

Contributos da **MOTA-ENGIL RENEWING, S.A.**

no âmbito da

Consulta Pública 123 da

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos

Proposta de Alteração do Regulamento Tarifário – Setor Elétrico

**27 de novembro de 2024**

**MOTA-ENGIL RENEWING, S.A.**  
Capital Social: 500.000,00 €  
Matriculada na C.R.C. Porto Nº 506 805 123  
NIPC: 506 805 123

**PORTO | SEDE**  
Rua do Rego Lameiro . Nº 38  
4300-454 Porto  
PORTUGAL

[www.renewing.pt](http://www.renewing.pt)  
T. +351 225 190 300  
E-mail. [geral@me-renewing.com](mailto:geral@me-renewing.com)

## Introdução

No dia 15 de outubro de 2024, a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos lançou a Consulta Pública n.º 123 referente à proposta de alteração do Regulamento Tarifário do setor elétrico (doravante e por uma questão de economia de texto apenas “Consulta Pública”), tendo em vista a alteração de alguns artigos do atual Regulamento Tarifário (“RT”) no que se refere às 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 disposições específicas aplicáveis à convergência tarifária dos sistemas elétricos públicos de Portugal Continental e das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Para o efeito, a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (doravante apenas “ERSE”), disponibilizou no seu sítio da Internet ([Consulta Pública n.º 123 - ERSE](#)) o referido Documento Justificativo, no qual, em relação ao setor da mobilidade elétrica, se propõe a eliminação das tarifas de Acesso às Redes 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”).

Em traços gerais, a ERSE justifica que a proposta de alteração do RT objeto da Consulta Pública pretende responder às necessidades de melhoria identificadas pela ERSE e pelos diferentes intervenientes nos setores regulados, propondo assim que o custo da utilização da Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) seja recuperado, na sua totalidade, nas tarifas de acesso às redes aplicáveis ao titular do ponto de entrega RESP, traduzindo-se numa simplificação do modelo relacional entre ORD e CSE.

Nesse sentido, o Documento Justificativo da Consulta Pública em questão procura demonstrar que a proposta de alteração do RT não só promove melhorias na interação entre os setores elétricos e da mobilidade elétrica, como também elimina barreiras ao desenvolvimento da mobilidade elétrica, apresentando, ainda, uma avaliação dos impactes nos setores da mobilidade elétrica e elétrico.

No âmbito da presente pronúncia, a Mota-Engil Renewing, S.A. (doravante apenas “Renewing”), irá debruçar-se sobre algumas questões em relação à proposta de eliminação da tarifa de acesso às redes aplicável à Mobilidade Elétrica (TAR ME) que, após leitura atenta do Documento Justificativo, entende devem ser objeto de uma especial ponderação pela ERSE, dada a importância que as mesmas assumem, tanto numa ótica operacional como de modelo de negócios, no exercício da atividade de Operador de Pontos de Carregamento (“OPC”).

Para efeitos de estruturação da exposição que ora se pretende, as observações que a Renewing tenciona destacar serão apresentadas de forma pontual aos parágrafos e/ou secções constantes do Documento Justificativo, facilitando assim a sua identificação e contexto.

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

## I. ENQUADRAMENTO

---

### Documento Justificativo:

*O regime em vigor estabelece uma série de relacionamentos comerciais entre as várias entidades envolvidas, nomeadamente:*

- os utilizadores de veículos elétricos (UVE) estabelecem contratos com os CEME para o serviço de carregamento, realizado em pontos de carregamento de OPC;*
- a EGME garante os fluxos de dados necessários à faturação desses contratos;*
- a EGME e os ORD trocam informação para imputação dos consumos referentes a pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica às carteiras dos CSE que fornecem CEME.*

*“O preço final pago pelos UVE, por um carregamento num ponto de carregamento integrado na rede de mobilidade elétrica, reflete, para além das taxas e impostos aplicáveis, duas componentes distintas, uma referente ao CEME e outra referente ao OPC:*

- A componente CEME, que consta do contrato acordado entre o CEME e o UVE, respeita à eletricidade fornecida para carregamento do veículo elétrico e inclui: o valor da eletricidade e sua comercialização, as redes de energia elétrica através das tarifas de acesso às redes para a mobilidade elétrica (TAR ME), bem como a tarifa referente à EGME aplicável aos CEME.*
- A componente OPC, corresponde ao serviço de disponibilização do ponto de carregamento e inclui os custos que os respetivos operadores suportam para prestarem os seus serviços (apenas a disponibilização do ponto), incluindo os custos operacionais e o investimento realizado, assim como a tarifa EGME aplicável aos OPC. Esta componente é integrada na fatura emitida aos UVE pelos CEME, que reflete os montantes faturados pelos OPC, com base na informação fornecida pela EGME.”*

### Observações Renewing:

O atual regime jurídico da mobilidade elétrica estabelece um modelo organizativo que está sustentado pelo princípio basilar da segregação dos consumos de mobilidade elétrica e os restantes consumos elétricos, atribuindo aos CEME e Operadores de Pontos de Carregamento (“OPC”) responsabilidades distintas, pelo que é fundamental, tanto de um ponto de vista conjectural como prático, se assegurar previsibilidade sobre os custos associados ao desenvolvimento de cada atividade.

