

RELATÓRIO

Monitorização do uso das receitas das rendas de congestionamento em 2025

março 2026

Edifício Restelo - Rua Dom Cristóvão da Gama, 1

1400 – 113 Lisboa

Telefone: 21 303 32 00 - Fax: 21 303 32 01

Email: erse@erse.pt - Internet: www.erse.pt

ÍNDICE GERAL

1	INTRODUÇÃO.....	5
1.1	Enquadramento.....	5
1.2	Evolução da capacidade de interligação entre Portugal e Espanha.....	6
2	MONITORIZAÇÃO DO USO DAS RECEITAS DAS RENDAS DE CONGESTIONAMENTO EM 2025.....	13
2.1	Montante total das receitas das rendas de congestionamento	13
2.2	Aplicação das receitas das rendas de congestionamento	13
2.3	Comentários adicionais e perspetivas futuras.....	16
3	CONCLUSÕES.....	19
	ANEXOS	21
I.	VISÃO GERAL DA UTILIZAÇÃO DAS RECEITAS DAS RENDAS DE CONGESTIONAMENTO.....	21

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1 – Linhas da interligação entre Portugal e Espanha e capacidades térmicas das linhas.....	7
Figura 1-2 – Evolução da capacidade de interligação disponível para fins comerciais - Importação.....	8
Figura 1-3 – Evolução da capacidade da interligação disponível para fins comerciais - Exportação	9
Figura 1-4 – Utilização da capacidade de interligação Portugal-Espanha	10
Figura 1-5 – Evolução dos montantes das RC, 2008 a 2025	11

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 2-1 - Desagregação do uso dos montantes totais das RC, em 2025	15
Quadro I-1 – Montantes das receitas das rendas de congestionamento disponíveis.....	23
Quadro I-2 – Despesas e Transferências.....	23
Quadro I-3 – Informação Adicional	23
Quadro I-4 – Montantes das receitas das rendas de congestionamento utilizados em cada uma das categorias de custo definidas pelo n.º 1 do artigo 3.º da metodologia, em 2025	24

1 INTRODUÇÃO

1.1 ENQUADRAMENTO

Em conformidade com o n.º 1 do artigo 19.º do Regulamento (UE) 2019/943¹, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de junho de 2019, relativo ao mercado interno da eletricidade, de forma geral, os procedimentos de gestão dos congestionamentos associados a um período de operação previamente especificado só podem gerar receitas na eventualidade de congestionamentos que ocorram nesse período². O procedimento para distribuição destas receitas, entre as utilizações permitidas pelo mesmo regulamento, deve ser alvo de reexame pelas entidades reguladoras. Por conseguinte, a decisão sobre a utilização das receitas das rendas de congestionamento (RC), nos termos do disposto no mesmo regulamento, é da competência da entidade reguladora nacional.

Por sua vez, o n.º 2 desse artigo estabelece os objetivos prioritários gerais para a utilização destas receitas:

- a) Garantia da efetiva disponibilidade da capacidade atribuída, incluindo compensações pela firmeza; ou
- b) Manutenção ou aumento das capacidades interzonais através da otimização do uso de interligações existentes, por meio de medidas corretivas coordenadas, se for caso disso, ou cobrindo os custos resultantes de investimentos na rede que sejam relevantes para a redução do congestionamento das interligações.

De acordo com o n.º 3 do mesmo artigo, nos casos em que esses objetivos prioritários sejam atingidos adequadamente, as receitas referidas anteriormente podem ser utilizadas para efeitos de cálculo das tarifas de rede.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0943>

² Com exceção de novas interligações que beneficiem de isenção ao abrigo do artigo 63.º do Regulamento (UE) 2019/943, do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 714/2009 ou do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1228/2003.

O n.º 4 do referido artigo estabelece que o uso dessas receitas deve estar sujeito a uma metodologia, a ser aprovada pela ACER após proposta dos Operadores da Rede de Transporte (ORT). Essa metodologia³ foi aprovada pela ACER através da sua Decisão 38/2020⁴, e estabelece, entre outros aspetos, um conjunto de nove categorias de custos que contribuem para os objetivos prioritários e para os quais podem ser especificamente utilizadas as RC.

