

# **CONSULTA PÚBLICA n.º 123**

## **Proposta de Alteração do Regulamento Tarifário**

Novembro de 2024

## 1. Enquadramento

Nesta Consulta Pública é proposta uma **alteração ao Regulamento Tarifário (RT)** em duas vertentes: a primeira está relacionada com um **ajustamento das medidas de contenção tarifária nos proveitos a recuperar pelo Operador de Rede de Distribuição (ORD)** e a segunda com a **eliminação da tarifa de acesso às redes aplicável à Mobilidade Elétrica (TAR ME)**, prevista nos artigos 55.º e 56.º do RT.

Com esta última alteração, **o custo da utilização da Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) seria recuperado, na sua totalidade, nas tarifas de acesso às redes aplicáveis ao titular do ponto de entrega da RESP.**

Neste enquadramento, a Greenvolt agradece a oportunidade de participar na presente Consulta Pública e manifesta, desde já, disponibilidade para prestar quaisquer esclarecimentos que se entendam convenientes.

## 2. Comentários Gerais

**O modelo organizativo da mobilidade elétrica em Portugal, foi criado em 2010**, através do regime jurídico da mobilidade elétrica, estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril (doravante, DL n.º 39/2010). Este diploma visa regular a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica e procedeu, na época, ao estabelecimento de uma rede piloto de mobilidade elétrica em Portugal.

**Volvidos quase quinze anos da sua criação**, verifica-se agora que **o atual quadro legislativo não se encontra ajustado às necessidades do setor**. Note-se que se verificaram-se várias alterações tanto de domínio nacional<sup>1</sup>, como de domínio europeu, com a necessária evolução das políticas climáticas e energéticas da UE<sup>2</sup>.

Assinalamos, a este respeito, o estudo da Autoridade da Concorrência (AdC) elaborado este ano sobre a “Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal”, que identificou **barreiras passíveis de**

---

<sup>1</sup> Em 2014, assistiu-se à liberalização da operação dos pontos de carregamento. Em 2015, a Mobi-e assegurou o papel da EGME. Em 2018, os carregamentos rápidos começaram a ser pagos pelos utilizadores e, em 2020, todos os carregamentos passaram a ser pagos (inicialmente a utilização da rede era gratuita para os utilizadores). Paralelamente, foram estabelecidos objetivos e metas de diminuição das emissões de gases com efeitos de estufa através da criação do Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC 2050), em 2019 e do Plano Nacional Energia Clima 2030 (PNEC 2030), em 2020.

<sup>2</sup> A nível europeu salientam-se os seguintes marcos regulatórios: Pacto Ecológico Europeu, Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, Lei europeia em matéria de clima, pacote “Objetivo 55”, Diretiva relativa ao desempenho energético dos edifícios, Regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, Diretiva relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis, Regulamento relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa, Diretiva relativa à eficiência energética, Diretiva relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa, Regulamento relativo às normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos e mais recentemente o Regulamento que define metas para as infraestruturas de carregamento elétrico de veículos ligeiros acessíveis ao público (AFIR).

**comprometer o desenvolvimento e a expansão da rede de mobilidade elétrica** e apresentou várias recomendações ao Governo e aos Municípios.

No âmbito deste estudo, **a ERSE considerou que o regime jurídico da mobilidade elétrica, estabelecido pelo DL n.º 39/2010, deve ser objeto de revisão abrangente.**

Paralelamente, é generalizadamente aceite, e a Greenvolt tem vindo a posicionar-se neste sentido, que **é urgente a simplificação do modelo organizativo português**. Sobre esta matéria o entendimento da ERSE vai mais longe indicando mesmo que **o DL n.º 39/2010 colide com o Regulamento (EU) 2023/1814** no que respeita às funções atribuídas ao operador de ponto de carregamento (OPC), dado que o diploma europeu prevê que os OPC podem disponibilizar o serviço retalhista de carregamento de veículos e o regime português prevê que essa atividade é da exclusiva competência do comercializador de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME).

De acordo com o Relatório da Autoridade da Concorrência, o modelo português foi mesmo apontado pela Tesla como responsável pela **“estrutura tarifária mais complexa que a Tesla conhece no mundo”**, em que os consumidores se confrontam com estruturas de preços de várias entidades (OPC e CEME) para uma única operação.

**Havendo necessidade de uma reformulação generalizada do modelo de funcionamento da Mobilidade Elétrica em Portugal, e muito embora reconheçamos benefícios específicos nas propostas apresentadas questionamos se fará sentido proceder a esta alteração nesta fase**, atendendo a que, conforme referido pela ERSE, esta mudança tem diversos **impactos**, desde logo: **1)** na forma de relacionamento entre os diferentes operadores da mobilidade elétrica; **2)** implicará a necessidade de explicar aos utilizadores de veículos elétricos (UVE) a alteração; **3)** implicará a adaptação de modelos de negócio; **4)** implicará a adaptação dos sistemas de faturação dos ORD; **5)** implicará a alteração de reportes regulamentares à ERSE.

