

## 1. Enquadramento

A Associação Portuguesa de Operadores e Comercializadores de Mobilidade Elétrica, no seu desígnio de promover a mobilidade elétrica em todo o território nacional, através da articulação entre as empresas do setor (operadores e comercializadores), dos organismos públicos nacionais e internacionais e autoridades competentes (Direções Gerais, entidades reguladoras e fiscalizadoras, municípios, entre outras), valoriza e aplaude todas as iniciativas que procuram contribuir para o desenvolvimento deste negócio. É, nesta lógica, que analisamos e comentamos o estudo “Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal” elaborado pela Autoridade da Concorrência (AdC), com particular interesse na eficiência do modelo, resposta às necessidades do mercado e clientes e no desenvolvimento e sustentabilidade do setor.

## 2. Comentários aos Pontos do Documento

Pág. 21/40, nº 53 – Número de novos pontos de carregamento vs novos veículos elétricos

No ponto 53. é indicado que o crescimento da rede “não tem acompanhado a entrada em circulação de veículos elétricos”, apontando a uma taxa média de 27% da rede vs 62% dos novos veículos elétricos. Consideramos que a utilização desta métrica dá uma perspetiva errada do esforço e investimento dos Operadores de Pontos de Carregamento, muito por força do problema em utilizar percentagens em diferentes dimensões e escalas.

Por outro lado, a métrica que faz mais sentido analisar está relacionada com o total de veículos elétricos (e não apenas os novos) vs número de pontos de carregamento, sobretudo se considerarmos o parque de veículos 100% elétricos mais dependentes da rede de carregamento.

Adicionalmente, e ainda apenas numa base tão somente numérica, o período de análise entre 2015 e 2022 induz a uma conclusão que não reflete propriamente o crescimento da rede de pontos de carregamento, e em particular nos últimos anos em que se verificou uma maior aceleração na venda de veículos elétricos em Portugal. Com base nos dados do Observatório Europeu de Combustíveis Alternativos – EAFO (<https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>), é na verdade possível concluir que a taxa média de crescimento anual do número de pontos de carregamento de acesso público cresceu a uma taxa bastante similar ao crescimento médio anual da frota elétrica no mesmo período.

	Rede de pontos de carregamento				Frota elétrica					
	Tipologia		Total	Tx média de crescimento anual	Veículos de passageiros		Veículos comerciais leves		Total	Tx média de crescimento anual
	AC	DC			BEV	PHEV	BEV	PHEV		
2020	2 048	467	2 515	43%	33 882	27 710	1 931		63 523	48%
2021	3 080	596	3 676		50 138	43 441	2 288	7	95 874	
2022	5 202	1 307	6 509		68 320	65 729	3 287	9	137 345	
2023	5 582	1 724	7 306		106 424	93 456	5 734	9	205 623	

Para além disso, tão somente a análise numérica não é suficiente para refletir de forma apropriada o crescimento da rede de pontos de carregamento de acesso público em Portugal. Como se sabe os pontos de carregamento podem ter potências distintas, de modo a possibilitar o carregamento de forma mais rápida ou lenta de uma viatura elétrica, e, portanto, um ponto de carregamento rápido ou ultrarrápido (DC) terá capacidade de carregar mais veículos que um ponto de carregamento normal (AC). A potência de carregamento é inclusive um pressuposto reconhecido no Regulamento (UE) 2023/1804, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (AFIR), uma vez que estabelece a obrigação dos Estados Membros de viabilizar uma potência mínima da rede de pontos de carregamento

de acesso público (e não um número mínimo de pontos) vinculada ao crescimento da frota elétrica.

Nesse sentido, e novamente com auxílio nos dados disponibilizados pelo EAFO, é possível verificar o significativo crescimento da rede de carregamento de alta potência e de como este crescimento tem impacto direto na oferta de pontos disponíveis aos utilizadores. Em 2023, por exemplo, a potência instalada disponível para os 4.334 pontos de carregamento AC de média velocidade (assumindo uma potência média de 11kW por ponto) era aproximadamente 2,8 vezes inferior a potência instalada disponível para os 1.368 pontos de carregamento rápido DC (assumindo para estes uma potência média de 100kW por ponto). Portanto, como se pode concluir é imprescindível no âmbito da análise do crescimento da rede de carregamento ter em consideração a potência dos pontos de carregamento e não somente o número absoluto de pontos.