Finalmente, o n.º 5 deste artigo, define que os ORT devem definir, antecipadamente e de forma clara, a forma como as receitas associadas aos congestionamentos serão utilizadas, e apresentar às entidades reguladoras relatórios sobre a utilização efetiva das mesmas. Por sua vez, até ao dia 1 de março de cada ano, as entidades reguladoras devem informar a ACER sobre esta utilização, publicando, em seguida, um relatório sobre a mesma.

Neste contexto, com este relatório, pretende-se efetuar a monitorização do uso das RC do ano 2025 em Portugal.

1.2 EVOLUÇÃO DA CAPACIDADE DE INTERLIGAÇÃO ENTRE PORTUGAL E ESPANHA

De forma a ter uma melhor perceção da origem das rendas de congestionamento, importa contextualizar a situação atual da capacidade de interligação entre Portugal e Espanha e analisar a sua evolução nos últimos anos.

A atual interligação elétrica transfronteiriça entre Portugal e Espanha é constituída por 6 linhas de 400 kV e 3 linhas de 220 kV, num total de 9 linhas de interligação, a seguir identificadas. Já em termos de capacidade de transporte, estas linhas, cujos limites térmicos dependem das condições de temperatura ambiente e de exploração utilizadas pelos operadores das redes interligadas, apresentam os valores que constam na figura e quadro seguintes.

³ https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Individual%20Decisions_annex/ACER%20Decision%2038-2020_Use%20of%20Congestion%20Income%20-%20Methodology%20-%20Annex%20I_0.pdf

⁴ https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Individual%20Decisions/ACER%20Decision%2038-2020%20on%20use%20of%20Congestion%20Income%20methodology_0.pdf

Figura 1-1 – Linhas da interligação entre Portugal e Espanha e capacidades térmicas das linhas



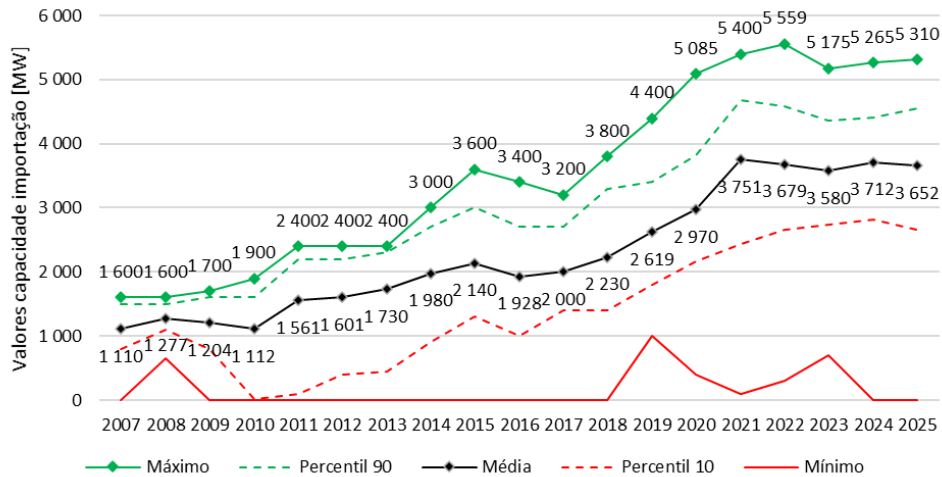
Fonte: REN - Caracterização das Interligações em 31 de dezembro de 2024

Assim, para efeitos da caracterização do valor da capacidade da interligação elétrica transfronteiriça entre Portugal e Espanha, o somatório dos valores mínimos das capacidades térmicas das linhas que constituem a interligação situa-se em 9627 MVA.

As figuras seguintes ilustram a evolução da capacidade da interligação disponível para fins comerciais, nos sentidos importador e exportador, entre 2007, ano⁵ em que entrou em funcionamento o Mercado Ibérico de Eletricidade (MIBEL), e 2024.

⁵ O MIBEL entrou em funcionamento a 1 de julho de 2007.

