



ESTUDO

**CONCORRÊNCIA E
MOBILIDADE ELÉTRICA
EM PORTUGAL**

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA

OUTUBRO DE 2024

I. ENQUADRAMENTO

1. Entre 19 de janeiro e 1 de março de 2024, **a AdC submeteu a consulta pública o Estudo “Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal”** (em versão preliminar)¹. No Estudo, a AdC identificou barreiras passíveis de comprometer o desenvolvimento e a expansão de uma rede de mobilidade elétrica com cobertura adequada, eficiente e competitiva e apresentou sete recomendações ao Governo e aos Municípios.
2. **No âmbito da consulta pública, a AdC recebeu 183 contributos**², dos seguintes interessados, cuja participação no procedimento a AdC agradece, reconhecendo o seu significativo valor positivo para o debate:
 - (i) **159 consumidores ou associações de consumidores**: 156 consumidores individuais, a UVE – Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE), a Associação para a Modernização da Mobilidade Elétrica (AMME) e a Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor – DECO (DECO);
 - (ii) **15 entidades do setor da mobilidade elétrica**:
 - **a entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME)**: a Mobi.E, S.A. (Mobi.E);
 - **cinco operadores de pontos de carregamento de veículos (OPC)**: a Charging Together, S.L. (Iberdrola | BP Pulse), a Endesa Energia, S.A. – Sucursal em Portugal (Endesa), a WOWPlug, Lda. (WOWPlug), a Helexia II Energy Services, Lda. (Helexia) e a Mota-Engil Renewing, S.A. (Renewing); e
 - **seis comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) (e, consequentemente, OPC)**: a Muvext, S.A. (miiio), a Iberdrola Clientes Portugal, Lda. (Iberdrola), a Galp Energia, S.G.P.S., S.A. (Galp), a Elergone Energia, S.A. (Elergone), a EDP Comercial – Comercialização de Energia, S.A. (EDP Comercial) e a Evio – Electrical Mobility, S.A. (Evio); e
 - **três entidades de outros tipos**: a Tesla, Inc. (Tesla), a Associação Portuguesa de Operadores e Comercializadores de Mobilidade Elétrica (APOCME) e a AVERE – *The European Association for Electromobility* (AVERE);
 - (iii) **duas entidades do setor elétrico**: a E-Redes – Distribuição de Eletricidade, S.A. (E-Redes) e a Associação Portuguesa de Energias Renováveis (APREN);
 - (iv) **duas entidades de outros setores**: a Associação de Instituições de Crédito Especializado (ASFAC) e a EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A. (EMEL); e
 - (v) **cinco entidades públicas**: a Entidade Nacional para o Setor Energético, E.P.E. (ENSE), a Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP), a Câmara Municipal de Odivelas, a Direção-Geral do Consumidor (DGC) e o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT).
3. Em 15 de março de 2024, **a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) enviou à AdC o seu parecer à versão do Estudo submetida a consulta pública**, nos termos do nº 3 do artigo 61º da Lei nº 19/2012.

¹ Doravante designado “Estudo”.

² Doravante designados “Contributos”.

II. COMENTÁRIOS GERAIS

4. **De um modo geral, os contributos destacaram a importância e a oportunidade do Estudo, bem como o seu carácter abrangente.** Os contributos destacaram, ainda, que a larga maioria das recomendações apresentadas no Estudo é passível de promover a concorrência e a eficiência no setor e, desse modo, o desenvolvimento e a expansão de uma rede de mobilidade elétrica com cobertura adequada, eficiente e competitiva.
5. **A ERSE considerou que o regime jurídico da mobilidade elétrica, estabelecido pelo Decreto-Lei nº 39/2010, deve ser objeto de uma revisão abrangente,** nomeadamente de forma a acomodar o Regulamento (UE) 2023/1804³ e a evolução verificada no setor nos últimos anos. Nesse sentido, a ERSE referiu que “[o] acompanhamento do setor da mobilidade elétrica nas suas diversas vertentes é essencial”.
6. **A DGC considerou que a plena e atempada implementação do Regulamento (UE) 2023/1804 pode colmatar algumas das dificuldades verificadas, no momento presente, no setor,** nomeadamente ao nível do acesso à rede, do custo incorrido pelos consumidores e dos pagamentos.
7. **A DECO informou sobre diversas comunicações de consumidores que evidenciam algumas das dificuldades sentidas pelos consumidores,** nomeadamente relativas: (i) ao custo das operações de carregamento de veículos a suportar pelos consumidores⁴; (ii) aos modos de pagamento disponibilizados nos pontos de carregamento acessíveis ao público⁵; e (iii) à cobertura da rede de mobilidade elétrica⁶.

III. COMENTÁRIOS DE CONSUMIDORES INDIVIDUAIS

8. **Dos 156 contributos recebidos de consumidores individuais, 135 (86,54%) subscreveram a posição da AMME sobre o Estudo,** dos quais seis também incluem outras considerações. Como tal, para efeitos de abreviação, a secção IV apenas faz referência ao contributo da AMME, devendo essas referências ser entendidas como referências, igualmente, aos contributos dos 135 consumidores em causa.
9. **Dos 27 contributos de consumidores individuais que não fizeram referência à posição da AMME sobre o Estudo ou que, tendo feito referência à mesma, apresentaram comentários adicionais a essa posição:**
 - (i) **cerca de 63% 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 (tendo sido feitas referências à Tesla e à Ionity, GmbH – Sucursal em Portugal), 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;
 - (ii) **cerca de 52% 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;

³ Relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.

⁴ 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”.

⁵ 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)”.

⁶ Em particular, a “[i]nsuficiência de pontos de carregamento (com a agravante da assinalada assimetria geográfica na cobertura da rede)”.

- (iii) **cerca de 41% 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;
 - (iv) **cerca de 19% consideraram positiva a possibilidade de pagamento através de leitores de cartões bancários** em todos os pontos de acesso público;
 - (v) **cerca de 11% defenderam um modelo que, possibilitando a comercialização de energia pelos OPC, preveja a possibilidade de integração da autoprodução pelos OPC** de energias de fontes renováveis nos carregamentos de veículos; e
 - (vi) **cerca de 11% alertaram para a insuficiente cobertura e/ou capacidade da rede de mobilidade elétrica**, em particular nas autoestradas.
10. Dos mesmos 27 contributos, 5 abordaram as seguintes questões, não mencionadas em qualquer outro contributo:
- (i) a necessidade de aferição da possibilidade de coexistência de diferentes OPC nas áreas de serviço das autoestradas;
 - (ii) a necessidade de reforço dos incentivos públicos à aquisição de veículos elétricos;
 - (iii) a ocorrência de erros na faturação dos consumos de energia para a mobilidade elétrica, possivelmente decorrentes, em particular, de imprecisão na medição dos consumos;
 - (iv) a necessidade de reforço dos lugares de estacionamento dedicados ao carregamento de veículos; e
 - (v) a necessidade de simplificação do procedimento associado à instalação de pontos de carregamento em espaços privados de acesso privativo.

IV. COMENTÁRIOS ÀS RECOMENDAÇÕES APRESENTADAS NO ESTUDO

- 11. Os contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública incluem comentários específicos sobre as recomendações apresentadas no Estudo. Nas secções IV.1 a IV.7IV.6.3, é apresentado um resumo desses comentários, bem como a respetiva posição da AdC.
- 12. Vários contributos recebidos pela AdC incluem comentários que associaram a uma determinada recomendação, mas que respeitam, de forma primordial, a outra(s) recomendação(ões). Como tal, o presente documento aborda os comentários em causa nas secções referentes à(s) recomendação(ões) às quais respeitam de forma primordial.

IV.1. Recomendação 1 | Versão submetida a consulta pública

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.

IV.1.1. Contributos recebidos

- 13. **A ERSE considerou que “[a] venda direta do serviço de carregamento pelo OPC ao [consumidor] parece ser a forma mais fácil e adequada de implementar o modelo previsto pelo [Regulamento (UE) 2023/1804] para o carregamento na modalidade ad hoc”.** De acordo

com a ERSE, esse modelo *"reflete-se numa obrigação sobre o OPC [...] quanto à disponibilização de meios de pagamento na infraestrutura física do ponto de carregamento"*.

14. **Adicionalmente, a ERSE entendeu que essa prestação do serviço de carregamento de veículos pelos OPC "deve ser uma opção para os pontos de carregamento de acesso público", devendo o OPC "assegurar sempre a interoperabilidade dos pontos de carregamento no que respeita a sistemas e plataformas de pagamento".** A ERSE fundamentou essa posição com o facto de a opção em causa *"permit[ir]: (i)] a utilização de energia produzida localmente ou a participação dos pontos de carregamento na oferta de serviços de flexibilidade aos operadores das redes, considerando a simplificação que oferece ao modelo comercial[; e (ii)] o alinhamento dos vários custos e condições de prestação do serviço, num pacote de serviços de carregamento coerente e comercialmente atrativo"*.
15. A generalidade dos interessados que participaram na consulta pública manifestaram-se favoráveis à recomendação.
16. **A Mobi.E defendeu a alteração do Decreto-Lei nº 39/2010 no sentido de passar a refletir as obrigações dos OPC associadas aos carregamentos numa base *ad-hoc* estabelecidas pelo Regulamento (UE) 2023/1804,** nomeadamente passando a prever o estabelecimento de relações comerciais entre os OPC e os CEME.
17. **A EMEL considerou ser necessário especificar as entidades às quais os OPC devem contratar o fornecimento de energia elétrica para efeitos de carregamentos numa base *ad-hoc*,** tendo alertado para a desvantagem negocial dos OPC de menor dimensão face a entidades do setor elétrico.
18. **A APOCME, a EDP Comercial e a Elergone consideraram que os 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) exigiriam a celebração de um contrato (pontual) entre os consumidores e um CEME e, como tal, seriam operacionalizados através da prestação do serviço pelos OPC aos consumidores; e (ii) em alguns casos, exigiriam que os consumidores efetuassem um registo, ainda que breve.
19. **A EDP Comercial suscitou dúvidas sobre a implementação, no contexto do quadro legal e regulamentar aplicável à mobilidade elétrica em vigor, das normas constantes do Regulamento (UE) 2023/1804 relativas aos carregamentos numa base *ad-hoc*.** Essas dúvidas versam sobre as seguintes matérias: (i) entidade responsável pela faturação do serviço aos consumidores; (ii) natureza jurídica da relação entre os OPC e os CEME caso ambos sejam a mesma entidade; e (iii) aplicação das tarifas da EGME.
20. **A UVE defendeu "[a] verticalização da relação OPC e CEME (denominado de parceiro) para carregamento com pagamento local",** cuja operacionalização passaria:
 - (i) pela *"tarifa local do posto, que agrega[ria] todos os custos (OPC + CEME + Tarifas e impostos) e [seria] disponibilizad[a] ao UVE para pagamento imediato [...], sem contrato associado"*; e
 - (ii) por uma *"parceria OPC/CEME, exclusivamente para os casos de pagamento local no posto (ad hoc), devendo o OPC escolher [entre a] relação com o UVE [ser] assumida pelo OPC [ou] mant[er]-se no CEME [...] (exemplo atual nos pagamentos ad-hoc)"*.
21. De acordo com a UVE, *"[essa]s soluções [...] permitem uma atualização coerente e funcional do modelo de mobilidade elétrica, mantendo [...] uma forte componente de concorrência e estímulo de inovação"*.
22. **No que respeita à abrangência da recomendação, a AMME, a Câmara Municipal de Odivelas e a DECO consideraram que o pagamento de carregamentos de veículos através**

de leitores de cartões de pagamento deveria ser disponibilizado de forma mais abrangente do que o Regulamento (UE) 2023/1804 prevê. Em particular, esse modo de pagamento deveria ser disponibilizado: (i) em todos os espaços nos quais estejam instalados vários pontos de carregamento normais, de acordo com a AMME; e (ii) em todos os pontos de carregamento acessíveis ao público, de acordo com a Câmara Municipal de Odivelas e a DECO.