#### AC recharging points

Total number of publicly accessible AC recharging points, according to the AFIR categorization.



#### DC recharging points

Total number of publicly accessible DC recharging points, according to the AFIR categorization.



Fonte: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/portugal/infrastructure>

Desta forma, percebe-se que atualmente a rede de carregamento cumpre com as metas obrigatórias estabelecidas pelo AFIR no que se refere à disponibilização de pontos de carregamento - inclusive como divulgado no sítio da Mobi.e - e que muito embora, a complexidade, burocracias e entidades envolvidas no processo de implementação de novos pontos de carregamento, que a rede de pontos de carregamento de acesso público está a responder ao crescimento do mercado.

#### Pág. 32/40, nº 87 – Vantagens do pagamento ad-hoc

Neste ponto é indicado que as “obrigações dos OPC associadas aos carregamentos numa base ad-hoc beneficiará os utilizadores de veículos elétricos”. Não podemos esquecer que representa um acréscimo de investimento e de custos operacionais que, no final, têm de ser suportados pela utilização destes pontos de carregamento e pelas tarifas associadas. Para além disso, a implementação do carregamento ad hoc em Portugal impõe complexidade acrescida face à necessidade de adaptação ao modelo organizativo atual, e que conforme estabelecido no Procedimento Mobi.e 01/2023, deve garantir haver um CEME associado aos carregamentos ad hoc quando a obrigatoriedade de implementação está assignada ao OPC.

#### Pág. 33/40, nº 93 – Sem contrato com CEME ou utilização de aplicação digital

Os utilizadores de veículos elétricos têm um perfil predominantemente tecnológico, demonstrando grande facilidade na utilização de smartphones e aplicações. Contudo, a prescrição por uma solução tecnológica específica através de terminais e/ou dispositivos físicos utilizados para serviços de pagamento, tal como referido no ponto acima, acabará por implicar num aumento do valor de investimento na implementação de novos pontos de carregamento e dos custos operacionais com a manutenção e comunicação associados à utilização destes equipamentos, que inevitavelmente ver-se-ão refletidos nos preços finais aos utilizadores.

O aumento de investimento e custos será ainda mais significativo sempre que obrigar à instalação dos dispositivos de pagamento nos pontos de carregamento normais:

- a) o investimento adicional será, em percentagem do investimento total, mais significativo em comparação com os pontos de carregamento de maior potência;
- b) apresentam, em média, receitas substancialmente inferiores aos pontos de carregamento rápidos e ultrarrápidos mas que terão um mesmo custo operacional.

Mesmo para utilizadores com menor apetência para soluções tecnológicas digitais através de smartphones e aplicações, as alternativas já disponibilizadas pelos comercializadores (cartões físicos e contratos com pré e pós pagamento), já garantem a fácil e simples utilização da rede de pontos de carregamento.



### 3. Pontos não cobertos pelo documento e importantes a incluir na análise

#### Redes privadas

A APOCME e os seus associados têm constatado a existência de redes de pontos de carregamento instalados em locais privados de acesso público e não ligadas à rede Mobi.E (as chamadas redes privadas), temática que vem sendo evidenciada também em diversos fóruns e certames dedicados à mobilidade elétrica. Por esta razão, a APOCME enviou um documento para várias entidades, incluindo a DGEG, a ERSE e a ENSE, no sentido de alertar para a urgência na clarificação do quadro jurídico aplicável a tais redes privadas, se as mesmas operam em termos legais ou ilegais, de forma a garantir igualdade de condições para todos os operadores neste mercado. Efetivamente, a exploração destas redes privadas não tem garantido o mesmo nível de condições e exigências que são impostas aos restantes operadores que atuam no setor da mobilidade elétrica – atualmente, 101 Operadores de Pontos de Carregamento e 9 Comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica.

