# COMENTÁRIOS DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA A PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DO REGULAMENTO TARIFÁRIO DO SETOR ELÉTRICO

1. Nos termos dos seus Estatutos, entre as atribuições da Autoridade da Concorrência (AdC) inclui-se a incumbência de "[c]*ontribuir para o aperfeiçoamento do sistema normativo português em todos os domínios que possam afetar a livre concorrência, por sua iniciativa ou a pedido da Assembleia da República ou do Governo*"[1]. Em particular, no exercício dos seus poderes de regulamentação, a AdC pode "[f]*ormular sugestões ou propostas com vista à criação ou revisão do quadro legal e regulatório*"[2].

2. Em 15 de outubro de 2024, a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) submeteu a consulta pública uma proposta de alteração do Regulamento tarifário do setor elétrico[3].

3. A AdC tem acompanhado o desenvolvimento dos setores elétrico e da mobilidade elétrica, no sentido de contribuir, de acordo com uma ótica de promoção da concorrência e de maximização do bem-estar dos consumidores, para a discussão de diversos temas.

4. Nesse âmbito, desenvolvem-se, de seguida, breves comentários à proposta de alteração do Regulamento, para consideração da ERSE, na sua tomada de decisão.

## 1. Quanto à inclusão no Regulamento de um ajustamento provisório das medidas de contenção tarifária

5. A proposta prevê a inclusão no Regulamento de um ajustamento provisório das medidas de contenção tarifária nos proveitos a recuperar pelo operador da rede de distribuição de eletricidade[4], para além do ajustamento definitivo dessas medidas, já previsto no Regulamento.

6. Regista-se positivamente essa proposta, na medida em que a sua implementação permitiria alisar o impacto financeiro dos desvios verificados entre os valores estimados das medidas e os respetivos valores reais.

7. De acordo com a ERSE[5], esse impacto "*poderia atingir valores significativos, nomeadamente devido a desvios nas receitas das licenças com* [dióxido de carbono (]$CO_2$[)] *e de outras medidas excecionais eventualmente incorporadas nos proveitos*". Consequentemente, o seu não alisamento poderia ter impactos financeiros não desprezáveis para o operador da rede de distribuição de eletricidade e/ou para os consumidores.

## 2. Quanto à eliminação das tarifas de acesso às redes aplicáveis à mobilidade elétrica

8. A proposta prevê a eliminação das tarifas de acesso às redes aplicáveis à mobilidade elétrica, cobradas pelo operador da rede de distribuição aos comercializadores do setor elétrico que abastecem os comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME), passando a respetiva faturação a estar associada, apenas, ao ponto de entrega da rede elétrica de serviço público, cujo titular passaria a gerir os custos da respetiva utilização.

9. Regista-se positivamente essa proposta, na medida em que a sua implementação teria diversos efeitos positivos, nomeadamente:

   (i) simplificaria as relações entre o operador da rede de distribuição de eletricidade, os comercializadores do sector elétrico e os CEME, uma vez que as regras de faturação

[1] Ver alínea g) do artigo 5º e alíneas c) e d) do nº 4 do artigo 6º dos Estatutos da AdC, aprovados pelo Decreto-Lei nº 125/2014.
[2] Ver alínea d) do nº 4 do artigo 6º dos Estatutos da AdC.
[3] Doravante designado "Regulamento".
[4] Através da parcela II da tarifa de uso global do sistema.
[5] Ver documento justificativo da proposta, publicado pela ERSE em 15.10.2024.

passariam a estar associadas ao ponto de entrega da rede elétrica de serviço público e deixariam de depender do apuramento dos consumos da mobilidade elétrica, conferindo maior certeza aos custos associados;

(ii) eliminaria barreiras à prestação de serviços de flexibilidade pelos pontos de carregamento de veículos elétricos, uma vez que os pontos com capacidade para armazenar eletricidade poderiam passar a ser, também, prestadores desses serviços;

(iii) facilitaria a adoção de soluções inovadoras no setor da mobilidade elétrica, associadas, em particular, à utilização de energia excedente da produção para autoconsumo, à utilização de energia armazenada nos pontos de carregamento de veículos elétricos e à prestação de serviços à rede elétrica[6], uma vez que os titulares dos pontos de entrega poderiam passar a gerir a sua infraestrutura em função da efetiva utilização da mesma; e

(iv) seria compatível com as obrigações dos operadores de pontos de carregamento de veículos (OPC) associadas à disponibilização de carregamentos de veículos elétricos numa base *ad-hoc* estabelecidas pelo Regulamento (UE) 2023/1804[7,8], uma vez que possibilitaria a repercussão do (atual) custo associado à tarifa de acesso às redes de eletricidade aplicável à mobilidade elétrica também nos OPC, e não apenas nos CEME.