23. **A DECO referiu, ainda, que a sua posição encontra-se alinhada com a posição do Comité Económico e Social Europeu (CESE)⁷ 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”⁸.** Também de acordo com a DECO, esse modo de pagamento “*permitirá ao consumidor conhecer o custo do carregamento no próprio momento e simplificará os procedimentos*”, mitigando duas dificuldades dos consumidores relacionadas com o carregamento de veículos, para além de atenuar o impacto da “*pouca literacia digital*” verificada em “*muitos*” consumidores.
24. **A APOCME alertou que a disponibilização de carregamentos numa base *ad hoc*, em particular cujo pagamento possa ser efetuado através de terminais e/ou dispositivos utilizados para serviços de pagamento, irá traduzir-se em maiores investimento e custos operacionais.** No entendimento da APOCME, o aumento de investimento e custos, que “*inevitavelmente ver-se-[á] refletid[o] nos preços finais aos utilizadores*”, não trará benefícios significativos aos consumidores, uma vez que: (i) “[o]s utilizadores de veículos elétricos têm um perfil predominantemente tecnológico, demonstrando grande facilidade na utilização de smartphones e aplicações”; e (ii) “*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*”.
25. **No mesmo sentido, a miio alertou para os custos associados à instalação de um terminal de pagamento automático (TPA) nos pontos de carregamento**, que considerou superarem os custos associados à utilização de dispositivos que permitam operações de pagamento que geram um código de resposta rápida (código QR).
26. **Por sua vez, a AMME destacou que a disponibilização de pagamentos através de leitores de cartões de pagamento não exige a instalação de um equipamento em cada ponto de carregamento**, uma vez que existem equipamentos que podem ser utilizados para processar os pagamentos de diversos pontos de carregamento.

IV.1.2. Posição da AdC

27. A implementação das normas do Regulamento (UE) 2023/1804 que estabelecem obrigações dos OPC associadas aos carregamentos numa base *ad-hoc* suscitou diversas questões.
28. **Realça-se a posição da ERSE, nos termos da qual a implementação dessas disposições do Regulamento (UE) 2023/1804 deve passar pela possibilidade de os OPC disponibilizarem o serviço retalhista de carregamento de veículos**, que a ERSE considerou que seria benéfica, a vários níveis, para os consumidores. Essa possibilidade exige a alteração do quadro legal e regulamentar aplicável à mobilidade elétrica.

⁷ O [CESE](#) é um órgão consultivo da União Europeia (UE) que emite pareceres dirigidos às outras instituições da UE, nomeadamente à Comissão Europeia, ao Conselho Europeu e ao Parlamento Europeu. O CESE é composto por representantes de organizações de trabalhadores e de empregadores e de outros grupos de interesse.

⁸ 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.

29. **Os custos inerentes à implementação da recomendação suscitaram preocupação** em dois contributos.
30. **A esse respeito, destaca-se 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.**
31. **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.**
32. 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.
33. Adicionalmente, uma maior adoção de veículos elétricos passará, em princípio, por utilizadores com menor literacia tecnológica⁹, ao contrário da perspetiva da APOCME. 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.
34. Ademais, a recomendação 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.

IV.1.3. Conclusão

35. **Na sequência da ponderação dos contributos, considera-se adequado manter a Recomendação 1**, dirigida ao Governo, nos termos submetidos a consulta pública.

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.

IV.2. Recomendação 2 | Versão submetida a consulta pública

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.

⁹ Note-se que a AMME e a DECO destacaram a importância da simplificação do pagamento e da possibilidade de pagamento através de terminais ou dispositivos.

IV.2.1. Contributos recebidos

36. **A ERSE considerou que o Decreto-Lei nº 39/2010 e o Regulamento (UE) 2023/1804 “colide[m]” no que respeita às funções atribuídas aos OPC.** Em particular, decorre do Regulamento (UE) 2023/1804 que os OPC podem disponibilizar o serviço retalhista de carregamento de veículos, mas, nos termos do Decreto-Lei nº 39/2010, tal só pode ser efetuado pelos CEME.
37. **A ERSE concluiu que “[a] venda direta do serviço de carregamento pelo OPC ao [utilizador de veículos elétricos] parece ser a forma mais fácil e adequada de implementar o modelo previsto pelo [Regulamento (UE) 2023/1804] para o carregamento na modalidade ad hoc”. No entanto, no entender da ERSE, “[e]sta modalidade de venda [...] deverá [...] coexistir com a atual modalidade de compra separada da energia de carregamento e da utilização do ponto de carregamento (modelo que recorre ao CEME e ao OPC)”, dando primazia à “escolha do utilizador, em função das suas preferências individuais”.**
38. **Na perspetiva da ERSE, a prestação do serviço retalhista de carregamento de veículos pelos OPC permitiria aumentar as fontes de energia elétrica que poderiam ser utilizadas para efetuar os carregamentos.** Em particular, a energia poderia “provir de um contrato de fornecimento do OPC com um [comercializador do setor elétrico], de energia produzida em autoconsumo ou em comunidade de energia, ou ainda de energia armazenada internamente na instalação do OPC”.
39. **Nesse sentido, a ERSE defendeu que os OPC devem poder vender a produção local de energia elétrica¹⁰ diretamente aos utilizadores de veículos elétricos,** integrando-a no serviço de carregamento. Desse modo, os OPC poderiam efetuar “uma gestão inteligente dos carregamentos, de forma a reduzir os impactos e os custos sobre o sistema elétrico, partilhando esse benefício com os utilizadores”.
40. **Não obstante, a ERSE ressaltou que a contratação local de energia ou em comunidades de energia renovável deveria ser uma opção complementar** (e não alternativa) à contratação de energia aos comercializadores do setor elétrico, que continuaria a ser necessária nas situações em que não seja possível garantir o aprovisionamento de forma local.
41. **A ERSE considerou que essas operações de carregamento “não integr[ariam] os processos de liquidação (ou settlement) de energia na mobilidade pela EGME”, mas “deve[riam] ser comunicadas à EGME, para fins estatísticos e de monitorização da rede da mobilidade elétrica[,] em linha com o preconizado no [Regulamento (UE) 2023/1804]”.** Nesses termos, os OPC teriam que cumprir disposições relativas aos dados constantes do Regulamento (UE) 2023/1804¹¹ e a responsabilidade pela operacionalização do ponto de acesso nacional seria atribuída à EGME.
42. **A ERSE referiu, ainda, que “[a] evolução do setor da mobilidade elétrica tem demonstrado a necessidade de se permitir modelos de negócio assentes no relacionamento direto entre o OPC e o [utilizador de veículos elétricos]”.** Nesse sentido, a ERSE defendeu que o regime jurídico da mobilidade elétrica deve “promov[er] a neutralidade tecnológica e de modelos de negócio, em benefício dos consumidores”. Como tal, a ERSE considerou que “a solução MOBI.E [deve] afirmat[ur] pelas vantagens que acarreta para os [utilizadores de veículos elétricos], sem [...] impedir a coexistência de outros modelos de relacionamento comercial”.
43. **A ERSE considerou que o modelo de venda pelo OPC do serviço de carregamento simplificaria os relacionamentos comerciais e, por isso, é o modelo “mais indicado” para a**

¹⁰ Associada, nomeadamente, a produção de energia para autoconsumo e/ou a prestação de serviços de flexibilidade à rede elétrica e ao sistema elétrico.

¹¹ Ver nºs 2 a 4 do artigo 20º do Regulamento (UE) 2023/1804.

oferta de serviços complexos. Esses serviços incluem o carregamento inteligente e a participação dos pontos de carregamento no mercado elétrico, através da prestação de serviços a terceiros (em particular, à rede, ao sistema elétrico e a comunidades de energia) e da transação de energia localmente.

44. **A ENSE defendeu que deve garantir-se a separação jurídica dos OPC e dos comercializadores do setor elétrico**, promovendo a concorrência aberta, transparente e não discriminatória.
45. **A DECO concordou com a recomendação, exceto no que respeita aos preços retalhistas, tendo recomendado uma “eventual regulação dos preços, durante um período provisório”.** A DECO considerou que a simplificação do modelo organizativo vai ao encontro dos interesses dos consumidores, nomeadamente ao nível do acesso à rede, da transparência, da informação, da comparabilidade de preços e da faturação. A DECO atribuiu os atrasos na emissão de faturas à coexistência e à interação dos diversos agentes envolvidos nas operações de carregamento. A DECO referiu, ainda, que os modelos baseados em assinatura comportam efeitos de *lock-in*.
46. **A Elergone, a AMME e a EMEL concordaram com a recomendação.**
47. **A Elergone considerou que: (i) o modelo em vigor dificulta o estabelecimento em Portugal de operadores ativos na Europa; (ii) a definição de OPC constante do Regulamento (UE) 2023/1804 prevê que esses agentes possam prestar um serviço de carregamento diretamente aos consumidores; e (iii) o modelo em vigor onera o Sistema Elétrico Nacional (SEN), ao nível do processamento de informação e da previsão do consumo e da produção.** No modelo decorrente da implementação da recomendação, a Elergone considerou que a EGME deixaria de ter um papel a desempenhar.
48. **Já a AMME referiu que o Regulamento (UE) 2023/1804 prevê a operação vertical do posto, não prevendo a figura de CEME, inexistente noutros países.** A AMME também considerou que a implementação de um modelo diferente do modelo subjacente à recomendação inviabilizaria uma operação homogénea com as restantes redes europeias. Não obstante, a AMME defendeu, no modelo subjacente à recomendação, a obrigatoriedade de os pontos de carregamento estarem ligados a plataformas de itinerância eletrónica¹², de forma a garantir-se a manutenção da interoperabilidade presente no modelo em vigor.
49. Adicionalmente, a AMME considerou que deve avaliar-se a separação das seguintes atribuições da EGME, previstas no Regulamento (UE) 2023/1804: (i) Ponto de Acesso Nacional, atribuição a assumir pelos Estados-Membros; (ii) Organização de Registo de Identificadores, atribuição a assumir pelos Estados-Membros; e (iii) Plataforma de Itinerância Eletrónica, atribuição a assumir pelos agentes de mercado, que deverão concorrer entre si.
50. **A EMEL entendeu que, caso o modelo organizativo da mobilidade elétrica corresponda ao modelo subjacente à recomendação, a universalidade de acesso deve continuar como regra**, através de carregamentos *ad hoc* ou de acordos entre OPC, e considerou imperativo repensar as atribuições da EGME. A EMEL previu que, para os carregamentos *ad hoc*, exista uma taxa extra de serviço a definir por cada OPC.
51. **Em sentido contrário, a UVE manifestou-se contra a recomendação, alertando para preocupações concorrenciais inerentes à associação entre OPC e outros agentes da**

¹² A itinerância eletrónica corresponde ao intercâmbio de dados e pagamentos entre os OPC e os prestadores de serviços de mobilidade aos quais os consumidores adquirem um serviço de carregamento (nos termos do ponto 25 do artigo 2º do Regulamento (UE) 2023/1804).

As plataformas de itinerância eletrónica correspondem às plataformas que ligam os intervenientes no mercado (nomeadamente, os OPC e os prestadores de serviços de mobilidade) permitindo a prestação de serviços entre os mesmos (incluindo a itinerância eletrónica) (nos termos do ponto 26 do artigo 2º do Regulamento (UE) 2023/1804).

mobilidade elétrica. A desagregação das componentes de energia e operação do posto foi apontada como responsável pela facilidade com que *players* pequenos e de capital limitado entram no mercado, seja na operação de postos de carregamento seja na comercialização de energia para a mobilidade elétrica. A “*total interoperabilidade*” inerente ao modelo em vigor também foi positivamente valorizada.

