ERSE
ENTIDADE REGULADORA
DOS SERVIÇOS ENERGÉTICOS

COMENTÁRIOS AO PARECER DO CONSELHO TARIFÁRIO SOBRE "Proposta de tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2025"

Dezembro 2024

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
www.erse.pt

ÍNDICE

1 INTRODUÇÃO 1
2 PROCURA DE MOBILIDADE ELÉTRICA 1
3 PROVEITOS PERMITIDOS 2
4 ESTRUTURA TARIFÁRIA E TARIFAS DA EGME 2
5 AVALIAÇÃO DE IMPACTOS 5
6 ANÁLISE DE PREÇOS NO MERCADO RETALHISTA 5
7 COMPARAÇÃO COM OUTRAS OPÇÕES DE CARREGAMENTO E DE MOTORIZAÇÃO 5

1 INTRODUÇÃO

Nos termos do n.º 4 do Artigo 40.º do Regulamento da Mobilidade Elétrica [1], o Conselho de Administração da ERSE submeteu a parecer do Conselho Tarifário (CT), no dia 15 de outubro de 2024, a "Proposta de tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2025", tendo o CT emitido o seu parecer a 15 de novembro de 2024, 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 2025.

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 2025", 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 constantes do parecer do CT, as quais estão organizadas pelos temas abordados. Não são tecidas observações sobre os pontos do parecer do CT que caraterizam e analisam a evolução de matérias relevantes da proposta tarifária de forma factual e que não incluam recomendações.

2 PROCURA DE MOBILIDADE ELÉTRICA

O CT concorda com os métodos e os cálculos utilizados para a previsão do número de carregamentos para 2025, nomeadamente, com a utilização de um modelo de regressão linear, em vez de um modelo de regressão polinomial, bem como com a utilização de um período temporal de janeiro de 2022 a dezembro de 2024, que acomoda a sazonalidade. A ERSE valoriza esta convergência de perspetivas.

O CT destaca a importância das previsões relativas à procura no setor da mobilidade elétrica, pelo impacto que tem na evolução tarifária, análise com a qual a ERSE concorda.

[1] 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.

3 PROVEITOS PERMITIDOS

Na definição anual de proveitos permitidos, a ERSE procura refletir a totalidade dos custos justificados que respeitam à atividade de gestão de operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME), com vista à sustentabilidade económica dessa atividade, desde que a recuperação integral dos custos num ano não comprometa a evolução do setor da mobilidade elétrica.

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 da atividade de GOME de 2025 nas tarifas desse ano, visto que esta opção não impedirá que no ano de 2025 o proveito unitário seja menor do que em 2024 e nos anos anteriores, devido à consolidação da evolução positiva do setor da mobilidade elétrica. O CT concorda com esta opção, mas recomenda prudência nos valores das estimativas a utilizar.

Relativamente aos custos da EGME, a ERSE pretende evitar subsidiações cruzadas entre as atividades reguladas e não reguladas.

Nos seus comentários, o CT afirma a sua concordância com a opção da ERSE de não aceitar os custos previstos pela EGME para 2025 que estejam afetos à atividade não regulada. 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.

Por fim, o CT recomenda prudência nos valores das estimativas a utilizar. A ERSE agradece esta recomendação, informando que continuará a monitorizar com regularidade a evolução da atividade de GOME, recorrendo, sempre que necessário, à recolha de informação económica e financeira complementar e à realização de ações de fiscalização no terreno.

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 aqueles cujo perfil de utilização corresponda a uma maior frequência de carregamentos.

Refere, ainda, que a metodologia de cálculo da tarifa da EGME aplicável a DPC deve ser equiparada à tarifa da EGME aplicável aos comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) e aos operadores de pontos de carregamento (OPC), de modo a evitar discrepâncias atualmente existentes.

As questões levantadas pelo CT têm três dimensões que importa considerar: i) a adequabilidade da estrutura das tarifas da EGME aplicáveis a CEME e OPC, ii) o impacto dessa estrutura nos preços finais pagos pelos UVE, iii) e ainda a equiparação da metodologia de cálculo da tarifa EGME aplicável aos DPC às tarifas da EGME aplicáveis aos CEME e OPC.

Quanto à estrutura tarifária (primeira dimensão), esta é orientada no sentido de refletir os custos da respetiva atividade. Uma vez que a atividade de GOME consiste na prestação de serviços de gestão de informação necessária à faturação entre agentes do setor (dados relativos aos fluxos de energia e aos fluxos financeiros), o preço deve sinalizar a utilização da rede de dados pelos agentes (número de transações de dados, por exemplo). O recurso a outras grandezas (por exemplo, relacionadas com o consumo de eletricidade do carregamento) não permitiria estabelecer uma relação com a atividade de gestão de informação, pelo que se perderia o sinal de preço eficiente da atividade.

A estrutura tarifária atual encontra-se estabelecida no RME e assume uma única variável (estrutura monómia) que, no caso dos CEME e OPC, corresponde a um termo variável dependente do número de carregamentos [2]. A opção por uma estrutura monómia em vez de uma estrutura com mais variáveis, visou facilitar, tanto aos CEME como aos OPC, a construção de tarifários variabilizados a apresentar aos UVE [3]. De todo o modo, a estrutura da tarifa da EGME aplicável a estes operadores não determina a estrutura dos preços dos serviços prestados por estes operadores aos seus clientes, os quais são livres de adotar as estruturas tarifárias mais adequadas à repercussão de custos nos seus clientes.

