

**PARECER DA ERSE**  
**SOBRE A ESTRUTURA TARIFÁRIA DAS TARIFAS DE ACESSO**  
**ÀS REDES PARA A MOBILIDADE ELÉTRICA**

Julho de 2017

## **I- Introdução**

A ERSE recebeu, no dia 5 de julho, uma solicitação com carácter de urgência do Senhor Secretário de Estado da Energia (SEE) para emissão de parecer sobre a estrutura tarifária das tarifas de acesso às redes para a mobilidade elétrica. Em síntese, é questionada a estrutura das tarifas de acesso para a mobilidade elétrica, em contraponto com uma estrutura simples somente com um período tarifário.

## **II- Considerações**

O enquadramento legal da mobilidade elétrica, criado em 2010 e atualizado em 2014, optou por separar claramente o setor elétrico do setor da mobilidade elétrica. A fronteira entre os setores é sempre definida com uma contagem do consumo, não havendo para o setor elétrico distinção entre os usos que são dados à energia elétrica. Esta opção tem permitido garantir que se evitam subsidiação cruzadas entre setores.

Qualquer consumo no setor elétrico tem de suportar o custo de acesso às redes, composto pelos custos de uso das redes e pelos custos do uso global do sistema, onde os custos de interesse económico geral (CIEG) têm um peso muito significativo. Os consumos do setor da mobilidade elétrica não são exceção.

De acordo com o artigo 18.º do Regulamento da Mobilidade Elétrica<sup>1</sup>, os procedimentos associados à fixação e atualização da Tarifa de Acesso às Redes de Energia Elétrica aplicável à Mobilidade Elétrica são os definidos no Regulamento Tarifário<sup>2</sup> do setor elétrico.

Assim, no que respeita ao processo de fixação de tarifas, nos termos do Regulamento Tarifário e em cumprimento do previsto na lei, a fixação de tarifas carece de consulta ao Conselho Tarifário, no âmbito do processo anual de definição de preços.

De acordo com os artigos 22.º e 27.º do Regulamento da Mobilidade Elétrica, a tarifa de Acesso às Redes de Energia Elétrica aplicável à Mobilidade aplica-se às entregas da rede de mobilidade elétrica aos utilizadores de veículos elétricos, sendo que os preços da tarifa de acesso às redes definidos no Regulamento Tarifário do setor elétrico, são convertidos para preços de energia por período tarifário, em Euros por kWh, nas entregas aos utilizadores do veículo elétrico.

A ERSE publicou preços com diferenciação por período tarifário visando a promoção do desenvolvimento eficiente da rede elétrica. As tarifas aprovadas e vigentes em 2017 são justificadas, por um lado, pela reflexão eficiente de custos e, por outro lado, para se evitarem comportamentos oportunistas de

---

<sup>1</sup> Regulamento n.º 879/2015, de 22 de dezembro.

<sup>2</sup> Regulamento n.º 551/2014, de 15 de dezembro.

carregamento do mesmo veículo em tarifa simples nas horas diurnas (com preços inferiores aos custos de redes) e em tarifa bi-horária ou tri-horária nas horas noturnas (com preços aderentes aos custos de redes).

Os carregamentos da mobilidade podem vir a ser impactantes em termos de solicitação de redes do setor elétrico, designadamente nas horas de maior procura, situação que obriga a que seja privilegiada a dimensão de afetação eficiente de custos de modo a serem protegidos todos os restantes consumidores de energia elétrica pela utilização deste serviço essencial à vida e ao desenvolvimento das sociedades.

A estrutura e desenho tarifário é orientado pela racionalidade económica e eficiência de utilização dos recursos do setor energético, nas atividades de uso das redes, energia e comercialização, cuja competência está atribuída à ERSE. Adicionalmente, as tarifas refletem igualmente os custos de política energética e de interesse económico geral, cuja competência, nos termos da lei, é do governo.

Na perspetiva da ERSE, o carregamento da mobilidade elétrica é uma utilização elétrica que não se distingue das demais utilizações. Hoje em dia, considerando as orientações europeias e nacionais relativas à eficiência energética e os incentivos à gestão da procura, a manutenção das tarifas simples justifica-se para consumidores de pequena dimensão e níveis de informação reduzidos. Apesar disso, o preço de energia da tarifa simples é calculado considerando o perfil de consumos destes clientes, que se caracteriza pelo facto de não terem possibilidades na escolha do período temporal de consumo, por não terem armazenamento (*storage*) e a sua elasticidade procura/preço ser muito limitada.

Os utilizadores do veículo elétrico não só não apresentam estas características, ou seja, o veículo elétrico permite a escolha do período de carregamento e têm condições de armazenamento, como são consumidores informados e com capacidade de gerir a procura em função do preço.

A criação da possibilidade de carregamentos sem atender à racionalidade dos custos na utilização da rede é uma medida que incentiva a criação de uma subsidiação cruzada paga por todos os outros consumidores, em benefício de um conjunto de consumidores bem informados e com acesso privilegiado à tecnologia recente que lhes permite ser mais elásticos na procura.

