Exmo. Senhor
Presidente da
Comissão de Economia, Oberas Públicas e Habitação

6CEOPH@ar.parlamento.pt

Data: 05 de Novembro de 2024

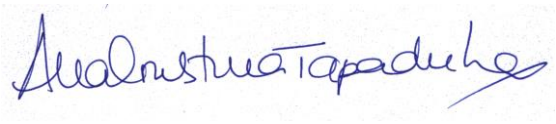
N. Refª : PARC-000258-2024

Assunto: PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 403/XVI/1.ª - Recomenda ao Governo a adoção de um novo quadro legislativo para potenciar o crescimento da rede de postos de carregamento de veículos elétricos e a aproximação ao modelo comunitário disposto pelo AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation)

Tendo tido conhecimento da iniciativa acima mencionada, junto enviamos os nossos comentários, mantendo-nos ao dispor para quaisquer esclarecimentos adicionais,

Com os meus melhores cumprimentos,

A Diretora Geral



(Ana Cristina Tapadinhas)

Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor – DECO
Rua de Artilharia Um, nº 79 – 4º
1269 – 160 Lisboa

I. Considerações de âmbito geral

A DECO congratula-se com a presente iniciativa, que se revela de primordial importância e oportunidade, no contexto nacional e europeu, e que vai ao encontro das preocupações e reivindicações da associação, no que respeita à proteção dos direitos e interesses dos consumidores no âmbito da mobilidade elétrica.

Com efeito, o AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) – regulamento europeu relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos – entrou em vigor em 12 de outubro de 2023 e é aplicável desde 13 de abril de 2024, estabelecendo metas de implementação obrigatória para as infraestruturas de carregamento elétrico.

Em suma, por um lado, o AFIR estabelece metas dinâmicas, que visam assegurar que a infraestrutura de carregamento acessível ao público cresce à mesma velocidade que a frota de veículos elétricos, por outro lado, torna obrigatório o carregamento ad hoc e exige que os operadores dos pontos de carregamento aceitem pagamentos eletrónicos através de terminais e dispositivos utilizados para o pagamento de serviços, definindo, no entanto, regras diferentes em função da potência dos postos de carregamento (inferior ou superior a 50 kW).

Neste contexto, a implementação das metas previstas no AFIR revela-se fundamental para os consumidores, considerando que:

- No âmbito da mobilidade elétrica, vários problemas se colocam aos consumidores em Portugal, nomeadamente ao nível da cobertura dos postos de carregamento e à utilização dos mesmos;
- A promoção da mobilidade elétrica é um fator crucial no contexto das políticas climática e energética de Portugal e da União Europeia (UE). A transição para uma economia sustentável passa necessariamente pela descarbonização dos transportes, setor fortemente responsável pela emissão de gases com efeito de estufa, com especial relevo do transporte rodoviário;
- É fundamental, tornar a mobilidade elétrica uma opção cada vez mais apelativa para os consumidores, mormente num momento em que se assiste a um acentuado aumento das vendas de novos veículos elétricos. Saliente-se, a esse propósito, que em setembro de 2024 foi atingido um marco histórico: os veículos 100% elétricos novos foram os mais vendidos na categoria de ligeiros de passageiros (https://www.uve.pt/page/vendas-ve-09-2024/). Ademais, esta necessidade é ainda mais premente, se considerarmos que o automóvel se mantém como o meio de transporte mais utilizado no país, segundo os dados definitivos dos últimos Censos realizados em Portugal pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) em 2021.

Dos principais problemas sentidos pelos consumidores

No exercício da sua atividade, a DECO tem recebido denúncias de consumidores respeitantes à rede pública de mobilidade elétrica, cujo objeto podemos sintetizar, essencialmente, em 3 ordens de problemas:

- Problemas relativos ao acesso :

o Necessidade de celebrar um contrato com um CEME (podendo-se carregar veículos em qualquer ponto de carregamento integrado na rede pública, através de um cartão físico ou de uma aplicação digital) ou utilizar a rede pública numa base ad-hoc, mas com recurso a uma aplicação digital associada à prestação do serviço de carregamento elétrico de veículos na rede de mobilidade elétrica (sendo que apenas se pode carregar veículos em pontos de carregamento integrados na rede que disponibilizem a possibilidade de efetuar carregamentos numa base ad-hoc, e que estejam associados à aplicação digital em causa);

o Insuficiência de postos de carregamento (com especial destaque para as regiões de menor densidade populacional, nomeadamente as regiões do interior – de salientar que a Autoridade da Concorrência (Adc), no estudo mencionado na iniciativa em apreciação, assinala uma assimetria geográfica na cobertura da rede)

