

Parecer sobre

“Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”

A Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) foi criada pelo Decreto-Lei n.º 97/2002, de 12 de abril, que dispôs sobre a organização e funcionamento do Conselho Tarifário¹ (CT), na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 57-A/2018, de 13 de julho “(...) *órgão consultivo específico para as funções da ERSE relativas a tarifas e preços.*”²

Ao Conselho Tarifário compete, através das suas secções especializadas - setor elétrico e setor nacional de gás - emitir parecer sobre a aprovação e revisão dos regulamentos tarifários, bem como sobre a fixação de tarifas e preços, parecer este que é aprovado por maioria e não tem carácter vinculativo.

No período de elaboração deste parecer, o CT procedeu à audição, no dia 10 de março de 2021, dos responsáveis da MOBI.E, Dr. Luís Barroso e Eng.º Alexandre Videira, nos termos do n.º 5 do Artigo 5º, do Regimento Interno do Conselho Tarifário em vigor.

O Conselho de Administração da ERSE enviou ao CT os documentos referentes à “**Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021**”³ cabendo ao CT emitir parecer até 17 de março de 2021.

Assim, a Secção do Setor do Elétrico emite o seguinte parecer:

I – ENQUADRAMENTO

O Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pelos decretos-lei n.º 170/2012, de 1 de agosto e n.º 90/2014, de 11 de junho, veio regular a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica, proceder ao estabelecimento de uma rede de mobilidade elétrica e à regulação de incentivos à utilização de veículos elétricos.

Este diploma estabeleceu, nos artigos 5º n.º 7 e 43º que a atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica está sujeita a regulação, competência atribuída à ERSE.

O regime jurídico da mobilidade elétrica em vigor estabelece um conjunto de relações contratuais entre as várias entidades envolvidas, nomeadamente:

- Os utilizadores de veículo elétrico (UVE) estabelecem contratos com os Comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) para o serviço de carregamento, realizado em pontos de carregamento de Operadores de ponto de carregamento (OPC),
- A Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME) garante os fluxos de dados necessários à faturação desses contratos,

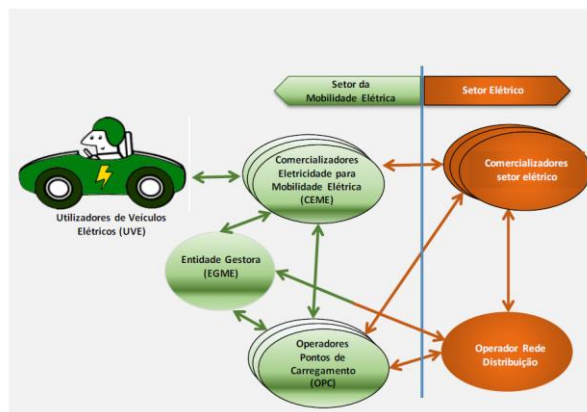
¹ Doravante abreviado por CT.

² Cf. artigo 45º dos Estatutos anexos ao Decreto-Lei n.º 57-A/2018, de 13 de julho

³ Ref: CA/ERSE, de 9 fevereiro/2021

- A EGME e os operadores de redes de distribuição de eletricidade (ORD) trocam informação para imputação dos consumos na rede de mobilidade elétrica a carteiras de comercialização de comercializadores do setor elétrico (CSE), conforme ilustrado pela figura seguinte:

Figura 2-1 – Relacionamentos na rede de mobilidade elétrica



FONTE: ERSE “Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021” – pág. 8

A competência regulatória da ERSE concretizou-se na aprovação do primeiro Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME), Regulamento n.º 879/2015, de 22 de dezembro, entretanto revogado pelo Regulamento n.º 854/2019, de 4 de novembro, este alterado pelo Regulamento n.º 103/2021, de 1 de fevereiro.

A atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME) sujeita a regulação pela ERSE abrange o conjunto de obrigações previstas no RME relativas ao acesso, gestão e monitorização da rede da mobilidade elétrica, nomeadamente em termos dos fluxos energéticos, de informação e financeiros, necessários ao seu funcionamento.

O artigo 20º do decreto-lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na redação em vigor, estabelece que a atividade de gestão da rede de mobilidade elétrica é exercida por entidade a indicar pelo membro do Governo responsável pela área da energia.

De acordo com o estipulado no artigo 10º do RME, a EGME, é a entidade responsável pela atividade de GOME, cabendo-lhe desenvolver e disponibilizar sistemas de informação e de comunicação, bem como os serviços necessários à concretização das obrigações e direitos dos Utilizadores de veículo elétrico (UVE), Detentores de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME), Operadores de ponto (s) de carregamento (OPC) e Detentores de ponto de carregamento de acesso privativo (DPC).

Assim, sem prejuízo de outras atividades, a EGME deve garantir:

- a) A imputação individualizada da energia de cada carregamento ao CEME aplicável, e ao CSE respetivo, se for o caso;
- b) Que, em cada carregamento realizado, o aprovisionamento de energia pelo CEME está assegurado de forma inequívoca;
- c) Que os sistemas desenvolvidos permitam a integração com os sistemas dos OPC e CEME;
- d) A publicitação e disponibilização a todo o tempo, a todos os interessados, da informação relativa aos serviços prestados pela EGME incluídos na atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade

Elétrica, incluindo as condições do contrato de adesão, as condições de alteração do contrato de adesão, tarifas e preços, prazos de vigência e demais condições necessárias à prestação dos serviços;

e) A divulgação dos OPC existentes e respetivos postos de carregamento e suas características, bem como dos CEME com ofertas comerciais;

f) A separação contabilística e financeira das atividades desenvolvidas pela EGME que não se integrem na esfera da atividade sujeita a regulação económica pela ERSE;

g) Para efeitos do direito de acesso aos dados de consumo dos pontos de carregamento integrados na rede da mobilidade elétrica, por entidades terceiras, a EGME deve disponibilizar informação de forma compreensível e gratuita, através das suas páginas na internet, bem como um documento normalizado com as condições necessárias e suficientes para o consentimento de acesso aos dados pessoais.

Por Despacho nº 6826/2015, de 18 de junho, do Secretário de Estado da Energia, a MOBI.E, S.A., sociedade constituída em 2011, cuja atividade operacional se iniciou em 2015, foi nomeada como EGME, numa primeira fase até 2018 tendo, desde então, o seu mandato sido renovado anualmente.

A atividade da MOBI.E, enquanto EGME, assenta num conjunto de objetivos estratégicos, constantes do seu PAO para o triénio 2021-2023, dos quais importa destacar:

- A necessidade de garantir a existência de uma Rede de Mobilidade Elétrica em Portugal em pleno funcionamento, assegurando a integração de todos os pontos de carregamentos existentes,
- Fomentar a concorrência e a livre escolha de comercializador pelos utilizadores de veículos elétricos,
- Monitorizar o funcionamento da rede de mobilidade elétrica, disponibilizando informação aos interessados, garantindo a sua integração nas várias redes e iniciativas internacionais,
- Assegurar a interoperacionalidade do sistema nacional e o acesso dos utilizadores nacionais às diversas redes internacionais.

O RME estabelece, no artigo 39º, as seguintes tarifas aplicáveis à mobilidade elétrica, aprovadas pela ERSE:

- a) Tarifa da EGME aplicável aos CEME;
- b) Tarifa da EGME aplicável aos OPC;
- c) Tarifa da EGME aplicável aos DPC;
- d) Tarifas de Acesso às Redes de Energia Elétrica para a Mobilidade Elétrica;
- e) Tarifa de Energia e Comercialização aplicável à Mobilidade Elétrica na RAA;
- f) Tarifa de Energia e Comercialização aplicável à Mobilidade Elétrica na RAM.

II - ESPECIALIDADE

A. Enquadramento da atividade de GOME

No que respeita à atividade de GOME, importa contextualizar que a rede de mobilidade elétrica em Portugal foi inicialmente implementada em regime de projeto-piloto e sem custos para os utilizadores, justificando-se esta isenção pela necessidade de promover e desenvolver esta forma de mobilidade mais sustentável.

Foi apenas no final de 2018 que se iniciou uma fase de comercialização para os carregamentos rápidos, que em julho de 2020, passou a abranger também os carregamentos normais, terminando, assim, o período transitório da rede de mobilidade elétrica.