Importa ainda referir que a ERSE no âmbito dos processos de consulta pública do Regulamento da Mobilidade Elétrica, que decorreram em 2011 e 2015, justificou a proposta dos preços da tarifa de acesso à rede por períodos tarifários, tendo a referida proposta sido bem acolhida pelos destinatários da consulta pública.

Os objetivos da Comissão Europeia, publicados no âmbito do pacote legislativo para a transição para as energias limpas, no qual apresentam três grandes objetivos: a) dar prioridade à eficiência energética; b) assumir a liderança mundial nas energias renováveis; c) estabelecer condições equitativas para os consumidores. A Comissão Europeia, na definição de dar prioridade à eficiência energética tem em conta “em todo o sistema energético, nomeadamente gerindo ativamente a procura de forma a otimizar o consumo de energia, reduzir os custos para os consumidores e a dependência das importações, tratando

simultaneamente o investimento em infraestruturas energeticamente eficientes como uma via rentável para uma economia circular e hipocarbónica”.

Ainda de acordo com as orientações políticas e do setor vigentes, a ERSE tem realizado um esforço na introdução de inovação ao nível tarifário, designadamente pela maior valorização da flexibilidade da procura e pela introdução de tarifas dinâmicas. Este esforço está adequado aos objetivos previstos igualmente no pacote legislativo da Comissão Europeia para uma transição de energia limpa, no qual defende que o setor elétrico deve ser um mercado justo e participado pelos consumidores. A Comissão propõe uma reforma do mercado da energia que permita atribuir plenos poderes aos consumidores e conceder-lhes um maior controlo das suas escolhas em matéria de energia. Para as empresas, isto traduz-se numa maior competitividade. Para os cidadãos, significa melhor informação e a possibilidade de terem um papel mais ativo no mercado da energia e possuírem um maior controlo das respetivas despesas energéticas.

A decisão tarifária da ERSE, no que respeita às tarifas de acesso às redes para a mobilidade elétrica, está alinhada com os objetivos da Comissão Europeia e Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética.

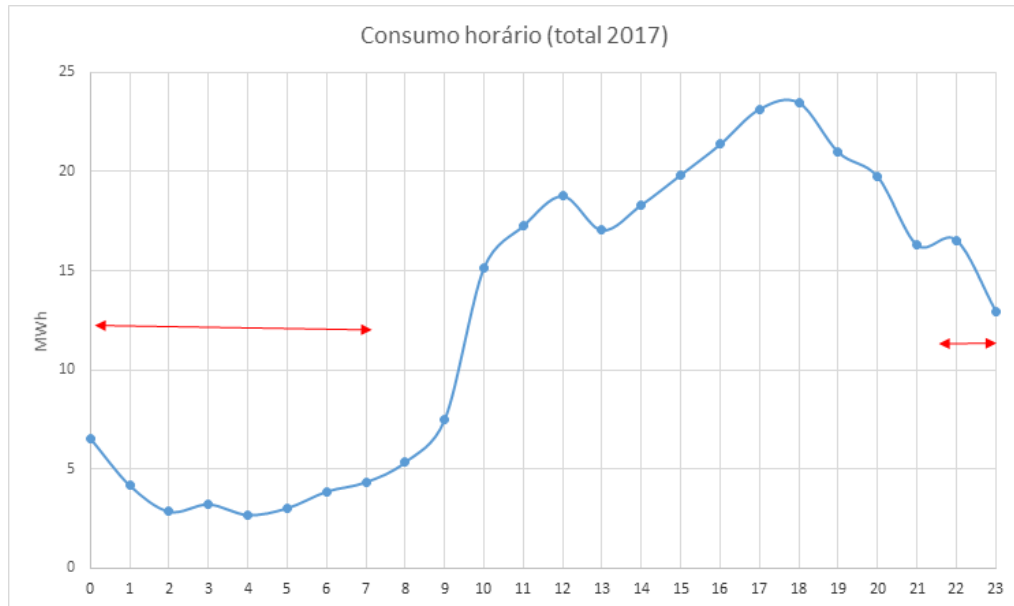
### **III- Alternativas para reduzir o custo de acesso às redes para consumos de mobilidade elétrica**

Na figura seguinte apresenta-se o diagrama horário do consumo para mobilidade elétrica, com recurso aos carregamentos realizados através da rede Mobi.E, em 28 pontos de carregamento rápido públicos<sup>3</sup>. Assinala-se com uma seta vermelho as horas de vazio<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Fonte dos dados – Mobi.E, S.A.

<sup>4</sup> Trata-se de uma aproximação, uma vez que os períodos de vazio dependem do ciclo e têm sazonalidade.