- **Problemas respeitantes ao preço:**

o Incerteza quanto ao custo do carregamento: antes do carregamento, os utilizadores de veículos elétricos apenas conhecem uma parte do custo em que irão incorrer, nomeadamente o preço aplicável à utilização do ponto de carregamento;

o Impossibilidade de comparação dos preços aplicáveis à utilização dos pontos de carregamento, em virtude da existência de diferentes estruturas tarifárias adotadas, o que inviabiliza a liberdade de escolha do ponto de carregamento em função do respetivo custo de utilização.

- **Problemas respeitantes ao de pagamento**

o Ausência de pontos de carregamento com terminais e/ou dispositivos utilizados para serviços de pagamento (impossibilidade de pagar com cartões de débito/crédito)

o Atraso no envio das faturas aos consumidores, por parte dos CEME.

II. Considerações de âmbito especial

Globalmente, a DECO está de acordo com as medidas recomendadas, acrescentando ainda os seguintes comentários, no que concerne às medidas que se seguem:

- N.4 *Adotar medidas que facilitem a comercialização como a integração vertical CEMES (comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica) em OPCs (operadores de pontos de carregamento), sem a obrigatoriedade de ligar à rede da EGME (Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica, atualmente a Mobi.e). O OPC deve poder comprar energia ao produtor e vender energia para carregamento.*

A DECO entende que esta medida promoveria a simplificação do modelo organizativo e, nesse sentido, seria vantajosa para os consumidores. Esta associação defende a integração do papel dos OPC e dos CEME, passando o serviço de carregamento a ser adquirido aos OPC, sem recurso a um contrato prévio com um CEME e sem a necessidade de aplicação digital.

A simplificação do sistema organizativo vai precisamente ao encontro dos interesses dos consumidores, revelando-se adequada a solucionar algumas das já mencionadas dificuldades sentidas pelos mesmos, nomeadamente ao nível da complexidade no acesso à rede e faturação, a que acrescentamos, naturalmente, os custos associados (seriam eliminados custos de intermediação associados aos CEME e uma parte dos custos associados à EGME, que oneram o custo incorrido pelos utilizadores de veículos elétricos com o respetivo carregamento na rede).

Aliás, esta medida vai precisamente ao encontro do que defendemos, na linha da posição assumida pela AdC e do já anteriormente defendido pela Autoridade Nacional da Concorrência do Reino Unido, no sentido de que o carregamento de veículos elétricos deve ser tão simples quanto abastecer com gasolina ou gasóleo.

Os modelos baseados em assinatura colocam problemas em termos de efeitos de lock- -in (transparência tarifária, risco de insolvência de operadores com contratos em vigor com consumidores, soluções de pagamento inseguras, concentração de mercado…). Os intermediários nem sempre estão preparados para gerir pagamentos de maneira segura e eficiente, pois essa não é sua função principal, sendo que também apresentam custos mais altos para os consumidores do que os cartões de débito/crédito.

O facto de existirem várias entidades envolvidas e a necessidade de troca de comunicações entre elas, tem originado atrasos na emissão das faturas dos consumidores finais, relativas aos consumos com os carregamentos de veículos elétricos, pelo que a integração do papel dos operadores de postos de carregamento (OPC) e dos CEME poderia solucionar este problema.

A este propósito e sem conceder, seria necessário definir prazos de reporte dos dados relativos à eletricidade consumida nos respetivos pontos de carregamento por parte dos OPC, com o intuito de evitar atrasos na cobrança ao consumidor final.

Por fim, somos de opinião que os OPC deverão poder contratar energia elétrica a qualquer agente económico que a comercialize, incluindo, para além dos comercializadores do setor elétrico, os agregadores, os autoconsumidores, as comunidades e os pequenos produtores.

