



Comentários à Consulta Pública da AdC

Estudo Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal

1 março de 2024

1. Comentários

A Autoridade da Concorrência (AdC) submeteu à Consulta Pública o estudo Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal convidando todos os interessados a submeter comentários e/ou exposições.

Face ao conjunto de recomendações propostas pela AdC, cabe à IBERDROLA, enquanto parte integrante e relevante *stakeholder* do setor energético nacional e também com um papel ativo e dinâmico no setor da mobilidade elétrica, participar na presente Consulta Pública, com o intuito de contribuir, com a sua perspectiva, para uma dinâmica equilibrada do setor relativamente à concorrência e a eficiência na rede de mobilidade elétrica.

IBERDROLA entende que são propostas um conjunto de recomendações ao Governo e aos Municípios que tem por objetivo promover a concorrência e a eficiência na rede de mobilidade elétrica, em benefício dos consumidores. No entanto, a IBERDROLA gostaria de prestar os seguintes contributos à recomendações elencadas:

Recomendação 2.

“Promover a simplificação do modelo organizativo, integrando o papel dos OPC e dos CEME, à semelhança do modelo dos combustíveis líquidos rodoviários. O serviço de carregamento passaria a ser adquirido aos OPC, sem recurso a um contrato prévio com um CEME, sem necessidade de pagamento via aplicação digital e com um preço livremente determinado pelos OPC. 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 AdC recomenda a adoção de um modelo de integração do OPC e do CEME, em que o UVE passe a adquirir o serviço de carregamento ao OPC, e em que este livremente determine o preço do serviço.

A migração para o modelo sugerido, em que o utilizador de veículo elétrico (UVE) passaria a adquirir o serviço de carregamento ao OPC, apresenta diversas ameaças do ponto de vista do UVE, dos CEMEs e da própria concorrência.

Vejamos,

1. Do ponto de vista do CEME, esta integração poderá ter implicações no seu âmbito geográfico de intervenção, uma vez que apenas poderão comercializar energia para a mobilidade elétrica nos PCVEs operados e explorados por si. Para os CEMEs com reduzido número de PCVEs, isto poderá significar a redução de uma dimensão nacional para uma dimensão regional ou local, com repercussões na sua atividade.

Regista-se que, de acordo com o inquérito da ACP referido no ponto 32 do relatório da AdC, o ponto mais importante na escolha de um CEME é o preço (51%), seguido do número de postos (12%). Se o CEME com o menor preço for o que tiver menos PCVE, a integração proposta poderá representar um incremento do custo de carregamento para o UVE.

2. Para o UVE, a implementação do modelo proposto reduz a previsibilidade do preço de carregamento e descentraliza a informação relativa aos PCVEs.

Atualmente, o utilizador de veículo elétrico (UVE) pode contratar a sua tarifa de eletricidade para a mobilidade elétrica com o(s) CEME(s) da sua preferência, de acordo com critérios por si definidos. Esse(s) contrato(s) garante(m)-lhe que, através da utilização do cartão ou da App do CEME, a componente de energia consumida em cada carregamento é igual em todo o território nacional, independentemente do PCVE em que tal carregamento for efetuado.

Pretendendo encontrar um PCVE, o UVE poderá recorrer à aplicação do seu CEME, onde facilmente identifica todos os postos de carregamento de acesso público onde poderá carregar o seu veículo. Com a integração do OPC com o CEME, por motivos comerciais, o OPC poderá utilizar a sua aplicação para identificar e promover apenas os seus postos de carregamento, dificultando ao UVE a tarefa de comparação de preços entre PCVEs de diferentes OPCs.

3. Por fim, o modelo proposto representa uma ameaça à concorrência entre os diversos agentes de mercado.

Com o modelo proposto, de acordo com estrutura de preço do serviço de carregamento referida no ponto 33 do relatório da AdC, o OPC poderá definir todas as componentes do preço que não se encontram reguladas ou definidas pelo Estado.

Considerando que, conforme ilustrado na figura 10 do mesmo relatório, 5 OPC detêm 74% dos PCVEs e que, em 32% dos concelhos os PCVEs pertencem a um único OPC, afigura-se que a adoção deste modelo contribua para a redução de operadores, com pouca dinâmica concorrencial, pois os principais OPC são, simultaneamente, OPC e CEME e, seguramente adotarão o seu CEME nos seus PCVEs. Por outro lado, nem todos os CEMEs atuais têm capacidade de investimento, e mais do que isso, acessibilidade a locais públicos para instalação de postos.

A verificar-se, este cenário poderá, no curto prazo, tornar-se em tudo semelhante ao verificado para os postos de abastecimento de combustíveis das autoestradas, em que 4 empresas detinham 96% dos postos, tal como referido pela própria AdC em 2012 e 2018.