Verifica-se que os carregamentos rápidos ocorrem essencialmente nas horas cheias e de ponta, ou seja, estes consumos situam-se nos períodos tarifários em que a rede tem uma maior utilização, contribuindo assim para maiores necessidades de investimento. Uma das vantagens habitualmente associadas à mobilidade elétrica é precisamente a capacidade de utilizar o armazenamento e efetuar o carregamento de noite, nas horas de vazio. A utilização de uma tarifa sem discriminação horária eliminaria o incentivo existente, não sendo alinhada com os objetivos de eficiência económica pretendidos para o Sistema Elétrico Nacional (SEN). Embora se compreenda que os carregamentos rápidos sejam realizados durante o dia, o incentivo à deslocação do consumo para as horas de vazio deve tornar o carregamento em períodos diurnos como opção de último recurso.

Na Lei n.º 46/2016, que define as Grandes Opções do Plano para 2017, está expresso o forte empenho do Governo na implantação de pontos de carregamento elétrico acessíveis ao público, a fim de garantir a aceitação e implantação em massa dos veículos elétricos. Adicionalmente, está previsto que os incentivos à aquisição de veículos elétricos sejam redefinidos, com vista a reforçar a sua atratividade para privados e para detentores de frotas que utilizam rotas eminentemente urbanas. Refere igualmente que a transição transformadora para veículos com baixo nível de emissões tem de ser apoiada através de um vasto conjunto de medidas a todos os níveis de decisão política, a fim de envolver fabricantes e utilizadores. Face ao exposto, a ERSE sugere que se pondere os interesses em presença e no espírito de defesa dos direitos dos consumidores, presentes e futuros.

Assim, de seguida apresentam-se, na perspetiva da ERSE, possíveis alternativas que possam atingir o objetivo pretendido de tornar o carregamento em postos públicos, em especial postos de carregamento rápido, mais competitivo quando comparado com a opção combustão<sup>5</sup>, visando o cumprimento das metas

<sup>5</sup> Uma opção possível, não avaliada neste documento, passaria por subir o custo do combustível fóssil.

da mobilidade, a nível europeu, bem como a concretização dos objetivos previstos nas Grandes Opções do Plano para 2017.

**A- Apoio de fundos públicos à mobilidade elétrica**

Utilizando informação recolhida junto da Mobi.E, S.A., relativa ao primeiro semestre de 2017 dos pontos de carregamento rápido, o custo associado à rede da mobilidade elétrica, previsto de agosto a dezembro de 2017 é o seguinte:

- Custo da energia<sup>6</sup> (a suportar pelos CEME<sup>7</sup> junto dos comercializadores com quem contratem energia) – 18.000€ (dezoito mil euros);
- Custo de acesso às redes da mobilidade elétrica<sup>8</sup> (a suportar pelos CEME junto dos comercializadores com quem contratem energia que posteriormente pagam ao SEN) – cerca de 40.000€ (quarenta mil euros).

À semelhança do que tem sucedido até à data, o valor total (58.000 euros) poderia continuar a ser suportado por fundos públicos, evitando assim criar subsidiasções cruzadas entre clientes.

**B- Isenção do pagamento de CIEG na tarifa de acesso às redes da mobilidade elétrica**

A distribuição dos CIEG por níveis de tensão, tipos de fornecimento e períodos tarifários é determinada por decisão do Governo, nos termos Portaria n.º 332/2012, de 22 de outubro<sup>9</sup>. Como consequência, visando aplicação desta alteração às tarifas de acesso às redes da mobilidade vigentes em 2017, seria necessário iniciar um processo de fixação excecional de tarifas, ao abrigo do Regulamento Tarifário.

Todavia, importa ter presente que o processo de fixação de tarifas tem consulta obrigatória do Conselho Tarifário da ERSE o que, mesmo solicitando parecer urgente, tomaria 10 dias úteis, sendo que por parte da ERSE seria necessário elaborar a proposta de revisão e justificá-la antes do envio ao Conselho Tarifário e subsequentemente analisar o parecer, responder ao mesmo, dando publicidade do parecer e da resposta, publicando posteriormente em Diário da República. Assim, a nova tarifa de acesso à rede para a mobilidade elétrica dificilmente poderá ser publicada antes do início de agosto.

---

<sup>6</sup> Considerando um preço 59 €/MWh, que corresponde à estimativa da ERSE do preço de energia e comercialização para 2017.

<sup>7</sup> Detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica.

<sup>8</sup> Considerando a tarifa de acesso às redes para a mobilidade elétrica vigente.

<sup>9</sup> Na redação das Portarias n.º 251-B/2014, de 28 de novembro e 359/2015, de 1 de janeiro.

*PARECER DA ERSE SOBRE ESTRUTURA TARIFÁRIA DAS TARIFAS DE ACESSO ÀS REDES PARA A  
MOBILIDADE ELÉTRICA*

---

Tendo presente o valor em causa (58 000 euros), bem como o demorado processo associado à fixação excepcional de tarifas, a ERSE sugere que este tema seja tratado no imediato, até ao final do presente ano, pela alternativa A, sendo que para o ano de 2018 será analisado no processo de fixação de tarifas anual, com proposta a ser apresentada a Conselho Tarifário a 15 de outubro.

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, em 12 de julho de 2017.