Em contraste aos demais mercados europeus em que os OPC oferecem um serviço integrado, combinando o fornecimento de eletricidade e a disponibilização da infraestrutura de carregamento para veículos elétricos, no âmbito do atual modelo e regime jurídico, os OPC em Portugal desempenham apenas

o papel de provedores de infraestrutura de carregamento, disponibilizando os pontos de carregamento aos utilizadores de veículos elétricos (UVE).

Nesse sentido, a proposta desta Consulta Pública de atribuição aos titulares dos pontos de entrega (sejam estes os OPC ou entidades terceiras) dos custos relacionados com as tarifas de acesso às redes (TAR) – que atualmente se encontra associada à atividade CEME através das TAR ME – transfere aos titulares dos pontos de entrega (sejam estes os OPC ou entidades terceiras) uma componente de custo relevante referente à prestação do serviço de carregamento aos UVE, e num contexto em que não são os titulares dos pontos de entrega os responsáveis pela venda de eletricidade aos UVE para carregamento das viaturas, torna-se então fundamental garantir total transparência e fiabilidade acerca do custo que ora se pretende transferir para tais entidades, de modo que desta forma se contribua para melhor informação sobre a composição dos custos de carregamento aos UVE.

A proposta de atribuir aos titulares dos pontos de entrega que alimentam os pontos de carregamento os custos decorrentes das TAR associadas aos carregamento dos veículos elétricos, exigirá a implementação de adaptações relevantes nos modelos de negócio e nas operações dos OPC, o que, se não operacionalizada de modo efetivamente prático e direto como se apresentará adiante neste documento, poderá resultar numa maior complexidade comercial com as entidades terceiras (clientes e parceiros – não OPC) que já tenham promovido a instalação de pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica, e que estejam a ser alimentados por pontos de entrega sob a titularidade destas.

Dessa forma, embora a proposta desta Consulta Pública procure responder a questões factuais — como a aferição da componente "potência contratada" associada aos carregamentos — que decorrem da complexidade do atual modelo organizacional e operacional, seria pertinente avaliar se tais questões não deveriam ser tratadas de forma mais estruturada, o que se poderia realizar no contexto de uma revisão mais abrangente do modelo vigente, na qual as funções atribuídas aos agentes do setor (CEME e OPC) fossem reavaliadas. Tal abordagem permitiria que os custos relacionados ao fornecimento de eletricidade para carregamento fossem alocados de maneira mais simples e direta aos agentes efetivamente responsáveis pela venda de eletricidade aos UVE.

## II. PROPOSTA

---

### Documento Justificativo:

*A proposta da ERSE prevê a eliminação das TAR ME, aplicadas pelo ORD aos CSE que abastecem os CEME. Com esta alteração, o custo da utilização da Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) será recuperado, na sua totalidade, nas **tarifas de acesso às redes aplicáveis ao titular do ponto de entrega RESP**, traduzindo-se numa simplificação do modelo relacional entre estas entidades.*

*Desta forma, as tarifas de acesso às redes serão faturadas ao CSE do ponto de entrega **pelo diagrama de carga total da instalação**, incluindo a parcela dos consumos dedicados à mobilidade elétrica.*

### **Observações Renewing:**

Conforme referido anteriormente, a eliminação da TAR ME, com a imputação do custo da utilização da RESP através das tarifas de acesso às redes aplicáveis ao titular do ponto de entrega, embora represente uma simplificação no modelo relacional entre o ORD, o CSE e a EGME, poderá introduzir maior complexidade nas operações dos OPC.

Referida complexidade será especialmente evidente em situações em que os pontos de carregamento estejam ligados a pontos de entrega sob titularidade de entidades terceiras e decorre da necessidade de os OPC estabelecerem acordos com as ditas entidades terceiras, para as ressarcir pelos custos associados à utilização da RESP para carregamento de viaturas elétricas nos pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica.

A proposta de eliminação da TAR ME, ao transferir os custos da utilização da RESP para o titular do ponto de entrega, caso não seja realizada através de soluções técnicas que permitam a aferição simples e direta do consumo elétrico associado aos carregamentos efetuados, impõe aos OPC a responsabilidade pela gestão da informação necessária para a segregação dos consumos de mobilidade elétrica das instalações elétricas que alimentam seus pontos de carregamento, para que então o referido OPC possa compensar os custos das TAR às entidades terceiras titulares dos pontos de entrega em questão. Importa ainda dar nota, neste contexto, que não é óbvia a natureza jurídica e/ou fiscal de tal compensação, ou seja, de como o OPC deverá formalizar o pagamento, ao titular do ponto de entrega, dos valores devidos referentes às TAR associadas aos carregamentos.

