

Comentários da Autoridade da Concorrência a proposta de alteração do Regulamento da mobilidade elétrica

1. Em 19 de julho de 2019, a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) submeteu a consulta pública uma proposta de alteração do Regulamento da mobilidade elétrica¹, elaborada por essa entidade.
 2. Nesse âmbito, desenvolvem-se, de seguida, alguns comentários à proposta em causa, numa ótica de concorrência e de bem-estar do consumidor.
- 1. Modelo organizativo da mobilidade elétrica**
3. O modelo organizativo da mobilidade elétrica, que o Regulamento implementa e regula, encontra-se definido no Decreto-Lei nº 39/2010 e extravasa o âmbito da proposta de Regulamento em análise, situando-se a montante do mesmo.
 4. Sem prejuízo, considera-se relevante notar, antes de mais, que esse modelo se afigura excessivamente complexo e oneroso. Destaca-se, em particular, que o modelo envolve a criação de um elevado número de novos agentes, podendo dificultar a entrada de operadores no mercado e aumentar os custos a suportar pelos consumidores.
 5. Essa situação é ainda mais notória ao tomar em consideração a evolução tecnológica verificada desde a entrada em vigor do Decreto-Lei nº 39/2010, em particular, ao nível das infraestruturas destinadas a assegurar a mobilidade elétrica e ao nível dos meios de faturação e pagamento.
 6. Assim, entende-se que seria importante avaliar o quadro legislativo em causa com vista à simplificação do modelo organizativo da mobilidade elétrica escolhido e ao aumento da eficiência do sistema, que estimulariam a concorrência no mercado e beneficiariam os consumidores. De entre outros aspetos a ponderar, destaca-se a diminuição do número de agentes envolvidos, em particular de intermediários.
- 2. Garantias a prestar no âmbito da celebração do contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica**
7. A proposta de Regulamento em análise obriga diversos agentes² a prestar garantias à entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME) no âmbito da celebração do contrato de adesão a essa rede³. As garantias visam assegurar o cumprimento das respetivas obrigações pecuniárias⁴. Adicionalmente, a proposta de Regulamento em análise estabelece um conjunto de princípios a respeitar pela metodologia de cálculo das garantias, a definir pela EGME, e define valores mínimos das garantias (aplicáveis em situações específicas⁵)⁶.
 8. Sem prejuízo do objetivo prosseguido pela previsão da obrigação de prestação de garantias, nomeadamente a diminuição da exposição do sistema e dos consumidores ao risco financeiro dos agentes ativos no mercado, não deixa de se alertar para a relevância que do sistema de garantias não resultem barreiras desnecessárias à entrada e à expansão de operadores no mercado.
 9. Nesse sentido, os requisitos das garantias previstas na proposta de Regulamento em análise devem ser (re)avaliados em função do seu impacto nas condições de entrada e expansão de operadores no

¹ Doravante designado “Regulamento”.

² Os detentores de um registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEMEs), os operadores de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos (OPCs) e os detentores de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos de acesso privativo (DPCs).

³ Ver artigo 25º da proposta de Regulamento em análise.

⁴ O pagamento das tarifas da EGME e, no caso dos CEMEs, o pagamento aos OPCs associados à utilização pelos seus consumidores dos pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos operadores por essas entidades.

⁵ Nos casos em que os agentes não têm um histórico ou têm um histórico inferior a seis meses.

⁶ Ver artigo 26º da proposta de Regulamento em análise.

mercado. Deve, também, avaliar-se a existência de formas alternativas de alcançar o objetivo em causa que sejam menos restritivas da concorrência no mercado.

10. É, ainda, de notar que a obrigatoriedade de prestação de garantias prevista na proposta de regulamento em análise decorre, em larga medida, do modelo organizativo da mobilidade elétrica, que determina quais os intervenientes no mercado e a forma como esses agentes se relacionam entre si. Como tal, na sequência de uma eventual diminuição do número de intervenientes nesse modelo, será pertinente (re)avaliar a necessidade da obrigação de prestação de garantias.

3. Repercussão do modelo organizativo da mobilidade elétrica nos consumidores

11. A rede de mobilidade elétrica tem operado em modo de projeto piloto, que define regras específicas de funcionamento do sistema. Como tal, a aplicação do Regulamento tem sido limitada, designadamente no que respeita ao pagamento dos carregamentos de veículos elétricos pelos consumidores, que tem sido faseado. A data de início da fase comercial de operação dessa rede, na qual todos os carregamentos de veículos elétricos serão pagos pelos consumidores, ainda não foi determinada pelo Governo.
12. Nesse contexto, não existe informação que permita analisar o impacto do modelo organizativo da mobilidade elétrica, em particular das taxas que prevê, nos consumidores.
13. Nessa medida, considera-se que seria pertinente avaliar o impacto do modelo organizativo da mobilidade elétrica escolhido ao nível do bem-estar dos consumidores, nomeadamente em termos do custo de carregamento de veículos elétricos.
14. Atendendo às questões destacadas, e apesar de o modelo organizativo da mobilidade elétrica extravasar o âmbito da proposta de Regulamento em análise⁷, não deixa de se alertar para o facto de esse modelo, que resulta mais concretizado com a proposta em apreciação, poder comprometer o desenvolvimento e a expansão de uma rede de mobilidade elétrica com cobertura adequada, eficiente e competitiva.

17 de setembro de 2019

⁷ Ver parágrafo 3.