de serviço das autoestradas²⁰⁰. Esses acordos de exclusividade também foram o objeto de uma investigação da CMA, iniciada em julho de 2021, a eventuais infrações ao direito da concorrência²⁰¹. Em março de 2022, a CMA arquivou essa investigação, mediante a aceitação de compromissos propostos pelas entidades visadas, por ter considerado que os mesmos davam resposta às preocupações concorrenciais suscitadas pelos acordos.

¹⁹⁹ Ver "Electric vehicle charging market study – Final report".

²⁰⁰ Nos termos dessa recomendação, o Governo do Reino Unido deveria utilizar o "Rapid charging fund" para tal, fazendo a atribuição desse apoio público depender, em particular, da inexistência (futura) de exclusividade, da atribuição de acesso à capacidade de rede com base em concursos públicos e da interoperabilidade da rede do OPC com todos os veículos elétricos. A dotação financeira desse fundo público (de 950 milhões de libras) deve ser direcionada para o reforço da rede de eletricidade de modo a satisfazer a procura de pontos de carregamento nas áreas de serviço localizadas em autoestradas e nas principais estradas regionais onde os custos de instalação da infraestrutura sejam excessivamente dispendiosos e inviabilizem a sua comercialização.

²⁰¹ Ver nota de rodapé 38.

Recomendação 7 | ao Governo

Promover a atribuição de direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento em áreas localizadas em autoestradas mediante mecanismos competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios.

Nesse contexto, e com vista a maximizar o número de participantes nos procedimentos concursais e a promover uma maior diversidade de OPC nas autoestradas:

- (i) **deve ser aferida a possibilidade de coexistência de diferentes OPC** em um determinado local;
- (ii) **no caso de atribuição de direitos exclusivos, recomendam-se os princípios constantes da Recomendação 3**, que devem ser aplicados, com as devidas adaptações (relacionadas, em particular, com a forma legal escolhida para atribuir os direitos em causa), ao caso em análise; e
- (iii) **a atribuição dos direitos em causa (relativos aos pontos de carregamento) não deve ser incluída nos (novos) concursos públicos para a concessão de direitos de instalação e exploração de áreas de serviço ou postos de abastecimento** de combustíveis nas autoestradas.

III.6.6. Contratação de energia elétrica pelos CEME

172. **Nos termos do Decreto-Lei nº 39/2010²⁰², os CEME devem contratar o fornecimento de energia elétrica a comercializadores de eletricidade ou através dos mercados organizados. Contudo, essa norma não tem em consideração os mais recentes agentes de mercado**, como os agregadores, e as mais recentes formas de produção de eletricidade, nomeadamente o autoconsumo (individual e coletivo) e as Comunidades (de energia renovável e de cidadãos), previstos no Decreto-Lei nº 15/2022.
173. **Nesse sentido, considera-se importante atualizar o regime jurídico da mobilidade elétrica** no sentido de permitir que os CEME possam contratar a energia elétrica para fornecimento dos seus clientes a qualquer agente de mercado e independentemente da forma de produção de eletricidade.
174. Conforme sinalizado por vários contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública, **a alteração do conjunto das possíveis formas de contratualização de energia elétrica para carregamento de veículos poderá justificar que o quadro legal e regulamentar aplicável à mobilidade elétrica passe a abranger disposições que norteiem a atuação dos agentes de mercado no âmbito de matérias conexas**. Essas matérias respeitam, designadamente: (i) à possibilidade de utilização de pequenas e inconstantes operações de produção de energia elétrica; (ii) aos pressupostos de medição adotados; (iii) à possibilidade de utilização de produção distribuída para o carregamento de veículos; e (iv) à distribuição das receitas provenientes da venda de energia elétrica pelas comunidades de energia renovável nas quais os Municípios participem para o carregamento de veículos.

²⁰² Ver alínea b) do nº 1 do artigo 11º do Decreto-Lei nº 39/2010.

Recomendação 8 | ao Governo

Permitir que os CEME ou os OPC (consoante o modelo organizativo da mobilidade elétrica seja o atual ou o apresentado na Recomendação 2, respetivamente) contratualizem energia elétrica a qualquer agente económico que comercialize energia elétrica, e não apenas a comercializadores do setor elétrico.