10. Com efeito, a implementação da proposta em causa contribuiria positivamente para a venda do serviço de carregamento de veículos elétricos diretamente pelos OPC, contemplada no Regulamento (UE) 2023/1804 e que é uma das matérias versadas nas recomendações da AdC, de outubro de 2024, emitidas no Estudo "*Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal*"[9] (ver caixa *infra*).

11. Neste contexto, reitera-se a importância de promover a simplificação do modelo organizativo da mobilidade elétrica, através da integração da atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica (exercida pelos CEME) e da atividade de operação de pontos de carregamento (exercida pelos OPC). Nesse modelo, o serviço de carregamento passaria a ser adquirido aos OPC ou aos prestadores de serviços de mobilidade, o que permitiria um modelo mais eficiente, um leque de ofertas disponibilizadas aos consumidores mais alargado e uma recolha de dados com vista à faturação entre os agentes mais limitada.

12. A adoção do novo modelo poderia ser efetuada de forma faseada, com uma avaliação de impacto no final de cada fase. Na primeira fase, poderia adotar-se a perspetiva da ERSE relativa aos carregamentos de veículos elétricos numa base *ad-hoc* poderia ser adotada, nos termos da qual haveria uma coexistência da modalidade de venda direta pelos OPC dos carregamentos numa base *ad-hoc* e da atual modalidade de venda separada da energia utilizada nos carregamentos e de utilização dos pontos de carreamento.

13. Destaca-se também positivamente que os efeitos positivos da implementação da proposta compensariam, à partida, os respetivos riscos, designadamente:

(i) a eventual repercussão do acrescido esforço financeiro dos titulares dos pontos de entrega no preço aplicável à utilização da infraestrutura de carregamento de veículos elétricos, tendo a ERSE considerado que "*o valor da parcela II da tarifa de* [uso global do sistema aplicável à mobilidade elétrica] *ser*[ia] *tendencialmente menor ou igual*"[10]; e

[6] A título exemplificativo, serviços viabilizados pela utilização de veículos com capacidade de entregar à rede a energia armazenada na sua bateria (capacidade "*vehicle to grid*").
[7] Também designado "Regulamento AFIR".
[8] Relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.
[9] Ver Estudo "*Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal*", publicado pela AdC em 09.10.2024.
[10] Ver documento justificativo da proposta.

(ii) a eliminação de uma parcela do valor das garantias a constituir pelos comercializadores do sector elétrico, cuja representatividade nesse valor é proporcional ao peso da energia vendida aos CEME na energia total vendida.

14. Por fim, e dada a sua relação com a eliminação das tarifas de acesso às redes aplicáveis à mobilidade elétrica, sinaliza-se, na caixa *infra*, a versão simplificada das recomendações que, em outubro de 2024, a AdC emitiu no Estudo "*Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal*".

**Versão simplificada das recomendações emitidas pela AdC no Estudo "*Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal*"**

**Recomendações ao Governo**

***Recomendação 1.*** **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.

***Recomendação 2.*** **Promover a simplificação do modelo organizativo, integrando o papel dos OPC e dos CEME**. O serviço de carregamento passaria a ser adquirido aos OPC 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. A adoção do novo modelo poderia ser efetuada de forma faseada.

***Recomendação 3.*** **Avaliar os custos e benefícios de selecionar a EGME por um mecanismo competitivo**, aberto, transparente e não discriminatório.

***Recomendação 4.*** **Impor a obrigatoriedade de a EGME ser independente dos CEME**. Nesse sentido, o nº 1 do artigo 22º do Decreto-Lei nº 39/2010 deve ser alterado no sentido de exigir que a EGME tenha autonomia face aos OPC e, também, aos CEME.

***Recomendação 5.*** **Revogar a obrigatoriedade de os CEME serem OPC**. Em particular, o nº 1 do artigo 7º do Decreto-Lei nº 39/2010 deve ser alterado no sentido de separar os regimes de exercício das duas atividades em causa.

***Recomendação 6.*** **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**.

***Recomendação 7.*** **Promover a atribuição de direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento nas autoestradas mediante mecanismos competitivos**, abertos, transparentes e não discriminatórios. Nesse contexto, deve ser aferida a possibilidade de coexistência de diferentes OPC em um determinado local, para cada procedimento de atribuição dos direitos em causa. Adicionalmente, 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.

***Recomendação 8.*** **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 a comercialize**. Nesse sentido, 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 deve ser avaliada.

**Recomendações aos Municípios**

***Recomendação 9.*** **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 e atempada do enquadramento municipal para a mobilidade elétrica.

19 de novembro de 2024