Nos termos do atual Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (RJME), conjugado com a Resolução de Conselho de Ministros n.º n.º 81/2009, de 20 de agosto, são pontos de carregamento de acesso público, entre outros, aqueles instalados em parques de estacionamento privados de centros comerciais e áreas de serviço, sendo que para além destes diplomas, o AFIR traz ainda uma clarificação adicional sobre a definição de infraestrutura de carregamento de acesso público, referindo como exemplo os parques de estacionamento público ou parques de estacionamento de supermercados.

Ora, e estando tais pontos de carregamento instalados em espaços de acesso público, o RJME é claro ao estabelecer no seu artigo 26º de que tais pontos deverão estar ligados à rede de mobilidade elétrica com a exploração assegurada por um OPC.

A garantia de um *level playing field* entre os operadores de pontos de carregamento depende da clareza das regras aplicáveis ao setor e da sua efetiva implementação pelas entidades competentes, assim permitindo que os operadores ofereçam os melhores serviços e condições aos consumidores, contribuindo para um mercado pro-concorrência, o qual tem de ser construído sem que o modelo regulatório seja negativamente discriminatório para os que operam no quadro das regras aplicáveis.

As redes privadas atualmente em operação, já com dimensão relevante tanto em número de pontos de carregamento, como em sessões de carregamento, beneficiam de condições de mercado diferenciadas das que estão sujeitos os OPC e CEME, configurando um problema concorrencial, uma vez que se encontram desobrigados a um conjunto de condições e deveres

com evidentes vantagens tanto ao nível do modelo de negócio, como ao nível de custos financeiros e operacionais, tais como;

- i. Referidas redes conseguem estabelecer ofertas comerciais mais atrativas, uma vez que não estão sujeitas à estrutura do modelo organizativo atual;
- ii. Não suportam o pagamento da tarifa à EGME (tornando-a mais onerosa para os que estão e dificultando o equilíbrio económico que deve ser assegurado a nível tarifário);
- iii. Não prestam garantia junto da EGME (estando fora da Mobi.e);
- iv. Não estão sujeitos a níveis de qualidade de serviço, nem meios de atendimento obrigatório, ações de manutenção, registo de pedidos de informação e reclamações e reporte de indicadores, bem como;
- v. Não estão sujeitos às mesmas regras de certificação e inspeção.

Portanto, perante um quadro normativo e regulatório que o Estado elegeu e que se afigura legítimo, à luz das regras europeias (o RJME e normas conexas), assegurando o acesso à atividade e às redes em condições de igualdade e não discriminação, a circunstância de haver operadores que não estão sujeitos às obrigações que recaem sobre os OPC e CEME coloca os restantes operadores em condições particularmente vulneráveis quanto ao exercício da atividade, afetando gravemente não só a sua capacidade competitiva (entre concorrentes que inevitavelmente são) mas também as capacidades de um eficaz cumprimento das metas ambientais e tecnológicas inerentes ao desenvolvimento do mercado e aos objetivos gerais e particulares a atingir a nível nacional ou da União Europeia.

Por tudo isto, revela-se urgente a intervenção do Estado, seja na clarificação do enquadramento legal aplicável à estas redes privadas, seja, caso se conclua pela sua ilegalidade, através do cumprimento dos seus deveres de fiscalização, obrigando à integração desses pontos de carregamento na rede pública Mobi.E, em ordem a garantir que todos os agentes do mercado estejam sujeitos às mesmas regras no desenvolvimento da mesma atividade.

## 4. Comentários às Recomendações

Recomendação 1. Promover a simplificação do modo de pagamento nos pontos de carregamento acessíveis ao público. O Regulamento (UE) 2023/1804, prevê obrigações dos OPC associadas aos carregamentos numa base ad-hoc e transparente, pelo que se recomenda a sua implementação plena de forma atempada

Como comentado nos pontos 87 e 93, a imposição pela integração de soluções de pagamento através de terminais e dispositivos físicos de pagamento, ainda mais num contexto em que se encontram disponíveis outras alternativas (apps, web e cartões físicos), acabam por implicar no aumento do valor de investimento e dos custos operacionais, por consequência, deverão ser refletidos nos preços das ofertas de carregamento dos OPC.