Nesse sentido:

- (i) a alínea b) do número 1 do artigo 11º do Decreto-Lei nº 39/2010 deve ser alterada no sentido de ser permitida a contratualização de energia elétrica pelos CEME ou pelos OPC a qualquer agente económico que comercialize energia elétrica; e
- (ii) deve ser avaliada a necessidade de, no quadro legal e regulamentar aplicável à mobilidade elétrica, incluir disposições que norteiem a atuação dos agentes de mercado no âmbito de matérias conexas com as possíveis formas de contratualização de energia elétrica para carregamento de veículos, designadamente: (a) da possibilidade de utilização de pequenas e inconstantes operações de produção de energia elétrica; (b) dos pressupostos de medição adotados; (c) da possibilidade de utilização de produção distribuída para o carregamento de veículos; e (d) da distribuição das receitas provenientes da venda de energia elétrica pelas comunidades de energia renovável nas quais os Municípios participem para o carregamento de veículos.

III.6.7. Atuação dos Municípios ao nível da mobilidade elétrica

175. Conforme já exposto²⁰³, verifica-se uma significativa heterogeneidade por região na oferta de postos de carregamento, passível de afetar negativamente uma adoção mais célere de veículos elétricos.
176. **Um fator crucial para o desenvolvimento da mobilidade elétrica é a existência de um enquadramento municipal proporcional e adequado**, que reflita as necessidades e especificidades de cada município, para além dos quadros legais e regulamentares a nível nacional e europeu. Dos instrumentos que integram esse enquadramento, destacam-se os instrumentos municipais de planeamento e ordenamento do território, de mobilidade e de transportes e, em particular, os planos, programas e regulamentos municipais para a mobilidade elétrica.
177. **Esse enquadramento serve de base à planificação da atividade dos OPC e por isso, a sua definição clara e atempada permitirá mitigar eventuais barreiras à expansão desses agentes e contribuir para o respetivo desenvolvimento ao longo do território.** Com efeito, a definição clara e atempada do enquadramento municipal permite aos operadores conhecerem as intenções dos Municípios ao nível da quantidade e da localização de pontos de carregamento, bem como as regras técnicas e administrativas que irão reger a sua atividade em cada município.
178. **Contudo, na maior parte dos Municípios, o enquadramento municipal para a mobilidade elétrica ainda não está totalmente definido.**
179. **Não obstante, têm sido verificados progressos nesse âmbito**, que importa destacar.

²⁰³ Ver parágrafo 54.

180. **Desde 2019, diversos Municípios aprovaram normas relativas à disponibilização e à utilização de espaço público municipal para instalação de postos de carregamento**²⁰⁴, designadamente normas relativas à instalação desses equipamentos, à sua localização e às taxas devidas pela atividade em causa.
181. **Em vários outros Municípios, encontram-se a decorrer procedimentos regulamentares com vista à aprovação desse tipo de normas**, no âmbito dos quais foram já submetidos a consulta pública projetos das normas em causa²⁰⁵. Pelo menos um desses Municípios²⁰⁶ adotou normas temporárias, a vigorarem até à entrada em vigor das normas definitivas.
182. **Com vista a impulsionar o desenvolvimento do setor da mobilidade elétrica, é crucial assegurar a aprovação atempada das normas cujos procedimentos regulamentares já tenham sido iniciados** e a identificação das necessidades de cada Município ao nível de pontos de carregamento.
183. **Adicionalmente, diversos Municípios promoveram procedimentos de formação de contratos públicos no âmbito da instalação, da manutenção e/ou da exploração de pontos de carregamento em espaços públicos municipais**. Em 27 de abril de 2024²⁰⁷, foi identificada informação sobre 23 procedimentos, que: (i) foram promovidos por 17 Municípios²⁰⁸; (ii) foram publicados, principalmente, desde 2022²⁰⁹; (iii) adotaram, principalmente, a forma de concurso

