

# 123ª CONSULTA PÚBLICA ERSE

COMENTÁRIOS APOCME

27.11.2024

## 1. Enquadramento

De acordo com o enquadramento regulamentar em vigor, em pontos de ligação à RESP associados à mobilidade elétrica, a energia consumida no âmbito do setor elétrico (fornecida por comercializadores do setor elétrico) é segregada da energia consumida no âmbito da mobilidade elétrica (fornecida por um CEME). As TAR do setor elétrico aplicam-se à primeira e são suportadas pelo titular do ponto de ligação à RESP, enquanto as TAR ME se aplicam à segunda, sendo aplicadas pelos ORD aos CEME (através dos CSE) e por estes aos UVE. Esta separação é feita pelos ORD, com base em dados da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME).

A ERSE propõe eliminar as TAR ME. Com a eliminação destas tarifas, toda a energia veiculada através de um ponto de ligação à RESP, destinada ou não, a jusante, a ser entregue a um UVE através de um ponto de carregamento integrado na rede de mobilidade elétrica, passaria a estar sujeita a TAR do setor elétrico, a suportar pelo titular do ponto de ligação à RESP e não pelo CEME.

É expectativa da ERSE que os titulares dos pontos de ligação à RESP estabeleçam as necessárias relações contratuais para passar este custo aos operadores de ponto de carregamento (OPC), quando não forem a mesma entidade, que o incorporarão livremente no preço cobrado aos UVE pela utilização do posto.

A ERSE propõe a entrada em vigor destas medidas a 1 de abril de 2025.

A ERSE fundamenta a necessidade desta alteração com os problemas de integração de informação entre o setor elétrico e o setor da mobilidade elétrica e na eliminação de barreiras ao desenvolvimento da mobilidade elétrica.

Não obstante reconhecermos que existem oportunidades de melhoria no que toca à segregação da energia entre setor elétrico e mobilidade elétrica, nomeadamente na articulação e partilha de dados entre a EGME e o ORD, **consideramos que esta proposta de alteração não deve ser implementada nos moldes e calendário proposto**, devendo aguardar pela já anunciada revisão do enquadramento legal do setor e, em qualquer caso, carecendo de uma melhor avaliação de impactos nos diferentes agentes do setor da mobilidade elétrica, setor elétrico e modelos de negócio em vigor, conforme detalhamos de seguida.

## 2. Comentários

### 2.1 Contexto e Oportunidade da Consulta Pública

O governo português anunciou publicamente que o regime legal da mobilidade elétrica será revisto a curto prazo.

A revisão das Tarifas de Acesso às Redes para Mobilidade Elétrica (TAR ME) parece-nos extemporânea e pouco prudente, considerando que está em curso, pela tutela, uma reflexão mais abrangente sobre o modelo organizativo da mobilidade elétrica em Portugal.

Para a APOCME, qualquer alteração ao modelo atual deve garantir estabilidade regulatória, nomeadamente:

- Uma visão clara e abrangente da evolução do modelo de mobilidade elétrica, incluindo todos os seus componentes e interações entre agentes do mercado, assegurando a coerência com as políticas nacionais e europeias de descarbonização.
- Avaliação detalhada do impacto nas relações contratuais existentes, considerando os investimentos já realizados e os compromissos assumidos pelos diversos intervenientes no setor, protegendo a sustentabilidade económica do ecossistema.
- Estabelecimento de um período transitório suficientemente longo para permitir a adaptação de sistemas, processos e contratos, minimizando disrupções no serviço e impactos negativos nos utilizadores finais.

### 2.2 Impacto nos pontos de ligação à RESP não exclusivos para a mobilidade elétrica

Nos pontos de ligação à RESP detidos pelos OPC/DPC dos pontos de carregamento que lhes estão associados, a proposta da ERSE transfere a responsabilidade pelo pagamento das TAR entre duas entidades que fazem parte do sistema da mobilidade elétrica (do CEME para o OPC) sem envolver terceiros externos ao setor. Note-se que estes representam apenas cerca de 1/3 de todos os postos de carregamento da rede pública.