B. Período de Regulação e de Fixação de Tarifas

O artigo 34.º do RME estabelece que a duração do período de regulação para a mobilidade elétrica é preferencialmente coincidente com o período regulatório do setor elétrico.

É importante destacar que no contexto da crise pandémica, a ERSE prolongou o período de regulação do setor elétrico (2018-2020), por mais um ano, até 2021. Assim, o primeiro ano de definição de proveitos permitidos para a atividade regulada da EGME, enquadra-se no prolongamento do período regulatório do setor elétrico.

Por outro lado, salienta-se que o processo de fixação de tarifas da EGME deve por norma ocorrer anualmente, para o período entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de cada ano. No entanto, em 2021, as tarifas da EGME irão vigorar no período compreendido entre 1 de maio e 31 de dezembro. Neste sentido, a ERSE refere que a informação necessária para o cálculo dos proveitos e das tarifas para 2021, foi rececionada tardiamente, o que impossibilitou a fixação em tempo útil das tarifas para que pudessem vigorar a partir de 1 de janeiro.

O RME explicita o processo de determinação dos proveitos da atividade regulada da EGME, definindo a estrutura e a metodologia de cálculo das tarifas reguladas aplicáveis à mobilidade elétrica.

Igualmente o RME determina, nos Artigo 80.º *Informação para definição de tarifas reguladas* e Artigo 81.º *Desagregação da informação contabilística da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica*, o tipo de informação e prazos de envio à ERSE.

Neste particular, tratando-se de uma Empresa Pública do Setor Empresarial do Estado (SEE), a MOBI.E tem de elaborar os Planos de Atividades e Orçamentos para 2021-2023, de acordo com as Instruções constantes do Despacho Nº 395/2020 – SET, que no seu ponto 5 explicita, como data limite para entrega dos Instrumentos Previsionais de Gestão (IPG), o dia 21 de setembro.

O CT destaca a dificuldade subjacente ao tipo de informação e calendários a que está sujeita a EGME, relevando que na documentação da proposta em análise, a ERSE faz somente referência ao seu quadro regulamentar, com a indicação da cronologia do envio da documentação, conforme Anexo I, afirmando a existência de incumprimentos e inconsistências por parte de uma Empresa Regulada, facto que o CT regista com apreensão.

C. Plano de Atividades e Orçamento (PAO) da MOBI.E

No documento que suporta a “Proposta de tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”, a ERSE salienta a recente atualização do PAO da EGME para o período 2021-2023. Esta atualização, que altera significativamente o âmbito de atividade da empresa, obrigou a uma reavaliação dos pressupostos de alocação de custos à atividade regulada, no sentido de não comprometer a sustentabilidade da atividade a curto prazo.

O CT regista esta informação da ERSE e manifesta a sua preocupação quanto à afirmação da EGME, na qual esta última refere que, como forma também de assegurar a competitividade do mercado da mobilidade, poderá ser necessário recorrer a mecanismos alternativos de subsidiação da tarifa da EGME,

não sendo o valor integral desta última suficiente para suportar os custos associados à estrutura de funcionamento da rede.

O CT compreende a importância de manter a competitividade do mercado da mobilidade elétrica, por ser fator fundamental para a estratégia nacional para o clima, salientando que é igualmente importante analisar a rede de mobilidade elétrica e todos os recursos necessários ao nível estrutural e de eficiência da Empresa, mas entende que não deve ser o SEN a contribuir para esse objetivo.

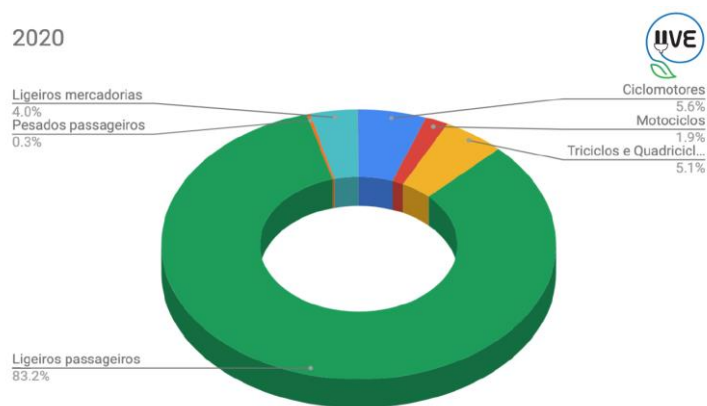
D. Caracterização da procura de mobilidade elétrica

A procura de energia elétrica para abastecimento de veículos elétricos depende de diversos fatores amplamente descritos pela ERSE na sua proposta, nomeadamente comportamentais, condicionados por vários tipos de situações de efeitos muitas vezes de sentidos não concordantes:

- A aquisição de veículos elétricos, sendo incentivada por subsídios, pode ser afetada pela evolução destes,
- A atual conjuntura criada pela pandemia de COVID-19 é um fator relevante para a previsão da procura de mobilidade elétrica, dado o nível de incerteza envolvido (teletrabalho, passes sociais a baixo custo, utilização de veículos pessoais).

A ERSE afirma que se observa um crescimento da procura por este tipo de mobilidade, movido, em parte, pelos objetivos de descarbonização do setor energético, vertido nas estratégias de desenvolvimento de negócio das empresas do setor automóvel, afirmação a carecer de confirmação, dado basear-se em índices baixos de procura.

Se tivermos ainda em consideração a evolução de compra de veículos elétricos em 2020, verificamos que são maioritariamente veículos de passageiros (83.2%):



Fonte: Associação de utilizadores de veículos elétricos

Sendo 2021 o primeiro ano de repercussão da tarifa EGME nos utilizadores de veículos elétricos desconhece-se a resposta dos mesmos ao nível da procura como consequência dessa tarifa.

Deste modo, embora as previsões de procura constantes da proposta da ERSE procurem refletir os efeitos, que admite conjunturais, da crise pandémica, é previsível que o setor da mobilidade elétrica continue a ser afetado por fatores extraordinários de incerteza, com duração indefinida.

Não obstante os considerandos acima, a ERSE definiu para tarifas da mobilidade elétrica os valores que apresenta na sua proposta, os quais o CT aceita no contexto da atual situação.

E. Parâmetros e proveitos permitidos

1. Enquadramento geral

O modelo de regulação económica adotado em Portugal para o setor elétrico e do gás natural assenta, genericamente, na definição dos rendimentos, ou proveitos, permitidos às atividades reguladas em condições de gestão e custos eficientes.

Para o efeito, a ERSE deve:

- Aprovar regras, metodologias e preços das tarifas das atividades nos setores que regula (setor elétrico, setor do gás natural e mobilidade elétrica).
- Promover a eficiência e racionalidade das atividades reguladas, de forma objetiva, transparente, não discriminatória e concorrencial.
- Procurar garantir o equilíbrio económico-financeiro das empresas e atividades reguladas e a proteção dos consumidores.
- Procurar garantir que os custos das atividades são imputados aos utilizadores de forma eficiente e dando os sinais considerados adequados ou necessários.

As metodologias de regulação tarifária disponíveis podem ser agrupadas em duas grandes opções:

a) Regulação focada nos custos, por taxa de remuneração (*rate of return*), da qual deriva a regulação por custos aceites (*cost plus*);

A regulação por custos aceites consiste numa apreciação mais detalhada dos custos das empresas reguladas, sendo que os proveitos permitidos recuperam os custos aceites da empresa, assim como os custos do investimento remunerados a uma taxa definida pelo regulador.

A regulação por custos aceites diminui o risco regulatório, apoiando estratégias expansivas em termos de investimento, mas, de um modo geral, dissocia o desempenho das empresas da sua rentabilidade.

b) Regulação dita por “incentivos” (*incentive-based regulation*), como são os exemplos das metodologias do tipo *price-cap*, *revenue-cap*.

A regulação por incentivos, tal como o *price cap* ou o *revenue cap*, é aplicada num primeiro momento com a definição do nível de proveitos permitidos ligada ao nível de custos da atividade regulada, seguida da aplicação de parâmetros de eficiência, permitindo, numa primeira fase, às empresas reguladas aumentarem a sua rentabilidade ao diminuírem os seus custos e, numa segunda fase, proporcionar benefícios aos consumidores através de i) um menor nível tarifário devido à diminuição dos custos e/ou ii) mecanismos de partilha de ganhos e perdas entre empresas e consumidores do tipo *Sliding Scale*.