Não obstante, e relacionada a esta Recomendação, importa esclarecer que o carregamento ad hoc, tal como já estava prescrito na antiga Diretiva, bem como atualmente prescrito AFIR não se encontra implementado em Portugal, uma vez que:

- i. não se operacionaliza através de uma prestação direta entre o OPC e utilizador;
- ii. ainda que de forma simples e totalmente digital, o carregamento através das aplicações de alguns CEME implica necessidade de registo (ainda que breve) e celebração de um contrato pontual entre o UVE e o CEME em questão.

Por outro lado, existem ainda alguns temas que necessitam de ser validados e aprofundados:

**Preparação da Mobi.e:** necessário validar que o modelo e requisitos definidos pela Mobi.e são os mais adequados e eficientes para a implementação dos dispositivos de pagamento, tanto físicos como através de apps ou qualquer outro suporte digital, por parte dos operadores;

**Prazo de 13 Abril:** O período disponível para implementação, desde as primeiras informações da Mobi.e relativamente ao modelo de implementação em Portugal, até ao prazo de 13 de Abril, é apenas ligeiramente superior a 3 meses. Considerando todos os desenvolvimentos que têm de ser realizados a nível de sistemas, assim como o devido aprovisionamento de equipamentos, compra, receção e instalação dos primeiros equipamentos de pagamento, revelam um enorme desafio que se coloca aos diversos operadores;

**Confusão entre o papel do OPC e do CEME:** da leitura da recomendação, não se percebe qual o modelo defendido para este tipo de pagamento que tem de ser disponibilizado pelos CEMEs mas implementado pelos OPCs.

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, sem recurso a um contrato prévio com um CEME, sem necessidade de aplicação digital e com um preço livremente determinado pelos OPC.

Concordamos com todas as iniciativas que promovam a simplificação e aumento de eficiência do setor. No entanto, para promover uma mudança do modelo atual, é necessário antecipar todos os impactos e assegurar que os requisitos que promovem o crescimento sustentável e acelerado do setor são cumpridos. Temas como a interoperabilidade, a redução dos custos para os utilizadores, a faturação às empresas dos consumos dos colaboradores em casa ou a viabilidade dos players que agora se focam apenas na atividade CEME, deverão fazer parte da análise.

Assim, qualquer proposta de alteração do modelo, deverá concretizar o formato, intervenientes, responsabilidades, áreas de atuação e soluções para as diversas necessidades existentes no mercado, e isto posto, importa igualmente dar nota sobre as dificuldades ao nível da operação e implementação técnica decorrente do modelo atual.

Base no modelo português, a segregação dos consumos de mobilidade elétrica, através de diagramas de carga enviados pela EGME ao ORD, permite a alocação do custo do carregamento ao utilizador, tanto ao nível da eletricidade como ao nível da potência, através de Códigos de Ponto de Entrega (CPE) virtuais/fictícios. Em condições normais de funcionamento do modelo, e conforme previsto no Regulamento da Mobilidade Elétrica e no Guia de Medição de Leituras e Disponibilização de Dados, o consumo da rede de mobilidade elétrica no ponto de carregamento é comunicado pela EGME ao ORD com periodicidade diária no dia seguinte ao da leitura (data da sessão de carregamento), contudo, caso esta comunicação não ocorra dentro de referido prazo, o consumo de mobilidade elétrica não é então considerado pelo ORD para efeitos de segregação, e permanece alocado ao CPE físico da instalação elétrica que alimenta o ponto de carregamento.

Trata-se de uma questão com significativo impacto, uma vez que a falha ou erro no registo da energia de um único carregamento implicará não apenas num acréscimo do valor de energia (eletricidade fornecida), mas também no custo das redes e potência de um determinado CPE,



ressalvando ainda que tal componente é atualizada pelo máximo valor de potência tomada ocorrida nos últimos 12 meses, ou seja, um simples erro de registo, quando não corrigido, tem um custo para o titular do CPE físico durante os 12 meses subsequentes.

Nesse sentido, e embora seja fundamental garantir total transparência sobre os acertos dos consumos dos CPE que alimentam os postos de carregamento, os OPC não dispõem atualmente de qualquer visibilidade sobre tais processos de comunicação de leituras, tendo sido identificados casos que indiciam que a referida segregação de consumos não ocorreu corretamente - a plataforma tecnológica da EGME tem apresentado problemas, não apenas ao nível da implementação, mas também ao nível de comunicações, processamento, tratamento e disponibilização de dados - o que acaba por onerar os titulares de CPE físicos (que podem ou não ser os respetivos OPC) que estão a alimentar os postos de carregamento, bem como lesar os CEME e os OPC, que deveriam ter se beneficiado dessas transações.