Figura 1-2 – Evolução da capacidade de interligação disponível para fins comerciais - Importação

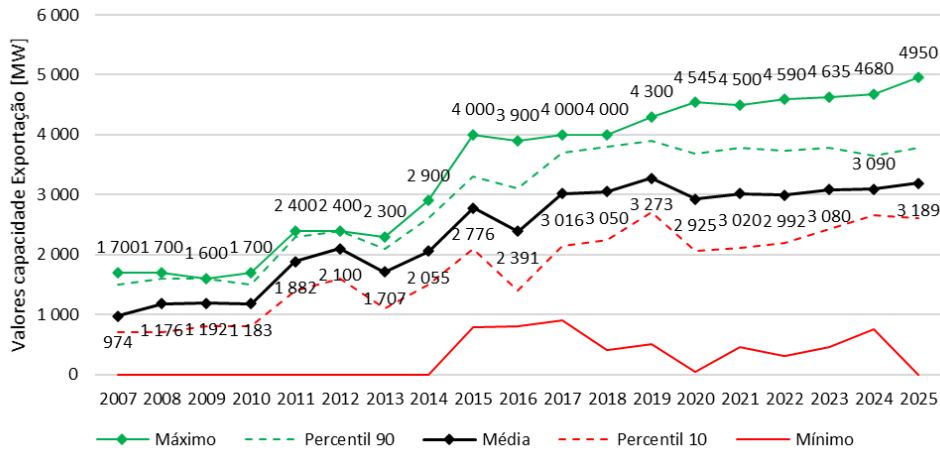


Fonte: dados REN e OMIE

Durante o período em análise, no que diz respeito aos valores máximos, têm-se verificado ligeiros aumentos desde 2023, atingindo em 2025 o valor de 5310 MW, ainda distante do valor máximo registado em 2022. Em termos de valores médios, o valor registado voltou a diminuir em relação ao ano anterior para 3652 MW, verificando-se, no entanto, alguma estabilidade neste valor desde 2021. Por outro lado, voltou a verificar-se um valor mínimo nulo, à semelhança do ocorrido no ano anterior. De salientar ainda que, apesar de praticamente em todos os anos se verificar a ocorrência de valores nulos, ou quase nulos, o 1.º decil⁶ encontra-se próximo do valor médio.

⁶ O 1.º decil é o ponto de corte para 10% dos dados mais baixos, i. e., o percentil 10. O percentil 90 é o limite para 90% dos dados mais baixos, i. e., o 9.º decil.

Figura 1-3 – Evolução da capacidade da interligação disponível para fins comerciais - Exportação