Atualmente, na maioria das atividades reguladas do setor elétrico e do gás natural, a ERSE aplica metodologias de definição dos proveitos baseadas em incentivos do tipo *price-cap* e *revenue-cap*, em especial na componente associada ao OPEX, fruto da experiência acumulada e do elevado nível de conhecimento entretanto consolidado ao longo de mais de duas décadas do exercício de regulação e fixação de tarifas e proveitos.

2. Escolha do modelo regulatório para a atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME)

Prévia à determinação dos parâmetros e fixação de preços, a ERSE apresenta o seu racional para a escolha do modelo regulatório para a atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME), relativamente ao qual o CT destaca os seguintes elementos de enquadramento:

- a) O modelo regulatório a adotar para a atividade de GOME deve atender ao determinado na legislação em vigor, em particular o artigo nº. 24.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, *de 26 de abril*, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, *de 11 de junho*, que determina que a atribuição da remuneração à atividade regulada da EGME deverá garantir o equilíbrio económico e financeiro dessa atividade, em condições de gestão eficiente, calculado para um horizonte temporal não inferior a 15 anos, de acordo com um modelo de retorno sobre a base de ativos relevantes e de adequação da remuneração aos custos, nos termos do RME aprovado pela ERSE;
- b) O RME, designadamente no seu artigo 38.º, define as metodologias regulatórias aplicadas ao cálculo dos proveitos permitidos da EGME e identifica os parâmetros e as fórmulas relevantes para esse cálculo.
- c) Na definição do modelo regulatório foram consideradas as particularidades da atividade de GOME:
 - i. Ainda se encontra numa fase embrionária e num contexto particularmente difícil para esta atividade, decorrente da pandemia COVID 19, com impactes incertos quer macroeconómicos, quer ao nível da evolução do número de carregamentos na rede MOBI.E.
 - ii. Inexistência de informação financeira histórica sobre esta atividade, que permita aferir o nível de custos da EGME e sucessivas atualizações que alteraram significativamente o âmbito de atividade da empresa, obrigando a uma reavaliação dos pressupostos de alocação de custos à atividade regulada.
 - iii. A atividade terá que tomar em consideração outras soluções de carregamento disponíveis, nomeadamente o carregamento residencial, bem como prováveis modelos de negócio futuros que venham a desenvolver-se para os utilizadores, o que se afasta do exercício regulatório que assenta, de um modo geral, em atividades reguladas desenvolvidas num quadro de monopólio natural.
 - iv. Estar assente numa organização do setor, específica da realidade nacional, que inviabiliza a realização de exercícios de *benchmarking* ou de comparação direta com entidades homólogas noutros países.

Neste contexto, o regulador estabeleceu a adoção de um modelo de regulação baseado em custos aceites. A ERSE acrescenta que irá considerar “(...) os custos que se considerem necessários para a realização da atividade de forma eficiente. Os custos economicamente justificáveis previstos para a atividade regulada em cada ano são recuperados pelas tarifas desse ano, sendo definitivamente aceites e integrados nas tarifas ao fim de dois anos, no cálculo dos ajustamentos aos proveitos permitidos, tendo por base valores reais e auditados”

O CT não se opõe à proposta da ERSE de aplicar a regulação por custos aceites, solução prudente e efetivamente mais simples de aplicar, no quadro descrito. A alternativa de recorrer à aplicação de

metodologias derivadas de uma regulação por incentivos não se afigura adequada e oportuna para este primeiro exercício.

3. Período de Regulação

Com base no disposto no ponto 5 do artigo n. 34 do RME, a ERSE opta por definir este primeiro período regulatório por apenas um ano, 2021, a título excecional. Esta decisão possibilita um desejável alinhamento com o início de um novo período regulatório para todo o setor elétrico, a partir de 2022, assim como permite uma adequação à evolução da atividade com a experiência entretanto recolhida.

O CT concorda com a opção da ERSE.

4. Parâmetros Regulatórios da Atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica

Como já referido, o tipo de regulação proposto pela ERSE centra-se na avaliação dos custos. A metodologia de regulação escolhida implica definir os seguintes parâmetros:

- a) O custo de capital, isto é, a taxa de remuneração aplicada aos ativos afetos à atividade.
- b) O número de anos de diferimento intertemporal dos proveitos permitidos.
- c) O indutor de custo definido para a atividade de GOME, no qual se baseia o cálculo do diferimento intertemporal de proveitos permitidos.

a) Custo de capital

Deve ser considerada na definição do custo de capital a natureza empresarial da EGME, entidade detida pela Direção Geral de Tesouro e Finanças (DGTF), sendo o valor das variáveis que integram a metodologia de cálculo atualizado, de modo a refletir as condições de mercado em cada momento.

A ERSE estabelece que a taxa de remuneração aplicada ao valor médio dos ativos líquidos da EGME, para 2021, é de 1,82%, uma vez que considera que o risco associado a esta atividade é equivalente ao risco do Estado Português. Esta remuneração consiste na soma da taxa de juro sem risco (0,12%) com o prémio de risco de país (1,70%). A taxa de remuneração definida pela ERSE é aplicada ao valor da base de ativos fixos não financeiros, adicionado do valor das amortizações do exercício, após a dedução de participações, subsídios e proveitos que não resultam da aplicação da tarifa regulada.

Neste momento de transição, o CT considera aceitável a abordagem da ERSE para o cálculo do custo de capital da atividade de GOME.

b) Diferimento de proveitos

Para acomodar a incerteza associada ao carácter embrionário e inovador da atividade de GOME, o RME contempla a possibilidade de diferir a recuperação dos proveitos, de modo a não onerar em demasia os atuais utilizadores desta rede.

O artigo 38.º do RME prevê a aplicação de uma taxa média de financiamento à recuperação dos montantes diferidos. Tendo em conta que a EGME é uma entidade que, pela sua natureza, não tem endividamento e que se encontra na esfera do Estado Português, e considerando que nas atuais condições de mercado este se financia a taxas de médio prazo próximas de zero, ou mesmo negativas, para o ano de tarifas 2021 a ERSE propõe atribuir a esta taxa o valor de 0%.

Neste momento de transição, o CT considera adequada a opção da ERSE.

Na definição do prazo do diferimento dos proveitos de 2021, proposto ocorrer em 3 anos, a ERSE considerou o *trade off* entre o risco de adiar a recuperação dos proveitos, que poderia resultar na não recuperação dos mesmos, e o reconhecimento da totalidade dos proveitos permitidos no primeiro ano, que poderia onerar o custo de cada carregamento, levando à perda de competitividade.

O CT não pode deixar de realçar que, mesmo considerando o diferimento de uma parte dos proveitos permitidos da atividade da EGME de 2021, o impacto dos proveitos desta atividade no preço final pago pelos utilizadores de veículos elétricos, por carregamento, é significativo. Com efeito, a ERSE refere que as tarifas da EGME representarão 8% do preço total de um carregamento de consumo médio, de 12,5 kWh, cenário mais representativo.

c) Indutor de custos

O indutor de custos não é utilizado na fixação dos proveitos permitidos do ano, tal como acontece na regulação dos setores de eletricidade e do gás.

Para definir a parcela de proveitos a diferir na atividade de GOME da mobilidade elétrica, a ERSE baseia-se na relação entre os proveitos permitidos no ano e o valor previsto para o indutor de custo definido para a atividade de Gestão de Operações de Mobilidade Elétrica, sendo necessário definir este indutor no início de cada período regulatório.

O CT considera coerente que o indutor a considerar seja a variável de faturação das tarifas EGME aplicáveis aos CEME e aos OPC.

5. Base de custos aceite

De acordo com o referido pela ERSE no documento da proposta, a EGME apresentou à ERSE, em junho, o seu PAO, em que a generalidade da atividade da empresa assentava na atividade de GOME. No entanto, na atualização do PAO, enviada em outubro, a empresa comunicou o alargamento do seu âmbito de atuação.