### 3. Comentários Específicos

#### 1. Imputação do custo de utilização da RESP ao titular do ponto de entrega

A proposta da ERSE prevê a **eliminação das TAR ME aplicadas pelo ORD ao comercializador do setor elétrico (CSE) que abastecem os CEME**. Com esta eliminação, o custo da utilização da RESP passa a ser recuperado, na sua totalidade, nas tarifas de acesso às redes aplicáveis ao titular do ponto de entrega RESP.

**Esta alteração afigura-se positiva nos casos em que o Código do Ponto de Entrega (CPE) é exclusivo para mobilidade elétrica e é detido por um agente que atue no setor, por exemplo um OPC**. Com efeito, permite ultrapassar os problemas levantados no que diz respeito à faturação da potência contratada nos pontos de entrega que têm pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica.

Nos casos em que tal não acontece, ou seja, em que o CPE não é detido por um OPC ou nos casos em que o CPE não é exclusivo de mobilidade elétrica (**casos de coexistência de entregas para carregamentos de veículos e entregas para consumos que não estão associados ao carregamento de veículos elétricos**), parece-nos que poderá haver lugar a complexificação do modelo. Uma vez que será difícil proceder ao apuramento e imputação da segregação das TAR, aos utilizadores finais. Este fator pode, no limite, levar a que os agentes que suportam este custo possam elevar a estimativa e imputação de custos, para salvaguardar eventuais perdas.

A ERSE opta por indicar que **“a forma de repercussão do custo associado às TAR caberá a cada titular do ponto de entrega”**, pelo que caberá a este agente proceder à gestão dos custos da utilização da infraestrutura. **Consideramos, sobre este ponto, que seria muito relevante que a ERSE desse algum *guidance* sobre esta matéria, especialmente nos casos de pontos de entrega não exclusivos de mobilidade e quando estes não sejam detidos por um OPC.**

## **2. Promoção da coexistência da mobilidade elétrica com o autoconsumo**

É indicado no documento justificativo que esta alteração vem **facilitar a coexistência com o autoconsumo**, em concreto no caso de venda integrada do serviço de carregamento pelo OPC, incluindo o custo do ponto de carregamento e a respetiva energia que, neste caso, poderia resultar de produção renovável ou de armazenamento na própria instalação do OPC.

Efetivamente, **o modelo atual não incentiva os OPC a produzir energia para autoconsumo nos pontos de carregamento, face à inexistência de enquadramento para a alocação dessa energia ao carregamento de veículos**, cuja responsabilidade recai sobre o CEME.

A Greenvolt considera que é de capital importância que o modelo de mobilidade elétrica evolua no sentido de a energia do posto de carregamento poder ser proveniente de energia produzida em autoconsumo/comunidade de energia/energia armazenada. Para além da contribuição para a descarbonização do setor dos transportes, tal permitiria uma diminuição no custo de carregamento, o que beneficiaria os UVE. Mas, salvo melhor opinião, para a concretização de tais benefícios seria necessário permitir que o **OPC pudesse proceder à venda direta da produção local de energia elétrica.**

Assim, e a este respeito cumpre esclarecer objetivamente, em que medida é que esta alteração tarifária promoverá, na prática, a coexistência da mobilidade elétrica com o autoconsumo. Entendemos que a documentação da Consulta Pública, carece de detalhe neste aspeto. **Haverá lugar a isenção de tarifas de acesso às redes quando um posto de carregamento seja abastecido por via de autoconsumo? Será viabilizada a venda de energia produzida em autoconsumo a UVE? De que forma?**

Seria importante que estas questões fossem clarificadas, com recurso a exemplos.

### 3. Eliminação de barreiras à prestação de serviços de flexibilidade

O documento justificativo aponta que com esta proposta será possível eliminar barreiras à prestação de serviços de flexibilidade, **nomeadamente no que se refere à possibilidade de os UVE poderem passar a atuar seguindo os sinais de preço da utilização das redes**. Compreende-se que o facto de ser possível colmatar as dificuldades associadas à faturação da potência contratada sentidas atualmente permita que o detentor do ponto de entrega consiga gerir a sua atuação praticando um preço que reflita os diferentes períodos de utilização da rede. Mas continua a ser pouco claro, mais uma vez, e na prática, **de que forma é que esta alteração tarifária contribuirá para eliminar barreiras à prestação de flexibilidade e facilitar a integração de soluções inovatórias**. Seria importante que este ponto fosse clarificado, com recurso a exemplos.