



## **Comentários à Consulta Pública n.º 123**

Proposta de Alteração do Regulamento Tarifário

27 de Novembro de 2024

## **Índice**

<b>Nota Introdutória</b>	<b>2</b>
<b>Resumo executivo</b>	<b>4</b>
<b>Comentários</b>	<b>5</b>

# 0. Nota Introdutória

O Regulamento Tarifário (de ora em diante RT), aprovado pelo Regulamento n.º 828/2023, de 28 de julho de 2023, estabelece as disposições aplicáveis aos critérios, estrutura e métodos para a formulação de tarifas e preços de energia elétrica, à determinação dos proveitos permitidos das atividades reguladas e à convergência tarifária dos sistemas elétricos públicos de Portugal Continental e das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira. Neste sentido, as alterações propostas pela ERSE ao Regulamento Tarifário, em particular as alterações à mobilidade elétrica, suscitam particular interesse à Iberdrola pelo impacto que representam para a sua atividade.

Neste contexto, a ERSE propõe a eliminação da tarifa de acessos às redes (TAR) aplicável à Mobilidade Elétrica (artigos 55.º e 56.º do RT). Como é do conhecimento público, a Iberdrola tem assumido um compromisso com o desenvolvimento da rede e apostado na mobilidade elétrica como ferramenta essencial rumo a um planeta mais limpo e um futuro mais sustentável.

O planeta, como se sabe, atravessa atualmente uma das fases mais críticas da sua existência. Os vários anos de emissão constante de gases com efeito de estufa para a atmosfera deram origem a alterações climáticas que põem em risco o ecossistema e colocam em causa as condições de vida de milhões de pessoas, animais e plantas em todo o mundo.

O lema da Iberdrola é que é crucial agir agora e que as pessoas e o planeta devem estar em primeiro lugar.

Nesta senda, a transição de uma utilização de veículos movidos a combustíveis fósseis para veículos elétricos é uma das medidas fundamentais para a proteção e preservação do planeta.

Ao contribuir para uma redução de emissões de dióxido de carbono - um dos principais gases responsáveis pelas alterações climáticas -, a mobilidade elétrica é hoje concebida como uma realidade indispensável para a prossecução daquele objetivo.

Os números falam por si e, em Portugal em particular, a evolução é significativa. Esta mudança de paradigma tem sido apoiada através de algumas medidas, designadamente as recentes resoluções do Conselho de Ministros que estabelecem as medidas respeitantes à mobilidade verde (Resolução do Conselho de Ministros n.º 134 B/2024 e 134C/2024).

Também na Europa a mobilidade elétrica está na ordem do dia, nomeadamente através da adoção de múltiplos instrumentos jurídicos que colocam no cidadão a responsabilidade pela adoção de um estilo de vida tendente à preservação do planeta e dos seus recursos.

# 1. Resumo executivo

A ERSE tem reiterado que as regras que estabelecem as interações entre o setor elétrico e o setor da mobilidade elétrica têm apresentado dificuldades de aplicação e, para além disso, têm gerado reclamações.

Desde logo porque os titulares dos pontos de entrega consideram que o valor da potência contratada, determinado para o diagrama não-ME, resulta pontualmente em valores excessivos, originando um acréscimo de faturação da potência contratada nas TAR que se mantém no período de 12 meses.

Afirma ainda a ERSE que as reclamações identificam como potenciais origens do problema a ausência de sincronismo horário dos equipamentos de mediação, os carregamentos não validados pela EGME e outras dificuldades técnicas ao nível da medição e da disponibilização de dados na mobilidade elétrica e no setor elétrico.

A regra técnica n.º 4/MOBI.E/2023 aparenta não ter resolvido as questões acima identificadas.

É neste contexto e com o propósito de resolver as dificuldades técnicas que a ERSE vem propor as alterações ao RT, visando eliminar as TAR ME e atribuir todo o custo do acesso às

redes ao titular do ponto de entrega, passando este a ter a responsabilidade pelo seu pagamento.