O CT admite que a alteração significativa do âmbito de atuação da empresa tenha dificultado a análise das componentes de custos estritamente associadas à atividade regulada, obrigando a uma reavaliação dos pressupostos de alocação de custos.

O CT reforça a importância de um controlo rigoroso desta alocação, de forma a garantir uma estimativa adequada dos custos associados à atividade regulada.

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

Para definir os proveitos permitidos para 2021 da atividade regulada da MOBI.E, a ERSE começou por determinar todos os custos com carácter fixo, que se estima venham a ser incorridos pela EGME, uma vez que se consideram necessários para garantir a existência da atividade regulada de acordo com o estipulado legal e regulamentarmente:

- custos com os subcontratos de operação da plataforma de gestão de fluxos e comunicação na rede MOBI.E,
- gastos com pessoal anterior à expansão da atividade, designadamente os verificados antes da passagem dos carregamentos na rede de mobilidade elétrica, para a fase comercial. Neste particular, utilizou-se o valor de gastos com pessoal referente ao ano de 2019, constante das contas reguladas reais,

- rendas anteriores à expansão da atividade, que não contemplam a mudança para novas instalações,
- CAPEX, que considera a remuneração da totalidade do ativo líquido médio regulado da EGME em 2021 (designadamente equipamento administrativo e software).

Numa segunda fase, a ERSE considerou que os restantes custos operacionais variavam com o nível de atividade, ou seja, com o número de carregamentos. Assim, com base nos restantes custos operacionais previstos pela EGME para a atividade regulada em 2021, calculou o valor unitário desses custos (0,23 euros por carregamento).

Utilizando este custo variável unitário, a ERSE calculou o montante de custos variáveis aceites, considerando os carregamentos previstos pelo regulador.

Deste modo, a ERSE determinou os custos totais considerados para a atividade de GOME em 2021, que resultam da soma dos custos fixos estimados com os custos variáveis determinados em função do nível de atividade previsto para 2021.

Quadro 4-5 – Custos totais da atividade de GOME considerados pela ERSE para 2021

Custos considerados atividade regulada (€)	2021
Custos Fixos	1 007 716
Custos Variáveis ERSE	336 008
Custos considerados totais	1 343 724

Fonte: Proposta de Tarifas e Proveitos para 2021

A totalidade dos proveitos permitidos previstos para 2021 soma, portanto, o valor de aproximadamente de 1,3 milhões de euros. A ERSE propõe aplicar tarifas a partir de 1 de maio de 2021 e apresenta uma regra de proporcionalidade aos proveitos permitidos a considerar para o cálculo das tarifas da EGME, correspondendo a 8 meses do ano, no valor de cerca de 896 mil euros.

Quadro 4-7 – Proveitos permitidos da atividade de GOME para 2021

Fonte	Proveitos Permitidos Totais - ano 2021 (€)	8/12 dos Proveitos Permitidos (€)
ERSE	1 343 724	895 816

Da aplicação desta metodologia, resultou que, em média, o nível de custos totais aceites pela ERSE para 2021 é equivalente a uma chave de imputação de custos à atividade regulada de 69% dos custos operacionais da EGME, inferior à reportada pela empresa de 80%.

O CT releva a dificuldade do exercício de alocação de custos entre atividades reguladas e não reguladas, bem como a hipótese de repartição mensal dos proveitos, aspetos essenciais para o presente exercício de determinação dos proveitos permitidos.

Ainda assim, o CT recomenda um diálogo em maior proximidade com a EGME, entidade sujeita a escrutínio e tutela governamental, por forma a apurar, com acuidade e transparência, a chave de imputação mais adequada que pode não passar, necessariamente, pela linearidade e proporcionalidade que foram aplicadas na determinação dos proveitos permitidos em 2021.

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

Para o cálculo dos proveitos a recuperar efetivamente em 2021, a ERSE baseou-se nas estimativas de proveitos e número de carregamentos da EGME, tendo obtido um valor do proveito unitário estimado a recuperar pelas tarifas da EGME em 2021 de 0,33 euros por carregamento.

Posteriormente, a ERSE aplicou esse proveito unitário ao número de carregamentos por si previsto para 2021, obtendo o montante de proveitos a recuperar de 355 milhares de euros, nos 8 meses de aplicação de tarifa. Assim, o montante diferido, a ser recuperado nas tarifas subsequentes, será de 541 milhares de euros.

Quadro 4-8 – Proveitos a recuperar através das tarifas da EGME em 2021

Proveitos Permitidos T2021 (maio a dezembro, €)	Proveito Unitário a recuperar em 2021 EGME (€/carregamento)	N.º carregamentos ERSE	Proveito a Recuperar T2021 (maio a dezembro, €)	Proveitos a diferir (€)
895 816	0,33	1 075 101	354 783	541 033

A respeito desta proposta de fixação dos proveitos a recuperar em 2021, na proporção de 8/12 do total anual, decorrente da impossibilidade formal e regulamentar de aplicar a tarifa antes de maio, o CT manifesta apreensão e surpresa pela não consideração dos custos estimados incorrer pela EGME nos primeiros 4 meses do ano.

Efetivamente, apesar das razões apresentadas pela ERSE que impediram a aplicação da tarifa logo no início do ano, a verdade é que a entidade gestora desempenhou as suas funções, não se vislumbrando a forma como a ERSE propõe a cobertura dos respetivos encargos.

Considera o CT que deve ser encontrada uma melhor solução, mais equilibrada e alternativa à mera não consideração dos proveitos do primeiro quadrimestre, sob pena de pôr em causa o equilíbrio económico-financeiro da empresa regulada.

Nesse sentido, sugere o CT, alicerçado na evidente dificuldade deste primeiro exercício de fixação da tarifa da EGME, que a parcela dos proveitos relativa aos primeiros 4 meses, seja (re)considerada e recuperada nos proveitos a diferir.

Recorda-se que a ERSE propõe o diferimento de proveitos permitidos por um período de 3 anos, tendo baseado a sua proposta na avaliação das previsões de custos e as estimativas de evolução do número de carregamentos apresentadas pela empresa para os próximos anos.

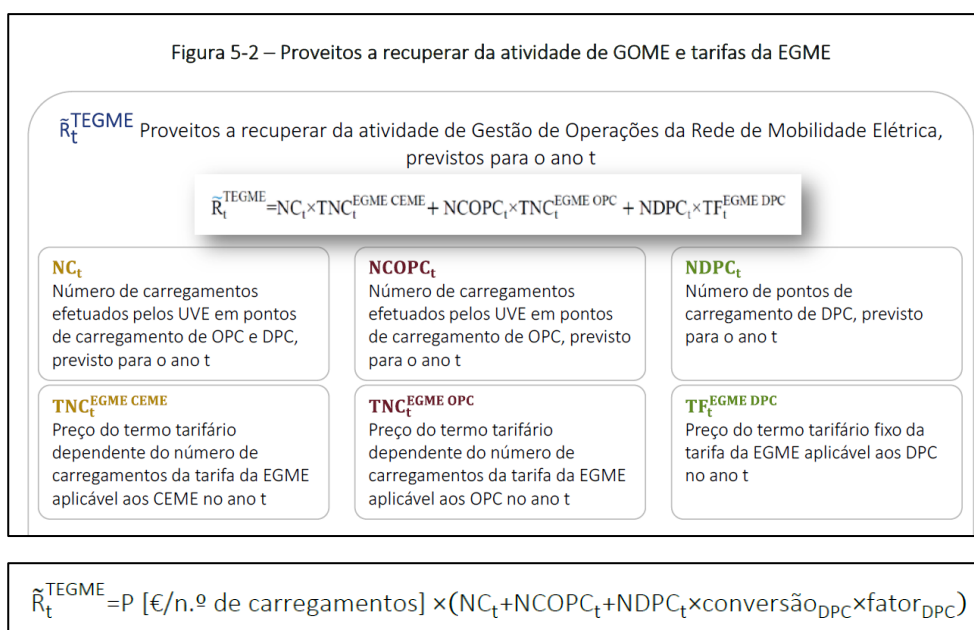
A análise que suporta esta proposta baseia-se num conjunto de pressupostos, tais como a manutenção da taxa de crescimento do número de carregamentos estimada pela EGME e o peso que a aplicação da tarifa EGME possa representar para os utilizadores.

