

**COMENTÁRIOS AO PARECER DO CONSELHO TARIFÁRIO SOBRE
«Proposta de tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede
de Mobilidade Elétrica para 2021»**

Abril 2021

Este documento está preparado para impressão em frente e verso

Rua Dom Cristóvão da Gama n.º 1-3.º

1400-113 Lisboa

Tel.: 21 303 32 00

Fax: 21 303 32 01

e-mail: erse@erse.pt

www.erse.pt

Nos termos do Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME) em vigor, o Conselho de Administração (CA) submeteu a parecer do Conselho Tarifário (CT), no dia 15 de fevereiro de 2021, a «Proposta de tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021», tendo o CT emitido o seu parecer a 17 de março de 2021.

Após a análise do referido parecer, tomando em consideração os comentários e sugestões nele apresentados, assim como o da MOBI.E, S.A., a ERSE aprova as tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME) para 2021.

As decisões tomadas no processo de aprovação das tarifas e proveitos são devidamente justificadas através do documento «Tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021», sendo o mesmo divulgado na página de internet da ERSE, acompanhado pelo parecer do CT e dos comentários da ERSE sobre o mesmo.

Apresentam-se de seguida as observações aos comentários e recomendações na especialidade constantes do parecer do CT à «Proposta de tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021». Sobre os pontos do parecer do Conselho Tarifário relativos a análise de matérias relevantes numa perspetiva de caracterização e análise da sua evolução, não são tecidas observações dadas as suas características iminentemente factuais.

I

ENQUADRAMENTO

A ERSE revê-se no conjunto de considerações mencionadas pelo Conselho Tarifário que, em traços largos, caracterizam o enquadramento legal e regulamentar da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME) e em particular da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME), sujeita a regulação pela ERSE.

II

ESPECIALIDADE

B. PERÍODO DE REGULAÇÃO E DE FIXAÇÃO DE TARIFAS

O quadro regulamentar da ERSE definido para a fixação das tarifas da EGME estabelece que o período regulatório do setor da Mobilidade Elétrica coincida, preferencialmente, com o período regulamentar do setor elétrico. O Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME) estabelece, também, prazos de envio da informação, por parte da EGME, para que possam ser determinadas tarifas para o setor. Esses prazos são coincidentes com os do setor elétrico e foram estabelecidos aquando da elaboração do primeiro regulamento da Mobilidade Elétrica, não tendo sido questionados pela MOBI.E nas diversas Consultas Públicas (2011, 2015, 2019 e 2020). Assim, após as referidas Consultas Públicas, foram mantidos no RME os prazos de receção da informação, uma vez que, em condições normais, as tarifas para a mobilidade elétrica são publicadas em conjunto com as tarifas do setor elétrico, sendo desejável que a informação necessária para o seu cálculo seja enviada à ERSE nos prazos estipulados.

C. PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO (PAO) DA MOBI.E

Foi definido pelo Governo que, como forma de incentivar o crescimento da mobilidade elétrica, os carregamentos dos veículos elétricos fossem gratuitos, durante o período de instalação da rede piloto. Assim, o financiamento da MOBI.E para as suas atividades tem sido assegurado, em primeiro lugar, e desde 2005, pelo Fundo de Apoio à Inovação (FAI), posteriormente, em 2017, pelo Fundo Ambiental, e mais recentemente, juntou financiamentos de projetos comunitários em que a MOBI.E participa.

Com efeito, a MOBI.E refere no PAO 2021-23 que «... num contexto pandémico e numa fase em que a dimensão do mercado possa ainda não ser suficiente para suportar os custos associados à estrutura do seu

funcionamento, nomeadamente, o valor integral da tarifa EGME poderá vir a justificar-se, dependendo da evolução permitida pela conjuntura particular em que vivemos, a necessidade de estabelecer alguma subsídio desta tarifa, como forma também de assegurar a competitividade do mercado da mobilidade elétrica». A ERSE entende que, com esta afirmação, a MOBI.E se esteja a referir à possibilidade de recorrer a financiamentos nos mesmos moldes dos que auferiu nos anos anteriores, ou seja, através de fundos públicos ou comunitários.

Refira-se que uma das preocupações da ERSE, enquanto regulador de vários setores, tem sido não ocorrerem subsídios cruzados entre os mesmos, pelo que se considera que não devem existir subsídios do Setor Elétrico Nacional ao Setor da Mobilidade Elétrica, conforme referido pelo CT.