Deste modo, uma vez que o atual modelo requer a comunicação contínua de dados entre a EGME e o ORD para alocação a diferentes entidades do consumo elétrico havido num ponto de entrega, é fundamental assegurar que:

- i. os processos de fluxos de informação entre as entidades estão alinhados com as condições reais de operação dos postos de carregamento;
- ii. seja assegurado aos OPC visibilidade sobre o processo de comunicação e da informação das sessões de carregamentos de seus postos, comunicados pela EGME ao ORD, para efeitos da segregação dos consumos de mobilidade elétrica, pelo que deveria ser disponibilizado aos CEME e OPC um portal digital que possibilitasse visualizar as informações (diagramas de carga) comunicadas entre a EGME e o ORD, para efeitos de segregação dos consumos de mobilidade elétrica;
- iii. se estabeleçam procedimentos entre a EGME e o ORD que possibilitem a correção, inclusive de forma retroativa, dos valores de eletricidade faturados, e de potência contratada, no caso de ter havido falhas na segregação dos consumos de mobilidade elétrica.

Face ao enquadramento acima, sugere-se ainda para efeitos de transparência aos titulares dos CPE sobre a segregação dos consumos de mobilidade elétrica, bem como para simplicidade operacional aos OPC, que a componente “potência contratada” atribuída a CPE dedicados/exclusivos para postos de carregamento seja definida num valor previamente estabelecido, e consoante a potência total do posto de carregamento, mas que em todo caso deverá ser consideravelmente reduzido, uma vez que, como se sabe, os postos de



carregamento enquanto em modo de espera (stand by) têm consumo elétrico diminuto, de modo que qualquer consumo elétrico mais elevado atribuído a um CPE dedicado exclusivamente a postos de carregamento somente poderá referir-se a alguma sessão de carregamento que não foi corretamente alocada ao CPE virtual/fictício nos termos do modelo atual.

Por fim, o atual modelo organizativo impõe também dificuldades ao nível da integração de novas tecnologias e modelos de negócio, como carregamento bidirecional, gestão da potência, armazenamento e ligação a autoconsumo.

Portanto, a manter-se o modelo organizativo, a APOCME entende fundamental a revisão de pontos técnicos do modelo, que não estão devidamente acautelados na legislação e regulamentação atual, a fim de que sejam adequados às condições reais de operação dos pontos de carregamento.

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

No âmbito do atual modelo organizativo, a atribuição desta atividade a uma entidade pública, ainda que com âmbitos de atuação revistos e com diferenciação dos custos associados à sua atividade de Entidade Gestora, face a outros serviços prestados aos operadores de mercado, pode de facto ser sinérgica face à necessária interação com outras entidades públicas e Governo.

Sendo a mobilidade elétrica um setor/negócio que ainda está, apesar do significativo crescimento dos últimos anos e do peso que já representa na mobilidade urbana, na sua fase inicial, importa garantir que esta atividade é desenvolvida por uma entidade focada também no desenvolvimento do setor e não apenas no estrito cumprimento das atividades de monitorização, tendo por objetivo a rentabilização da sua atividade.

Por fim, cumpre dar nota que é o nosso entendimento que a EGME deveria centralizar seus esforços no sentido de promover condições para o crescimento do setor, tal como, por exemplo, garantindo junto dos municípios a existência de condições favoráveis para o

desenvolvimento da rede, assegurando que os agentes privados possam assumir o investimento num contexto de exploração económica sustentável, de modo que não nos parece que uma atuação voltada para realização de concursos para a instalação e exploração de pontos de carregamento, como se tem verificado recentemente, devesse ser uma função liderada pela EGME.

Recomendação 4. Revogar a possibilidade de alargamento, sem concurso público, dos contratos de (sub)concessão nas áreas de serviço, em particular, nas autoestradas à instalação e à exploração de pontos de carregamento.