²⁰⁴ A título exemplificativo: (i) em 14.10.2019, a Assembleia Municipal do Porto aprovou o regime de disponibilização de espaço municipal para instalação de postos de carregamento no Município do Porto (ver Edital n.º 1267/2019), que foi integrado no Código Regulamentar desse Município (nos seus artigos D-9/1.º a D-9/16.º e nos artigos 65.º-A do seu Anexo G-1 e 65.º-A do seu Anexo G-2); (ii) em 15.11.2021, a Assembleia Municipal de Oliveira do Bairro aprovou o Regulamento n.º 17/2022, relativo à ocupação do espaço público e de publicidade do Município de Oliveira do Bairro, que regulamenta a ocupação e a utilização privativa dos espaços públicos, designadamente, com postos de carregamento nesse Município (nos seus artigos 55.º a 67.º); (iii) em 20.12.2021, a Assembleia Municipal de Caminha aprovou o Regulamento n.º 32/2022, relativo à concessão do direito de uso privativo de espaço público para a instalação de pontos de carregamento em locais públicos de acesso público no Concelho de Caminha; (iv) em 22.02.2022, a Assembleia Municipal de Amarante aprovou o Regulamento n.º 264/2022, relativo à disponibilização de espaços municipais para a instalação de postos de carregamento, que foi integrado no Regulamento n.º 165/2022 (nos seus artigos I/94.º-A a I/94.º-M), que constitui o Código Regulamentar do Município de Amarante; (v) em 17.06.2022, a Assembleia Municipal de Faro aprovou o Regulamento n.º 844/2022, relativo aos postos de carregamento de mobilidade elétrica; (vi) em 30.09.2022, a Assembleia Municipal de Aveiro aprovou o Regulamento n.º 976/2022, relativo à gestão da mobilidade, que, designadamente, regulamenta a ocupação de espaço público para a instalação de equipamentos destinados ao carregamento de veículos no Município de Aveiro (nos seus artigos 79.º a 92.º); (vii) em 11.10.2022, a Assembleia Municipal de Matosinhos aprovou o Regulamento Municipal dos postos de carregamento de mobilidade elétrica (ver Edital n.º 1643/2022); (viii) em 27.12.2022, a Assembleia Municipal de Cabeceiras de Basto aprovou o Regulamento Municipal da instalação de pontos de carregamento em locais públicos de acesso público em domínio público (ver Edital n.º 96/2023); (ix) em 28.02.2023, a Assembleia Municipal de Valongo aprovou o Regulamento da ocupação do espaço público com postos de carregamento do Município de Valongo (ver Despacho n.º 3970/2023); (x) em 05.06.2023, a Assembleia Municipal de Mafra aprovou o Regulamento n.º 780/2023, relativo à concessão do direito de uso privativo de espaço público para a instalação de pontos de carregamento em locais públicos de acesso público no Concelho de Mafra; e (xi) em 28.09.2023, a Assembleia Municipal de Vizela aprovou o Regulamento n.º 1158/2023, relativo à instalação de postos de carregamento em locais públicos de acesso público em domínio público.

²⁰⁵ A título exemplificativo: (i) em 14.05.2021, a Câmara Municipal de Lisboa submeteu a consulta pública, durante 30 dias, o projeto de Regulamento da utilização privativa do domínio público municipal para a instalação e a operação de postos de carregamento no Município de Lisboa (ver Deliberação da Câmara Municipal de Lisboa n.º 273/CM/2021 e Deliberação da Assembleia Municipal de Lisboa n.º 262/AML/2021); (ii) em 14.06.2022, a Câmara Municipal de Cascais submeteu a consulta pública, durante 30 dias úteis, o projeto de Regulamento de utilização privativa do domínio público municipal para instalação de pontos de carregamento no Município de Cascais (ver Aviso n.º 11917/2022); e (iii) em 24.02.2024, a Câmara Municipal de Vouzela submeteu a consulta pública, durante 30 dias, o projeto de Regulamento Municipal para instalação de postos de carregamento em locais públicos de acesso público em domínio público (ver Aviso (extrato) n.º 4425/2024).

²⁰⁶ O Município de Lisboa.

²⁰⁷ Ver [portal oficial dos contratos públicos](#) (doravante designado “Portal BASE”), consultado em 27.04.2024.

²⁰⁸ Pelos Municípios de Albufeira, de Arcos de Valdevez, de Arruda dos Vinhos, do Corvo, da Covilhã, da Figueira da Foz, de Guimarães, da Maia, de Matosinhos, de Mirandela, de Montalegre, de Óbidos, de Oeiras, de Penafiel, de Sabugal, de Torres Vedras e de Vila Franca de Xira.

²⁰⁹ 19 foram publicados a partir de 01.01.2022, dois foram publicados em 2021, um foi publicado em 2020 e 1 foi publicado em 2011.

público²¹⁰; (iv) foram concluídos com a adjudicação a um leque amplo e diverso de OPC²¹¹; e (v) adotaram, principalmente, o prazo de execução contratual incluindo renovações e/ou prorrogações de 10 anos²¹². É de destacar que esses procedimentos não correspondem à totalidade de procedimentos promovidos²¹³.