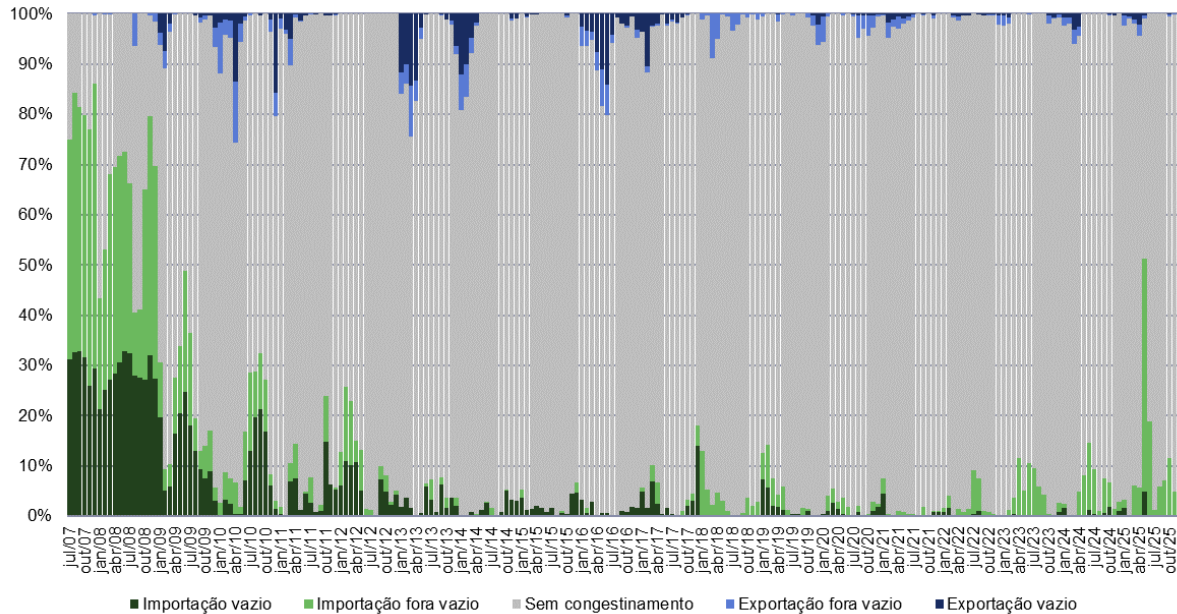
Fonte: dados REN e OMIE

Em termos da capacidade de exportação para fins comerciais, verificou-se um aumento do valor máximo observado em 2024, com um novo máximo histórico de 4950 MW. No que diz respeito ao valor médio, verifica-se também um aumento em relação ao ano anterior, para 3189 MW, contrariando a tendência de estabilidade que se vinha a verificar desde 2020. Tal como no sentido importador, voltou a registar-se um valor mínimo nulo, algo que não ocorria desde 2020, com o 1.º decil a manter-se próximo dos valores médios.

Não obstante a evolução dos valores de capacidade disponibilizados ao mercado, para fins comerciais, o desempenho das interligações é um fator determinante para os montantes das receitas das rendas de congestionamento anuais verificados. Como tal, importa contextualizar aquela que tem sido a evolução da utilização da capacidade de interligação entre Portugal e Espanha ao longo dos anos.

A Figura 1-4 ilustra a utilização da capacidade de interligação Portugal-Espanha, ao longo dos últimos doze anos, desagregando os períodos de congestionamento em horas de vazio e fora de vazio, em ambos os sentidos de trânsito.

Figura 1-4 – Utilização da capacidade de interligação Portugal-Espanha



Fonte: dados REN

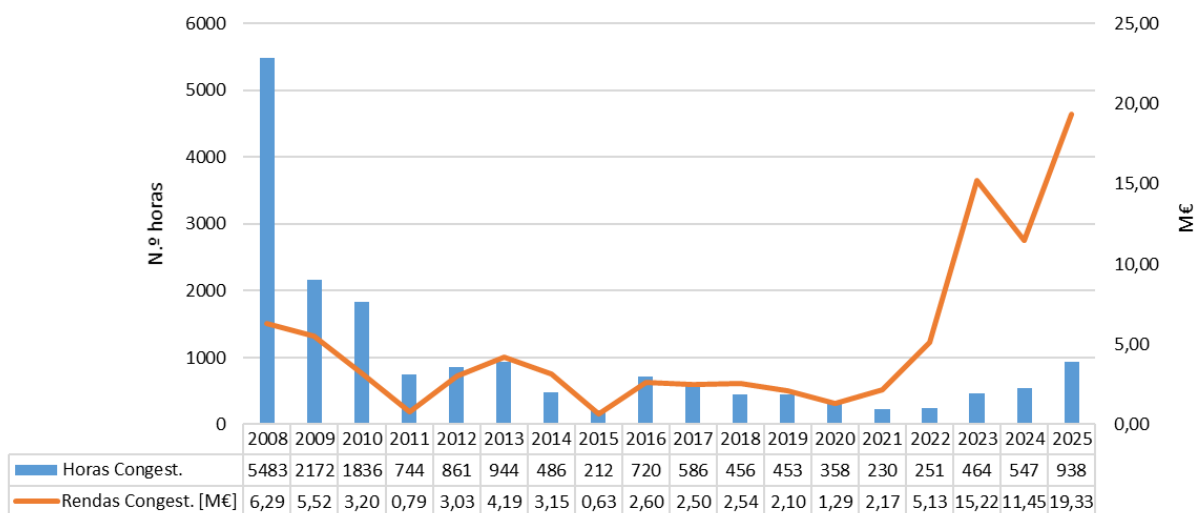
No início do funcionamento do MIBEL (2.º semestre de 2007) verificou-se uma elevada percentagem de horas de congestionamento na interligação, principalmente no sentido importador (por exemplo em 2008, houve um total de 5483 horas de congestionamento, ou 62% das horas do ano, das quais 5419 destas horas no sentido importador).