Portanto, embora a proposta em análise simplifique de facto o modelo relacional entre o ORD, o CSE e a EGME, poderá introduzir também, maior complexidade nas relações entre os OPC e os titulares dos pontos de entrega ligados à RESP, ampliando os desafios operacionais e administrativos que essas entidades enfrentam.

### **III. MELHORIA DA INTERAÇÃO ENTRE OS SETORES ELÉTRICO E DA MOBILIDADE ELÉTRICA**

---

#### **Documento Justificativo:**

*“A interação entre o setor elétrico e o setor da mobilidade elétrica é feita ao nível do ponto de entrega da RESP onde são feitas entregas destinadas a carregamentos em pontos integrados na rede de mobilidade elétrica. Significa isto que, num mesmo ponto de entrega, podem coexistir entregas para carregamentos de veículos e entregas para consumos que não estão associados ao carregamento de veículos elétricos.”*

*“De notar que o titular do ponto de entrega pode ou não coincidir com o OPC/DPC.”*

#### **Observações Renewing:**

**MOTA-ENGIL RENEWING, S.A.**  
Capital Social: 500.000,00 €  
Matriculada na C.R.C. Porto Nº 506 805 123  
NIPC: 506 805 123

**PORTO | SEDE**  
Rua do Rego Lameiro . Nº 38  
4300-454 Porto  
PORTUGAL

**www.renewing.pt**  
**T. +351 225 190 300**  
**E-mail. geral@me-renewing.com**

Historicamente, no contexto do atual modelo organizativo, sempre esteve claro para os OPC e para as entidades terceiras (clientes e parceiros) que a instalação de pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica, assim como sua disponibilização aos UVE, não implicaria custos adicionais aos titulares dos pontos de entrega ligados à RESP. No entanto, a proposta apresentada nesta Consulta Pública altera essa premissa, alocando os custos das TAR correspondentes aos carregamentos realizados nos pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica às entidades titulares dos pontos de entrega em questão.

Neste contexto, considera a Renewing que de modo a garantir a segregação completa dos consumos de mobilidade elétrica e a adequada alocação dos custos às entidades responsáveis, conforme cada caso, dever-se-á considerar a viabilização de uma **solução técnica específica**, que seja suficientemente madura, segura e fiável, nomeadamente através da disponibilização pelo ORD de contadores certificados e dedicados para aferição direta dos consumos específicos das instalações elétricas dos pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica, mesmo que os referidos pontos de carregamento estejam inseridos no âmbito de uma instalação elétrica a montante da RESP, tal como ilustrado na Figura 1.