No entanto, nos pontos de ligação à RESP que não são detidos pelos OPC/DPC, a proposta da ERSE coloca sobre o titular do ponto de ligação à RESP, sem ligação à mobilidade elétrica, obrigações que este nunca teve expectativa de suportar. A proposta da ERSE elimina, na prática, aquela que é uma das maiores vantagens da arquitetura do sistema da mobilidade elétrica português – a separação completa dos fluxos financeiros, para além dos fluxos de energia, dos fluxos relativos a outros consumos.

Esta situação é particularmente relevante no caso de pontos de carregamento de grandes superfícies comerciais, condomínios ou mesmo instalações privadas onde, dentro de instalações elétricas já existentes, foram implementados pontos de carregamento geridos por OPC/DPC. A alteração em discussão, para além de um previsível aumento de custo para o sistema, poderá, em muitos casos, comprometer a viabilidade de estes pontos continuarem em operação.

Importa referir que em Portugal, cerca de 2/3 dos postos de carregamentos ligados à rede pública têm uma ligação a um CPE cujo titular é um terceiro, que não o OPC. A implementar-se esta proposta da ERSE, ficarão em causa os investimentos e relações contratuais estabelecidos.

Por exemplo, no caso de um condomínio, o sistema atual permite que os condóminos utilizem a ligação à RESP do condomínio para instalar pontos de carregamento com total segregação de consumos e custos face aos consumos de energia do próprio condomínio. Considere-se também o caso de um particular que beneficie da instalação de um ponto de carregamento DPC na sua residência por parte da sua entidade empregadora por forma a carregar o seu veículo elétrico para fins profissionais sem suportar o custo. Estas soluções e todos os modelos de negócio que assentam na completa e automática segregação de custos entre o setor elétrico e a mobilidade elétrica ficariam comprometidos e potencialmente sem alternativa para continuar a operar nos moldes atuais.

Embora a ERSE note que *“o titular do ponto de entrega pode ou não coincidir com o OPC/DPC”*, parece subestimar o alcance disruptivo desta alteração, sem apresentar qualquer solução para estes casos.

É certo que o Despacho 22/2024, de 5 de agosto, da DGEG veio possibilitar *“exceionalmente para as ECVE, a possibilidade de ligação direta à Rede Elétrica de Serviço Público (RESP), através da criação de ramal dedicado, ainda que estas se localizem em recinto dotado de instalação elétrica de utilização particular”* (artigo 1º, nº2). Tal disposição aplica-se a *“Estações de Carregamento de Veículos Elétricos (ECVE), situadas num local ou em instalações abertas ao público em geral, independentemente da ECVE estar localizada em propriedade pública ou privada, independentemente de haver ou não limitações ou condições aplicáveis ao acesso ao local ou às instalações e independentemente das condições de utilização aplicáveis”* (artigo 1º, nº1).

No entanto, em muitos locais, a criação de uma nova ligação direta à RESP será técnica ou economicamente impossível de implementar. A proposta agora em discussão desincentiva a adoção de quaisquer soluções que não sejam a ligação à RESP de pontos de carregamento através de pontos dedicados e, por conseguinte, torna menos atrativa a adoção da mobilidade elétrica.

Qualquer alteração a introduzir deverá salvaguardar que os pontos de carregamento cujo modelo de negócio assenta na total separação de custos entre o setor elétrico e a mobilidade elétrica não são impossibilitados de operar, técnica ou economicamente.

### 2.3 Impacto da dissociação de energia e TAR

A proposta da ERSE dissocia o fornecimento de energia em pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica do pagamento das TAR associadas a essa energia. No modelo em vigor os CEME faturam aos UVE a energia por eles consumida acrescida das TAR ME (a aplicação das TAR ME às entregas ao UVE é imposta pelo nº 1 do artigo 55º do RT e é direta), a proposta preconiza que essas TAR sejam suportadas pelos UVE de forma indireta como parte do preço definido pelos OPC.

Em primeiro lugar, notamos que a dissociação do fornecimento de energia da cobrança das TAR associadas a essa energia, cobrando TAR a uma entidade que não consome nem fornece a energia que lhes dá origem não tem paralelo no setor elétrico. Acrescentamos que, no enquadramento legal e regulatório atual, o OPC, mesmo nos casos em que é o detentor do ponto de ligação à RESP, não vende nem consome esta energia.