No entanto, ao longo da última década, o nível de utilização da capacidade de interligação tem verificado uma significativa melhoria. Em particular, em 2021 e 2022, registou-se uma percentagem de horas de congestionamento inferior a 3%, valor que aumentou ligeiramente em 2023 e 2024, respetivamente com 464 e 547 horas de congestionamento, aproximadamente 5,3% e 6,23%.

Em 2025, registaram-se 938 horas de congestionamento, o que implica uma percentagem de aproximadamente 10,7% das horas do ano, com maior incidência nos meses de maio e junho, como se pode verificar pela Figura 1-4. Neste período, na sequência do apagão ibérico de dia 28 de abril de 2025, foi aprovada pelo Governo português a introdução de limitações à capacidade de interligação Portugal-Espanha, por questões de segurança operacional do sistema, que se verificaram com maior relevância na capacidade de importação e que justificam, em grande parte, o desempenho apresentado.

No período até 2022, os montantes das RC estabilizaram em valores mais baixos do que os verificados nos anos iniciais do MIBEL. No entanto, desde 2022, tem-se verificado um aumento das RC, tendo-se atingido um valor máximo no ano de 2023 com uma receita de 29,56 milhões de euros, acima das registadas no ano de 2024, com um montante de RC de 20,99 milhões de euros (das quais 50% recebidas pelo ORT português).

Figura 1-5 – Evolução dos montantes das RC, 2008 a 2025



Fonte: dados REN

Da figura anterior, é possível concluir que, naturalmente, o número de horas de congestionamento não é o único fator determinante para o montante das RC, estando o mesmo também significativamente dependente do valor da diferença de preços (*spread*) entre Portugal e Espanha verificado nas horas de congestionamento, que decorre do processo de separação dos mercados (*market splitting*⁷), e dos valores de capacidade de interligação.

⁷ Mecanismo de leilão da capacidade de interligação entre dois sistemas (conhecidas por zonas de preço – *bidding zones*), implícito nas ofertas que os agentes efetuam no mercado diário, e que pressupõe a existência de um mercado único gerido por um único operador de mercado. Quando a capacidade de interligação entre os dois sistemas é superior ao trânsito de energia que resulta do fecho de mercado, a interligação não fica congestionada e existe um preço único de mercado, igual para os dois sistemas. Caso contrário, quando a capacidade de interligação é inferior ao trânsito de energia que resulta do fecho de mercado, a

Assim, em 2025, o elevado montante das RC justifica-se pelo aumento das horas de congestionamento, aliado a um valor de diferenças de preços nessas horas bastante elevado, contribuindo ainda os valores igualmente elevados da capacidade de interligação inicialmente prevista para essas mesmas horas (tanto no sentido importador, como no sentido exportador).

interligação fica congestionada no seu limite e os mercados ficam separados em termos de preço, sendo este superior no mercado importador e inferior no mercado exportador.

2 MONITORIZAÇÃO DO USO DAS RECEITAS DAS RENDAS DE CONGESTIONAMENTO EM 2025

2.1 MONTANTE TOTAL DAS RECEITAS DAS RENDAS DE CONGESTIONAMENTO

Ao abrigo do n.º 6 do artigo 4.º da metodologia para o uso das RC, a REN - Rede Elétrica Nacional, S.A, na sua qualidade de ORT português, comunicou à ERSE em outubro de 2024, o valor previsional para as receitas em 2025, que estimava num valor de aproximadamente **9 milhões de euros**, significativamente inferior ao valor real das RC recebidas em 2025, que totalizou **19,33 milhões de euros**.

Atendendo ao número de horas de congestionamento (938 horas), verificou-se um montante de RC acima do registado em 2024, fruto da ocorrência simultânea de diferenças de preço horárias superiores ao que ocorreram até 2024 e de elevados valores de capacidade de interligação previstos para essas horas.

Concretamente, em 2025, a diferença de preços horária foi superior a 10 euros em cerca de 38% das horas de congestionamento e superior a 50 euros em cerca de 1% das horas de congestionamento (em 2021, por exemplo, a diferença de preços horária foi superior a 10 euros apenas em cerca de 25% das horas de congestionamento e acima dos 50 euros em apenas 0,43% das horas de congestionamento).