184. **Numa ótica de promoção da concorrência, considera-se que esses procedimentos devem ter por base os princípios que a AdC tem defendido no âmbito dos procedimentos de formação de contratos de serviço público**, em diversos setores, constantes da Recomendação 3. Tal é particularmente relevante nos casos que envolvam a atribuição de direitos exclusivos.
185. **A diferenciação regional verificada ao nível da rede de mobilidade elétrica abrange o quadro regulamentar, não sendo limitada à infraestrutura**. De facto, as normas e os procedimentos definidos, pelos Municípios, têm diferenças relevantes, não obstante as mesmas poderem ser objetivamente fundamentadas.
186. **Com vista a promover uma maior harmonização intermunicipal e a celeridade dos procedimentos regulamentares a nível municipal, deverá avaliar-se a pertinência da elaboração de um documento de boas práticas no âmbito dos procedimentos regulamentares municipais**. Um exercício dessa natureza beneficiaria com a participação da EGME, que tem tido um papel relevante na promoção do setor a nível nacional, e de entidades do setor elétrico que tenham intervenção no setor da mobilidade elétrica. Note-se que a Mobi.E referiu já colaborar com os Municípios na elaboração de regulamentação municipal aplicável à mobilidade elétrica²¹⁴. Acresce que diversos contributos alertaram para os benefícios de um documento de boas práticas, podendo servir de base para definir as matérias a abordar nesse documento.

²¹⁰ 15 adotaram a forma de concurso público, quatro adotaram a forma de contratualização ao abrigo de um acordo-quadro, dois adotaram a forma de ajuste direto e dois adotaram a forma de consulta prévia.

²¹¹ 14 OPC, que diferem de forma significativa ao nível da sua dimensão, não obstante a Petrogal, S.A. ter sido a entidade adjudicatária de 6 procedimentos.

²¹² 14 adotaram o prazo (total) de 10 anos, cinco adotaram o prazo (total) de 3 anos, dois adotaram o prazo (total) de 15 anos, um adotou o prazo (total) de 20 anos e um adotou o prazo (total) de 60 anos.

²¹³ A título exemplificativo, em 23.02.2024, a Câmara Municipal do Fundão divulgou a abertura de um procedimento, mas não foi encontrada referência ao mesmo no Portal BASE (data de recolha dos dados: 28.04.2024).

²¹⁴ Ver contributo da Mobi.E no âmbito da consulta pública.

Recomendação 9 | aos Municípios

Promover, de forma atempada, o desenvolvimento regional da rede de mobilidade elétrica, com vista a mitigar a diferenciação regional, nomeadamente através de uma definição clara do enquadramento municipal para a mobilidade elétrica.

Em particular, recomenda-se:

- (i) **a aprovação atempada das normas relativas à disponibilização e à utilização de espaço público municipal para instalação de postos de carregamento, em cada Município**, nomeadamente nos casos em que os respetivos procedimentos regulamentares já tenham sido iniciados;
- (ii) **a identificação transparente e atempada das necessidades de cada Município ao nível de pontos de carregamento**, com vista a permitir aos OPC planificarem atempadamente a expansão da sua atividade, diminuindo barreiras à expansão; e
- (iii) **a avaliação da pertinência da elaboração de um documento de boas práticas no âmbito dos procedimentos regulamentares municipal necessários** para o desenvolvimento regional da rede de mobilidade elétrica, com vista a promover uma maior harmonização intermunicipal e a celeridade dos procedimentos regulamentares a nível municipal.

IV. CONCLUSÃO

187. Em linha com os restantes países da UE, o setor da mobilidade elétrica em Portugal encontra-se numa fase de expansão, sustentada pelo crescimento acentuado das vendas de novos veículos elétricos e pela contínua expansão da rede pública de pontos de carregamento.
188. No entanto, a estrutura organizativa do mercado da mobilidade elétrica em vigor tem elementos de restrição de acesso e de custos desnecessários que afetam a utilização dos veículos elétricos, reduzindo as vantagens da sua utilização e atrasando a sua adoção.
189. Nesse contexto e, nos termos dos seus Estatutos²¹⁵, a AdC apresenta um conjunto de recomendações que visam fomentar a concorrência no mercado da mobilidade elétrica em Portugal e aumentar o bem-estar dos consumidores.