Em segundo lugar, notamos que, enquanto atualmente a aplicação das TAR ME é um processo transparente baseado na aplicação de um preço unitário aprovado pela ERSE à quantidade de energia fornecida, essa componente de custos passará a estar diluída no preço do OPC da forma que este entenda definir.

De salientar ainda que, enquanto as TAR associadas ao consumo de energia (“termo variável”) poderão ser repassadas de forma direta entre o titular do ponto de ligação à RESP e o OPC com base na energia alocada a consumos da mobilidade elétrica, tal não será o caso no que toca à partilha de custos relativamente à potência contratada (ligações não BTN) ou mesmo do termo fixo, cuja transferência terá de ser alvo de metodologia a alocar entre as partes.

Adicionalmente, a ERSE afirma que *“na situação atual, não é possível transmitir aos UVE os adequados sinais das redes, em particular no que se refere à potência contratada, a qual (...) não faz parte das variáveis de faturação das TAR ME. Caso esse sinal preço se aplique também aos consumos da ME, consistirá num incentivo para uma melhor gestão da potência contratada do ponto de entrega da rede”*.

Não sendo o OPC uma entidade que vende energia ou possa, no enquadramento atual do setor, assegurar o aprovisionamento dos seus pontos de carregamento, não é claro de que forma é que

a ERSE espera que os OPC diferenciem os preços praticados em função da variável potência contratada.

Com esta alteração irá perder-se a capacidade de criar incentivos por período horário (horas de ponta, cheias e vazio) eliminando incentivos à otimização dos consumos. O OPC é apenas um operador de infraestrutura sem controlo sobre quando os UVE escolhem utilizá-la, uma vez que os preços com diferenciação horária são habitualmente definidos pelos CEME, com base nos períodos horários das TAR ME que deixará de suportar.

Por último, alertamos para o elevado impacto destas alterações nos comercializadores do setor elétrico (CSE). Até aqui, o comercializador faturava TAR e energia em conjunto, com base nas mesmas quantidades, aos titulares dos pontos de ligação à RESP. A ser aceite o proposto pela ERSE, um comercializador passará a receber duas leituras/quantidades para faturação ao seu cliente final: uma para aplicação de TAR e outra de energia vendida.

A ERSE afirma que já existem situações em que existe um apuramento diferenciado de quantidades para efeitos de aplicação de TAR e de venda de energia, nomeadamente as previstas na Diretiva 20/2023, de 26 de dezembro. No entanto, os serviços de sistema são, por norma, prestados por clientes do segmento não residencial com um elevado conhecimento sobre o funcionamento do setor elétrico, em níveis de tensão mais elevados. Antecipamos que a proposta de alteração abranja um número significativamente maior de clientes e que incluirá clientes domésticos - considere-se os casos de instalações DPC em residências e condomínios, por exemplo.

## 2.4 Aumento do risco para os OPC

A proposta apresentada pela ERSE propõe alterar custos variáveis totais da TAR ME para um mecanismo de custos fixos + variáveis (TAR). Os custos fixos introduzem um grande componente de risco para os Operadores, que terão uma cobertura imperfeita, uma vez que as tarifas finais dos Operadores para os clientes não são baseadas em potência.

O documento apresenta uma comparação entre o custo médio da TAR e da TAR ME, afirmando que a mudança para a TAR trará poupanças. No entanto, como os coeficientes da TAR dependem do tempo, é importante esclarecer os pressupostos por trás deste cálculo, uma vez que um perfil de utilização diferente pode levar à situação inversa, isto é, a um aumento nos custos da TAR.

Por outro lado, ao dia de hoje e por via daquilo que são as necessidades do mercado, os OPC têm colocado um grande esforço no desenvolvimento de locais de carregamento de alta potência.

Para estes locais, o aumento nos custos fixos, se não for compensado por um número relativamente elevado de sessões de carregamento, prejudicará a sustentabilidade do negócio dos OPC e consequentemente a um aumento nas tarifas praticadas aos utilizadores de veículos elétricos. Em Portugal, as estações de carregamento de alta potência não são tão comuns como noutros países europeus com uma penetração de mercado de VE semelhante, mas com uma maior maturidade no negócio de carregamento. Face a isto, o mecanismo proposto dificultará significativamente o desenvolvimento de estações de carregamento de alta potência em todo o território nacional com especial incidência nos locais de menor procura, mas essenciais para garantir uma cobertura adequada da rede nacional de carregamento, acentuando assimetrias territoriais que se pretendem desincentivar.