52. **A UVE destacou que, no modelo subjacente à recomendação, cada área de serviço das autoestradas passaria a ser servida por um único prestador de serviço de carregamento.** Em contraste, segundo a UVE, o modelo atual garante que “*o utilizador tem à sua disponibilidade em todos os pontos de carregamento da rede pública a totalidade da oferta do mercado*”. Todavia, a UVE reconheceu que os prestadores de serviços para a mobilidade elétrica e a possibilidade de coexistência de diferentes OPC nas áreas de serviço podem mitigar a perda de interoperabilidade.
53. **A UVE propôs a “verticalização da relação OPC e CEME [...] exclusivamente para os casos de pagamento local no posto (ad hoc)”**, devendo, para tal, o OPC estabelecer uma parceria com um CEME. Nesses casos, seria aplicada uma tarifa local do posto, que agregaria todas as componentes (OPC, CEME, tarifas e impostos) e seria paga no final do carregamento. Ademais, “[o] posto deverá continuar a poder ser utilizado com um cartão/App de qualquer CEME”.
54. **A Iberdrola considerou que a implementação da recomendação “apresenta diversas ameaças do ponto de vista do UVE, dos CEMEs e da própria concorrência”, podendo levar ao aumento do custo de carregamento** suportado pelos consumidores. Em particular, a Iberdrola alertou para o facto de o âmbito geográfico de atividade dos CEME poder diminuir, por esses agentes passarem a comercializar energia, apenas, nos pontos que operam.
55. **A Iberdrola destacou, ainda, que, face ao modelo atual, a recomendação poderia reduzir a previsibilidade do preço de carregamento.** Como fundamentação para tal, a Iberdrola referiu que: (i) no modelo atual, o consumidor pode contratar a sua tarifa de energia com os CEME que escolher, garantindo, através da utilização do cartão/app do CEME, que essa tarifa é igual em todo o território nacional; e (ii) a recomendação descentralizaria a informação relativa aos pontos de carregamento, distinguindo-se do modelo atual, no qual, os utilizadores de veículos elétricos, para encontrarem um ponto de carregamento, apenas têm que recorrer à aplicação digital do seu CEME.
56. **A Iberdrola também identificou ameaças à concorrência decorrentes da possível diminuição do número de operadores e da dinâmica concorrencial**, destacando que “*5 OPC detêm 74% dos PCVEs e [...] em 32% dos concelhos os PCVEs pertencem a um único OPC*” e que os principais OPC são, simultaneamente, OPC e CEME.
57. **A Mobi.E entendeu que a implementação da recomendação seria passível de colocar em causa as principais vantagens que o modelo atual oferece, nomeadamente:**
- (i) **acesso universal e equitativo a todos os pontos de carregamento de acesso público por qualquer consumidor**, decorrente da interoperabilidade entre os postos, os sistemas dos OPC, a plataforma de gestão da rede e as marcas dos veículos. Segundo a Mobi.E, essa universalidade deve ser garantida, uma vez que “*a existência de vários agentes e intermediários [...] permite o acesso a uma rede mais ampla e capilar, através de um único contrato e meio de acesso*”. Em um modelo integrado, cada utilizador apenas poderia utilizar os pontos explorados pelo OPC contratado, pelo que precisaria de vários cartões ou meios de autenticação ou da contratação de um serviço de itinerância eletrónica;
 - (ii) **promoção da concorrência nas atividades da mobilidade elétrica**, já que, de acordo com a Mobi.E, a contratação de um CEME, que dá acesso a todos os pontos de

carregamento de acesso público, é uma das características que mais contribui para a redução de barreiras à entrada de OPC no mercado, em especial os OPC de menor dimensão;

- (iii) **redução dos custos de operação de pontos de carregamento**, devido à partilha de dados entre os operadores das redes de distribuição e a EGME, que permite que o OPC apenas pague a energia e a potência correspondentes às perdas e ao autoconsumo dos pontos de carregamento, uma vez que a energia e a potência utilizadas para o carregamento dos veículos são segregadas e pagas pelos consumidores aos CEME. Segundo a Mobi.E, essa redução dos custos a suportar pelo OPC é uma das razões para a instalação de pontos de carregamento em zonas com menor densidade populacional; e
 - (iv) **a criação da figura de detentor de pontos de carregamento (DPC)** (titular de pontos de carregamento instalados em espaços privados de acesso privado e integrados na rede de mobilidade elétrica), que introduz concorrência na venda de eletricidade para os espaços privados de acesso privado, permitindo aos consumidores escolherem um CEME diferente do fornecedor de eletricidade de casa ou da entidade patronal e partilharem um ou mais carregadores (racionalizando o investimento e ultrapassando eventuais limitações de potência), já que cada utilizador suporta o respetivo consumo.
58. **A WOWPlug defendeu que o modelo atual viabiliza e potencia a livre concorrência** nas atividades de comercialização da energia para a mobilidade elétrica e de operação dos pontos de carregamento.
59. **A Evio considerou que a implementação da recomendação promoveria o *bundling* em detrimento da concorrência na venda de energia, efeito agravado pela concentração existente ao nível dos OPC** e pelo facto de os postos de carregamento terem características de monopólios naturais. Adicionalmente, a Evio sinalizou que os preços que pratica, enquanto CEME, são *“sistematicamente mais baratos para os consumidores do que os tarifários praticados pelos CEME associados aos OPC mais representativos”*.
60. **No entender da miio, a separação entre OPC e CEME promove a concorrência e serviços de maior qualidade.** A miio referiu que tal é evidenciado pela experiência dos restantes países europeu, nos quais o exercício da atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica não depende do exercício da atividade de operação de pontos de carregamento e os prestadores de serviços de mobilidade, que comercializam eletricidade para a mobilidade elétrica, têm sido cruciais para o desenvolvimento do mercado. Para a miio, pelo contrário, em Portugal, as entidades que são OPC e CEME adotam práticas pouco evoluídas ao nível tecnológico¹³, o que demonstraria os prejuízos da integração dos OPC e CEME.
61. **Em contrapartida, a Tesla “[e]ncoraj[ou] o Governo português a adotar as recomendações do [Estudo]”, designadamente a Recomendação 2**, de forma a poder *“retomar a implantação de infraestruturas de carregamento em Portugal e, com isso, trazer mais opções e inovações”*. Nesse sentido, a Tesla considerou 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”*. A Tesla referiu que, por isso, não tem expandido a sua rede em Portugal e ainda não abriu a mesma a veículos de outras marcas, ao contrário do que efetua, desde novembro de 2021, nos restantes países da Europa onde está presente.
62. **A Tesla propôs a coexistência dos sistemas português e europeu, entre os quais os OPC poderiam escolher, podendo a Mobi.E desempenhar as funções de Ponto de Acesso**

¹³ Designadamente, a assinatura de contratos em suporte de papel e o envio de cartões físicos que utilizam a tecnologia *“Radio Frequency Identification”* (RFID).

Nacional, tal como exigido pelo Regulamento (UE) 2023/1804. De acordo com a Tesla, esse modelo diminuiria os obstáculos à integração numa rede de carregamento europeia e resolveria o facto de “[a] legislação atual em Portugal [ser] incompatível com a legislação da UE”, destacando que “Portugal não autoriza os OPC a prestar um serviço de carregamento (incluindo eletricidade), tal como descrito no [Regulamento (UE) 2023/1804]”. A Tesla defendeu, ainda, que a perda de interoperabilidade seria resolvida com a oferta de carregamentos *ad hoc*. O modelo português foi apontado pela Tesla como responsável pela “estrutura tarifária mais complexa que a TESLA conhece no mundo”, em que os consumidores se confrontam com estruturas de preços de várias entidades (OPC e CEME) para uma única operação.

63. **A Iberdrola | BP Pulse defendeu a integração dos OPC e CEME apenas nos pontos de carregamento cujo OPC coincide com o CEME, não obrigando os OPC a prestar um serviço universal enquanto CEME.** Na sua perspetiva, tal permitiria manter a atomização de mercado em ambas as atividades, melhorar a competitividade e diminuir as barreiras à entrada, variáveis que seriam prejudicadas pela obrigação de os OPC atuarem como CEME em toda a rede.
64. **A E-Redes considerou que a implementação da recomendação poderia simplificar os fluxos de informação entre agentes**, contribuindo para uma menor interdependência entre o setor elétrico e o setor da mobilidade elétrica. Os OPC passariam a ser consumidores de eletricidade, aos quais o serviço prestado contemplaria uma componente relevante de fornecimento de energia. A E-Redes alertou para a importância de avaliar a necessidade de alterar as disposições em vigor que impedem a cedência de energia a terceiros.
65. **Outra vantagem da implementação da recomendação identificada pela E-Redes foi o incentivo e a facilitação da produção para autoconsumo** nos pontos de carregamento e da utilização da energia proveniente dessa produção para carregamento de veículos, já que passa a existir uma entidade única responsável pelos consumos de um ponto de carregamento. Segundo a E-Redes, o modelo atual não incentiva os OPC a produzirem energia para autoconsumo, porque não existe enquadramento para a afetação dessa energia ao carregamento de veículos, da responsabilidade dos CEME.
66. **No entanto, a E-Redes reconheceu que o modelo atual tem a vantagem de permitir segregar, de forma transparente, os consumos de mobilidade elétrica** de pontos de carregamento ligados a jusante do contador de ligação à rede da instalação de utilização relativamente aos restantes consumos dessa instalação. Segundo a E-Redes, uma eventual alteração do modelo deveria refletir sobre possíveis soluções que permitam preservar a possibilidade de segregação de consumos de mobilidade elétrica no interior de instalações¹⁴.
67. **A E-Redes também destacou que, no modelo associado à recomendação, os OPC seriam, em termos comerciais, consumidores de energia elétrica.** Como tal, os OPC poderiam: (i) contratar o fornecimento de energia elétrica a qualquer comercializador do setor elétrico, agregador ou produtor; e (ii) participar em modelos de autoconsumo e/ou comunidades de energia renovável.
68. A E-Redes considerou, ainda, que, caso o modelo organizativo da mobilidade elétrica seja alterado, o papel e as responsabilidades da EGME devem ser clarificados.
69. **Outras três entidades do setor da mobilidade elétrica destacaram aspetos positivos associados à recomendação.** A Helexia considerou que a “verticalização da relação OPC e CEME para carregamento com pagamento local” seria positiva para a concorrência e para a competitividade, permitindo, transferir o benefício económico da produção local renovável para o mercado. Para a AVERE, “o mercado da mobilidade elétrica está a tornar-se um mercado à escala

¹⁴ A título exemplificativo, a instalação de sistemas de medição do consumo a jusante do contador principal das instalações.

da UE, o que deverá permitir que as estações de carregamento sejam facilmente instaladas e utilizadas em toda a UE”.

70. **A Renewing considerou que a implementação da recomendação contribuiria para acelerar a introdução da energia renovável no setor da mobilidade elétrica, bem como para integrar nesse setor atividades de autoconsumo**, mitigando o impacto das atividades ligadas à mobilidade elétrica sobre a rede elétrica de serviço público. A Renewing também destacou que o modelo vigente não incentiva o investimento dos OPC em soluções de flexibilidade, já que os respetivos custos são suportados pelos OPC sem qualquer benefício associado, uma vez que são os CEME que têm relação direta com os consumidores.
71. Nesse contexto, a Renewing propôs a introdução de fornecimento e faturação de energia produzida nos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica através dos OPC, sem recurso aos CEME. Adicionalmente, a Renewing referiu que a introdução de sistemas de armazenamento de energia que permitam aos OPC aplicar preços de energia dinâmicos, geridos pelos OPC, possibilitaria a diferenciação do preço, de forma transparente, consoante, nomeadamente, a disponibilidade de energia renovável.
72. **A Renewing considerou que o modelo em vigor dificulta a implementação do Regulamento (UE) 2023/1804**, nomeadamente ao nível do pagamento *ad hoc* através de terminais de pagamento. **Nesse sentido, a Renewing sugeriu que a faturação dos carregamentos aos consumidores seja efetuada pelos OPC**, permitindo-lhes praticar descontos de forma dinâmica e concorrencial, em duas modalidades: (i) o consumidor não teria vínculo contratual com CEME ou OPC; e (ii) o consumidor estabeleceria uma relação contratual que previsse descontos ou preços dependentes do número de carregamentos. Segundo a Renewing, para tal, os OPC deveriam poder contratar a energia diretamente, publicitando os preços cobrados de forma transparente.
73. **A APREN defendeu, em caso de implementação da recomendação, a itinerância eletrónica**, por permitir o carregamento de veículos em estações de carregamento através de parcerias entre fornecedores com recurso apenas a uma conta de cliente, gerida por um fornecedor de serviços de mobilidade elétrica. Com essa solução, os consumidores poderiam beneficiar da ampla oferta que existe em outros países europeus.
74. **A EDP Comercial apoiou um debate alargado entre os participantes no setor acerca da evolução do modelo em vigor**. Segundo a EDP comercial, uma eventual integração do papel dos OPC e CEME incrementaria a simplificação do modelo, eliminando a necessidade de segregação dos consumos de mobilidade elétrica e simplificando a informação ao consumidor, permitindo transparência em relação ao preço total de carregamento. Na sua perspetiva, essa integração levaria a EGME a converter-se em uma plataforma de armazenamento e partilha de dados entre os agentes do setor (um *data hub*) que assegurasse a interoperabilidade entre os OPC. A EDP comercial referiu, ainda, que tal resultaria, teoricamente, na diminuição dos custos da EGME, que são parcialmente subsidiados pelo Fundo Ambiental, valor que poderia passar a ser aplicado no apoio à instalação de pontos de carregamento em zonas remotas ou à aquisição de veículos elétricos.

IV.2.2. Posição da AdC

75. **A recomendação foi objeto da maior divisão de posições**, pela alteração de paradigma no setor. Uns contributos foram favoráveis ao modelo subjacente à recomendação, outros contributos foram favoráveis ao modelo em vigor e os restantes contributos foram favoráveis a um modelo intermédio entre esses dois modelos.