²¹⁵ Entre outras atribuições, compete à AdC “[c]ontribuir para o aperfeiçoamento do sistema normativo português em todos os domínios que possam afetar a livre concorrência, por sua iniciativa ou a pedido da Assembleia da República ou do Governo”, e “[f]ormular sugestões ou propostas com vista à criação ou revisão do quadro legal e regulatório” (nos termos, respetivamente, da alínea g) do artigo 5º e da alínea d) do nº 4 do artigo 6º dos Estatutos da AdC, aprovados pelo Decreto-Lei nº 125/2014).

Recomendações ao Governo

Recomendação 1. Promover a simplificação do modo de pagamento nos pontos de carregamento acessíveis ao público. O Regulamento (UE) 2023/1804, em particular as suas normas que estabelecem obrigações dos OPC associadas aos carregamentos numa base *ad-hoc*, deve ser plena e atempadamente implementado.

Recomendação 2. Promover a simplificação do modelo organizativo, integrando o papel dos OPC e dos CEME.

O serviço de carregamento passaria a ser adquirido aos OPC ou aos prestadores de serviços de mobilidade, sem recurso a um contrato prévio com um CEME, sem necessidade de pagamento via aplicação digital ou ligação à *Internet* e com um preço livremente determinado pelos OPC ou pelos prestadores de serviços de mobilidade.

O papel da EGME teria de ser ajustado ao facto de essa entidade deixar de gerir os fluxos de informação associados à faturação entre os OPC e os CEME.

A adoção do novo modelo poderia ser efetuada de forma faseada, com uma avaliação de impacto no final de cada fase. Em particular:

- (i) **na primeira fase, o modelo para os carregamentos numa base *ad-hoc* sugerido pela ERSE seria adotado;**
- (ii) **na segunda fase, o papel dos OPC e dos CEME seria integrado e uma obrigação dos OPC de permitirem a utilização dos seus equipamentos por consumidores de outros OPC seria estabelecida**, assegurando-se, desse modo, a universalidade no acesso aos serviços de mobilidade elétrica; e
- (iii) **na terceira, e última, fase, o modelo subjacente à recomendação seria totalmente adotado**, mediante a revogação da obrigação dos OPC de permitirem a utilização dos seus equipamentos por consumidores de outros OPC, passando a universalidade no acesso aos serviços de mobilidade elétrica a ser garantida com base nos carregamentos numa base *ad-hoc* e na atividade dos prestadores de serviços de mobilidade.

190. **O exercício de avaliação em causa deve tomar em consideração os fatores sinalizados por vários contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública.**

Desses fatores, destacam-se: (i) os elementos regulatórios em vigor, incluindo a estrutura e os valores das tarifas da EGME definidos pela ERSE; (ii) as atribuições da EGME; e (iii) os meios técnicos necessários para a adequada prestação do serviço pela EGME.

Recomendação 3. Avaliar os custos e benefícios de selecionar a EGME por um mecanismo competitivo, aberto, transparente e não discriminatório, na medida em que está em causa um direito exclusivo.

Esse exercício deve tomar em consideração os fatores que sejam cruciais para o desenvolvimento da atividade em causa, designadamente: (i) os elementos regulatórios em vigor, incluindo a estrutura e os valores das tarifas da EGME definidos pela ERSE; (ii) as atribuições da EGME; e (iii) os meios técnicos necessários para a adequada prestação do serviço de gestão da rede de mobilidade elétrica.

A AdC tem defendido um conjunto de princípios no âmbito dos procedimentos de formação de contratos de serviço público, em particular que envolvam a atribuição de direitos exclusivos, em diversos setores, que devem aplicar-se, com as devidas adaptações (relacionadas,

nomeadamente, com a forma legal escolhida para atribuir os direitos em causa), ao caso em análise:

- (i) a duração total (incluindo eventuais renovações) de um contrato de concessão deve garantir a exposição do serviço à concorrência com regularidade, em particular:
 - a duração de um contrato de concessão não deve ultrapassar o prazo durante o qual o concessionário pode razoavelmente esperar recuperar os investimentos realizados para a exploração dos serviços, a par da remuneração do capital investido, tomando em consideração os investimentos necessários para atingir os objetivos contratuais, conforme previsto na Diretiva 2014/23/UE; e
 - uma concessão deve ser objeto de um (novo) concurso público, em detrimento da sua renovação, após o final da vigência do respetivo contrato;
- (ii) a capacidade da entidade adjudicante para avaliar de forma cabal e consequente as propostas que recebe não deve ser limitada pela não inclusão do preço e da qualidade de serviço como critérios de adjudicação das concessões; e
- (iii) os procedimentos de adjudicação das concessões não devem impor entraves desnecessários à participação de concorrentes.