É, pois, neste contexto, que, na qualidade de comercializadora, a Iberdrola manifesta o seu interesse em participar na Consulta Pública, dando o seu contributo, que a vincula exclusivamente na qualidade de comercializadora, para a melhoria da política energética e do clima em Portugal.

## 2. Comentários

A proposta de alteração do Regulamento Tarifário ora submetida a Consulta Pública pela ERSE inclui uma proposta de eliminação das Tarifas de Acesso às Redes (TAR) aplicáveis à mobilidade elétrica (TAR ME), pelo operador da rede de distribuição (ORD) aos comercializadores do setor elétrico (CSE) que abastecem os comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME).

A eliminação das TAR ME e faturação ao CSE do ponto de entrega das tarifas de acesso às redes pelo diagrama de carga total da instalação, incluindo a parcela dos consumos dedicados à mobilidade elétrica, apresenta melhorias inequívocas, conforme elencado no texto justificativo da Consulta Pública. Simultaneamente, introduz diversos desafios ao setor da Mobilidade Elétrica.

Entre as melhorias elencadas, destaca-se o maior relevo atribuído ao detentor do ponto de entrega na gestão da sua infraestrutura, decorrente da transferência do custo das TAR ME do CEME para aquele.

Nos casos em que o detentor do ponto de entrega é o OPC, essa transferência de custo poderá incentivar o OPC a integrar sistemas de autoconsumo de energia renovável, sistemas de armazenamento e sistemas de gestão da potência de carregamento, com vista à maior rentabilização da instalação e dos postos de carregamento.

Destaca-se, igualmente, a maior clareza e facilidade de interação entre CSE e OPC, no caso em que o detentor do ponto de entrega de energia seja o próprio OPC, bem como a maior flexibilidade do preço CEME, uma vez que este não assumirá o risco de uma eventual não aplicação dos diferentes níveis de tensão e períodos horários no preço final.

**Não obstante**, a eliminação das TAR ME e transferência para o detentor do ponto de entrega apresenta efeitos negativos no setor da mobilidade elétrica, os quais, a concretizar-se a proposta em consulta, devem ser compensados através da introdução de medidas de mitigação.

Na maioria dos pontos de carregamento não ligados diretamente à RESP, a mudança de referencial da TAR para a potência tomada pelo ponto de entrega provocará um incremento de custos decorrente do aumento da potência contratada, que serão suportados pelo

período mínimo de 12 meses, o que poderá resultar numa redução efetiva da potência disponível para carregamento.

Atualmente, na maioria dos postos de carregamento ligados à rede pública, a potência máxima de carregamento é limitada, numa primeira fase, pela disponibilidade da rede de distribuição e, numa segunda fase pelo posto de carregamento e ainda, por último, pelo veículo elétrico.

Com a introdução desta proposta, com a perspetiva de reduzir os seus custos fixos, o detentor do ponto de entrega limitará a potência de carregamento por forma a controlar os seus custos operacionais, maximizando o seu retorno do investimento. Em pontos de reduzida rotatividade ou em locais remotos, essa gestão operacional poderá implicar a redução da potência máxima de carregamento para valores significativamente inferiores à disponibilidade de rede e, inclusivamente, inferior à potência disponível atualmente, resultando numa **redução da qualidade de serviço da rede pública de carregamento**.

Esta proposta de alteração ao RT terá ainda outros impactos negativos no setor da mobilidade elétrica, por via da **redução da atratividade do investimento** e da **alteração dos pressupostos em que foram celebrados contratos de parceria e/ou concessão a médio prazo**.

No primeiro caso, é notória a obstaculização à expansão da rede pública nas zonas mais remotas, em que, à partida, as taxas de utilização dos PCVE serão inferiores. Nos casos em

que o detentor do ponto de entrega é o OPC, o custo adicional das TAR, que não é discipiente, aumentará o período de retorno do investimento, podendo ultrapassar o período máximo definido por um investidor, levando à não concretização da instalação do ponto de carregamento.