D. CARACTERIZAÇÃO DA PROCURA DE MOBILIDADE ELÉTRICA

O contexto de especial incerteza devido à pandemia de COVID-19 é um fator conjuntural que condiciona a expectável tendência de crescimento da mobilidade elétrica. O recurso ao teletrabalho, as intervenções públicas ao nível dos passes sociais a baixo custo e a maior utilização de veículos pessoais são exemplos apontados pelo CT.

Em sentido oposto, as políticas europeias relativas ao transporte no âmbito da ação climática consubstanciam-se como fatores estruturais. De especial relevo na mobilidade elétrica é de referir a regulamentação europeia que estabelece limites ao valor das emissões de gases de efeito de estufa aos veículos ligeiros no espaço europeu.

O Regulamento (CE) n.º 443/2009¹ fixou em 130 g de CO₂/km as emissões médias de CO₂ dos automóveis novos de passageiros, entre 2015 e 2019. Posteriormente, o Regulamento (UE) 2019/631² fixou um objetivo para a frota da União de 95 g CO₂/km de emissões médias para os automóveis novos de passageiros e um objetivo para a frota da União de 147 g de CO₂/km de emissões médias de CO₂ para os veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União, a vigorar a partir de 2020³. Este regulamento

¹ [Regulamento \(CE\) n.º 443/2009](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009 que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros.

² [Regulamento \(UE\) 2019/631](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011.

³ A determinação das emissões específicas de CO₂ de cada fabricante em 2020 tem em conta 95% de automóveis novos de passageiros do fabricante matriculados no ano. De 2021 em diante, essa percentagem é de 100%.

estabelece, ainda, objetivos de redução face ao do objetivo estabelecido para 2021. Em 2025, os objetivos de redução das emissões médias quer da frota de automóveis novos de passageiros, quer da frota de veículos comerciais ligeiros novos, são de 15%. Para 2030, os objetivos são de 37,5% e 31%, respetivamente.

Recentemente, a Comissão Europeia propôs a revisão do regulamento em vigor, nomeadamente para atingir a meta de neutralidade climática da União Europeia em 2050 e o seu objetivo intermédio de, pelo menos, 55% de redução líquida de emissões de gases com efeito de estufa em 2030⁴. A adoção pela Comissão da proposta de Regulamento está revista para o segundo trimestre de 2021.

As empresas do setor automóvel estão, assim, num contexto de exigência em termos do desempenho das emissões de gases com efeito de estufa dos veículos que colocam no mercado europeu⁵, o qual poderá tornar-se a breve trecho ainda mais exigente. A venda de veículos de motorização elétrica é, por isso, uma parte da resposta das empresas a este contexto, por ser necessário aumentar a penetração de veículos com emissões nulas.

E. PARÂMETROS E PROVEITOS PERMITIDOS

A ERSE agradece e toma boa nota dos comentários realizados pelo CT nos pontos **1, 2, 3 e 4** (Enquadramento Geral, Escolha do modelo regulatório para a atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME), Período de Regulação e Parâmetros Regulatórios da Atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica).

5. Base de Custos Aceite

Tal como explicitado na proposta tarifária, a metodologia de definição da base de custos a recuperar através das tarifas aplicada neste primeiro ano de cálculo dos proveitos permitidos da atividade da EGME será reavaliada no próximo período regulatório. Esta reavaliação será por demais necessária, visto que o exercício realizado este ano foi particularmente condicionado pelo contexto pandémico incerto, com impacte na mobilidade e na evolução do enquadramento macroeconómico nacional, e pela natureza

⁴ Mais informações sobre a iniciativa da Comissão, incluindo o roteiro e o processo de consulta pública, pode ser encontrada em <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12655-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans->.

⁵ De acordo com dados previsionais da Agência Ambiental Europeia, o valor médio das emissões de novos automóveis ligeiros registados em 2019 nos 28 países da União Europeia, Islândia e Noruega foi de 122,4 g CO₂/km (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars_pt).

embrionária desta atividade, não dispondo ainda de informação financeira histórica que sustentasse uma análise mais fundamentada dos seus custos.

Importa sublinhar que, em coerência com a sua atuação ao longo do tempo noutros setores regulados, a ERSE continuará a avaliar e a monitorizar os custos desta atividade de modo a evitar subsidias cruzadas com atividades não reguladas desenvolvidas pela MOBI.E.