Em relação ao impacto da estrutura das tarifas EGME nos preços finais pagos pelos UVE (segunda dimensão), 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, conforme referido anteriormente.

[2] 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.

[3] Ver discussão no âmbito da consulta pública n.º 51 (Revisão do Regulamento da Mobilidade Elétrica), decorrida em 2015, e da consulta pública n.º 78 (Regulamento da Mobilidade Elétrica), que ocorreu em 2019.

A ERSE concorda que a existência de termos fixos penaliza os UVE com veículos elétricos de menor capacidade ou com um perfil de utilização com maior frequência de carregamentos. Todavia, tal não decorre, necessária e unicamente, da estrutura das tarifas. Efetivamente, atualmente, há uma diversidade de preçários tanto de CEME como de OPC em termos de estrutura, com uma a três variáveis de faturação, onde se incluem a duração do carregamento, a energia de carregamento e um termo fixo. Assim, os UVE têm à disposição uma diversidade de escolhas [4], de entre as quais poderão selecionar as que melhor se adequam ao seu perfil de utilização.

Finalmente, quanto à terceira dimensão relativa à metodologia de cálculo da tarifa EGME aos DPC, que o CT entende que deveria ser equiparada à das tarifas da EGME aplicáveis a CEME e OPC, a mesma encontra-se estabelecida no RME, tendo sido discutida aquando da consulta pública n.º 78.

A ERSE entende que esta tarifa é de aplicação direta ao cliente final que, neste caso, é o titular do ponto de carregamento (nos termos do RME, 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. Para um ponto de carregamento de DPC, os encargos associados à tarifa da EGME corresponderão, em 2025, a 5,91 euros no total do ano.

De assinalar que em 2025, e pela primeira vez, a conversão do número de carregamentos em DPC (em que o número de carregamentos é a variável do preço normalizado por carregamento, que permite a imputação de receitas entre CEME, OPC e DPC [5]) para a variável de faturação da tarifa da EGME aplicável a DPC (expressa em número de pontos de carregamento em DPC) não sofreu qualquer ajustamento (ou seja, o fator de atenuação é igual à unidade).

Não obstante o referido quanto às matérias levantadas pelo CT, a ERSE concorda que estas deverão ser discutidas com maior profundidade num futuro próximo. Uma vez que o debate de questões relacionadas com a estrutura tarifária extravasa o âmbito de um processo anual de fixação de tarifas, este deve,

[4] No caso das ofertas CEME, a ERSE disponibiliza uma lista interativa na sua página na internet. As ofertas dos OPC podem ser consultadas no site da EGME.

[5] Consultar secção 5.1 do documento de «Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2025».

necessariamente, ser realizado no contexto de uma revisão regulamentar, que garanta uma representação abrangente dos agentes, que inclua todos os interessados no setor 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 ser otimista. Refira-se que uma eventual atualização da referida variável não altera o sentido das conclusões que se retiram da comparação realizada entre os custos de carregamento de veículos elétricos e outras motorizações, razão pela qual se opta, no atual exercício tarifário, pela sua manutenção.

6 ANÁLISE DE PREÇOS NO MERCADO RETALHISTA

O CT destaca a análise apresentada quanto aos preços do mercado retalhista de mobilidade elétrica, reforçando a necessidade de a ERSE acompanhar e aprofundar as análises de preços no setor da mobilidade elétrica.

A supervisão e monitorização do mercado retalhista de mobilidade elétrica realizadas pela ERSE beneficiam da recolha periódica de informação iniciada em 2022, ao abrigo da Diretiva n.º 7/2022 (procedimentos para reporte à ERSE dos preços das ofertas comerciais e dos preços médios faturados na rede de Mobilidade Elétrica). A informação recolhida permite, a divulgação de informação, nomeadamente a evolução de preços que consta dos documentos anuais de tarifas e proveitos da EGME, mas também a divulgação das ofertas de CEME, através da lista interativa que a ERSE disponibiliza na sua página na internet.

A ERSE toma em boa consideração a recomendação do CT e irá procurar manter e aprofundar a recolha, bem como a análise e divulgação da informação acerca dos preços no setor da mobilidade elétrica.

7 COMPARAÇÃO COM OUTRAS OPÇÕES DE CARREGAMENTO E DE MOTORIZAÇÃO

O CT reconhece a relevância da contribuição que a mobilidade elétrica tem no objetivo de descarbonização do país, reiterando que a análise comparativa dos custos do carregamento dos veículos elétricos deveria

limitar-se às diferentes opções disponíveis de carregamento dos veículos elétricos. 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.

A ERSE concorda com as limitações apontadas pelo CT, sendo que as mesmas são assinaladas na descrição metodológica. De notar que haverá também situações em que a comparação é de aplicação mais direta. 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 está 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 manutenção, diferença essa abonatória dos UVE.

Assim, a ERSE considera que o exercício se mantém relevante, optando pela manutenção da metodologia, sem prejuízo de num futuro próximo poder-se aprofundar a análise, adicionando outro tipo de custos como são os custos de investimento na aquisição e manutenção dos veículos ou os custos com eventuais carregadores nas habitações.