Recomendação 5. Promover a atribuição de direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento nos contratos de (sub)concessão nas áreas de serviço mediante mecanismos competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios. Nesse contexto, deve ser aferida a possibilidade de coexistência de diferentes OPC na área de serviço em causa.

Relativamente a estas duas recomendações (4. e 5.), é igualmente importante avaliar o impacto que a obrigação de concursos públicos coloca no normal funcionamento do mercado e atuação dos operadores, o investimento já realizado pelos operadores presentes nestes espaços, assim como a eficiência do investimento relacionados com a ligação à rede de pontos de carregamento de diferentes operadores (ramais, postos de transformação, etc).

Para além disso, as questões de ordem técnica e económica inerentes à instalação de pontos de carregamento rápido e ultrarrápido em áreas de serviço, que por sua vez requerem investimento inicial bastante mais significativo face a outros tipos de instalação, devem ser consideradas num contexto de viabilidade do modelo de negócio nestas localizações.

O AFIR estabelece metas obrigatórias tanto ao nível do número de pontos de carregamento e da potência associada a disponibilidade e o prazo para sua implementação de plataformas de carregamento, tanto para veículos leves como pesados para a rede europeia de auto-estradas, destacando ainda que referidas plataformas devem respeitar distâncias-limite entre elas, para além de que já existem áreas de auto-estradas em que coexistem mais do que um operador de pontos de carregamento.

Recomendação 6. Permitir que os CEME ou os OPC contratualizem energia elétrica a qualquer agente económico que comercialize (e.g. agregadores).

Estamos na generalidade de acordo com esta recomendação, importando, entretanto, ressaltar que devem ser garantidos os pressupostos de medição existentes ou que se apresentem alternativas que não prejudiquem os detentores da instalação elétrica em que são instalados os pontos de carregamento. Novamente aqui, torna-se necessário concretizar como é que este processo vai ser operacionalizado, tendo em consideração as especificidades atualmente existentes com contadores virtuais e desagregação de consumos, tal como já referido acima nos comentários à Recomendação 2.

Recomendação 7. Promover, de forma atempada, o desenvolvimento regional da rede de mobilidade elétrica, com vista a mitigar a diferenciação regional.

### **Atuação dos municípios**

Sentimos que é ainda necessário dotar os municípios de um melhor conhecimento sobre a atividade de operação de postos de carregamento, uma vez que, em muitos dos casos, a análise aos pedidos de licença de utilização privativa do domínio público é ainda realizada à luz de regulamentos que não estão adaptados a esta nova realidade, e ocorre sob a ótica da “atividade de estacionamento (algo que os OPC não estão autorizados a fazer).

Por esse motivo e, em função de tal enquadramento, diversos municípios estão a exigir o pagamento de taxas que se revelam completamente desproporcionais à atividade de exploração de postos de carregamento o que pode, inclusivamente, inviabilizar a manutenção da operação em alguns territórios.

Nesse sentido, entendemos que os municípios devem reservar para si a atividade de exploração de estacionamento, e não vincular os OPC com os custos de uma atividade que não vão de facto exercer, e da qual não obtém qualquer receita, uma vez que o aumento desproporcional dos custos dos OPC terá inevitavelmente impacto no preço do serviço exigido dos UVE, o que por sua vez irá verter-se na redução do investimento e atrasar a expansão da mobilidade elétrica.

É necessário prever-se um procedimento uniforme para pedidos de instalação de postos de carregamento, transversal a todos municípios, que aliando previsibilidade a processos claros e objetivos, possibilite transitar os pedidos mais rapidamente.

Para além disso, alguns municípios têm promovido concursos públicos para instalação e exploração de postos de carregamento, em que são previstos tanto o pagamento de taxas elevadas para ocupação do espaço público, como a partilha das receitas aferidas pelos OPCs, o que limita ainda mais a viabilidade económica para instalação de postos de carregamento, em particular para localizações mais remotas e com menor tráfego de veículos. Deste modo, pelas razões já mencionadas anteriormente, entendemos também ser necessário que se defina um procedimento coerente que permita a disseminação da expansão de postos de carregamento em espaços de domínio público.