6. Proveitos Permitidos da Atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME)

Como acima mencionado e na própria proposta tarifária, a ERSE reconhece que, tendo em conta o contexto particular em que foi realizado este primeiro exercício tarifário, alguns pressupostos agora utilizados na definição dos custos afetos à atividade de GOME não serão necessariamente replicados na definição dos custos aceites para o exercício tarifário de 2022. Neste contexto, reitera-se que futuros exercícios tarifários deverão beneficiar de uma maior experiência acumulada na análise desta atividade e da consolidação da informação económico-financeira disponível.

A ERSE tem consciência que o melhor conhecimento da atividade exige total colaboração por parte da EGME tanto na divulgação de informação relevante para efeitos regulatórios, como na qualidade das respostas aos esclarecimentos solicitados pela entidade reguladora. Tal como ocorrido para o presente exercício tarifário, a ERSE procurará recolher toda a informação necessária junto da EGME para melhor definir as metodologias regulatórias, em geral, e os proveitos permitidos a recuperar pelas tarifas, em particular.

7. Proveitos a recuperar em 2021 e Período de Recuperação por Aplicação da Tarifa

Após analisar o Parecer do CT, a ERSE optou por manter os principais pressupostos considerados na proposta tarifária relativamente à determinação dos proveitos permitidos, não incorporando nos proveitos a diferir a componente de proveitos permitidos referente aos primeiros 4 meses de 2021 e mantendo o período de recuperação dos proveitos diferidos em 3 anos.

Em primeiro lugar, refira-se que o RME determina, no Artigo 104.º, que «o estabelecimento dos proveitos previstos no Artigo 38.º carece do envio pela EGME à ERSE da informação para efeitos de cálculo das tarifas, a vigorar no primeiro ano com uma antecedência mínima de seis meses, em relação à data em que se prevê a entrada em vigor das referidas tarifas». Assim, o facto de as tarifas EGME apenas se aplicarem a partir de 1 de maio de 2021 deve-se exclusivamente ao facto da última informação materialmente relevante para efeitos tarifários ter sido enviada à ERSE no final do mês de novembro, consubstanciando um atraso no envio da informação necessária por parte da MOBI.E, face aos prazos definidos no RME.

Quanto à preocupação do CT relativamente ao equilíbrio económico-financeiro da EGME, esta é uma preocupação totalmente partilhada pela ERSE, que se considera não ter sido posto em causa com esta decisão. Sublinhe-se que a EGME tem desenvolvido a sua atividade até ao momento sem recurso às tarifas, baseando-se na obtenção de subsídios à exploração e na utilização de receitas consideráveis com a concessão da exploração da infraestrutura, designadamente dos pontos de carregamento normais da rede piloto.

Adicionalmente, os parâmetros regulatórios, a base de custos e a metodologia de definição dos proveitos permitidos serão revistos já em 2021 para o exercício tarifário de 2022. Nessa altura, será possível incorporar informação adicional sobre a evolução da atividade, não apenas ao nível dos custos de funcionamento, mas também sobre a evolução do número de carregamentos, variável crítica para aferir a capacidade de recuperação de proveitos.

Por último, a ERSE partilha das preocupações manifestadas pelo CT relativamente ao impacto desta tarifa no preço final de carregamento e ao risco de criação de um desequilíbrio financeiro sistémico, as quais aconselham, na opinião da ERSE, a que não se considerem mais custos e a que se adie para o menor período possível a sua recuperação. Contudo, a ERSE reitera que partilha a preocupação do CT e que não deixará de monitorizar continuamente a evolução desta atividade, com vista a identificar eventuais situações que possam vir a comprometer o seu equilíbrio económico-financeiro, para atuar de acordo com o quadro legal e regulamentar em que opera.

F. TARIFAS DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA EM 2021

1. Tarifa a aplicar aos UVE

O CT recomenda que a ERSE estabeleça que as tarifas da EGME sejam apresentadas de forma autónoma e individualizada na fatura.

Atualmente, o RME estabelece que os Comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) devem assegurar que a faturação ao UVE discrimina os seguintes montantes: a) carregamento do veículo elétrico; b) utilização dos pontos de carregamento; c) outros serviços que possam ser prestados; d) Taxas e impostos [art.º 13.º, n.º 2]. O primeiro montante inclui a tarifa EGME aplicável ao CEME (além de

incorporar as tarifas de Acesso às Redes de Energia Elétrica para a Mobilidade Elétrica ⁶⁾ e o segundo montante inclui a tarifa EGME aplicável ao Operador de Pontos de Carregamento (OPC).