Recomendação 4. Impor a obrigatoriedade de a EGME ser independente dos CEME. Nesse sentido, o n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 39/2010 deve ser alterado no sentido de exigir que a EGME tenha autonomia face aos OPC e, também, aos CEME.

Recomendação 5. Revogar a obrigatoriedade de os CEME serem OPC. Em particular, o n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 39/2010 deve ser alterado no sentido de separar os regimes de exercício das duas atividades em causa.

Recomendação 6. Revogar a possibilidade de alargamento, sem concurso público, dos contratos de (sub)concessão de áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis, em particular, nas autoestradas à instalação e à exploração de pontos de carregamento. Em particular, o n.º 4 do artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 39/2010 deve ser revogado.

Recomendação 7. Promover a atribuição de direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento em áreas localizadas em autoestradas mediante mecanismos competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios.

Nesse contexto, e com vista a maximizar o número de participantes nos procedimentos concursais e a promover uma maior diversidade de OPC nas autoestradas:

- (i) **deve ser aferida a possibilidade de coexistência de diferentes OPC** em um determinado local;
- (ii) **no caso de atribuição de direitos exclusivos, recomendam-se os princípios constantes da Recomendação 3**, que devem ser aplicados, com as devidas adaptações (relacionadas, em particular, com a forma legal escolhida para atribuir os direitos em causa), ao caso em análise; e
- (iii) **a atribuição dos direitos em causa (relativos aos pontos de carregamento) não deve ser incluída nos (novos) concursos públicos para a concessão de direitos de instalação e exploração de áreas de serviço ou postos de abastecimento** de combustíveis nas autoestradas.

Recomendação 8. Permitir que os CEME ou os OPC (consoante o modelo organizativo da mobilidade elétrica seja o atual ou o apresentado na Recomendação 2, respetivamente) contratualizem energia elétrica a qualquer agente económico que comercialize energia elétrica, e não apenas a comercializadores do setor elétrico.

Nesse sentido:

- (i) a alínea b) do número 1 do artigo 11º do Decreto-Lei nº 39/2010 deve ser alterada no sentido de ser permitida a contratualização de energia elétrica pelos CEME ou pelos OPC a qualquer agente económico que comercialize energia elétrica; e
- (ii) deve ser avaliada a necessidade de, no quadro legal e regulamentar aplicável à mobilidade elétrica, incluir disposições que norteiem a atuação dos agentes de mercado no âmbito de matérias conexas com as possíveis formas de contratualização de energia elétrica para carregamento de veículos, designadamente: (a) da possibilidade de utilização de pequenas e inconstantes operações de produção de energia elétrica; (b) dos pressupostos de medição adotados; (c) da possibilidade de utilização de produção distribuída para o carregamento de veículos; e (d) da distribuição das receitas provenientes da venda de energia elétrica pelas comunidades de energia renovável nas quais os Municípios participem para o carregamento de veículos.

Recomendações aos Municípios

Recomendação 9. Promover, de forma atempada, o desenvolvimento regional da rede de mobilidade elétrica, com vista a mitigar a diferenciação regional, nomeadamente através de uma definição clara do enquadramento municipal para a mobilidade elétrica.

Em particular, recomenda-se:

- (i) **a aprovação atempada das normas relativas à disponibilização e à utilização de espaço público municipal para instalação de postos de carregamento, em cada Município**, nomeadamente nos casos em que os respetivos procedimentos regulamentares já tenham sido iniciados;
- (ii) **a identificação transparente e atempada das necessidades de cada Município ao nível de pontos de carregamento**, com vista a permitir aos OPC planificarem atempadamente a expansão da sua atividade, diminuindo barreiras à expansão; e
- (iii) a avaliação da pertinência da elaboração de um documento de boas práticas no âmbito dos procedimentos regulamentares municipais necessários para o desenvolvimento regional da rede de mobilidade elétrica, com vista a promover uma maior harmonização intermunicipal e a celeridade dos procedimentos regulamentares a nível municipal.