76. De seguida, apresentam-se, em primeiro lugar, as principais vantagens e desvantagens associadas à implementação da recomendação, incluindo as destacadas nos vários contributos, e, em segundo lugar, a conclusão da AdC sobre a recomendação.
77. **Como ponto prévio, nota-se que a recomendação engloba 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 estabelecesse uma parceria.
78. **A implementação da recomendação traduzir-se-ia na adoção, na íntegra, da definição de OPC prevista no Regulamento (UE) 2023/1804¹⁵.** 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.
79. **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 modelo organizativo da mobilidade elétrica subjacente à recomendação.
80. **Não obstante, a implementação da recomendação seria facilitada pelo facto de, no momento presente, o quadro legal e regulamentar ligar, de forma intrínseca, as atividades dos OPC e dos CEME.** Nos termos do quadro legal e regulamentar, apenas os OPC podem exercer a atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica.
81. **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.
82. **Nesse modelo, cada OPC e cada prestador de serviços de mobilidade determinariam, livremente, os preços retalhistas** aplicáveis ao carregamento de veículos, tomando em consideração os custos grossistas que suportassem.
83. **Por fim, importa destacar que o modelo decorrente da implementação da recomendação não visa qualquer alteração relativa à existência de DPC.** Em termos conceptuais, cada DPC apenas teria que passar a ter que estabelecer uma relação comercial com, pelo menos, um OPC, para garantir o fornecimento de energia para os carregamentos e a faturação dessa energia aos utilizadores da sua infraestrutura.

IV.2.2.1. Principais vantagens associadas à implementação da recomendação

84. **Tal como identificado em alguns contributos, a recomendação 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;

¹⁵ Ver nº 39 do artigo 2º do Regulamento (UE) 2023/1804.

- (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 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.**
85. **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.
86. **Adicionalmente, a implementação da recomendação 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.
87. **A implementação da recomendação viabilizaria, ainda, a utilização pelos OPC de eletricidade proveniente de unidades de produção dessa energia para autoconsumo.** Tal permitiria a esses agentes diminuírem os seus custos, o que seria passível de ter algum reflexo em termos de diminuição dos preços retalhistas, em benefício dos consumidores.
88. Por fim, destaca-se que **a aproximação do modelo adotado em Portugal ao modelo preponderante na União Europeia (UE), que decorreria da implementação da recomendação, seria passível de resultar em menores barreiras à entrada em Portugal**, ao exigir aos operadores uma menor adaptação técnica e operacional.

IV.2.2.2. Principais desvantagens associadas à implementação da recomendação

89. A recomendação suscitou algumas preocupações por envolver a integração de dois tipos de entidades (dos CEME nos OPC).
90. **Alguns contributos pretenderam ilustrar que a recomendação 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.
91. **Adicionalmente, alguns contributos alertaram que o regime de universalidade no acesso aos serviços de mobilidade elétrica é passível de ser colocado em causa com a implementação da recomendação.** De facto, a recomendação 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.

92. **Outra preocupação identificada 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, 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.
93. **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, esses agentes poderiam, respetivamente, sair do mercado ou não entrar no mercado, caso o modelo exigisse que também tivessem um relacionamento com os consumidores.
94. **De seguida, analisam-se essas preocupações decorrentes da implementação da recomendação.**
95. 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 recomendação.
96. **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) 2023/1804¹⁶ 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.
97. **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.
98. **Adicionalmente, a recomendação 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 de prestador de serviços de mobilidade¹⁷. Dado o aumento da taxa de crescimento dos agentes integrados, à partida, esse modelo tornar-se-á ainda mais predominante no futuro¹⁸.
99. **Acresce que, na UE, existe uma utilização generalizada de acordos bilaterais entre OPC e prestadores de serviços de mobilidade**¹⁹, ainda que esses acordos não incluam todos os prestadores de serviços de mobilidade rivais.
100. **Tal indicia que os agentes terão, à partida, incentivos em assegurar algum grau de interoperabilidade no mercado**²⁰. 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.

¹⁶ Que impõe essa possibilidade em diversos tipos de pontos de carregamento (nos termos do artigo 5º do Regulamento (UE) 2023/1804).

¹⁷ Ver Relatório "[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](#)" (doravante designado "Relatório publicado pela CE"), publicado pela Comissão Europeia (CE) em outubro de 2023.

¹⁸ Ver Relatório publicado pela CE.

¹⁹ Ver Relatório publicado pela CE.

²⁰ Ver Relatório publicado pela CE.

101. 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%²¹). Como tal, a manter-se essa situação, é expectável que, no modelo decorrente da implementação da recomendação, a contratação por cada consumidor de alguns (poucos) OPC permitisse ter acesso a um elevado número de pontos de carregamento.
102. **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 regulamentares²². 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.
103. **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) 2023/1804²³.
104. **Adicionalmente, uma das preocupações sinalizadas nos contributos 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.
105. **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 CEME²⁴ corresponde a entre cerca de 25%²⁵ e cerca de 27%²⁶ e entre cerca de 30%²⁷ e cerca de 39%²⁸ é estabelecido pelos OPC²⁹⁻³⁰.
106. **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 Portugal³¹. Esses efeitos tenderiam a mitigar as desvantagens associadas à

²¹ Fonte dos dados: Mobi.E. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 15.05.2024.

²² Ver parágrafo 93.

²³ Ver artigo 5º do Regulamento (UE) 2023/1804.

²⁴ Corresponde ao preço aplicável à energia elétrica e à sua comercialização.

²⁵ No caso de carregamentos rápidos em média tensão.

²⁶ No caso de carregamentos normais em baixa tensão.

²⁷ No caso de carregamentos normais em baixa tensão.

²⁸ No caso de carregamentos rápidos em média tensão.

²⁹ Corresponde ao preço aplicável à utilização dos pontos de carregamento.

³⁰ Ver parecer da ERSE à versão do Estudo submetida a consulta pública, de 15.03.2024.

³¹ A título exemplificativo, a Tesla referiu 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, da recomendação (ver parágrafo 61).

implementação da recomendação referentes ao eventual aumento do poder de mercado local ao nível dos OPC.

107. **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 2024³², 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.

IV.2.2.3. Conclusão

108. Considera-se que **as vantagens associadas à simplificação do modelo organizativo da mobilidade elétrica decorrente da implementação da recomendação 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.
109. **Não obstante, e de modo o potencial impacto adverso dessa simplificação no setor, a transição para o modelo subjacente à recomendação 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.
110. **Nesse sentido, a implementação da recomendação 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 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.

IV.2.3. Conclusão

111. **Na sequência da ponderação dos contributos, considera-se adequado alterar a Recomendação 2,** dirigida ao Governo, face aos termos submetidos a consulta pública no sentido de acomodar a posição da AdC.

³² 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:

- (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.

IV.3. Recomendação 3 | Versão submetida a consulta pública

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 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, em particular, 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.

IV.3.1. Contributos recebidos

112. **A ERSE entendeu que a implementação da Recomendação 3 deveria tomar em consideração os elementos regulatórios em vigor**, decorrentes do Decreto-Lei nº 39/2010. Nesse âmbito, a ERSE destacou a necessidade de assegurar o equilíbrio económico e financeiro da atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica em condições de uma gestão eficiente e para um horizonte temporal não inferior a 15 anos³³.

113. **A Mobi.E não discordou da pertinência da avaliação em causa, salientando, todavia, os alguns aspetos quanto à implementação da recomendação:**

- (i) no modelo organizativo da mobilidade elétrica em vigor, *"a atividade desenvolvida pela EGME [...] reveste-se de particular complexidade e especificidade, não se limitando a um simples serviço de [itinerância eletrónica]"*, já que engloba *"a integração de todos os pontos de carregamento e dos sistemas operativos dos diferentes OPC e CEME numa única plataforma [e] a monitorização, em tempo real, da informação energética e financeira dos CEME, dos OPC e dos ORD[, necessária para] permitir a faturação entre OPC, CEME e UVE"*;
- (ii) *"antecip[a] alguma dificuldade em encontrar concorrentes [da Mobi.E] que cumpram os requisitos mínimos para assegurar a atividade de EGME"*, uma vez que *"os sistemas operativos desenvolvidos [pela Mobi.E] para assegurar a [...] plataforma [de gestão da rede*

³³ Nos termos da alínea b) do artigo 24º do Decreto-Lei nº 39/2010.

de mobilidade elétrica] *são extremamente específicos e foram objeto de um elevado investimento público*"; e

- (iii) a atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica, apesar de ser exercida a título exclusivo pela EGME, é sujeita a regulação pela ERSE, que, em particular, determina a estrutura e os valores das tarifas da EGME.
114. **A UVE manifestou-se favorável à recomendação, alertando, todavia, para o facto de a sua implementação dever "garantir a total imparcialidade e não intervenção nas atividades do setor elétrico por parte dos concorrentes".**
115. **A Tesla fez referência "[à] existência[, na Europa,] de uma concorrência contínua entre diferentes EGME, e [da possibilidade de] as EGME [...] ser[em] evitadas através do estabelecimento de ligações diretas entre empresas".** Para a Tesla, esse contexto verifica-se devido a *"exist[ir] um mercado próspero de soluções de roaming (roaming de serviços de carregamento e não de contratos de eletricidade) na Europa que não depende de um único centro".* A Tesla considerou que *"[o]s custos por transação de permitir a itinerância desta forma (para um serviço não totalmente semelhante, mas comparável) são significativamente mais baixos devido a uma escala a nível da UE e a opções alternativas[, não obstante] a MOBI.E ter melhorado e estar a funcionar com uma organização eficiente".*
116. **A Evio salientou que a seleção da EGME através de um mecanismo competitivo, aberto, transparente e não discriminatório "se pode afigurar prematura e desestabilizadora num mercado ainda emergente".** De acordo com a Evio, essa opção iria traduzir-se em *"custos [dos OPC] elevados em termos de adaptação de sistemas e processos".*
117. **Já a EDP Comercial defendeu a necessidade de selecionar, "a título definitivo", uma entidade para exercer a atividade de gestão da rede de mobilidade elétrica enquanto EGME,** dada *"[a] natureza transitória da atribuição de funções à Mobi.e neste âmbito [e dado] o desenvolvimento significativo da rede de mobilidade elétrica desde 2015".* Para esse efeito, a EDP Comercial entendeu que *"deverá ser considerada a possibilidade de recorrer a procedimento concorrencial [...] ou de o capital social da EGME ter participações detidas pelos próprios agentes de mercado, o que permite maior eficiência económica resultante de um mercado concorrencial".* Segundo a mesma entidade, no caso de adoção de um mecanismo competitivo, deve ser efetuada *"uma consistente revisão do quadro legal/regulatório aplicável a esta atividade/entidade, tornando-a mais esclarecedora e inequívoca, e menos onerosa, introduzindo, porventura, a configuração de uma concessão e prevendo a celebração de um contrato".*

IV.3.2. Posição da AdC

118. **A recomendação diz respeito a uma avaliação dos custos e benefícios de o processo de seleção da EGME passar a ser regido por mecanismos de mercado.**
119. **Os comentários à recomendação debruçam-se maioritariamente sobre a sua implementação,** em particular a necessidade de ter em consideração um conjunto de aspetos. Os comentários abordam as seguintes matérias: (i) o quadro regulatório aplicável à atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica; (ii) o leque de atribuições da EGME; (iii) a especificidade dos meios utilizados pela Mobi.E para prosseguir as suas atribuições enquanto EGME; (iv) o impacto da seleção da EGME através de um mecanismo de mercado nos custos suportados pelos OPC; (v) o carácter transitório da designação da Mobi.E como EGME; e (vi) os mecanismos alternativos de seleção da EGME.
120. **Caso a avaliação recomendada venha a ser efetuada, considera-se relevante tomar em consideração os fatores sinalizados pelos contributos,** entre os quais: (i) os elementos

regulatórios em vigor³⁴, incluindo a estrutura e os valores das tarifas da EGME definidos pela ERSE; (ii) as atribuições da EGME^{35,36}; e (iii) os meios técnicos necessários para a adequada prestação do serviço pela EGME³⁷.

121. **É, ainda, de realçar que a possibilidade de a EGME não ser independente dos agentes de mercado, conforme sugerido pela EDP Comercial, 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 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.
122. **Adicionalmente, 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 comercialização³⁸.
123. **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 CEME³⁹, não tendo sido identificada fundamentação para tal deixar de estar previsto na norma.
124. **Como tal, considera-se pertinente que a autonomia da EGME seja, também, face aos CEME, e não somente em relação aos OPC.**

IV.3.3. Conclusão

125. **Na sequência da ponderação dos contributos, considera-se adequado manter a Recomendação 3**, dirigida ao Governo, nos termos submetidos a consulta pública e aditar à mesma algumas considerações relativas à sua implementação.

³⁴ Fator abordado pela ERSE e pela Mobi.E.

³⁵ Definidas no nº 2 do artigo 21º do Decreto-Lei nº 39/2010.

³⁶ Fator abordado pela Mobi.E.