Na opinião do CT, deveria ser equacionada a possibilidade de estender o período de recuperação dos proveitos diferidos até ao final do próximo período regulatório do setor elétrico.

F. Tarifas da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica em 2021

A ERSE estabelece tarifas a aplicar para recuperação dos proveitos permitidos da EGME, com estrutura monomial, baseada no número de carregamentos (tarifas aplicáveis aos CEME e aos OPC, que as transferem para os UVE), ou num preço diário (tarifa aplicável aos DPC), justificando esta opção como permitindo uma mais simples aplicação face à potencial coexistência de termos fixos e melhor entendimento pelos utilizadores.

Sem prejuízo do estabelecimento das variáveis de faturação acima indicadas, a ERSE considera uma variabilização unificadora das tarifas individuais referidas, para que a recuperação de proveitos seja realizada por número de carregamentos:



Fonte: Proposta de Tarifas de ME para 2021, ERSE

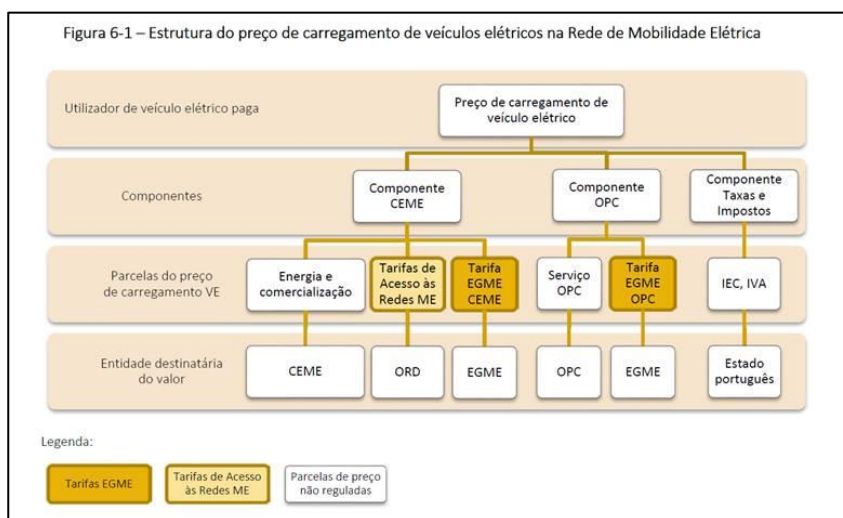
1. Tarifa a aplicar aos UVE

Tal como analisado em outros pontos deste Parecer, face à situação de atraso na definição dos proveitos permitidos da EGME, a ERSE fixou em 0 (zero) as tarifas aplicáveis às atividades associadas aos CEME, OPC e DPC, no período de 1 de janeiro a 30 de abril, por aplicação do n.º 2 do Artigo 104º do RME.

Deste modo, neste capítulo apenas se analisam os valores no período posterior.

A tarifa a aplicar aos UVE resulta da soma das tarifas de CEME e de OPC. Num pressuposto que o CT considera equilibrado face ao ainda limitado conhecimento da utilização da rede de mobilidade elétrica, a ERSE estabelece que a utilização da rede pelos CEME e OPC é equivalente, pelo que as tarifas propostas são numericamente iguais, ascendendo a 0,1657 €/carregamento, resultando num encargo de 0,3314 €/carregamento para o UVE.

No entanto, a apresentação destas tarifas ao UVE não é feita de um modo autónomo na fatura, sendo incorporadas separadamente nas componentes de acesso às redes e na do próprio CEME:



Fonte: Proposta de Tarifas de ME para 2021, ERSE

A bem da transparência, desde logo porque se trata de uma tarifa independente dos próprios CEME e OPC, o CT recomenda que a ERSE estabeleça o princípio de apresentação autónoma e individualizada em fatura da tarifa de carregamento, com o que adicionalmente se sinalizaria e incentivaria também a necessidade de utilização eficiente dos pontos de carregamento.

2. Estrutura tarifária

O CT reconhece que a estrutura tarifária proposta é prevista no RME, não cabendo assim, no momento, reanalisar a sua adequação, de acordo com o princípio da estabilidade regulatória, considerando tratar-se do último ano do período regulatório do setor elétrico.

No entanto, o CT considera que, no próximo momento de revisão tarifária, se deveria reanalisar esta questão, desde logo pela evidência de que uma tarifa apenas baseada em carregamento penaliza os UVE de menor capacidade, bem como não induz a utilização ótima dos pontos de carregamento, não sendo os utilizadores incentivados a limitar o número de carregamentos e/ou o tempo de utilização, o que seria importante, também face ao insuficiente número de postos.

Neste sentido, o CT recomenda que a ERSE analise a possibilidade de mantendo uma estrutura tarifária monomial, adotar outras variáveis de faturação, nomeadamente a energia e/ou tempo, exatamente com o fito daquela otimização de ativos limitados.

G. Impacto das tarifas da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica no preço final pago pelos utilizadores de veículo elétrico

O preço final a pagar pelos UVE pela utilização da rede MOBI.E, faturado em primeira instância pelos CEME, incorpora as seguintes componentes:

- Componente CEME, que inclui os valores respeitantes à eletricidade fornecida e à sua comercialização (não regulados no continente e regulados nas RA), o valor do acesso às redes e a tarifa EGME aplicável aos CEME, ambas reguladas;
- Componente OPC, que inclui o valor respeitante à utilização dos pontos de carregamento, não regulado, e a tarifa EGME aplicável aos OPC, regulada;

- Componente de taxas e impostos, definidos pelo Estado Português, designadamente o Imposto Especial sobre o Consumo de Energia Elétrica (IEC) e o Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA), se aplicável.

Conforme a ERSE dá nota no documento da proposta, o ano de 2021 será o primeiro ano em que as tarifas da EGME terão valor não nulo (a partir de 1 de maio), passando a acrescer às restantes parcelas que entram na fatura do UVE pelos carregamentos realizados na rede de mobilidade elétrica. Neste contexto, importa avaliar o impacto das tarifas da EGME, neste primeiro ano de aplicação.

Nesta avaliação de impacto, a ERSE considerou:

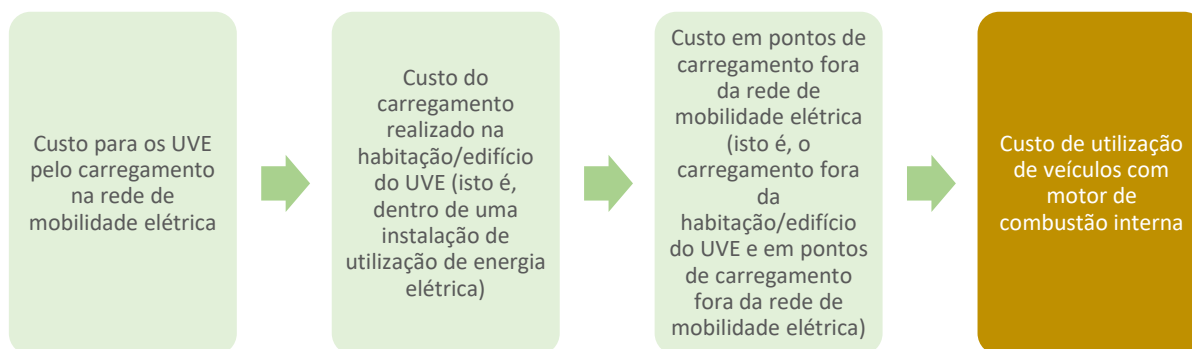
- a) Dois cenários de consumo:
 - o Carregamento específico médio previsto para 2021, com consumo de 12,5 kWh/carregamento;
 - o Carregamento específico de maior duração, com um consumo de 25,0 kWh/carregamento.
- b) As opções disponíveis em termos de pontos de carregamento:
 - o normais e rápidos;
 - o pontos de entrega da RESP, em BT e MT.
- c) Três dimensões:
 - o por carregamento (variável tarifária utilizada para recuperar os proveitos da atividade);
 - o por energia consumida do carregamento (12,5 kWh e 25 kWh);
 - o por distância percorrida (assumindo um valor de 15 kWh/100 km).