A DECO concorda com esta medida, de forma a ajustar o diploma em crise à realidade atual, nomeadamente, considerando os mais recentes agentes de mercado, como os agregadores, e as mais recentes formas de produção de eletricidade, nomeadamente o autoconsumo (individual e coletivo) e as Comunidades (de energia renovável e de cidadãos), previstos no Decreto-Lei nº 15/2022, de 14 de janeiro, na sua atual redação.

Nesse sentido, permitindo-se que os OPC possam contratar a energia elétrica para fornecimento dos seus clientes a qualquer agente de mercado e independentemente da forma de produção de eletricidade, promover-se-á a concorrência, o que, à partida, beneficiará os consumidores.

- *N.º 5 Melhorar a experiência de pagamento e promover a transparência: quando utilizador decide carregar o carro deve poder visualizar o custo de carregamento por KW e por tempo; deve poder escolher método de pagamento: cartão de fidelização do produtor ou posto, mobi.e, cartão de débito ou crédito;*

Estamos inteiramente de acordo com a presente medida.

A nosso ver, esta medida permitirá resolver alguns dos problemas que os consumidores enfrentam no carregamento dos seus veículos e que, atrás, identificámos, nomeadamente no que respeita ao preço (impossibilidade de conhecimento antecipado e de comparabilidade de preços e, consequentemente, ausência de liberdade de escolha do ponto de carregamento em função do respetivo custo de utilização) e ao pagamento (impossibilidade de efetuar o pagamento através de cartão de débito e de crédito), já que o Regulamento AFIR estabelece diferentes regras e metas relativamente a estes aspetos, em função da potência dos postos de carregamento (inferior ou superior a 50kW), o que sempre discordámos.

A propósito do acesso a pagamento através de cartões de débito e crédito em todos os postos de carregamento, refira-se que, aquando da discussão sobre a Proposta de Regulamento (AFIR), a DECO fez chegar ao então Ministro das Infraestruturas as suas preocupações no que respeita aos meios de pagamento a disponibilizar aos consumidores pelos operadores dos pontos de carregamento, nas estações de carregamento acessíveis ao público.

Já nessa altura esta associação defendeu que todos os operadores dos pontos de carregamento, nas estações de carregamento acessíveis ao público, independentemente da potência em causa, deveriam ser obrigados a disponibilizar aos consumidores a possibilidade de efetuarem pagamentos com cartões de débito e de crédito.

Com efeito, alguns países e regiões com altas taxas de penetração de veículos elétricos (Alemanha, Califórnia, Reino Unido, Noruega) legislaram no sentido de obrigar à disponibilização de pagamento por cartão de débito/crédito, cientes dos benefícios para o consumidor e dos

riscos associados ao nascimento de um mercado que envolve muitos *players* a tentar aprisionar os condutores a soluções próprias de carregamento e pagamento.

Na verdade, até ao momento, a indústria ainda não mostrou evidências de que a obrigatoriedade do pagamento com cartão de débito seria economicamente inviável, mesmo para postos de carregamento de baixa potência. Pelo contrário, cada vez mais, assistimos ao surgimento de soluções técnicas de baixo custo (como esta, que se indica apenas a título meramente exemplificativo).

A existência de terminais/dispositivos utilizados para serviços de pagamentos permitirá ao consumidor conhecer o custo do carregamento no próprio momento e simplificará os procedimentos.

Ademais, importa salientar que ainda existem muitos consumidores com pouca literacia digital, sendo o carregamento efetuado apenas com recurso a uma aplicação digital um obstáculo para este segmento de consumidores.

A este propósito e no mesmo sentido, refira-se, ainda, a posição assumida pelo CESE (Comité Económico e Social Europeu), em Parecer sobre a Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho:

"Apesar do que a Comissão afirma no artigo 5.º, n.º 2, a opção de código QR para pagamentos ad hoc não é um sistema de pagamento amplamente utilizado na UE. O CESE prevê que a utilização desta opção venha a causar problemas de acessibilidade para muitos grupos de utilizadores. O CESE opõe-se a uma situação em que o uso do código QR seja o único método de realização de um pagamento ad hoc. Têm de estar disponíveis leitores de cartões de pagamento para todos os pagamentos ad hoc."

Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor – DECO
Rua de Artilharia Um, nº 79 – 4º
1269 – 160 Lisboa