³⁷ Fator abordado pela Mobi.E.

³⁸ Ver nº 1 do artigo 22º do Decreto-Lei nº 39/2010.

³⁹ Nos termos do artigo 2º do Decreto-Lei nº 90/2014.

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.

126. Na sequência da ponderação dos comentários recebidos, **considera-se adequado emitir uma (nova, face à versão do Estudo submetida a consulta pública) recomendação no âmbito da possibilidade de a EGME não ser independente dos CEME**, que, na versão final do Estudo, denomina-se "*Recomendação 4*".

Recomendação 4 | ao Governo

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.

IV.4. Recomendação 4 | Versão submetida a consulta pública

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

IV.4.1. Contributos recebidos

127. A generalidade dos contributos não incluiu comentários específicos sobre a recomendação.
128. **A DECO manifestou-se favorável à recomendação, por endereçar uma “barreira legal que importa eliminar”.**
129. **Já a Galp, a APOCME e a EDP Comercial entenderam que a segurança jurídica e económica deve ser garantida e, como tal, os contratos de (sub)concessão em vigor aquando da implementação da recomendação devem ser integralmente respeitados.** Nesse contexto, essas entidades destacaram as cláusulas contratuais respeitantes à duração dos contratos e à recuperação dos investimentos realizados no seu âmbito, dada a sua relevância ao nível dos incentivos ao desenvolvimento das atividades ligadas à mobilidade elétrica.
130. **Adicionalmente, a Galp fez referência à necessidade de agilizar a cobertura da rede de mobilidade elétrica nas autoestradas, em benefício do desenvolvimento desse setor, e de garantir o equilíbrio económico-financeiro das (sub)concessões,** compensando a expectável diminuição da venda de combustíveis fósseis com o desenvolvimento de novas atividades. De acordo com a Galp, outra opção do legislador poderia ter conduzido à deterioração dos serviços disponibilizados nas autoestradas e, no limite, ao desaparecimento das (sub)concessões.

IV.4.2. Posição da AdC

131. Como ponto prévio importa destacar que **a implementação da recomendação 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 implementação da recomendação.
132. **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, 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 defendido⁴⁰.
133. **Acresce que, ao contrário do entendimento da Galp, não se antecipa que a implementação da recomendação 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

⁴⁰ 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.

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 combustíveis⁴¹.

134. Por fim, destaca-se que a recomendação 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 na secção IV.5.

IV.4.3. Conclusão

135. **Na sequência da ponderação dos contributos, considera-se adequado manter a Recomendação 4**, dirigida ao Governo, nos termos submetidos a consulta pública, passando a mesma, na versão final do Estudo, a denominar-se “*Recomendação 6*”.

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 n.º 4 do artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 39/2010 deve ser revogado.

IV.5. Recomendação 5 | Versão submetida a consulta pública

Promover a atribuição de direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento nos contratos de (sub)concessão nas áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis mediante mecanismos competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios.

Nesse contexto:

- (i) **deve ser aferida a possibilidade de coexistência de diferentes OPC** na área de serviço ou postos de abastecimento em causa; e
- (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.

IV.5.1. Contributos recebidos

136. A generalidade dos contributos não incluiu comentários específicos sobre a recomendação.
137. **No que respeita aos mecanismos de atribuição de direitos, a DECO e a Mobi.E manifestaram-se favoráveis à recomendação.** Nesse contexto, a DECO considerou que a respetiva implementação promoveria a diminuição do custo incorrido pelos consumidores com o carregamento de veículos elétricos nas autoestradas.

⁴¹ Ver [Relatório intitulado “Análise ao setor dos combustíveis líquidos rodoviários em Portugal Continental”](#), publicado pela AdC em 07.06.2018.

138. **A Mobi.E referiu que a atribuição dos direitos em causa mediante mecanismos competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios decorre diretamente do Código dos Contratos Públicos**⁴². Adicionalmente, a Mobi.E realçou que “[a] concorrência na venda de eletricidade em todos os pontos de carregamento de acesso público[, incluindo] nas [...] autoestradas, [resultante de] os [utilizadores de veículos elétricos] pode[re]m adquirir eletricidade [...] a qualquer [...] CEME[,] mitiga os eventuais efeitos de limitações à concorrência ao nível da operação”.
139. **A Galp considerou que devem ser as (sub)concessionárias a determinar a forma como será organizada a instalação de pontos de carregamento a adotar nas respetivas áreas de serviço**, incluindo o OPC responsável pela mesma, não tendo sido apresentada fundamentação para essa posição.
140. A Brisa destacou que as subconcessões das áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis nas autoestradas das quais é concessionária incluem o exclusivo do fornecimento de combustíveis fósseis e não fósseis⁴³.
141. **No que respeita à coexistência de diferentes OPC em um determinado local, a Galp considerou que a operação de vários OPC na mesma área de serviço traduzir-se-ia no aumento do custo incorrido pelos consumidores** com o carregamento de veículos elétricos nas autoestradas, devido às consequentes perdas ao nível das economias de escala e das sinergias.
142. **A APOCME notou que, no momento presente, existe mais do que um OPC em algumas áreas de serviço das autoestradas**. Contudo, essa entidade não identificou qualquer um dos locais em causa.
143. **Já a EDP Comercial defendeu que a eventual (futura) coexistência de diferentes OPC não deverá colocar em causa a recuperação pelos OPC do investimento** inerente aos pontos de carregamento instalados no momento presente. Nesse sentido, de acordo com mesma entidade, a possibilidade em causa deverá “*circunscreve[r]-se a áreas de serviço que não disponham de pontos de carregamento, assegurando que o racional económico subjacente à instalação dos pontos de carregamento já existentes, por parte dos OPC, não é deturpado*”.
144. **A EDP Comercial também considerou que, caso diferentes OPC possam coexistir, a partilha por vários OPC do ponto de ligação às redes de distribuição e transmissão de energia elétrica deve ser permitida**, dado o significativo custo subjacente. No entender da EDP Comercial, essa partilha deveria implicar a partilha do custo pelos OPC em questão, devendo o quadro legal e regulamentar aplicável à mobilidade elétrica definir a forma de partilha do custo.
145. **A WOWPlug apresentou uma posição análoga a essa posição da EDP Comercial**, tendo referido que “[a] E-Redes não permite a existência de vários Postos de Transformação pertencentes a várias entidades num mesmo local[, o que] claramente limita a existência de locais com hubs de vários operadores, tal como é normal em vários países da Europa”.

IV.5.2. Posição da AdC

146. **A recomendação visa promover a concorrência nas atividades de instalação e exploração de pontos de carregamento nas autoestradas**. 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

⁴² Aprovado pelo Decreto-Lei nº 18/2008.

⁴³ Ver resposta da Brisa, de 05.02.2024, a pedido de elementos de informação da AdC.

inclua, necessariamente, os dois serviços excluirá os agentes que não estejam aptos a disponibilizar ambos os serviços, afetando negativamente a concorrência pelo mercado e a diversidade de OPC nas autoestradas.

147. **De forma análoga à Recomendação ⁴⁴, a implementação da recomendação 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.
148. **Como tal, os direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento nesses locais devem ser atribuídos nos termos da recomendação apenas após o final da vigência dos respetivos contratos de (sub)concessão** existentes, nos casos em que o respetivo âmbito inclua os direitos em causa. Nos restantes casos, a atribuição desses direitos em conformidade com a recomendação pode ser efetuada em qualquer momento, já que as (sub)concessionárias optaram por não ter capacidade decisória em relação às atividades em causa.
149. **Tal implica que a implementação da recomendação 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 reverterem para a Brisa. Nesse âmbito, foram definidos níveis de serviço e condições de reforço da oferta de pontos de carregamento.
150. **No que respeita à possibilidade de coexistência de diferentes OPC em um determinado local, destaca-se que essa possibilidade visa promover a concorrência no mercado, no momento de carregamento de veículos**. Alguns contributos alertaram para aspetos de implementação da recomendação, 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.

IV.5.3. Conclusão

151. **Na sequência da ponderação dos contributos, considera-se adequado alterar a Recomendação 5**, dirigida ao Governo, face aos termos submetidos a consulta pública no sentido de acomodar a posição da AdC, passando a mesma, na versão final do Estudo, a denominar-se "*Recomendação 7*".

⁴⁴ Ver parágrafo 131.

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:

- (iii) **deve ser aferida a possibilidade de coexistência de diferentes OPC** em um determinado local;
- (iv) **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
- (v) **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.

IV.6. Recomendação 6 | Versão submetida a consulta pública

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

Os CEME ou os OPC (consoante o modelo organizativo da mobilidade elétrica seja o atual ou o apresentado na Recomendação 2, respetivamente) devem poder contratar energia elétrica a qualquer agente económico que a comercialize, e não apenas a comercializadores do setor elétrico. Dos agentes económicos em causa, destacam-se, para além dos comercializadores do setor elétrico, os agregadores, os autoconsumidores, as comunidades e os pequenos produtores.

Nesse sentido, recomenda-se a alteração da alínea b) do número 1 do artigo 11º do Decreto-Lei nº 39/2010.

IV.6.1. Contributos recebidos

152. **A ERSE concordou com a diversificação da origem dos fornecimentos de energia elétrica aos pontos de carregamento, prevista na recomendação. A ERSE sugeriu, todavia, que não seja feita referência a agentes económicos específicos** que devem poder fazer esse fornecimento, mas seja referido apenas, de forma genérica, que o mesmo deve ser assegurado através das modalidades de contratação previstas no setor elétrico.
153. **A DECO, a Mobi.E, a EMEL, a UVE, a Elergone e a APOCME manifestaram-se favoráveis à recomendação.**
154. Em particular, a DECO entendeu que a sua implementação *"promover[ia] a concorrência pela eliminação de mais uma barreira legal à entrada no mercado, o que, à partida, beneficiará os consumidores"*. A EMEL entendeu que o alargamento do leque de escolhas ao nível do

fornecedor de energia elétrica decorrente da implementação da recomendação afigura-se fundamental para um mercado mais concorrencial e diverso.

155. **A UVE alertou, todavia, para a necessidade de mitigar o risco associado à utilização de pequenas e inconstantes operações de produção de energia elétrica**, em particular através da adoção de medidas regulatórias. Esse risco relaciona-se com a possibilidade de comprometer o fornecimento de energia em determinados momentos.
156. **A APOCME fez referência à necessidade de os pressupostos de medição adotados não prejudicarem os detentores das instalações elétricas nas quais sejam instalados os pontos de carregamento**, devendo ser tomadas em consideração as especificidades dos contadores virtuais e da desagregação de consumos existentes no momento presente.
157. **A Elergone e a APREN consideraram que o carregamento de veículos deveria ser efetuado com o máximo possível de produção de eletricidade proveniente de centros electroprodutores⁴⁵ ligados à rede de distribuição de eletricidade⁴⁶**, o que permitiria reduzir o custo das operações de carregamento de veículos a suportar pelos consumidores. Contudo, de acordo com essas entidades, o modelo organizativo da mobilidade elétrica em vigor inviabiliza a *“flexibilidade de consumo”*.
158. **A ANMP destacou a necessidade de definir os benefícios a atribuir aos cidadãos de um determinado Município como contrapartida pela aquisição de energia elétrica por parte dos CEME ou dos OPC a comunidades de energia renovável nas quais esse Município participe**.

IV.6.2. Posição da AdC

159. **Os contributos que abordam a recomendação são favoráveis à mesma e à sua pertinência, fazendo, adicionalmente, referência a matérias conexas com a recomendação**, 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.
160. **A implementação da recomendação torna as matérias em causa relevantes para o setor da mobilidade elétrica, devendo avaliar-se a necessidade de adequação do quadro legal e regulamentar** aplicável, no sentido de passar a abranger disposições que norteiem a atuação dos agentes de mercado no âmbito dessas matérias.

IV.6.3. Conclusão

161. **Na sequência da ponderação dos contributos, considera-se adequado alterar a Recomendação 6**, dirigida ao Governo, face aos termos submetidos a consulta pública no sentido de acomodar a posição da AdC, passando a mesma, na versão final do Estudo, a denominar-se *“Recomendação 8”*.

⁴⁵ Em particular, unidades de produção de eletricidade para autoconsumo e unidades de pequena produção de eletricidade.

⁴⁶ Doravante designada “Produção distribuída”.

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:

- (vi) 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
- (vii) 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.

IV.7. Recomendação 7 | Versão submetida a consulta pública

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.