O custo global referente ao fator de potência tenderá, de acordo com esta proposta, a ser mais alto que o atual. Isto porque a taxa de utilização dos postos de carregamento é ainda, de forma geral, baixa. E por isso, na maioria dos casos, com um volume de carregamentos insuficiente para cobrir o termo de potência que ora se torna fixo. Este efeito é ainda mais pronunciado em carregadores ligados em Baixa Tensão (a maioria dos existentes em Portugal), e em zonas onde essa utilização é menor, tipicamente fora de grandes centros urbanos e no interior. O que acentua o efeito pernicioso de assimetria territorial referido.

## 2.5 Impacto nos contratos e concessões existentes

Uma grande parte da rede de carregamento de veículos elétricos nacional foi implementada em locais não detidos pelos OPC, designadamente locais detidos por terceiros e via pública.

A alteração proposta pela ERSE tem implicações profundas no enquadramento atual e na forma como os contratos foram redigidos. A saber:

- Modifica as condições económicas que estiveram na base dos contratos existentes, exigindo renegociação extensiva de acordos estabelecidos entre múltiplos intervenientes.
- Afeta o equilíbrio económico-financeiro das operações em curso.
- Dificulta a quantificação precisa dos custos de potência imputáveis à mobilidade elétrica.
- Cria incerteza na valorização dos ativos e investimentos já realizados.
- Impacta nas relações comerciais e operacionais entre operadores, comercializadores e utilizadores finais.

Estes impactos são ainda mais graves em pontos de carregamento alvo de Concessões Públicas, nomeadamente, mas sem excluir, as concessões efetuadas pela EGME dos postos de carregamento rápido das cidades, da rede piloto de postos de carregamento normal, dos postos

ultrarrápidos e da rede de *HUB's* e ainda as diversas concessões efetuadas entre municípios e OPC. Esta proposta:

- Altera significativamente os pressupostos económicos das propostas apresentadas em concurso público, que têm um teto tarifário máximo.
- Modifica as condições de equilíbrio económico-financeiro estabelecidas em cadernos de encargos.
- Impacta tarifas máximas definidas em procedimentos de concursos já adjudicados.
- Cria complexidades jurídicas adicionais por envolver entidades públicas e processos de contratação pública.

Não se antevê como dirimir este importante constrangimento contratual na implementação da proposta em consulta.

## 2.6 Entrada em vigor

A proposta apresentada pela ERSE tem impactos significativos no panorama atual da mobilidade elétrica.

Para além do que a própria ERSE reconhece no documento em discussão (forma de relacionamento entre os diversos operadores, comercializadores e detentores de postos de carregamento, na necessária compreensão por parte dos UVE das eventuais alterações, nos sistemas de faturação dos operadores de redes, nos sistemas de faturação e ofertas dos CSE, na alteração dos formulários de reporte à ERSE e na necessidade de adaptação de sistemas informáticos e de comunicação) acrescentamos ainda a renegociação de (centenas) contratos entre os OPC e entidades terceiras (públicas e privadas) assim como a necessidade de alteração de tarifários nos milhares de postos de carregamento instalados.

Face a isto, e apenas no caso de a proposta em discussão vir a ser aprovada, consideramos que o prazo de três meses proposto se revela manifestamente insuficiente para uma implementação adequada. Recomenda-se:

- Extensão do período de implementação para um mínimo de 12 meses, permitindo uma transição ordenada e controlada.
- Criação de um período de contingência específico para resolução de situações excecionais e imprevistos.



\*\*\_\*\*\_\*\*\_\*\*\_\*\*\_\*\*

A APOCME agradece a oportunidade de poder apresentar contributos no âmbito deste processo de Consulta Pública e mantém-se disponível para colaboração ou qualquer outro esclarecimento adicional que considerem pertinente.

Assinado por: Carlos Ferraz

Data e hora: 27-11-2024 18:38 UTC+1

E-mail: ***Dados pessoais***