Quando analisados os preços por carregamento, os resultados mostram que as tarifas da EGME representarão entre 4%, no cenário de consumo específico de 25 kWh em BT ou MT, e 8%, no cenário de consumo específico de 12,5 kWh em MT, no valor total faturado ao UVE. Nas outras 2 dimensões o peso varia entre 5 e 7%.

O CT constata que, ainda que tenham sido diferidos proveitos permitidos do ano 2021, o peso da tarifa EGME por carregamento chega a representar cerca de 8% do custo total faturado.

H. Comparação com outras opções de carregamento e de motorização

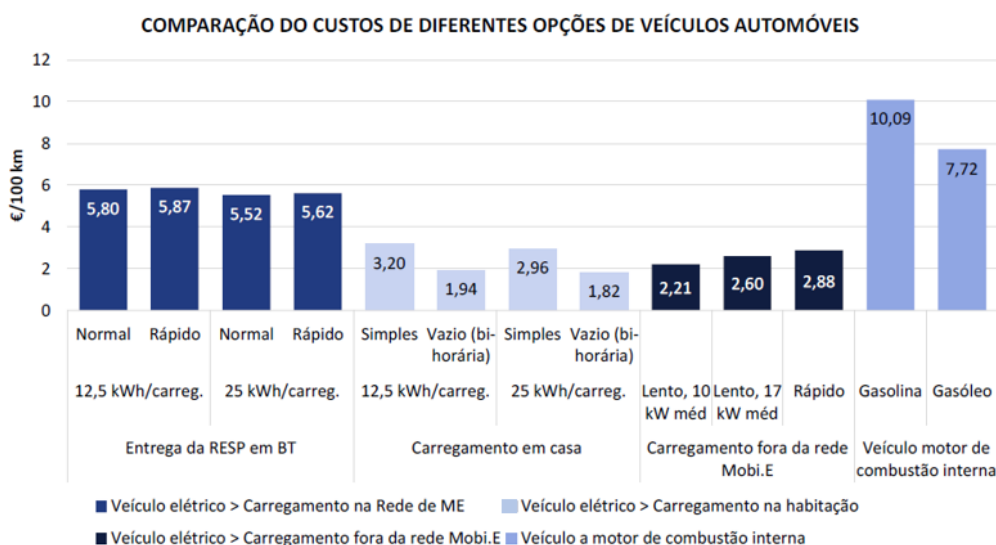
1. A informação constante do documento em análise, de fevereiro de 2021, permite constatar que a ERSE prevê um aumento de 50%, em 2021 face a 2020 do número de carregamentos na rede de mobilidade elétrica, em Portugal continental e nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, considerado no cálculo tarifário.
2. A sustentabilidade da atividade de gestão de operações de mobilidade elétrica depende da adesão dos utilizadores de veículos elétricos à rede pública de carregamento.
3. A análise comparativa promovida pela ERSE focou-se nas seguintes opções:



4. Os resultados da análise efetuada encontram-se sistematizados na figura seguinte, concluindo a ERSE que, em termos de custos por distância percorrida:

- a) os veículos elétricos são mais competitivos do que os veículos a motor de combustão interna,
- b) o carregamento dos veículos elétricos na rede de mobilidade elétrica é mais caro do que na habitação e do que na modalidade de prestação de serviços de carregamento fora da rede de mobilidade elétrica,
- c) o carregamento dos veículos elétricos é mais caro na modalidade de prestação de serviços de carregamento fora da rede de mobilidade elétrica do que na habitação, quando este último é realizado nas horas de vazio (tarifa bi-horária).

Saliente-se que a ERSE refere que a análise comparativa não contempla custos de investimento na aquisição dos veículos nem custos com eventuais carregadores nas habitações e que a comparação apenas considera, para os carregamentos na rede de mobilidade elétrica, os que são efetuados em pontos de carregamento com ponto de entrega da RESP em BT, os quais são tipicamente superiores aos realizados em carregamento com ponto de entrega da RESP em MT.



Fonte: ERSE

5. O CT reconhece que a Mobilidade Elétrica assume relevância pelos efeitos que provoca 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.
6. Contudo o CT considera que a análise desenvolvida pela ERSE para efeitos de fixação de tarifas, que apenas assenta nas previsões de consumo, deveria limitar-se à comparabilidade de carregamento dos veículos elétricos nas diferentes opções disponíveis.
7. O CT considera, ainda, que importa 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.

I. Sobre o modelo organizativo da mobilidade elétrica

1. Nos pareceres que apresentou em 2015 e 2019 sobre a mobilidade elétrica, o CT recomendou que fosse considerada pela ERSE a diligência, junto dos órgãos competentes, das conversações necessárias à apresentação dos argumentos que justificam uma revisão do modelo para a gestão da mobilidade elétrica.

Decorrido este tempo e sendo a mobilidade elétrica um dos pilares para a descarbonização da economia, com metas exigentes para 2030, torna-se premente a importância de visitar o modelo de gestão, incorporando aperfeiçoamentos e simplificações que a experiência e as boas práticas evidenciem, garantindo assim o acesso à rede de mobilidade elétrica com custos eficientes.

2. Sem prejuízo do objeto específico do presente parecer incidir sobre a fixação de tarifas e proveitos da EGME em 2021, que o CT reconhece obedecer aos grandes princípios definidos no quadro organizativo e regulamentar vigente, não pode deixar este órgão consultivo de reiterar o seu entendimento sobre a necessidade e oportunidade de um balanço e reflexão sobre o próprio modelo adotado para a gestão da mobilidade elétrica em Portugal.

Do balanço do sistema organizacional adotado para a gestão da mobilidade elétrica evidenciam-se os seguintes aspetos:

- O setor da mobilidade elétrica em Portugal tem uma organização singular e única no contexto europeu.
- O modelo adotado é de elevada complexidade e centralidade, com óbvios inconvenientes e custos a serem suportados e recuperados.
- A atribuição a uma entidade na esfera do Setor Empresarial do Estado, com tutela própria, com a responsabilidade de toda a gestão da comunicação entre os agentes e respetivos fluxos financeiros, obrigando a uma necessidade regulatória com a possibilidade regulamentar adicional do exercício de atividades e proveitos não regulados, dificultando o escrutínio regulatório em matéria de subsidiações cruzadas.
- O risco de o modelo vigente poder tornar a rede de carregamento economicamente insustentável – reconhecido pela própria ERSE – colocando em causa a própria dinamização da mobilidade elétrica.
- A criação de um défice tarifário, logo no primeiro ano de implementação da tarifa EGME, é a manifestação de um desequilíbrio que pode tornar-se sistémico. O CT alerta para o perigo de poder vir a ser constituída mais uma componente, nefasta, dos denominados Custos de Interesse Económico Geral (CIEG), e incrementadora de custos no setor elétrico.

- A constatação de que a solução atual está a condicionar o aparecimento de soluções comerciais de maior simplicidade e consequente racionalidade económica, de forma a possibilitar um acesso mais fácil e generalizado por parte dos utentes, nacionais e estrangeiros. A evolução para processos que conduzam ao pagamento “no momento da carga” com meios de pagamento eletrónico, prática comercial comum nos combustíveis líquidos hoje utilizados, é uma necessidade imperiosa para os UVE.

Pelo exposto, o CT recomenda que a ERSE diligencie, junto dos órgãos competentes, as conversações necessárias à apresentação dos argumentos que justificam uma revisão do modelo para a gestão da mobilidade elétrica, com vista à resolução das dificuldades atrás referenciadas, não prejudicando a possibilidade dessa atividade poder ser realizada por outros agentes e processos já existentes, também com benefícios concorrenciais para o conjunto do mercado.