IV.7.1. Contributos recebidos

- 162. **A recomendação foi encarada de forma favorável por um conjunto significativo dos interessados que participaram na consulta pública**, que reconheceram o papel crucial que os Municípios podem desempenhar na promoção e no desenvolvimento da mobilidade elétrica.
- 163. **A ANMP realçou a importância de “garanti[r] uma sustentada e ajustada expansão da rede elétrica” através do alargamento do respetivo planeamento**, não obstante ter informado que “vários” Municípios já aprovaram um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) e “muitos” dos restantes Municípios encontram-se a elaborar esse plano.
- 164. **Para esse efeito, a ANMP destacou a importância da criação de mecanismos de partilha de informação entre a entidade concessionária da rede de distribuição de energia elétrica em baixa tensão e os Municípios**, o que facilitaria a identificação dos espaços com maior viabilidade económica e técnica para a instalação e a exploração de postos de carregamento.
- 165. **A ANMP também considerou que a mitigação da diferenciação regional ao nível da rede de mobilidade elétrica exige um empenho intermunicipal**, o que deveria ser refletido na recomendação.

166. **A Câmara Municipal de Odivelas notou que a elaboração de um “manual de apoio” à definição e à concretização de redes municipais de infraestruturas de carregamento de veículos elétricos pode ser determinante** para a implementação da recomendação. Na sua perspetiva, esse documento deveria definir e/ou compilar “orientações gerais” relativas às matérias que suscitam maiores dúvidas aos municípios, em particular: (i) aos tipos de carregamento a instalar⁴⁷; (ii) à quantidade de pontos de carregamento a instalar⁴⁸; (iii) às localizações dos pontos de carregamento a instalar⁴⁹; (iv) aos procedimentos de licenciamento e ao regime de utilização do espaço público associados à instalação de pontos de carregamento; (v) à articulação de redes de carregamento entre municípios, nomeadamente entre municípios transfronteiriços; e (vi) aos modelos de exploração⁵⁰.
167. **A Mobi.E, a DECO, a UVE e a Iberdrola manifestaram-se também favoráveis à recomendação.**
168. **A Mobi.E sublinhou que tem colaborado com os Municípios com vista à aprovação de regulamentação** e de condições necessárias à rápida expansão das redes municipais de carregamento.
169. **Diversas entidades⁵¹ apresentaram a sua posição sobre matérias relacionadas com a mobilidade elétrica que consideram dever ser objeto de (re)avaliação pelos Municípios**, em particular: (i) os procedimentos administrativos aplicáveis às atividades de mobilidade elétrica; (ii) a cobertura das redes municipais de carregamento; (iii) as taxas municipais aplicáveis às atividades de mobilidade elétrica; (iv) a forma de atribuição dos direitos de instalação, manutenção e/ou operação de pontos de carregamento em espaços públicos municipais; e (v) o papel da EGME no desenvolvimento das redes municipais de carregamento.
170. **A Endesa, a WOWPlug, a Helexia e a EMEL caracterizaram os procedimentos administrativos aplicáveis às atividades de mobilidade elétrica como sendo, de um modo geral, mais burocráticos e morosos do que seria necessário**, prejudicando a entrada e a expansão de operadores. Nesse contexto, foram feitas referências específicas ao licenciamento de postos de carregamento⁵², à ligação de pontos de carregamento à rede elétrica⁵³ e à ocupação de espaço público para instalar e operar postos de carregamento⁵⁴.
171. **A Endesa apresentou algumas propostas no sentido de simplificação do procedimento de licenciamento de postos de carregamento.** Em particular, a Endesa defendeu que: (i) os OPC devem “*caracteriz[ar], perante o município, apenas a instalação a ser executada (Ponto de Transformação + Ponto de Carregamento)*” e apresentar “*termos de responsabilidade de execução que atest[e]m que o projeto cumpre todas as normas e regulamentos em vigor*”; (ii) “*a obtenção [pelos OPC] de orçamentos [da E-redes] para ramais dedicados à Mobilidade Elétrica dentro de frações pré-existentes*” não deve depender da apresentação de uma “*Declaração de Não Oposição por parte do Município*”; e (iii) a entidade licenciadora deve “*emitir, tacitamente, certificados de exploração provisória para os pontos de carregamento públicos, [caso] as [respetivas] declarações de responsabilidade sejam apresentadas pela entidade executora e pelo responsável pela exploração*”

⁴⁷ Em particular, à identificação dos tipos de carregamento e dos seus destinatários e à forma de articulação dos vários tipos de carregamento.

⁴⁸ Em particular, aos fatores e critérios de dimensionamento de uma rede de carregamento.

⁴⁹ Em particular, aos fatores e critérios de escolha da localização de pontos de carregamento.

⁵⁰ Em particular, à identificação dos modelos de exploração pertinentes e das suas vantagens e desvantagens e à necessidade de definir o enquadramento municipal da mobilidade elétrica, nomeadamente através da aprovação de regulamentos e planos de ação.

⁵¹ A Endesa, a WOWPlug, a Helexia, a EMEL, a Iberdrola | BP Pulse, a ENSE, o IMT, a DECO, a Iberdrola, a Renewing, a APOCME, a EDP Comercial e a ASFAC.

⁵² Procedimento referido pela Endesa e pela WOWPlug.

⁵³ Procedimento referido pela Helexia.

⁵⁴ Procedimento referido pela APOCME, pela EDP Comercial e pela EMEL.

da instalação elétrica", e esses documentos devem ser válidos até à decisão final sobre o pedido de licença em causa.

172. **Já a Iberdrola | BP Pulse e a Helexia destacaram a necessidade de melhorar a comunicação e a coordenação entre as entidades envolvidas em cada procedimento**, o que geraria benefícios operacionais para os OPC.
173. **A ENSE e a Iberdrola | BP Pulse salientaram a necessidade de harmonização intermunicipal ao nível procedimental**, nomeadamente quanto à atribuição de concessões e/ou de licenças.
174. **A EMEL considerou que os Municípios devem avaliar a atribuição de licenças de ocupação de espaço público para instalar e operar postos de carregamento através da divisão em lotes dos procedimentos**. Tal permitiria aumentar a *"diversidade de perfis de oferta e procura"* e, desse modo, mitigar o risco de concentração (geográfica) dos postos de carregamento *"em locais previsivelmente com maior procura e[,] logo, mais rentáveis"*.
175. **A WOWPlug defendeu a liberdade dos OPC para instalar postos de carregamento em espaços públicos**, à semelhança do que sucede no caso das infraestruturas de telecomunicações, eletricidade, água e gás. Nesse sentido, os Municípios não deveriam limitar o número de postos de carregamento que os OPC podem instalar, até porque, no momento presente, o número de postos de carregamento é muito inferior ao número de lugares de estacionamento.
176. **O IMT defendeu que os processos municipais de dimensionamento do estacionamento devem ponderar a definição de um número mínimo de lugares com pontos de carregamento**.
177. **No mesmo sentido, a DECO e a Iberdrola consideraram que a rede de mobilidade elétrica instalada em espaços públicos deve ser reforçada, de forma a satisfazer as necessidades da procura**. Tal permitiria mitigar as limitações decorrentes de: (i) nas zonas do interior do país, *"a rede de transportes públicos apresenta[r] especiais fragilidades em termos de cobertura"*⁵⁵; (ii) nas *"grandes cidades"*, *"[g]rande parte dos edifícios [...] não disp[or] de garagem, nem de lugar de estacionamento"*, *"[a]s ruas [não] disp[or]em de carregadores públicos em número suficiente para todos os veículos"* e *"h[aver] ainda muitas áreas a descoberto"*⁵⁶; e (ii) haver *"escassez de espaços privados de acesso público em algumas localidades"*⁵⁷. Em particular, a DECO defendeu a instalação de postos de carregamento fora das localidades com uma distância entre si inferior a 50 quilómetros.
178. **A Iberdrola entendeu que, em determinadas zonas, os Municípios devem ponderar o estabelecimento de condições de carregamento "específicas para residentes"**, dada a importância dos carregamentos realizados na residência dos utilizadores de veículos elétricos e a *"ausência de lugar de garagem [nesse local]"*. Também de acordo com a Iberdrola, a ligação, ao nível de redes de carregamento, entre Portugal e Espanha e, conseqüentemente, o resto da Europa deve ser promovida.
179. **Várias entidades**⁵⁸ **consideraram que, em diversos Municípios, as taxas (municipais) aplicáveis à ocupação de espaço público para instalar e operar postos de carregamento não são adequadas, proporcionais e economicamente racionais**, constituindo uma barreira à entrada e à expansão de operadores. Em particular, a Renewing e a APOCME entenderam que a definição de taxas com essas características é passível de resultar de algum desconhecimento

⁵⁵ Limitações referidas pela DECO.

⁵⁶ Limitações referidas pela DECO.

⁵⁷ Limitações referidas pela Iberdrola.

⁵⁸ A Renewing, a APOCME, a WOWPlug, a EDP Comercial, a ASFAC e a EMEL.

dos Municípios quanto ao funcionamento do modelo organizativo da mobilidade elétrica e às responsabilidades de cada entidade envolvida no mesmo (em particular, dos OPC, CEME, EGME, comercializadores do setor elétrico e operador da rede de distribuição de eletricidade).

180. **A título ilustrativo, a Renewing defendeu que os Municípios não devem equiparar as receitas dos OPC às receitas associadas ao estacionamento de veículos e ao aluguer de espaços públicos para eventos**, uma vez que apenas uma parte do preço pago pelos utilizadores de veículos elétricos para carregar veículos na rede de mobilidade elétrica é destinada aos OPC.
181. **A WOWPlug, a APOCME e a EDP Comercial consideraram que alguns Municípios calculam as taxas aplicáveis à ocupação de espaço público a pagar pelos OPC de forma desadequada**, com base no valor “normal” de ocupação de espaço público e na área ocupada pelo posto de carregamento e pelo espaço de estacionamento. **De forma análoga, a ASFAC manifestou-se favorável a que o custo de ocupação de espaço público seja inferior em situações de carregamento de veículos face a situações de estacionamento**, de forma a potenciar a utilização de veículos elétricos.
182. **Já a EMEL considerou que os Municípios devem definir taxas aplicáveis à ocupação de espaço público a pagar pelos OPC que, em particular: (i) não beneficiem operadores “com posição já estabelecida no mercado”, em detrimento de operadores com menor tempo de atividade; e (ii) não sejam “demasiado onerosas”, em detrimento de operadores de pequena dimensão, apesar de taxas elevadas poderem ter efeitos positivos ao nível da gestão do espaço público em zonas densamente ocupadas e povoadas.**
183. **A WOWPlug, a APOCME e a EDP Comercial também fizeram referência à existência de Municípios nos quais é exigido aos OPC que partilhem as suas receitas com os Municípios**, adicionalmente ao pagamento das taxas suprarreferidas. Essas entidades não identificaram qualquer um dos Municípios em causa.
184. **A APOCME e a EDP Comercial alertaram para que algumas empresas municipais responsáveis pela gestão de estacionamento que são OPC “promove[m] a instalação e exploração de pontos de carregamento em espaços de domínio público e de acesso público [...] sem prévio concurso”**. De acordo com essas entidades, tal “*cria um desequilíbrio concorrencial a uma atividade que se pretende desenvolver em regime de livre mercado*”, já que os outros OPC “*têm obtido [esse tipo de] direito [em] resultado de concursos públicos e com o pagamento de contrapartidas associadas[,] acaba[ndo] por competir com entidades que não incorrem nos mesmos custos e encargos*”. Como tal, a APOCME defendeu que “*os postos de carregamento operados por empresas públicas sem [terem sido] objeto de concurso [...] deveriam ser submetidos a concurso público*”.
185. **A EDP Comercial considerou importante assegurar que o papel da EGME no desenvolvimento do setor da mobilidade elétrica traduza-se na criação, em conjunto com os Municípios, de condições favoráveis ao investimento privado**, em detrimento da realização de concursos para a instalação e a exploração de pontos de carregamento e da instalação de pontos de carregamento com vista à sua concessão. **A APOCME apresentou uma posição análoga** a essa posição da EDP Comercial.

IV.7.2. Posição da AdC

186. **Na maior parte dos Municípios, o enquadramento municipal para a mobilidade elétrica ainda não está totalmente definido, motivo pelo qual a recomendação mantém-se pertinente**, como reconhecido nos contributos que abordaram a recomendação.
187. **Não obstante, têm sido verificados progressos nesse âmbito**, que importa destacar.

188. **Desde 2019, diversos Municípios aprovaram normas relativas à disponibilização e à utilização de espaço público municipal para instalação de postos de carregamento**⁵⁹, designadamente normas relativas à instalação desses equipamentos, à sua localização e às taxas devidas pela atividade em causa.
189. **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 causa⁶⁰. Pelo menos um desses Municípios⁶¹ adotou normas temporárias, a vigorarem até à entrada em vigor das normas definitivas.
190. **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.
191. **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 2024⁶², foi identificada informação sobre 23 procedimentos, que: (i) foram promovidos por 17 Municípios⁶³; (ii) foram publicados, principalmente, desde 2022⁶⁴; (iii) adotaram, principalmente, a forma de concurso

⁵⁹ 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.