### **Concorrência de empresas municipais**

Na qualidade de entidades responsáveis pela gestão de estacionamento, algumas empresas municipais têm-se constituído também como Operador de Postos de Carregamento, e promovido a instalação e exploração de pontos de carregamento em espaços de domínio público e de acesso público, entretanto sem prévio concurso para concessão do direito de exploração de pontos de carregamento em tais espaços.

Neste contexto, os OPC que têm obtido o direito de concessão de exploração de postos de carregamento em espaços públicos de acesso público, resultado de concursos públicos e com o pagamento de contrapartidas associadas (taxas de licenciamento municipal e eventual partilha da receita) se veem numa clara situação de concorrência desleal, uma vez que acabam por competir com entidades que não incorrem nos mesmos custos e encargos que caberiam a qualquer outro agente do setor.

É fundamental garantir a igualdade de condições entre as empresas do setor para a concessão do direito de exploração de postos de carregamento em espaços públicos, em particular em locais cuja gestão do estacionamento esteja sob a responsabilidade de empresas municipais, uma vez que a participação de tais empresas no âmbito da exploração de postos de carregamento cria um desequilíbrio concorrencial a uma atividade que se pretende desenvolver em regime de livre mercado.

Nesse sentido, os postos de carregamento operados por empresas públicas sem objeto de concurso para a concessão do direito de exploração de postos de carregamento em espaços públicos de acesso público deveriam ser submetidos a concurso público em linha com as habituais regras da concorrência e a legislação em vigor.

### **Heterogeneidade por região e capilaridade**

A disponibilização e operação de postos de carregamento é uma atividade que requer o investimento significativo, em particular dos OPC, para instalação de tais infraestruturas de



carregamento. Acresce-se ainda a tal investimento, os custos decorrentes da atividade OPC em si, tais como custos de gestão, manutenção e de utilização do espaço.

Por outro lado, a atividade de operação de postos de carregamento, tratando-se de um modelo de negócio totalmente dependente da efetiva utilização dos postos de carregamento, traduz-se num risco elevado de negócio, que por sua vez condiciona o investimento na instalação de postos de carregamento principalmente em zonas cuja racional económico para tal investimento não seja óbvio.

Nesse sentido, deveriam ser disponibilizados aos agentes do setor, em particular os OPC, incentivos para expansão da rede pública, uma vez que são as entidades a assumir o risco do negócio associado à instalação e exploração de pontos de carregamento, de modo a viabilizar a instalação de pontos de carregamento para expansão da rede pública, em linha com as metas previstas

Cabe destacar, por exemplo, o Apoio 4041/2019 do Fundo Ambiental, que ainda em 2019 contribuiu para instalação de postos de carregamento rápido por todo o território, tendo sido um instrumento importante para a expansão da rede de carregadores rápidos. De igual modo, seria importante a implementação de mecanismo de apoio semelhante para os próximos anos, para instalação de carregadores rápidos e ultrarrápidos, ou dedicados para veículos pesados, bem como em zonas mais remotas.

O desafio para descarbonização dos transportes é significativo, e vai exigir a participação conjunta de entidades públicas e agentes privados para responder aos objetivos e compromissos do pacote de medidas legislativas Fit for 55. A disponibilização de programas de incentivo para instalação de pontos de carregamento em zonas de menor tráfego e utilização, nomeadamente autoestradas, Itinerários Principais e zonas do Interior, que implicam em maior complexidade operacional e risco de investimento, será uma componente fundamental para assegurar a capilaridade e suficiência de rede pública, bem como para adoção massiva da mobilidade elétrica.

Ao contrário do que temos visto em vários países europeus, mas também noutros mercados como nos EUA, em que foram disponibilizados incentivos ao investimento dos operadores, em Portugal não foi disponibilizado qualquer incentivo que garantisse uma ainda maior capacidade de investimento e aumento da capilaridade da rede.

\*\*\_\*\*\_\*\*\_\*\*\_\*\*\_\*\*



A APOCME agradece a oportunidade de poder apresentar contributos no âmbito deste processo de Consulta Pública e mantém-se disponível para colaboração ou qualquer outro esclarecimento adicional que considerem pertinente.

Assinado por: **CARLOS MIGUEL LEITÃO DE  
FREITAS FERRAZ**  
Num. de Identificação: 10113747  
Data: 2024.03.01 19:46:28+00'00'