2.2 APLICAÇÃO DAS RECEITAS DAS RENDAS DE CONGESTIONAMENTO

De acordo com o referido anteriormente, o artigo 3.º da metodologia para o uso das rendas de congestionamento, aprovada pela ACER, define um conjunto de nove categorias de custos que contribuem para os objetivos prioritários e para os quais podem ser utilizadas as RC, nomeadamente:

- i. Compensação de custos relacionados com a ativação de medidas para garantir a firmeza da capacidade de interligação atribuída, nos termos do Regulamento (UE) 2015/1222 da Comissão, de 24 de julho, e do Regulamento (UE) 2016/1719, da Comissão, de 26 de setembro, e custos relacionados com medidas corretivas ativadas para maximizar a capacidade de interligação disponível para comércio interzonal, nos termos do Artigo 16.º do Regulamento (UE) 2019/943;

- ii. Compensação aos detentores de direitos de transporte que tenham sido revogados devido a questões de segurança do sistema, nos termos do Regulamento (UE) 2015/1222 e do Regulamento (UE) 2016/1719;
- iii. Compensação de custos relacionados com produtos de cobertura de risco contra diferenciais de preços de mercado voláteis, que não sejam direitos de transporte de longo prazo oferecidos pelo operador da rede de transporte aos operadores de mercado, nos termos do Regulamento (UE) 2016/1719;
- iv. Remuneração de direitos de transporte, físicos e financeiros, de longo prazo não sujeitos a nomeação⁸, nos termos do Regulamento (UE) 2016/1719;
- v. Compensação de custos com o Centro de Coordenação Regional relacionados com a coordenação regional dos operadores das redes de transporte;
- vi. Remuneração de investimentos em curso nas redes para a renovação, substituição, reforço ou construção de novos ativos, com contributo significativo para a manutenção ou para o aumento da capacidade de interligação, incluindo os custos das fases de desenvolvimento e construção destes ativos;
- vii. Compensação de custos que resultem diretamente de investimentos já realizados nas redes que contribuam para a manutenção ou para o aumento da capacidade de interligação;
- viii. Compensação de outros custos que resultem de investimentos que contribuam para a manutenção ou para o aumento da capacidade de interligação;
- ix. Compensação de outros custos relacionados com a otimização da utilização de ativos, novos ou existentes, que contribuam para a manutenção ou para o aumento da capacidade de interligação.

⁸ Por «nomeação» entende-se a comunicação da utilização de capacidade interzonal a longo prazo por parte de um titular de direitos físicos de transporte e da sua contraparte, ou de um terceiro autorizado, aos ORT respetivos.

Na tabela abaixo desagrega-se o montante das RC por categoria de custo:

Quadro 2-1 - Desagregação do uso dos montantes totais das RC, em 2025

Categoria de Custo	Montante [€]
i	-150 304,86
ii	0
iii	0
iv	9 834 671,30
v	0
vi	0
vii	0
viii	0
ix	0
Total	9 684 366,44
Total Receitas das rendas de congestionamento	19 325 270,28
Montante Remanescente	9 640 903,84

Fonte: dados REN

Como se pode verificar, foi aplicado um total de aproximadamente **9,68 milhões de euros** resultante dos montantes apurados nas categorias i e iv.

No que diz respeito à categoria de custo i, o montante utilizado traduz-se numa receita e não num custo, resultante do balanço entre custos e receitas associadas às Ações Coordenadas de Balanço, previstas no Manual de Procedimentos do Mecanismo de Gestão Conjunta da Interligação Portugal-Espanha⁹.

Relativamente à categoria de custo iv, o montante diz respeito à compensação da liquidação do risco de diferenciais de preço (valor a devolver aos agentes de mercado devido à ocorrência da separação de mercados), tendo em conta os direitos de utilização de capacidade previamente adquiridos.

Esgotadas as utilizações admissíveis previstas na metodologia da ACER, tendo em conta os objetivos de utilização prioritários e as categorias de custo definidas no referido artigo 3.º, apurou-se um montante remanescente de receitas de **9,64 milhões de euros**.