J. Recomendações

1. O CT recomenda um diálogo em maior proximidade com a EGME, entidade sujeita a escrutínio e tutela governamental, por forma a apurar, com acuidade e transparência, a chave de imputação mais adequada que pode não passar, necessariamente, pela linearidade e proporcionalidade que foram aplicadas na determinação dos proveitos permitidos em 2021.
2. Para o próximo período regulatório, a iniciar em 2022, o CT recomenda:
 - A ponderação da alteração do modelo de regulação atual para um modelo por incentivos;
 - A avaliação da aderência das variáveis de faturação, como indutor de custos da tarifa EGME, à evolução da atividade.
3. A bem da transparência, e desde logo porque se trata de uma tarifa independente do próprio CEME, o CT recomenda que a ERSE estabeleça o princípio de apresentação autónoma e individualizada em fatura da tarifa de carregamento, com o que adicionalmente se sinalizaria e incentivaria a desejável utilização eficiente dos pontos de carregamento.
4. O CT recomenda que a parcela dos proveitos relativa aos primeiros 4 meses seja (re)considerada e recuperada nos proveitos a diferir, estendendo o período de recuperação destes até ao final do próximo período regulatório do setor elétrico.
5. O CT recomenda que a ERSE analise a possibilidade de adotar, mantendo uma estrutura tarifária monomial, outras variáveis de faturação, nomeadamente a energia e/ou o tempo.
6. O CT recomenda, ainda, que seja equacionada a imputação de custos que desincentivem a ocupação do posto, após sinalização do termo do carregamento.
7. Adicionalmente o CT recomenda que a ERSE clarifique os requisitos do regime jurídico aplicável aos carregamentos em postos instalados em locais privados de acesso público.
8. Finalmente o CT recomenda que a ERSE diligencie, junto dos órgãos competentes, as conversações necessárias à apresentação dos argumentos que justificam uma revisão do modelo para a gestão da mobilidade elétrica, com vista à resolução das dificuldades atrás referenciadas, não prejudicando a possibilidade dessa atividade poder ser realizada por outros agentes e processos já existentes, também com benefícios concorrenciais para o conjunto do mercado.

III – CONCLUSÕES

O Conselho Tarifário, Secção do Setor Elétrico, considera que a proposta apresentada pela ERSE deverá ser reformulada em conformidade com as recomendações constantes deste Parecer.

Em 17 de março de 2021, o parecer que antecede teve a seguinte votação:

Votos a favor: 20 (vinte)

Votos contra: 0 (zero)

tendo sido aprovado por **unanimidade**

O parecer que antecede contém **18 (dezoito)** páginas.

Constam ainda, mais **xx (xxx)** páginas, que fazem parte integrante do mesmo:

- **2 (duas)** contendo sentidos de voto e votação final agregada;
- **19 (dezanove)** contendo sentido de voto,

o que perfaz um total de **39 (trinta e nove)** folhas.

CONSELHO TARIFÁRIO

NOME E ENTIDADE REPRESENTADA	FAVOR	CONTRA	ABSTENÇÃO
António Cavalheiro Representante de associações que tenham associados consumidores de eletricidade em média tensão (MT), alta tensão (AT) e muito alta tensão (MAT)	Anexo 1	---	---
Carlos Silva Representante de associações que tenham associados consumidores de eletricidade em média tensão (MT), alta tensão (AT) e muito alta tensão (MAT)	Anexo 2	---	---
Célia Marques Representante de associações de defesa do consumidor de carater genérico -UGC	Anexo 3	---	---
Carolina Gouveia Representante de associações de defesa do consumidor de carater genérico -DECO	Anexo 4	---	---
Eduardo Quinta Nova Representante de associações de defesa do consumidor de carater genérico -UGC	Anexo 3	---	---
Mário Reis Representante dos consumidores da região autónoma dos Açores - (ACRA)	Anexo 5	---	---
Fernando Ferreira Representante das empresas do sistema elétrico da região autónoma dos Açores	Anexo 6	---	---
Jorge Lúcio Representante de comercializadores de eletricidade em regime livre (Galp)	Anexo 7	---	---
Joana Simões Representante do comercializador de último recurso de eletricidade que, nestas funções, atue em todo o território do continente - (SU-Eletricidade)	Anexo 8	---	---
Joaquim Teixeira Representante de entidades concessionárias de distribuição de eletricidade em baixa tensão (BT) - (CEVE)	Anexo 9	---	---
Francisco Lopes Representante da entidade concessionária da Rede Nacional de Distribuição de eletricidade (RND) - (E-REDES-Distribuição)	Anexo 10	---	---
Inês Ramos Representante dos consumidores da região autónoma da Madeira – ACM (DECO)	Anexo 11	---	---
Patrícia Carolino Representante da Direcção-Geral do Consumidor - (DGC)	Anexo 12	---	---
Luís Vasconcelos Representante da Associação Nacional de Municípios - (ANMP)	Anexo 13	---	---
Paula Almeida Representante da entidade concessionária da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT) - (REN)	Anexo 14	---	---
Rui Vieira Representante das empresas do sistema elétrico da região autónoma da Madeira - (EEM)	Anexo 15	---	---
Vítor Machado Representante de associações de defesa do consumidor de carater genérico - (DECO)	Anexo 16	---	---
Ricardo Nunes Representante dos pequenos comercializadores da energia	Anexo 17	---	---
Rafaela Matos Personalidade de reconhecido mérito e independência a designar pelo membro do Governo responsável pela área do Ambiente	Anexo 18	---	---

	FAVOR	CONTRA	ABSTENÇÃO	VOTO DE QUALIDADE
Manuela Moniz Presidente do Conselho Tarifário nos termos do Decreto-Lei n.º 84/2013, de 25 de junho	Anexo 19	---	---	---

Ex Ma Sr^a. Presidente do Conselho Tarifário

Eng^a. Manuela Moniz

Junto envio voto favorável à globalidade do parecer sobre a “Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”, com a exceção de algumas reservas quanto à interpretação jurídica da legalidade dos postos privados em locais públicos, conforme declaração de voto que se anexa.

Com os meus melhores cumprimentos

António Moreira Cavalheiro

Declaração de voto

Risco a uma atuação tendente à criação de mais um monopólio:

1) Da Mobi.e que quer cobrar taxas a todos os postos de carregamento público, incluindo os em espaços privados, para maior rentabilidade do seu negócio, conseguida pela eliminação da concorrência, o que lhe permitirá sem dificuldades ajustar a prazo as suas receitas à medida das suas necessidades;

2) Os comercializadores que querem pela interpretação regulamentar obter condições para que sejam eles em exclusivo a intermediar a venda da energia de todos os postos públicos de carregamento, o que inicialmente se verificou e atualmente já não é totalmente assim.

Com os pedidos no parecer para que a ERSE avalie a legalidade de acordo com uma tese interpretativa mais radical, corre-se o risco de termos uma solução duplamente em monopólio e irracional, porque não há razão técnica, ou outra, que o justifique, pelo que se houver contradição entre a melhor solução e a regulamentação é a regulamentação que tem de ser ajustada e nunca o contrário.

É apenas uma questão de princípio, embora possa vir a ter consequências futuras generalizadas.

Lisboa, 17 de março de 2021

António Cavalheiro

Eng.ª Manuela Moniz

17/março/2021

Parecer sobre a

“ PROPOSTA DE TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2021”

VOTO

Na qualidade de representante dos consumidores de MAT AT e MT, venho pelo presente documento manifestar o meu voto favorável ao parecer do Conselho Tarifário, secção elétrica, relativo à Consulta de parecer acima indicada, com a exceção de algumas reservas quanto à interpretação jurídica da legalidade dos postos privados em locais públicos, conforme declaração de voto que se anexa.

Com os meus melhores cumprimentos,

Carlos Silva

AIMMAP
ASSOCIAÇÃO DOS INDUSTRIAIS METALÚRGICOS,
METALMECÂNICOS E AFINS DE PORTUGAL



Rua dos Plátanos, 197 - 4100-414 Porto - Portugal

T: +351 22 616 68 60 | F: +351 22 610 74 73 | www.aimmap.pt



Pessoa Coletiva de
Utilidade Pública
(DL 8 Série, nº 249, de 26.10.96)



A AIMMAP está a trabalhar a 100%, a apoiar as empresas. Conte connosco!

Aviso de confidencialidade: Quando nos envia uma mensagem, todo o seu teor, bem como os ficheiros que eventualmente lhe estejam anexos, são confidenciais e reservados ao conhecimento da AIMMAP. Todos os nossos colaboradores assumem o compromisso de salvaguardar a confidencialidade das suas comunicações.