Face ao exposto, propõe-se que a recomendação de integração de OPC e CEME siga um modelo em que ambas as entidades continuem a existir, e em que o UVE pode continuar a utilizar o cartão ou a App do seu CEME em qualquer PCVE. Para pagamentos *ad-hoc*, o OPC poderá contratar o fornecimento de eletricidade a um CEME à sua escolha.

Sugere-se igualmente a transição para uma regra de simplificação tarifária em que o serviço de carregamento seria pago em função da energia consumida [€/kWh], sendo para tal necessário que todas as componentes de preço fossem transformadas para esse

referencial. O pagamento por unidade de tempo [€/minuto] seria apenas aplicado como fator penalizador, por utilização do lugar/posto de carregamento, para além do tempo máximo necessário para carregamento do VE. É necessário desincentivar a permanência desnecessária dos UVE além do necessário, para que outros UVE possam utilizar.

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.”

A seleção da EGME através de um processo competitivo, aberto, transparente e não discriminatório poderá representar uma redução da tarifa EGME e conseqüente redução dos custos de carregamento para os consumidores. Nesse sentido, concordamos com esta recomendação, salvaguardando que, do referido processo não resulte uma redução das obrigações da EGME, ou uma degradação dos serviços prestados.

Ainda relativamente à EGME, pese embora o regime jurídico da mobilidade elétrica permita que esta seja detidora de PCVEs, cedendo a sua exploração a OPCs devidamente licenciados, conforme disposto no n.º 5 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, na sua redação atual, entendemos que, atualmente, tal já não se justifica. Assim, propõe-se a alienação desses postos, através de processo concorrencial e transparente, ficando a EGME apenas com as competências de gestão da mobilidade elétrica.

Recomendação 6.

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

Considerando o hiato de oito anos entre a última alteração ao regime jurídico da mobilidade elétrica e a publicação do Decreto-Lei n.º15/2022, revela-se necessário ajustar o primeiro, por forma a incorporar a aquisição de eletricidade para a mobilidade elétrica aos mais recentes agentes de mercado e às mais recentes formas de produção de eletricidade (ACI, ACC e CER).

Recomendação 7.

“Promover, de forma atempada, o desenvolvimento regional da rede de mobilidade elétrica, com vista a mitigar a diferenciação regional. O enquadramento municipal para a mobilidade elétrica deve ser definido com a maior brevidade possível e a sua implementação deve ser plena e atempada.”

A contribuição dos municípios é essencial para o alargamento da rede de mobilidade elétrica nas regiões com menor densidade populacional e menor tráfego rodoviário, onde a atratividade do investimento para os OPCs é menor.

Nesse sentido, e considerando a escassez de espaços privados de acesso público em algumas localidades, para que o alargamento da rede de mobilidade elétrica seja possível, torna-se imperativo instalar postos em locais públicos, devendo os municípios contribuir

com a elaboração de um plano municipal e com a disponibilização de espaço público para instalação de PCVEs.

Deverá ainda ser incentivada a interligação entre localidades fronteiriças, no sentido de promover a ligação ente Portugal e Espanha e, conseqüentemente ao resto da Europa, incentivando a utilização dos carros elétricos além dos circuitos citadinos.

Por outro lado, considerando que em 85 % dos carregamentos são realizados em casa, conforme referido na Caixa 4 do relatório da AdC, a ausência de lugar de garagem torna-se uma barreira à adoção de veículos elétricos. Para mitigar essa barreira, em determinadas zonas, os municípios deverão equacionar a criação de condições de carregamento de VE específicas para residentes.

Outras observações/recomendações que consideramos relevantes:

Redes privadas em locais públicos ou de acesso público:

O ponto 50 do relatório da AdC refere a existência de redes privadas de carregamento de veículos elétricos, destacando a rede de pontos de carregamento da Tesla e do Continente. Em ambos os casos ilustrados, os pontos de carregamento situam-se em locais públicos (via pública) ou em locais privados de acesso público (por exemplo, parques de estacionamento de superfícies comerciais), encontrando-se abrangidos pelos artigos 25.º ou 26.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, na sua redação atual.

O n.º 1 de ambos artigos refere que os pontos de carregamento são instalados, disponibilizados, explorados e mantidos por operador licenciado nos termos do artigo 15.º, estando obrigatoriamente ligados à rede de mobilidade elétrica através da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, o que à data não se verifica, provocando uma distorção do mercado por ausência de aplicação das tarifas EGME.

A permissão do regime de operação dos dois casos citados, em violação do regime jurídico da mobilidade elétrica, poderá fomentar que outros agentes sigam o mesmo exemplo, criando redes privadas em locais públicos, acessíveis através de um cartão e/ou de uma aplicação específica.