⁶⁰ 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).

⁶¹ O Município de Lisboa.

⁶² Ver [portal oficial dos contratos públicos](#) (doravante designado "Portal BASE"), consultado em 27.04.2024.

⁶³ 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.

⁶⁴ 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.

público⁶⁵; (iv) foram concluídos com a adjudicação a um leque amplo e diverso de OPC⁶⁶; e (v) adotaram, principalmente, o prazo de execução contratual incluindo renovações e/ou prorrogações de 10 anos⁶⁷. É de destacar que esses procedimentos não correspondem à totalidade de procedimentos promovidos⁶⁸.

192. **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.
193. **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.
194. **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 elétrica⁶⁹. 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.

IV.7.3. Conclusão

195. **Na sequência da ponderação dos contributos, considera-se adequado alterar a Recomendação 7**, dirigida aos Municípios, face aos termos submetidos a consulta pública no sentido de acomodar a posição da AdC, passando a mesma, na versão final do Estudo, a denominar-se “Recomendação 9”.

⁶⁵ 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.

⁶⁶ 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.

⁶⁷ 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.

⁶⁸ 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).

⁶⁹ Ver parágrafo 168.

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 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.

V. OUTROS COMENTÁRIOS

196. Os contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública incluem comentários que não são específicos sobre as recomendações apresentadas no Estudo. De seguida, é apresentado um resumo desses comentários, bem como a respetiva posição da AdC.

V.1. Obrigatoriedade de os CEME serem OPC

V.1.1. Contributos recebidos

197. **A UVE e a WOWPlug consideraram que o desenvolvimento do setor da mobilidade elétrica tornou desnecessária a obrigatoriedade de os CEME serem OPC**, decorrente do facto de apenas os OPC poderem exercer a atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica⁷⁰. Em particular, a WOWPlug considerou que essa obrigação dos CEME *"introduz uma barreira à entrada de [...] CEME que nos parece não só significativa como desajustada e inexplicável"*, *"apenas pode[ndo] ser eventualmente entendid[a] e justificad[a] considerando o momento em que [...] foi introduzid[a] na regulamentação [...] e considerando a praticamente inexistência de carregadores"*. Nesse sentido, a WOWPlug destacou que as duas atividades em causa têm *"modelos de negócio completamente distintos (nomeadamente no que diz respeito às competências exigidas [e] ao seu perfil de risco e modelo económico-financeiro)[,] ainda que [estejam] inevitavelmente relacionadas"*.

V.1.2. Posição da AdC

198. **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

⁷⁰ Nos termos do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

do mesmo; (ii) do conhecimento técnico necessário; (iii) da capacidade de influenciar as receitas; e (iv) do relacionamento com os consumidores.

199. **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 materiais⁷¹; e (iv) da estrutura organizativa.
200. **Com efeito, até 12 de junho de 2014⁷², 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 n.º 39/2010⁷³.
201. **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 OPC⁷⁴**. 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.
202. **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 CEME⁷⁵ e 26 desses agentes tinham celebrado um contrato de adesão na rede de mobilidade elétrica⁷⁶; e (ii) em 17 de abril de 2024, existiam 109 OPC⁷⁷ e 94 desses agentes tinham celebrado um contrato de adesão na rede de mobilidade elétrica⁷⁸. Tal é consentâneo com as suprarreferidas diferenças entre essas atividades, ao demonstrar que os agentes com interesse em serem OPC não têm necessariamente interesse em ser CEME, e vice-versa.
203. **É, ainda, de notar que os OPC apenas têm de operar, no mínimo, um ponto de carregamento ligado à rede de mobilidade elétrica⁷⁹**. 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 elétrica⁸⁰ e cerca de 38% dos CEME operavam mais do que 20 postos de carregamento integrados na mesma rede^{81,82}.
204. **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**.

⁷¹ Em particular, instalações, equipamento informático e tecnologias de informação.

⁷² Data de entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 90/2014, que introduz a obrigação dos CEME em causa no n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

⁷³ Ver n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

⁷⁴ Ver n.º 1 do artigo 2.º da Portaria n.º 1201/2010 e n.º 1 do artigo 2.º da Portaria n.º 241/2015, em vigor desde 13.08.2015.

⁷⁵ Ver [listagem de CEME publicada pela DGEG atualizada em 07.02.2024](#), consultada em 05.05.2024.

⁷⁶ Ver [página da Internet da Mobi.E](#), consultada em 05.05.2024.

⁷⁷ Ver [listagem de OPC publicada pela DGEG atualizada em 17.04.2024](#), consultada em 05.05.2024.

⁷⁸ Ver [página da Internet da Mobi.E](#), consultada em 05.05.2024.

⁷⁹ Nos termos da alínea f) do n.º 1 do artigo 2.º da Portaria n.º 241/2015.

⁸⁰ 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..

⁸¹ É de notar que não existem postos de carregamento integrado na rede de mobilidade elétrica associados a nove CEME.

⁸² Fonte dos dados: Mobi.E e DGEG. Tratamento dos dados: AdC. Data de recolha dos dados: 15.05.2024.

V.1.3. Conclusão

205. **Na sequência da ponderação dos contributos, considera-se adequado emitir uma recomendação no âmbito da obrigatoriedade de os CEME serem OPC**, que, na versão final do Estudo, denomina-se "*Recomendação 5*".

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.

V.2. Necessidade de licenciamento para exercício da atividade de OPC

V.2.1. Contributos recebidos

206. **A Tesla defendeu a eliminação da exigência de uma licença para exercício da atividade de operação de pontos de carregamento**⁸³, tendo referido que, no momento presente, Portugal e a Hungria são os únicos dois Estados-Membros da UE onde essa exigência existe.

V.2.2. Posição da AdC

207. **Regra geral, o estabelecimento de um regime de licenciamento como requisito de acesso a uma determinada atividade restringe a entrada e a expansão de agentes no mercado.** A restritividade dessa intervenção pública depende de diversos fatores, nomeadamente: (i) da existência de um número máximo de licenças a atribuir; (ii) dos custos inerentes ao cumprimento dos requisitos associados à atribuição da licença; (iii) dos custos relacionados com o procedimento associado à atribuição da licença e da duração desse procedimento; e (iv) do ambiente concorrencial dos mercados conexos com a atividade em causa.

208. **Não obstante, regra geral, o estabelecimento de um regime de licenciamento como requisito de acesso a uma determinada atividade tem em vista objetivos legítimos** de defesa da sociedade ou dos consumidores. Esses objetivos consistem, designadamente, nos casos em que as características de um serviço ou bem não são facilmente percetíveis e/ou os riscos associados ao consumo do serviço ou bem não são facilmente avaliáveis: (i) na garantia de padrões técnicos, de segurança e/ou de qualidade na prestação do serviço ou no fornecimento do bem; (ii) na preservação da segurança e/ou da saúde públicas; e/ou (iii) na implementação de políticas de gestão do espaço público, preservação do ambiente e/ou ordenamento do território.

209. **Numa ótica de concorrência, importa garantir que os requisitos associados à atribuição da licença não sejam desproporcionais** face ao necessário para atingir os objetivos legítimos em causa, de forma a não limitarem desnecessariamente a entrada de operadores no mercado, em detrimento dos consumidores (por exemplo, através de preços retalhistas menos competitivos).

210. **No caso em análise, não há, todavia, indícios de que o regime de licenciamento associado à atividade de operação de pontos de carregamento seja mais restritivo da concorrência do que o estritamente necessário para atingir os seus objetivos legítimos.**

⁸³ Nos termos do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

V.2.3. Conclusão

211. **Na sequência da ponderação dos contributos, considera-se adequado não efetuar qualquer recomendação no âmbito da necessidade de licenciamento para exercício da atividade de OPC.**

V.3. Pontos de carregamento de veículos elétricos instalados em locais de acesso público não integrados na rede de mobilidade elétrica

V.3.1. Contributos recebidos

212. **Diversas entidades⁸⁴ fizeram referência à existência de redes de pontos de carregamento constituídas por equipamentos instalados em locais de acesso público, mas não integrados na rede de mobilidade elétrica**, tendo a rede da Tesla⁸⁵ e a rede da MCretail, S.G.P.S., S.A. (Continente)⁸⁶ sido nomeadas enquanto ilustrativas dessa situação. Em particular, foi referido que a situação não será compatível com o quadro legal e regulamentar aplicável à mobilidade elétrica, nos termos do qual os pontos de carregamento instalados em locais públicos ou privados de acesso público estão obrigatoriamente ligados à rede de mobilidade elétrica⁸⁷.

213. **A Iberdrola, a APOCME e a EDP Comercial consideraram que tal impacta negativamente nos restantes operadores e nas condições de concorrência**, associados a benefícios das entidades detentoras das redes em causa, que os OPC e/ou os CEME não conseguem replicar. Esses benefícios traduzem-se ao nível do modelo de negócio e dos custos suportados: (i) possibilidade de disponibilização de um leque mais alargado de ofertas retalhistas⁸⁸; (ii) não aplicação (total ou parcial) das várias componentes dos preços retalhistas aplicáveis ao carregamento de veículos na rede de mobilidade elétrica⁸⁹; (iii) não prestação de garantias junto da EGME⁹⁰; (iv) não sujeição a obrigações de qualidade de serviço⁹¹; e (v) sujeição a procedimentos associados à certificação e à inspeção de pontos de carregamento específicos⁹².

214. **A APOCME e a Iberdrola | BP Pulse referiram a necessidade de revisão e clarificação do quadro legal e regulamentar aplicável à mobilidade elétrica no sentido de assegurar a integração dos pontos de carregamento, em locais de acesso público, na rede pública**. Em particular, a Iberdrola | BP Pulse destacou a necessidade de “[ser] robustec[ida], neste caso, a atuação das entidades responsáveis, impedindo a continuação de atuações contrárias à lei e prejudiciais para a concorrência”. A APOCME defendeu ser “urgente a [...] clarificação do enquadramento legal aplicável a estas redes privadas [ou], caso se conclua pela sua ilegalidade, [o] cumprimento dos [...] deveres de fiscalização, obrigando[-se] à integração desses pontos de carregamento na rede pública Mobi.E”.

⁸⁴ A Mobi.E, a Iberdrola, a Iberdrola | BP Pulse, a miio, a APOCME e a EDP Comercial.

⁸⁵ 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.

⁸⁶ 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).

⁸⁷ Nos termos do n.º 1 do artigo 25.º e do n.º 1 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.

⁸⁸ Benefício referido pela APOCME e pela EDP Comercial.

⁸⁹ Benefício referido pela Iberdrola, pela APOCME e pela EDP Comercial.

⁹⁰ A APOCME e a EDP Comercial

⁹¹ Benefício referido pela APOCME e pela EDP Comercial.

⁹² Benefício referido pela APOCME e pela EDP Comercial.

215. **A ENSE referiu que lavrou “autos de infração” no âmbito dos casos que constatou de “redes de [pontos de carregamento instalados em locais] de acesso público, não inseridos na rede Mobi.E, que permitem o carregamento de veículos elétricos a qualquer utilizador”.**

V.3.2. Posição da AdC

216. **Da análise ao quadro legal e regulamentar aplicável à mobilidade elétrica parece resultar o entendimento de que os pontos de carregamento instalados em parques de estacionamento de estabelecimentos hoteleiros, de restauração ou de retalho alimentar afiguram-se estarem instalados em locais de acesso público.** A este respeito, a Resolução do Conselho de Ministros nº 81/2009⁹³ estabelece que os parques de estacionamento privados, os centros comerciais e as áreas de serviço constituem espaços privados de acesso público. Por sua vez, o Regulamento (UE) 2023/1804⁹⁴ refere que os pontos de carregamento acessíveis ao público incluem: (i) pontos de carregamento instalados em parques de estacionamento públicos ou de supermercados; e (ii) pontos de carregamento instalados em propriedade privada com acesso limitado a um grupo de utilizadores específico, em particular aos clientes dos locais nos quais os mesmos foram instalados.
217. **Nos termos do mesmo quadro legal e regulamentar⁹⁵, os pontos de carregamento instalados em locais de acesso público devem estar ligados à rede de mobilidade elétrica.** Como tal, a falta de ligação (atual ou futura) de pontos de carregamento instalados em locais de acesso público à rede de mobilidade elétrica tratar-se-á de uma questão de incumprimento do quadro legal e regulamentar em causa.
218. **A fiscalização do cumprimento da legislação reguladora do exercício de atividades económicas no setor da energia enquadra-se no âmbito de atuação da ENSE⁹⁶.** Essa atuação é complementada pela atuação, subsequente, da Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), no âmbito da sua competência para o processamento das contraordenações e a aplicação das coimas em causa⁹⁷ e com base nas ações de fiscalização realizadas pela ENSE.
219. **É de realçar que a ENSE referiu já ter realizado várias ações de fiscalização cuja conclusão foi no sentido da existência de pontos de carregamento instalados em locais de acesso público não integrados na rede de mobilidade elétrica⁹⁸.** É, ainda, de destacar que a averiguação da existência de situações desse tipo tem ganho relevância na atuação fiscalizadora da ENSE. Nesse sentido, o “Plano Nacional de Fiscalização e Prevenção | 2024” da ENSE⁹⁹ inclui um objetivo específico para tal.