⁹ https://www.erse.pt/media/rinptxo1/20190107_mpipe_vers%C3%A3o-consolidada_07-01-19.pdf

Como referido anteriormente, o n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (UE) 2019/943 prevê que as rendas de congestionamento devem igualmente ser usadas para recuperar os custos resultantes de investimentos na rede relevantes para a redução do congestionamento das interligações.

Tendo em conta que o Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade para o período 2022 a 2031 (PDIRT-E 2021), aprovado pelo Concedente em dezembro de 2022, previa a entrada em exploração de uma nova interligação Minho-Galiza, em 2024, a ERSE informou a REN na sua decisão relativa ao uso das receitas das rendas de congestionamento em 2023 (emitida em dezembro de 2022), que o eventual montante remanescente das RC, esgotadas as utilizações admissíveis previstas na metodologia da ACER, deveria ser segregado numa conta da REN dedicada para esse efeito, ao longo de 2023 e até que a interligação entrasse em exploração.

Para esse efeito, a ERSE emitiu posteriormente a [Instrução n.º 6/2024](#), relativa à constituição de conta interna dedicada para segregação do montante remanescente das receitas das rendas de congestionamento.

Na sequência desta instrução, a REN segregou na conta cerca de **895,6 milhares de euros**, relativo às receitas de 2023, sobre os quais incidiram juros à taxa anual (2,7072%).

Seguindo o mesmo procedimento, em 2024, a REN depositou na conta o montante remanescente do uso das receitas de 2024, de cerca de **6,16 milhões de euros**, acrescido de juros à taxa anual (2,9053%).

Não tendo entrado em exploração no ano de 2025 a interligação Minho-Galiza, a este montante total, deve agora crescer o montante remanescente do uso das receitas de 2025, de cerca de **9,64 milhões de euros**, acrescido de juros à taxa anual (2,5362%). Relembra-se que esta conta não poderá ser mobilizada para outros fins que não sejam a recuperação de custos de investimento decorrentes do referido projeto de interligação, ou, como previsto no n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (UE) 2019/943, cobrir custos relacionados com o cumprimento dos objetivos prioritários, caso as RC desses anos não sejam suficientes.

2.3 COMENTÁRIOS ADICIONAIS E PERSPETIVAS FUTURAS

Nos termos do n.º 6 do artigo 4.º da metodologia para o uso das RC, os ORT devem informar a respetiva entidade reguladora, até ao dia 31 de outubro de cada ano, sobre o montante previsto para as receitas

esperadas e a forma como preveem utilizá-las no ano seguinte, tendo em conta as possíveis utilizações estabelecidas na metodologia. Por sua vez, de acordo com o n.º 7 do mesmo artigo a entidade reguladora deverá analisar a informação submetida pelo ORT e aprovar, até 31 de dezembro de cada ano, as utilizações propostas para as receitas.

A REN submeteu, em outubro de 2025, para aprovação da ERSE, a informação relativa ao valor estimado para as RC de 2026 e a previsão para a utilização das mesmas, enquadrada nos objetivos estabelecidos pelo Regulamento (UE) 2019/943 e pela metodologia para uso das RC.

Na sua comunicação, a REN indicou um valor estimado para estas receitas de aproximadamente **10 milhões de euros**, dos quais **1 milhão de euros** a ser utilizado para cobrir custos enquadrados no conjunto de objetivos prioritários definidos na metodologia. Nessa mesma comunicação relativa às RC futuras de 2026, a REN refere ainda que *“Tendo em conta a decisão da ERSE relativamente à aplicação do remanescente de 2023 e enquanto o projeto de investimento da 2ª interligação Minho-Galiza se encontrar em curso propõe-se continuar a acumular o remanescente na conta de balanço criada para o efeito”*.

A ERSE avaliou a proposta da REN, à luz do estabelecido na regulamentação europeia, tendo comunicado à REN a sua decisão no passado mês de dezembro de 2025. Nesta decisão, a ERSE considerou que o conteúdo da proposta da REN respeitava, na sua generalidade, os fins para os quais devem ser aplicadas as RC, estabelecidos no âmbito do n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (UE) 2019/943. No entanto, no que diz respeito aos montantes remanescentes a segregar em conta separada, a ERSE realçou que os mesmos deverão ser usados, integralmente, como participações ao investimento, no ano em que a interligação entre em exploração.