A ERSE concorda com a importância de assegurar transparência na informação disponibilizada aos UVE. Todavia, o conteúdo da fatura aos UVE deve também responder a objetivos de simplicidade, tanto mais relevantes num setor recente. Importa, também, considerar que há outros meios de alcançar o objetivo da transparência. Tendo em atenção o parecer do CT, a ERSE considera que este é um debate que deve ser realizado numa próxima consulta pública.

Quanto à sinalização adequada para uma eficiente utilização da rede de mobilidade elétrica, os tarifários dos OPC, por ponto de carregamento, são disponibilizados publicamente. A ERSE entende que um meio mais eficaz à fatura será a utilização desses dados públicos que permitem aos UVE realizarem comparações da utilização do serviço dos OPC.

2. Estrutura tarifária

A estrutura tarifária atual resulta da [consulta pública n.º 78](#), que decorreu em 2019. A proposta inicial levada a consulta não alterava a redação vigente à data quanto às variáveis de faturação, mantendo a estrutura binómia baseada num termo fixo (no caso dos CEME, dependente do número de UVE e, no caso dos OPC e DPC, dependente do número de pontos de carregamento em OPC e DPC, respetivamente) e num termo variável (dependente do número de carregamentos realizados). Esta estrutura é adequada à natureza eminentemente fixa dos custos gerados pela atividade da EGME, associados à gestão e manutenção da infraestrutura informática e gastos com pessoal necessários ao desenvolvimento das atividades. Assim, o termo fixo recuperaria os custos associados à disponibilização da infraestrutura e o termo variável os ligados à utilização dessa infraestrutura.

Todavia, ponderando os comentários recebidos, a ERSE alterou a sua decisão para uma estrutura monómia que, no caso dos CEME e OPC, corresponde a um termo variável dependente do número de carregamentos ⁷. Esta simplificação visou facilitar, tanto aos CEME como aos OPC, a construção de tarifários variabilizados a apresentar aos UVE, embora a estrutura da tarifa da EGME aplicável a estes operadores

⁶ Importa destacar que os CEME não são agentes do setor elétrico. As tarifas de Acesso às Redes de Energia Elétrica para a Mobilidade Elétrica são faturadas pelos operadores das redes de distribuição aos comercializadores do setor elétrico que provisionam os CEME.

⁷ No caso dos DPC, foi tida especial consideração no que se refere às suas características de atividade não comercial. Por isso, a opção foi por utilizar uma variável mais estável para estas entidades, motivo pelo qual se decidiu pelo número de pontos de carregamento.

não determine a estrutura dos preços dos serviços prestados por estes operadores aos seus clientes, pois são livres de adotar as estruturas tarifárias mais adequadas à repercussão de custos nos seus clientes.

O CT sugere que se deveria reanalisar a estrutura tarifária numa próxima revisão tarifária, nomeadamente quanto ao impacto de a variável de faturação da tarifa da EGME (número de carregamentos) poder ser penalizadora de UVE de menor capacidade, assim como aos sinais para a utilização ótima dos pontos de carregamento.

Quanto a eventuais incentivos aos UVE para a utilização ótima dos pontos de carregamento, nomeadamente para limitar o número de carregamentos e/ou o tempo de utilização, a ERSE entende que tal sinal passará antes pela estrutura de custo do serviço cobrado pelo OPC. Efetivamente, há já atualmente uma diversidade de tarifários de OPC com uma a três variáveis de faturação, onde se incluem tanto a energia de carregamento e a sua duração, como até termo fixo.

No caso particular da gestão de operações da rede de mobilidade elétrica, a variável de faturação da tarifa da EGME aplicável ao OPC e CEME, que corresponde ao número de carregamentos, poderá promover a redução do número de transações de dados e, com isso, a utilização ótima das operações da mobilidade elétrica, essencialmente de informação e de comunicação. Ainda assim, reconhece-se que, tratando-se de uma componente de termo fixo na fatura do UVE, poderá induzir comportamentos de utilização desadequada dos pontos de carregamento, nomeadamente com o UVE a manter o veículo no ponto sem que esteja a ser carregado.

Em relação aos UVE de menor capacidade, a ERSE concorda que uma análise mais fina da informação quanto ao universo de carregamentos deve ser realizada no sentido de perceber eventuais impactos nestes utilizadores.

A ERSE concorda com o CT sobre a reanálise da adequação da estrutura tarifária na próxima revisão do regulamento.