V.3.3. Conclusão

220. **Na sequência da ponderação dos contributos, considera-se adequado não efetuar qualquer recomendação no âmbito dos pontos de carregamento instalados em locais de acesso público não integrados na rede de mobilidade elétrica.** Em todo o caso, importa destacar que a Recomendação 2 visa promover modelos de negócio com um leque de ofertas retalhistas mais abrangente e menos complexas para os consumidores.

⁹³ Ver terceiro parágrafo da alínea i) do nº 4 do Anexo à Resolução do Conselho de Ministros nº 81/2009.

⁹⁴ Ver considerando 11 do Regulamento (UE) 2023/1804.

⁹⁵ Ver parágrafo 212.

⁹⁶ Nos termos da alínea b) do nº 1 do artigo 3º do Estatuto da ENSE, aprovado pelo Decreto-Lei nº 339-D/2001.

⁹⁷ Nos termos do nº 4 do artigo 47º do Decreto-Lei nº 39/2010.

⁹⁸ Ver parágrafo 215.

⁹⁹ Ver “[Plano Nacional de Fiscalização e Prevenção | 2024](#)” da ENSE.

V.4. Tarifários aplicáveis ao carregamento de veículos elétricos

V.4.1. Contributos recebidos

221. **A ANMP, a DGC, a Iberdrola e a WOWPlug identificaram a necessidade de simplificar os preços retalhistas** aplicáveis ao carregamento de veículos elétricos, com vista a mitigar os efeitos negativos das dificuldades associadas ao conhecimento sobre o custo final dos carregamentos e da dificuldade em comparar preços dos consumidores.
222. **Em particular, a ANMP defendeu a definição de uma “metodologia mais clara para fixação dos preços”,** que possibilite aos Municípios definirem descontos aplicáveis aos residentes. **A DGC concordou com essa posição** da ANMP.
223. **A Iberdrola considerou que os preços deveriam variar em função, apenas, da energia elétrica carregada,** sendo expressos em euros por kWh. A mesma entidade defendeu que, nos casos em que o tempo de ocupação do posto de carregamento exceda o tempo máximo necessário para efetuar o carregamento, deveria ser aplicado um “*fator penalizador*”, expresso em euros por minuto, de forma a incentivar a libertação do posto de carregamento com a maior brevidade possível.
224. **A WOWPlug entendeu que, nos casos em que os ramais sejam totalmente dedicados à mobilidade elétrica, a “tarifa de mobilidade elétrica” deveria ser aplicável à energia utilizada para a operação de carregamento e à energia utilizada para o funcionamento do posto de carregamento.** De acordo com essa entidade, tal simplificaria as estimativas da energia utilizada para cada um desses propósitos que a E-Redes tem que efetuar e, consequentemente, diminuiria a probabilidade de erros nesses cálculos, cujos custos financeiros para os OPC são significativos.
225. **A WOWPlug considerou, ainda, que a tarifa da EGME deveria ser “um valor percentual sobre a receita cobrada pelo operador”,** e não um valor expresso em euros por carregamento (fixo), o que “*limita a liberdade dos utilizadores de fazerem carregamento[s] curtos e a liberdade aos operadores de usarem a estrutura tarifária que pretendam*”.
226. **A EDP Comercial manifestou não ser favorável à obrigação dos CEME de não poderem discriminar pontos de carregamento¹⁰⁰,** na medida em que poderá inviabilizar a disponibilização de ofertas comerciais mais atrativas pelos CEME.

V.4.2. Posição da AdC

227. **De um modo geral, a dinâmica entre a oferta e a procura em um determinado mercado afigura-se o mecanismo mais eficaz e eficiente para determinar os preços** aplicáveis ao serviço ou bem em causa. Já a definição de regras associadas à determinação desses preços limita uma variável de concorrência de relevo, podendo restringir a entrada e a expansão de agentes no mercado.
228. **Não obstante, em casos específicos, a inclusão no quadro legal e regulatório aplicável a uma determinada atividade de regras associadas à determinação de preços pode ser justificada por objetivos legítimos,** como a necessidade de garantir um acesso universal ao serviço ou bem.
229. **No caso em análise, de um modo geral, não há indícios de que a dinâmica entre a oferta e a procura associadas ao carregamento de veículos elétricos não esteja a conduzir à adoção de tarifários concorrenciais.**

¹⁰⁰ Nos termos do nº 5 do artigo 7º do Decreto-Lei nº 39/2010.

230. **Acresce que a obrigação de os preços variarem apenas em função da energia carregada poderia retirar flexibilidade aos agentes**, não obstante o seu eventual impacto positivo na comparabilidade dos preços. Em particular, caso a Recomendação 2 seja implementada, essa obrigação poderia limitar o leque de ofertas que os OPC poderiam disponibilizar, nomeadamente ao nível de descontos aplicáveis à utilização dos pontos de carregamento.
231. **Relativamente à posição desfavorável da EDP Comercial sobre a obrigação dos CEME de não discriminarem pontos de carregamento, importa destacar que essa obrigação releva para, no modelo atual, garantir um acesso universal ao carregamento de veículos elétricos.**

V.4.3. Conclusão

232. **Na sequência da ponderação dos contributos, considera-se adequado não efetuar qualquer recomendação no âmbito dos tarifários aplicáveis ao carregamento de veículos elétricos.**

V.5. Detenção de pontos de carregamento de veículos pela EGME

V.5.1. Contributos recebidos

233. **A Iberdrola considerou que a possibilidade de a EGME deter pontos de carregamento, prevista no Decreto-Lei nº 39/2010, “já não se justifica”,** devendo a EGME ficar, apenas, com *“as competências de gestão da mobilidade elétrica”*. **Nesse sentido, a mesma entidade defendeu a alienação dos pontos de carregamento detidos pela EGME** através de procedimentos concorrenciais e transparentes.
234. **Já a Helexia entendeu que deve efetuar-se uma avaliação dos “impactos concorrenciais e económicos” da possibilidade de a EGME deter pontos de carregamento.**

V.5.2. Posição da AdC

235. **O Decreto-Lei nº 39/2010 estabelece que a detenção de pontos de carregamento de veículos pela EGME não é impedida pelo facto de a EGME dever ser autónoma** 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 comercialização¹⁰¹.
236. **O mesmo diploma prevê que a EGME deve ceder a exploração de pontos de carregamento que detenha a OPC mediante procedimentos concorrenciais e transparentes¹⁰². Nesse sentido, a operação de pontos de carregamento não é permitida à EGME e, por isso, a EGME não pode concorrer com os OPC.**
237. **De facto, a Mobi.E tem desenvolvido diversos projetos de instalação de pontos de carregamento com vista a reforçar a rede de mobilidade elétrica, tendo vindo a concessionar a exploração desses equipamentos.** Em particular, em 2023, a Mobi.E¹⁰³: (i) continuou a implementação de dois projetos com especial ênfase na oferta de potência, no âmbito do Programa de Estabilidade Económica e Social (PEES); e (ii) desenvolveu o plano de um projeto-piloto de instalação de equipamentos em zonas onde o estacionamento seja efetuado, maioritariamente, na rua, *“procurando desta forma dar ao mercado da mobilidade elétrica um novo impulso, num segmento que até agora não tem registado grande atenção”*. Entre 15 de junho de

¹⁰¹ Nos termos do nº 5 do artigo 22º do Decreto-Lei nº 39/2010.

¹⁰² Nos termos do nº 5 do artigo 22º do Decreto-Lei nº 39/2010.

¹⁰³ Ver [Relatório de gestão da Mobi.E referente a 2023 \(versão que “aguarda aprovação do acionista”\)](#).

2020 e 12 de janeiro de 2023, a Mobi.E concessionou a diversos OPC a exploração de 736 postos de carregamento e 20 pontos de carregamento¹⁰⁴.

V.5.3. Conclusão

238. **Na sequência da ponderação dos contributos, considera-se adequado não efetuar qualquer recomendação no âmbito da detenção de pontos de carregamento de veículos pela EGME.**

V.6. Outras matérias

V.6.1. Contributos recebidos

239. **Diversos contributos abordaram matérias relacionadas com a mobilidade elétrica que não foram abrangidas nas secções IV e V.1 a V.5.** Dessas matérias destacam-se:

- (i) as medidas de apoio público à mobilidade elétrica em Portugal¹⁰⁵;
- (ii) o procedimento de determinação dos valores a faturar e, caso necessário, de correção dos valores faturados no âmbito da mobilidade elétrica¹⁰⁶, incluindo os fluxos de informação necessários à faturação entre os agentes;
- (iii) a definição do valor da componente "*potência contratada*" atribuída a Códigos de Ponto de Entrega (CPEs) exclusivos para postos de carregamento¹⁰⁷;
- (iv) a definição do valor das garantias a prestar pelos agentes no âmbito da mobilidade elétrica¹⁰⁸;
- (v) a aplicação do conceito de itinerância eletrónica no contexto do modelo organizativo da mobilidade elétrica em vigor¹⁰⁹;
- (vi) as regras aplicáveis aos pontos de carregamento instalados em locais de acesso privativo¹¹⁰;
- (vii) as regras aplicáveis à divulgação dos preços retalhistas¹¹¹;
- (viii) a exclusão da mobilidade elétrica do âmbito de aplicação do Decreto-Lei nº15/2022^{112,113}, que estabelece a organização e o funcionamento do SEN;
- (ix) os regimes jurídicos conexos com a mobilidade elétrica¹¹⁴, em particular o regime jurídico da urbanização e da edificação¹¹⁵ e o regime jurídico da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais¹¹⁶;
- (x) a inexistência de um setor dedicado à ligação do setor da geração de eletricidade e do setor da energia¹¹⁷; e

¹⁰⁴ Ver Relatório de gestão da Mobi.E referente a 2023 (versão que "*aguarda aprovação do acionista*").

¹⁰⁵ Abordadas pelo IMT, pela DGC, pela DECO, pela WOWPlug e pela APOCME.

¹⁰⁶ Abordado pela APOCME e pela Evio.

¹⁰⁷ Matéria abordada pela APOCME.

¹⁰⁸ Matéria abordada pela AVERE.

¹⁰⁹ Matéria abordada pela AVERE.

¹¹⁰ Matéria abordada pela Renewing.

¹¹¹ Matéria abordada pela DECO e pela DGC.

¹¹² Nos termos da alínea c) do nº 2 do artigo 2º do Decreto-Lei nº15/2022.

¹¹³ Matéria abordada pela EDP Comercial.

¹¹⁴ Matéria abordada pela ENSE e pela Câmara Municipal de Odivelas.

¹¹⁵ Estabelecido pelo Decreto-Lei nº 555/99.

¹¹⁶ Aprovado pelo Decreto-Lei nº 163/2006.

¹¹⁷ Matéria abordada pela APREN.

- (xi) a atribuição de créditos de carbono associados ao carregamento de veículos com eletricidade renovável¹¹⁸.

V.6.2. Posição da AdC

240. **A generalidade dos contributos suprarreferidos abordam matérias que, não obstante estarem relacionadas com a mobilidade elétrica, extravasam o âmbito do Estudo e da atuação da AdC**, à qual incumbe velar pelo cumprimento das leis, dos regulamentos e das decisões de direito nacional e da UE destinados a promover e a defender a concorrência¹¹⁹. Os restantes desses contributos têm um carácter genérico, limitando-se a identificar matérias que os interessados em causa consideraram relevantes e/ou posições não fundamentadas desses interessados.

V.6.3. Conclusão

241. **Na sequência da ponderação dos contributos, considera-se adequado não efetuar qualquer recomendação no âmbito das matérias relacionadas com a mobilidade elétrica que não respeitam, especificamente, às recomendações apresentadas no Estudo e que não foram tratadas nas secções IV e V.1 a V.5.**

¹¹⁸ Matéria abordada pela EDP Comercial.

¹¹⁹ Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos da AdC, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 125/2014.