Nas situações em que o detentor do ponto de entrega não é o OPC, e em que a predisposição para a cedência de espaço e de infraestruturas para a instalação de postos de carregamento é menor quando comparada com situações em que o detentor do ponto de entrega é o OPC, a resistência à realização do investimento será ainda maior. Acresce ainda que, nestes casos, a transferência das TAR para a tarifa OPC está longe de ser linear, no que respeita à componente da potência. No limite, poderá estar em causa o cumprimento de algumas das metas definidas no Regulamento (EU) 2023/1804, do Parlamento Europeu e do Conselho.

No segundo caso, a **alteração dos pressupostos em que foram celebrados contratos de parceria e/ou concessão a médio prazo**, conforme é, aliás, reconhecido na página 17 do documento justificativo da Proposta de Alteração, representa uma quebra do equilíbrio contratual encontrado entre duas partes.

A aceitação da cedência de lugares para instalação de postos de carregamento em espaços privados de acesso público, com a alimentação dos postos pelo ponto de entrega do titular do espaço, ocorria, essencialmente, com o pressuposto de que o aumento de potência tomada e da energia consumida não seria suportado pelo titular do CPE. Com a alteração desse pressuposto, os acordos celebrados terão de ser renegociados, podendo não haver

acordo entre as partes, por inviabilidade económica da exploração do posto de carregamento, o que implicará a retirada de postos de carregamento implementados, ou da introdução de pedidos massivos de PLR com os respetivos prazos e custos associados para o OPC. Conforme já referido, no nosso entendimento, o impacto desta medida, a ser implementada, deverá ser mitigado através de apoios à manutenção das condições contratuais existentes.

Esta proposta de alteração também não resolve totalmente a questão das reclamações decorrentes das eventuais falhas no processamento de informação ente EGME e E-Redes, uma vez que se manterá esta ligação e fluxos de informação para a componente dos consumos de energia, que continuarão a ser deduzidos do detentor do ponto de entrega de energia, para ser repercutidos no CEME.

Por último, a transferência do custo das TAR para o detentor do ponto de entrega poderá representar um entrave à adesão ao modelo DPC, bastante valorizado por empresas e condomínios, uma vez que transfere parte dos custos de carregamento para o colaborador ou para a totalidade dos condóminos.

### 3. Conclusão

Os pontos apresentados neste documento refletem a nossa visão sobre a eliminação da tarifa de acessos às redes (TAR) aplicável à Mobilidade Elétrica, com foco em promover a sustentabilidade, eficiência e transparência no setor energético.

Em resumo, a Iberdrola considera que a presente proposta apresenta pontos positivos e negativos, a saber:

1. o maior relevo atribuído ao detentor do ponto de entrega na gestão da sua infraestrutura;
2. a transferência de custo poderá incentivar o OPC a integrar sistemas de autoconsumo de energia renovável, sistemas de armazenamento e sistemas de gestão da potência de carregamento;
3. a maior clareza e facilidade de interação entre CSE e OPC;
4. a maior flexibilidade do preço CEME;
5. aumento do período de retorno do investimento, podendo ultrapassar o período máximo definido por um investidor, levando à não concretização da instalação do ponto de carregamento;
6. Eventual incumprimento de algumas das metas definidas no Regulamento (EU) 2023/1804, do Parlamento Europeu e do Conselho;
7. alteração dos pressupostos em que foram celebrados contratos de parceria e/ou concessão a médio prazo;
8. não resolução integral da questão das reclamações decorrentes das eventuais falhas no processamento de informação ente EGME e E-Redes, uma vez que se manterá esta ligação e fluxos de informação para a componente dos consumos de energia;

9. entrave à adesão ao modelo DPC, bastante valorizado por empresas e condomínios, uma vez que transfere parte dos custos de carregamento para o colaborador ou para a totalidade dos condóminos;

Face ao exposto, e considerando o balanço entre os pontos positivos e negativos, a Iberdrola entende que, neste contexto isolado, a presente alteração ao Regulamento Tarifário não se deverá concretizar

Reiteramos o nosso compromisso em colaborar com os diversos agentes do setor para fomentar a transição energética, garantindo o melhor equilíbrio entre inovação, competitividade e a proteção dos interesses dos consumidores.