3 CONCLUSÕES

Com este relatório pretende-se analisar a utilização dada às receitas das RC pelo ORT em 2025.

De um montante total de cerca de **19,33 milhões de euros**, conclui-se que aproximadamente **9,68 milhões de euros** foram utilizados diretamente no cumprimento dos objetivos prioritários definidos no n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (UE) 2019/943.

Não tendo entrado em exploração em 2025 a interligação Minho-Galiza, como previsto no PDIRT-E 2021, aprovado pelo Concedente em dezembro de 2022, a ERSE considera que o remanescente das RC, após cobertos os custos associados aos objetivos prioritários referidos anteriormente, deve ser segregado numa conta da REN dedicada a este efeito, com o objetivo de, no futuro, compartilhar os custos da nova linha de interligação. Assim, o montante remanescente a segregar na referida conta é de **9,64 milhões de euros** (acrescidos de 244,5 milhares de euros de juros), que crescem ao montante de **7,47 milhões de euros**, em saldo na referida conta (relativo à soma dos montantes remanescentes das RC de 2023 e 2024, acrescidos dos respetivos juros).

Numa perspetiva futura, tendo em conta as previsões do ORT para os montantes das RC e a sua previsível utilização (comunicados à ERSE em outubro de 2025), a REN prevê que em 2026 o montante das RC ultrapasse os custos relacionados com as utilizações admissíveis para as mesmas.

Neste contexto, realça-se que, caso a nova interligação Minho-Galiza entre efetivamente em exploração em 2026, o montante segregado na conta dedicada, relativo aos anos 2023 a 2025, assim como o montante remanescente das RC de 2026, cobertos os custos referidos pela REN na sua proposta, deverá ser usado integralmente como participação ao custo com a nova interligação (no caso deste último, integrado na categoria de custo vi). Por outro lado, caso se verifique novo atraso na calendarização do projeto e a interligação não entre em exploração no decorrer de 2026, o montante remanescente das RC de 2026, esgotados os objetivos prioritários definidos na metodologia da ACER, deverá ser também ele segregado na referida conta dedicada.

ANEXOS

I. VISÃO GERAL DA UTILIZAÇÃO DAS RECEITAS DAS RENDAS DE CONGESTIONAMENTO

Quadro I-1 – Montantes das receitas das rendas de congestionamento disponíveis

	[€]
Montante das RC relativo ao ano de reporte	19 325 270,28
Montante colocado numa conta interna separada relativo a anos anteriores ao ano de reporte	7 289 182
Ajuste ao montante previsional das RC do ano anterior	0
Montante total de RC disponível	26 614 452,28

Quadro I-2 – Despesas e Transferências

	[€]
Montante das RC utilizado no ano de reporte para os objetivos prioritários definidos no n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (UE) 2019/943	9 684 366,44
Montante das RC não usado no ano anterior e colocado numa conta interna separada (no final do ano de reporte)	9 640 903,84
Montante das RC utilizado para redução das tarifas	0
Montante remanescente das RC utilizado para suporte dos consumidores de eletricidade ao abrigo do artigo 9.º do Regulamento (UE) 2022/1984, relativo a uma intervenção de emergência para fazer face aos elevados preços da energia	0
Impostos sobre as RC colocadas numa conta interna separada	0
Total	19 325 270,28

Quadro I-3 – Informação Adicional¹⁰

	[€]
Montante das RC no ano anterior para a fronteira Portugal-Espanha	26 614 452,28
Montante das RC no ano anterior para outras fronteiras	0

¹⁰ Portugal apenas tem interligações elétricas com Espanha.

Quadro I-4 – Montantes das receitas das rendas de congestionamento utilizados em cada uma das categorias de custo definidas pelo n.º 1 do artigo 3.º da metodologia, em 2025

Categoria de Custo	[€]
i	-150 304,86
ii	0
iii	0
iv	9 834 671,30
v	0
vi	0
vii	0
viii	0
ix	0
Total	9 684 366,44