G. IMPACTO DAS TARIFAS DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA NO PREÇO FINAL PAGO PELOS UTILIZADORES DE VEÍCULO ELÉTRICO

A ERSE partilha das preocupações manifestadas pelo CT relativamente ao impacto da tarifa da EGME no preço final de carregamento. A análise das diversas componentes do preço final pago pelos UVE é essencial, pois permite fornecer transparência sobre o impacto de todas as componentes na formação do preço final,

quer das reguladas, quer das não reguladas. Refira-se que a parcela que apresenta um maior peso na fatura do UVE é a parcela de serviço dos OPC, componente esta que não é regulada.

H. COMPARAÇÃO COM OUTRAS OPÇÕES DE CARREGAMENTO E DE MOTORIZAÇÃO

O CT, embora reconhecendo a relevância da mobilidade elétrica na redução do consumo de combustíveis fósseis e das emissões de dióxido de carbono, na medida em que a produção de eletricidade tenha origem renovável, considera que a análise desenvolvida pela ERSE deveria limitar-se à comparabilidade de carregamento dos veículos elétricos nas diferentes opções disponíveis. Dessa perspetiva, a comparação com outras opções de mobilidade além da elétrica seria dispensável.

A ERSE entende que a informação adicional dada pela comparação com opção de mobilidade baseada em veículos com motor de combustão interna é relevante, numa perspetiva de médio e longo prazo, nomeadamente porque a decisão de aquisição de um veículo deverá ter em conta, entre outros, os seus custos de operação. A comparação é também relevante numa perspetiva de curto prazo, devido à existência de veículos híbridos que combinam um motor a combustão e um motor elétrico, pelo que a decisão da opção de locomoção depende do seu custo. Assim, a posição relativa em termos de custos por distância percorrida do veículo elétrico face aos veículos convencionais poderá impactar nestas decisões e, como consequência, na própria evolução da procura da mobilidade elétrica.

Por último, no ponto 7, o CT indica que é importante «clarificar se o comparativo utilizado pela ERSE, relativamente aos pontos de carregamento fora da rede de mobilidade elétrica, cumpre os requisitos do regime jurídico aplicável aos carregamentos em postos instalados em locais privados de acesso público».

Todos os comparativos utilizados pela ERSE (com as limitações explicitadas na proposta tarifária e que incluíram, além de pontos de carregamento fora da rede de mobilidade elétrica, o carregamento do veículo em casa e o abastecimento de veículo com motor de combustão interna) focaram-se em diferentes opções de mobilidade e em informação pública devidamente identificada. Atendendo às dúvidas levantadas pelo Conselho Tarifários sobre o regime jurídico aplicável, a ERSE retirou do documento final a comparação com os pontos de carregamento fora da rede de mobilidade elétrica em postos instalados em locais privados de acesso público, por não ter contribuído para melhor informação.

Em qualquer caso, existe um quadro jurídico para o exercício das atividades de operação de pontos de carregamento (patente, designadamente, a partir do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual) que delimita o regime de exercício e os deveres destes operadores. O mesmo regime

jurídico densifica os pontos de carregamento em local privado de acesso público (artigo 26.º) e ainda os pontos de carregamento de acesso privativo (artigo 27.º). Além disso, os artigos 45.º e 46.º procuram tipificar as situações passíveis de se consubstanciarem na prática de contraordenação, cuja competência pertence, nos termos do n.º 4 do artigo 47.º, à DGEG.

I. SOBRE O MODELO ORGANIZATIVO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

A ERSE toma boa nota da recomendação do CT para que diligencie junto dos órgãos competentes conversações com vista à revisão do modelo para a gestão da mobilidade elétrica no sentido de o adequar à experiência entretanto obtida e de melhor promover este tipo de mobilidade. Tal como demonstrado na proposta tarifária, as decisões regulatórias da ERSE pautam-se pela preocupação com a sustentabilidade do setor, dentro do quadro legal e regulamentar em vigor e sempre em articulação com as diversas instâncias relevantes.

J. RECOMENDAÇÕES

A ERSE toma boa nota das diversas recomendações do CT sobre as quais foram sendo tecidas considerações ao longo do presente documento.

No que se refere à definição das metodologias de regulação e de determinação de proveitos permitidos para o próximo período regulatório, a ERSE ponderará a viabilidade e razoabilidade de se passar para uma regulação por incentivos.

Em linha com o discutido anteriormente, numa próxima revisão do RME será reanalisada a estrutura tarifária, promovendo-se novamente um debate sobre as variáveis de faturação mais adequadas para refletir os custos e promover uma utilização eficiente das infraestruturas. Será, também, promovido um debate sobre transparência e sobre a informação a individualizar nas faturas dos UVE.