

Entidade Nacional para o Setor Energético E.P.E.



Estudo "Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal" | Autoridade da Concorrência (AdC)

CONSULTA PÚBLICA

Estudo "Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal"	COMENTÁRIO
Sumário executivo	
Recomendações ao Governo	
Recomendação 1	
Recomendação 2	Deve ser assegurada a separação jurídica das entidades OPC e CSE (comercializador do setor elétrico), promovendo uma competição aberta, transparente e não discriminatória, garantindo a separação dos setores envolvidos (mobilidade elétrica e sistema elétrico nacional).
Recomendação 3	
Recomendação 4	
Recomendação 5	
Recomendação 6	
Recomendações aos Municípios	
Recomendação 7	Sugere-se a simplificação do RJUE e a definição de um procedimento geral para todos os municípios, da instalação de um PCVE de acesso público.

Estudo "Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal"	COMENTÁRIO
I - Enquadramento	
II – A Promoção da Mobilidade Elétrica Sustentável na Europa	<p>Ponto 15:</p> <p>O regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, (referido no estudo) define como metas para veículos elétricos, entre outras, no seu Artigo 3.º:</p> <p>1 – Para o efeito, os Estados-Membros devem assegurar que, no final de cada ano, <u>a partir de 2024</u>, os seguintes objetivos relativos à potência são cumpridos cumulativamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Para cada veículo ligeiro elétrico a bateria matriculado no seu território, o fornecimento de uma potência total de, pelo menos, 1,3 kW através de estações de carregamento acessíveis ao público; e b) Para cada veículo ligeiro híbrido recarregável matriculado no seu território, o fornecimento de uma potência total de, pelo menos, 0,80 kW através de estações de carregamento acessíveis ao público.
III – A Mobilidade Elétrica em Portugal	
III.1. Modelo Organizativo da Mobilidade Elétrica	<p>Ponto 32:</p> <p>Atualmente não é possível qualquer carregamento sem a contratualização com um ou mais CEME, segundo o plasmado no número 1 do Artigo 12 do RME, não permitindo o carregamento ad-hoc através de uma aplicação digital. Portanto as aplicações atuais exigem intrinsecamente a contratualização de um CEME.</p>

Estudo "Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal"	COMENTÁRIO
	<p>Ponto 34:</p> <p>Atualmente ainda não é possível realizar carregamentos ad-hoc, sem contratualização com um CEME. A utilização destas aplicações tem implicitamente um contrato com um CEME. O carregamento em PCVE privados, tem coima aplicável.</p> <p>Ponto 35:</p> <p>De acordo com o Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, a partir de 1 de janeiro de 2027, os operadores dos pontos de carregamento devem assegurar que todos os pontos de carregamento acessíveis ao público que operam, com uma potência igual ou superior a 50 kW, instalados ao longo da rede rodoviária da RTE-T ou instalados numa zona de estacionamento segura e protegida, incluindo os pontos de carregamento instalados antes de 13 de abril de 2024, cumprem os requisitos estabelecidos nas alíneas a) ou b):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Leitores de cartões de pagamento; ou b) Dispositivos com uma funcionalidade sem contacto que seja, pelo menos, capaz de ler cartões de pagamento; <p>Os requisitos estabelecidos no presente número não se aplicam aos pontos de carregamento acessíveis ao público que não exijam o pagamento do serviço de carregamento.</p>
III.2. Procura de Veículos Elétricos e de Carregamento	
III.3. Oferta de Comercialização de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica	

Estudo "Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal"	COMENTÁRIO
III.4. Oferta de Pontos de Carregamento	
III.4.1. Características dos pontos de carregamento	<p>Ponto 50:</p> <p>Existem atualmente várias redes de PCVE de acesso público, não inseridos na rede Mobi.E, que permitem o carregamento de veículos elétricos a qualquer utilizador, conforme constatado pela ENSE, que lavrou os respetivos autos de infração. Para evitar situações de potencial conflito entre as partes, entendam-se neste caso os consumidores, operadores e demais entidades envolvidas, é conveniente que a legislação possa possibilitar uma maior integração e complementaridade de sistemas de PCVE de acesso público, no espaço nacional e europeu.</p>
III.4.2. Cobertura e distribuição geográfica dos pontos de carregamento	
III.4.3. Representatividade dos operadores de pontos de carregamento	<p>Ponto 60:</p> <p>Atualmente a MOBI.e ainda detém e explora pontos de carregamento, indicados no seu sitio de internet, na lista de PCVE em território nacional, não cumprindo com o disposto no presente ponto.</p>
III.4.4. A rede de mobilidade elétrica nas autoestradas	
III.5. Preços	<p>Ponto 78:</p> <p>Nos pontos de carregamento acessíveis ao público instalados a partir de 13 de abril de 2024, com uma potência igual ou superior a</p>

Estudo "Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal"	COMENTÁRIO
	<p>50 kW, o preço ad hoc cobrado pelo operador deve basear-se no preço por kWh da eletricidade fornecida.</p> <ul style="list-style-type: none"> No entanto, os operadores desses pontos de carregamento podem cobrar uma taxa de ocupação como preço por minuto, para desencorajar a ocupação prolongada do ponto de carregamento. <p>Assim, estes operadores devem, nas estações de carregamento, mostrar o preço ad hoc por kWh e qualquer eventual taxa de ocupação expressa em preço por minuto, de modo que essas informações sejam do conhecimento dos utilizadores finais antes de iniciarem uma sessão de carregamento e que a comparação de preços seja facilitada. As componentes do preço aplicáveis devem ser apresentadas pela seguinte ordem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • preço por kWh; • preço por minuto; • preço por sessão; e • quaisquer outras componentes do preço aplicáveis. <p>Ponto 79:</p> <p>No seu artigo 5.º, o Regulamento (EU) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho altera as regras referentes à infraestrutura de carregamento, referindo que:</p> <p>1 - Nos pontos de carregamento acessíveis ao público instalados a partir de 13 de abril de 2024, deve ser possível o carregamento numa base ad hoc utilizando um instrumento de pagamento que seja amplamente utilizado na União.</p> <p>Para tal, os operadores dos pontos de carregamento devem aceitar pagamentos eletrónicos nesses pontos através de</p>

Estudo "Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal"	COMENTÁRIO
	<p>terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento, incluindo, pelo menos, um dos seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 utilizem uma ligação à Internet e permitam operações de pagamento seguras, como as que geram um código de resposta rápida (código QR) específico.
III.6. Barreiras à Entrada e à Expansão de Operadores nos Mercados	
III.6.1. Experiência dos utilizadores de veículos elétricos	
III.6.2. Modelos organizativo da mobilidade elétrica	
III.6.3. Exercício da atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica	
III.6.4. Exercício da atividade de operação de pontos de carregamento nas autoestradas	
III.6.5. Contratação de energia elétrica pelos CEME	<p>Ponto 108:</p> <p>Os agregadores devem assegurar o fornecimento de energia elétrica para os PCVE locais. Esta medida só funciona para os casos de carregamento ad-hoc, visto que o contrato estabelecido seria para o PCVE e não para o UVE (cliente)</p>

Entidade Nacional para o Setor Energético E.P.E.



Estudo "Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal"	COMENTÁRIO
III.6. Atuação dos Municípios ao nível da mobilidade elétrica	
IV Conclusão	