

**COMENTÁRIOS AO PARECER DO CONSELHO TARIFÁRIO**  
**SOBRE**  
**“Proposta de tarifas e proveitos da Entidade Gestora da**  
**Rede de Mobilidade Elétrica para 2024”**

Dezembro 2023

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](mailto:erse@erse.pt)

[www.erse.pt](http://www.erse.pt)

## ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO.....	1
2	PROCURA DE MOBILIDADE ELÉTRICA.....	2
3	PROVEITOS PERMITIDOS.....	3
4	ESTRUTURA TARIFÁRIA E TARIFAS DA EGME.....	4
5	AVALIAÇÃO DE IMPACTOS.....	7
6	COMPARAÇÃO COM OUTRAS OPÇÕES DE CARREGAMENTO E DE MOTORIZAÇÃO .....	8

## 1 INTRODUÇÃO

Nos termos do n.º 4 do Artigo 40.º do Regulamento da Mobilidade Elétrica<sup>1</sup>, o Conselho de Administração da ERSE submeteu a parecer do Conselho Tarifário (CT), no dia 16 de outubro de 2023, a “Proposta de tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2024”, tendo o CT emitido o seu parecer a 15 de novembro de 2023, em antecipação do prazo previsto de 30 de novembro.

Após a análise do referido parecer, tomando em consideração os comentários e sugestões nele apresentados, assim como os das demais entidades consultadas, a ERSE aprova as tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2024.

As decisões tomadas no processo de aprovação das tarifas são devidamente justificadas através do documento “Tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2024”, 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 da ERSE aos comentários e recomendações na especialidade constantes do parecer do CT, as quais estão organizadas pelos temas abordados. Não são tecidas observações sobre os pontos do parecer do CT que caracterizam e analisam a evolução de matérias relevantes da proposta tarifária de forma factual e que não incluem recomendações.

---

<sup>1</sup> Aprovado pelo [Regulamento n.º 854/2019](#), de 4 de novembro, alterado pelo [Regulamento n.º 103/2021](#), de 1 de fevereiro e pelo [Regulamento n.º 785/2021](#), de 23 de agosto, que aprovou o Regulamento Tarifário, cuja redação atual foi aprovada pelo [Regulamento n.º 828/2023](#), de 28 de julho.

## 2 PROCURA DE MOBILIDADE ELÉTRICA

O CT destaca e concorda, na generalidade, com os métodos e os cálculos utilizados para a previsão do número de carregamentos para 2023 e 2024. No entanto, devido à sua importância na definição das tarifas da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME) - indutor de custo e variável de faturação - o CT recomenda prudência nos valores das estimativas a utilizar, face à diferença ocorrida em 2022 entre o número de carregamentos reais e previsionais, gerando por esta via um forte ajustamento nos proveitos permitidos de 2024.

No entanto, este desajuste de 2022 entre os valores previstos e os reais – valores reais inferiores aos previstos - ocorreu apesar das previsões da ERSE do número de carregamentos serem 24% abaixo das previsões da MOBI.E para 2022.

Não obstante, toma-se boa nota das preocupações do CT, reforçando que para as estimativas e previsões do número de carregamentos para 2023 e 2024, se utilizou, por prudência, a informação fidedigna mais atualizada possível (agosto de 2023). Para além disso, a ERSE continuará a monitorizar com regularidade a evolução dos carregamentos na rede de mobilidade elétrica.

### 3 PROVEITOS PERMITIDOS

Na definição anual de proveitos permitidos, a ERSE procura refletir a totalidade dos custos no ano a que estes respeitam, com vista à sustentabilidade económica das atividades reguladas, desde que a recuperação integral dos custos num ano não comprometa a evolução do setor da mobilidade elétrica.

De modo a poder acomodar esta última situação, o Regulamento da Mobilidade Elétrica permite recorrer ao diferimento da recuperação tarifária dos proveitos, designadamente na fase de desenvolvimento da atividade. A ERSE optou por considerar a recuperação integral dos proveitos permitidos de 2024 nas tarifas desse ano, visto que esta opção não impedirá que no ano de 2024 o proveito unitário seja menor do que em 2023 e, conseqüentemente, a consolidação da evolução positiva do setor da mobilidade elétrica.

Relativamente aos custos da EGME, a ERSE pretende evitar subsidias cruzadas entre as atividades reguladas e não reguladas desenvolvidas pela empresa.

Nos seus comentários, o CT afirma a sua concordância com a opção da ERSE de não aceitar os custos que estejam afetos à atividade não regulada, previstos pela EGME para 2024. O CT destaca, ainda, a opção da ERSE de não diferir a recuperação de qualquer componente de proveitos permitidos, com a qual também concorda. A ERSE releva esta convergência de perspetivas.

#### 4 ESTRUTURA TARIFÁRIA E TARIFAS DA EGME

O CT, à semelhança de pareceres anteriores, recomenda a reanálise da estrutura tarifária da EGME, uma vez que considera que uma tarifa baseada apenas em número de carregamentos não é a mais correta e que, em última instância, poderá penalizar os utilizadores que utilizem veículos elétricos de menor capacidade, como também os perfis de utilização onde existe uma maior frequência de carregamentos.

Refere, ainda, que a metodologia de cálculo da tarifa da EGME aplicável a detentores de ponto de carregamento de acesso privativo (DPC), deve ser equiparada à tarifa da EGME aplicável aos comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) e aos operadores dos pontos de carregamento (OPC), de modo a evitar discrepâncias entre tarifas e na utilização de fatores de atenuação, que poderão levar a perda de objetividade e a um aumento de discricionariedade. Esta harmonização entre tarifas CEME, OPC e DPC contribuiria para uma estabilidade e adequabilidade tarifária.