Se quiser saber mais sobre a forma como tratamos os seus dados, consulte a nossa Política de Confidencialidade de Comunicações em www.aimmap.pt, ou contacte o responsável pelo tratamento através do endereço tratamentodedados@aimmap.pt

Declaração de voto

Risco a uma atuação tendente à criação de mais um monopólio:

- 1) Da Mobi.e que quer cobrar taxas a todos os postos de carregamento público, incluindo os em espaços privados, para maior rentabilidade do seu negócio, conseguida pela eliminação da concorrência, o que lhe permitirá sem dificuldades ajustar, a prazo, as suas receitas à medida das suas necessidades;
- 2) Os comercializadores que querem, pela interpretação regulamentar, obter condições para que sejam eles a intermediar a venda da energia dos postos de carregamento, o que inicialmente se verificou e atualmente já não é totalmente assim.

Com os pedidos no parecer para que a ERSE avalie a legalidade de acordo com uma tese interpretativa mais radical, corre-se o risco de termos uma solução duplamente em monopólio e irracional, porque não há razão técnica, ou outra, que o justifique, pelo que se houver contradição entre a melhor solução e a regulamentação é a regulamentação que tem de ser ajustada e nunca o contrário.

É apenas uma questão de princípio, embora possa vir a ter consequência futuras generalizadas.

Carlos Alberto Fonseca da Silva

Porto, 17 de março de 2021



UNIÃO GERAL DE CONSUMIDORES

PARECER SOBRE “Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”

Exma. Senhora

Presidente do Conselho Tarifário

Eduardo Quinta-Nova e Célia Marques, representantes da UGC na seção do setor elétrico do Conselho Tarifário da ERSE (Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos) vêm comunicar a V. Exa. que votam favoravelmente, na globalidade, o Parecer do CT sobre a **“Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”**.

Com os melhores cumprimentos,

Lisboa, 17 de Março de 2021

Eduardo Quinta-Nova

Célia Marques



Carolina Moura Gouveia, representante da DECO no Conselho Tarifário, secção de eletricidade, da ERSE, **vota favoravelmente na globalidade** o parecer relativo à “Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021.”

Lisboa, 17 de março de 2021

Dados pessoais

Carolina Gouveia

Representante da DECO no Conselho Tarifário da ERSE

Exm.^{as} Senhoras Presidente
e Vice-Presidente
Prezados Sr.(a)s Conselheiro(a)s,

Serve a presente para informar que voto favoravelmente o parecer.

Atentamente
Com os melhores cumprimentos
O Secretário-geral da ACRA
Mário Agostinho Reis

Declaração de voto do representante das empresas do sistema elétrico da Região Autónoma dos Açores, ao Parecer do Conselho Tarifário da ERSE relativo à “Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”

Na qualidade de representante das empresas do sistema elétrico da Região Autónoma dos Açores, **voto favoravelmente**, na globalidade e na especialidade, o Parecer do Conselho Tarifário, relativo à **“Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”**.

Ponta Delgada, 17 de março de 2021

Representante das empresas do sistema elétrico da Região Autónoma dos Açores

Parecer do Conselho Tarifário da ERSE emitido sobre a

*Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica
para 2021*

Comunico o Voto Favorável ao Parecer da Seção de Eletricidade do Conselho Tarifário da ERSE, emitido sobre a Proposta da ERSE acima referida.

Dados pessoais

Jorge Manuel Rodrigues Lúcio

Representante dos Comercializadores de Eletricidade em Regime de Mercado, na Seção de Eletricidade do Conselho Tarifário

Lisboa, 17 de março de 2021



Declaração de voto da representante do comercializador de último recurso que atua em todo o território do continente, relativa ao Parecer do Conselho Tarifário sobre **“Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”**

Como representante do Comercializador de último recurso voto favoravelmente, na globalidade, o Parecer do Conselho Tarifário sobre a “Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”.

Lisboa, 17 de março de 2021

MARIA JOANA MARQUES MANO PINTO SIMÕES

representante do comercializador de último recurso

Votação

ORDbt

Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para
2021

Na qualidade de representante dos Operadores de Rede de Distribuição de Eletricidade em Baixa Tensão (ORDbt), voto favoravelmente o Parecer do Conselho Tarifário relativo à Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021.

Lisboa, 16 de março de 2021

Joaquim A Correia Teixeira

**Declaração de voto do representante da entidade concessionária da
RND – Rede Nacional de Distribuição**

Parecer do CT – Conselho Tarifário, sobre:

**“Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica
para 2021”**

DECLARAÇÃO DE VOTO

O representante da E-Redes - Distribuição de Eletricidade S.A., entidade concessionária da RND, vota favoravelmente o parecer do CT sobre a **“Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”**

Porto, 17 de março de 2021

O representante da entidade concessionária da RND

Dados pessoais

Francisco Lopes



Maria Inês Ramos, representante da DECO no Conselho Tarifário, secção de eletricidade, da ERSE, **vota favoravelmente na globalidade** o parecer relativo à “Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021.”

Lisboa, 17 de março de 2021

Dados pessoais

Maria Inês Ramos

Representante da DECO no Conselho Tarifário da ERSE

Parecer do Conselho Tarifário relativo à “Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”

Patricia Joana Almeida Carolino, na qualidade de representante designada pela Direção-Geral do Consumidor, secção do Setor Elétrico, vota favoravelmente na globalidade, o Parecer do Conselho Tarifário relativo à “Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”.

Lisboa, 17 de março de 2021

A representante da Direção-Geral do Consumidor

Patricia Carolino



Exma. Sr.^a Presidente do Conselho Tarifário da ERSE,
Eng.^a Manuela Moniz

Na qualidade de representante da Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP) no Conselho Tarifário (CT), setor da energia elétrica, da Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE), nos termos do n.º 1 do artigo 46º dos estatutos da ERSE, indico por este meio o meu **voto favorável**, na generalidade, ao parecer do CT sobre a **“Proposta de tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”**.

Lisboa, 17 de março de 2021

Dados pessoais

(Luis Vasconcelos)



Voto do representante da entidade concessionária da Rede Nacional de Transporte ao Parecer do Conselho Tarifário sobre “Proposta de Tarifas e preços e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica”

A concessionária da Rede Nacional de Transporte (RNT) vota favoravelmente na globalidade o Parecer do Conselho Tarifário sobre “Proposta de Tarifas e preços e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica”.

Lisboa, 17 de março de 2021

Dados pessoais

Representante da Concessionária da Rede Nacional de Transporte de Energia Elétrica



Declaração de voto do representante das empresas do sistema elétrico da Região Autónoma da Madeira ao Parecer do Conselho Tarifário da ERSE relativo à “Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”

Na qualidade de representante das empresas do sistema elétrico da Região Autónoma da Madeira, voto favoravelmente, na globalidade, o Parecer do Conselho Tarifário relativo à “Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”.

Funchal, 17 de março de 2021

Dados pessoais

Rui Miguel Aveiro Vieira
(Representante das empresas do sistema elétrico da Região Autónoma da Madeira)



Vitor Manuel Figueiredo Machado, na qualidade de representante da **DECO – Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor**, vota **favoravelmente** o parecer do Conselho Tarifário da ERSE relativo à *“Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”*

Lisboa, 17 de março de 2021

Vitor Manuel Figueiredo Machado

Representante da DECO no Conselho Tarifário da ERSE/Secção Setor Elétrico

Exma. Sra. Presidente do Conselho Tarifário da ERSE,
17 de março de 2021

O representante dos Pequenos Comercializadores de Energia no mercado liberalizado vota favoravelmente na globalidade e na especialidade, o parecer do Conselho Tarifário relativo à consulta pública "Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021".

Com os nossos melhores cumprimentos,
Ricardo Nunes



LABORATÓRIO NACIONAL
DE ENGENHARIA CIVIL

Declaração de Voto

Rafaela de Saldanha Matos, na qualidade de representante para a área do Ambiente designada pelo Ministério do Ambiente e da Ação Climática (MAAC), no Conselho Tarifário da ERSE, vota favoravelmente e na globalidade, o Parecer do Conselho Tarifário relativo à **“Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”**.

Lisboa, 15 de março de 2021

Dados pessoais

Rafaela de Saldanha Matos

DECLARAÇÃO de VOTO

“Proposta de Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021”

Maria Manuela Pires Nunes coelho Moniz, Presidente do Conselho Tarifário Secção do Setor Elétrico, voto favoravelmente a globalidade do Parecer emitido por esta Secção.

Lisboa, 17 de março de 2021

Manuela Nunes Moniz