As questões levantadas pelo CT têm três dimensões que importa considerar: i) a adequabilidade da estrutura atual das tarifas da EGME, ii) o impacto dessa estrutura nos preços finais pagos pelos utilizadores dos veículos elétricos (UVE), e iii) a adequabilidade da tarifa EGME aplicável aos DPC.

Quanto à primeira dimensão, a estrutura tarifária deve refletir os custos da respetiva atividade. No caso da gestão de operações da rede de mobilidade elétrica (GOME), a EGME presta serviços de gestão de informação necessária a faturação entre agentes do setor (dados relativos aos fluxos de energia e aos fluxos financeiros). Por esse motivo, o preço deve sinalizar a utilização da rede de dados pelos agentes (número de transações de dados, por exemplo).

O recurso a grandezas relacionadas com o consumo de eletricidade dos carregamentos (por exemplo, o consumo médio, em kWh/carregamento) não permitiria estabelecer uma relação com a atividade de gestão de informação, pelo que se poderia fragilizar a adequabilidade entre o sinal preço e o custo causado nesta atividade, o qual deve estar subjacente à definição da estrutura tarifária.

A estrutura tarifária atual resulta da [Consulta Pública n.º 78](#), que decorreu em 2019. Após 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<sup>2</sup>. Esta simplificação visou

---

<sup>2</sup> 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.

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 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.

Em relação à segunda dimensão, relativa ao impacto da estrutura das tarifas EGME nos preços finais pagos pelos UVE, importa salientar que as tarifas EGME são aplicáveis a CEME e a OPC, podendo estes, por sua opção, repassar ou não o custo das tarifas EGME através da mesma variável de faturação. 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. Se, por um lado, os sinais de preço eficientes para a utilização ótima dos pontos de carregamento deverão ser dados pelo preçário do serviço do OPC, por outro lado, são os preçários de OPC, desde logo, que já incorporam complexidade no que se refere a variáveis de faturação a UVE.

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. Todavia, embora a ERSE compreenda a questão de que a existência de termos fixos penaliza os UVE com veículos elétricos de menor capacidade, tal não decorre, necessária e unicamente, da estrutura das tarifas EGME.

Finalmente, quanto à terceira dimensão relativa à adequabilidade da aplicação da tarifa EGME aos DPC, a ERSE entende que esta tarifa é de aplicação direta ao cliente final que, neste caso, é o titular do ponto de carregamento. Recorde-se que, nos termos do Regulamento da Mobilidade Elétrica, o DPC é definido como uma pessoa, singular ou coletiva ou equiparada, titular de um ponto de carregamento, situado em local de



acesso privativo, integrado na rede de mobilidade elétrica por opção do titular e sem atividade comercial direta. A conversão desta tarifa para um único termo fixo, em euros por ano, tem permitido a sua aplicação de forma mais simples, concorrendo igualmente para a melhor compreensão dos seus valores junto dos titulares de ponto de carregamento.

Não obstante o referido, a ERSE considera que o debate de questões relacionadas com a estrutura tarifária, transvasa o âmbito de um processo anual de fixação de tarifas devendo, necessariamente, ser realizado no contexto de uma revisão regulamentar, já que eventuais alterações deverão ser sufragadas por todos os interessados no setor e não apenas pelos agentes representados no CT. Assim, a ERSE considera de todo o interesse a reanálise da adequação da estrutura tarifária numa próxima revisão do Regulamento da Mobilidade Elétrica.

## 5 AVALIAÇÃO DE IMPACTOS

No que respeita à avaliação dos impactos da tarifa da EGME na fatura final, o CT concorda na sua globalidade com a análise e os pressupostos assumidos, salientando, no entanto, que a utilização de um consumo específico de 15 kWh/100 km poderá pecar por otimismo. De acordo com o CT, os melhores veículos elétricos do mercado atualmente apresentam em condições normais um consumo específico equivalente a 17 kWh/100 km.

A ERSE toma em boa nota a sugestão do CT, e irá procurar nos próximos exercícios tarifários fazer um levantamento de informação que permita a realização de um estudo comparativo, devidamente fundamentado, que permita atualizar os consumos específicos de veículos elétricos. Assim sendo, por agora, opta-se por manter os pressupostos já assumidos (15 kWh/100 km).

Refira-se que a referida atualização do pressuposto de consumo não altera o sentido das conclusões que se retiram da comparação realizada entre os custos de carregamento de veículos elétricos e outras motorizações.

## 6 COMPARAÇÃO COM OUTRAS OPÇÕES DE CARREGAMENTO E DE MOTORIZAÇÃO

O CT assinala que a comparação com outras opções de motorização tem limitações, por não considerar custos de investimento na aquisição e manutenção dos veículos, nem custos com eventuais carregadores nas habitações, que desvirtuam o cálculo do custo total. Reitera que a análise deveria limitar-se à comparabilidade de carregamento dos veículos elétricos nas diferentes opções disponíveis.

A ERSE concorda com as limitações apontadas, assinalando-as na descrição metodológica. Por exemplo, no caso dos atuais UVE que já detêm um veículo elétrico, e que já fizeram o investimento na instalação de carregadores na habitação ou dos utilizadores que têm acesso aos carregadores (por exemplo, no local de trabalho), a comparação apresentada estaria adequada. Do mesmo modo, no caso de atuais UVE que também disponham de um veículo com motor de combustão interna, a comparação também é válida, exceto pela diferença nos custos de aquisição e de manutenção, diferença essa abonatória dos UVE.

Ainda assim, a ERSE considera que o exercício se mantém relevante. De todo o modo, em exercícios tarifários futuros, a ERSE irá aferir a possibilidade de robustecer a comparação eventualmente incluindo vertentes de análise acerca de custos de aquisição e manutenção de veículos e de equipamentos auxiliares.