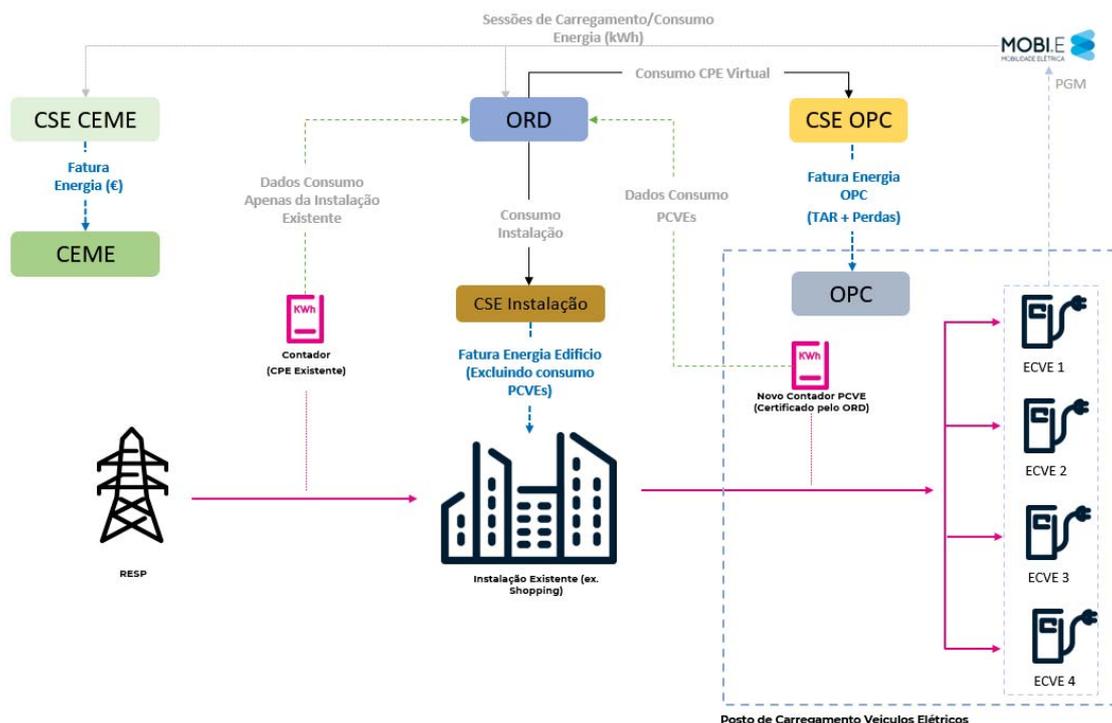


Figura 1 – Esquema ilustrativo do processo proposto pela Renewing.

Referidos contadores dedicados teriam o propósito de aferir os consumos associados aos PCVEs, servindo de base para o apuramento das TAR a aplicar ao OPC bem como dos consumos associados às perdas técnicas (consumo medido no novo contador, descontado da energia fornecida pelos carregadores e obtida por via do sistema de gestão da Mobi.E – PGM). Esta arquitetura permite igualmente segregar de forma automática o consumo da instalação do consumo dos postos de carregamento, simplificando os acertos de

energia entre o OPC e o proprietário da infraestrutura existente, já que seria o ORD a entidade responsável por descontar dos consumos do CPE da infraestrutura existente os consumos aferidos pelo novo contador. Este tema é particularmente relevante nos casos em que as TAR compreendem potência em horas de ponta cuja apuramento e segregação entre o OPC e o proprietário da instalação não é trivial. Para além disso, poderia permitir ao OPC a escolha de um CSE distinto do associado à infraestrutura existente.

Essa solução técnica seria particularmente crucial em contextos de instalações de uso partilhado (como é o caso de centros comerciais, hotéis ou restaurantes), onde coexistem consumos de mobilidade elétrica e consumos elétricos comuns. Nas instalações em que os OPC são os titulares dos pontos de entrega ligados à RESP, a aferição dos consumos de mobilidade elétrica já ocorre, embora possam existir desvios (mínimos) relacionados ao consumo total aferido no ponto de entrega, em função das perdas técnicas ou ao consumo em *standby* dos carregadores.

#### **Documento Justificativo:**

*A faturação dos consumos não afetos à mobilidade elétrica (incluindo as correspondentes TAR) depende de elementos medidos pelo ORD e pela EGME. Em caso de inexistência de informação adequada e em tempo útil sobre os consumos da mobilidade elétrica para a faturação, o Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados (GMLDD) dispõe que o ORD imputará a totalidade dos consumos registados no equipamento de medição, instalado no ponto de entrega da rede pública, ao CSE titular do contrato de fornecimento ao ponto de entrega, procedendo posteriormente à respetiva regularização, logo que a informação necessária esteja disponível.*

#### **Observações Renewing:**

Decorrente da complexidade do atual modelo organizativo e operacional, a segregação dos consumos de mobilidade elétrica em relação aos demais consumos associados a um ponto de entrega representa de facto um problema real apesar de todos os esforços, processos e desenvolvimentos de plataformas tanto por parte do ORD como por parte da EGME no sentido de assegurar o fluxo de informações necessário para a separação de consumos.

Nesse sentido, e apesar de a EGME ter concluído recentemente o desenvolvimento e a implementação de sua nova plataforma tecnológica, a qual se esperava que fosse capaz de assegurar os procedimentos necessários para, em conjunto com o ORD, se procedesse com a correta segregação dos consumos de mobilidade elétrica, verifica-se ainda ao dia de hoje muitos casos que apontam para falhas na segregação dos consumos – o que por sua vez terá levado que a totalidade dos consumos registados pelo equipamento de medição instalado pelo ORD no ponto de entrega em questão tenha sido imputada ao respetivo titular, gerando assim questões de ordem operacional e financeira. A falha na segregação dos consumos pode implicar custos elevados e não previstos para os OPC, como por exemplo quando este tem de assumir os custos de potencia contratada (potencia de tomada) de consumos afetos à mobilidade elétrica.

Portanto, e de modo a mitigar estes problemas, é essencial garantir que tanto os OPC como os titulares dos pontos de entrega possam ter acesso, de maneira inteligível e imediata, às informações

referentes aos consumos que lhes são imputados, o que ora se propõe seja realizado da forma mais simples e direta possível tal como referido acima, ou seja, através de disponibilização pelo ORD de contadores dedicados para aferição dos consumos das instalações elétricas dos pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica – a criação de um CPE virtual – permitindo assim que tanto os OPC como os titulares dos pontos de entrega possam verificar os consumos atribuídos através de um equipamento de medição disponibilizado pelo ORD.

Assim, a proposta apresentada nesta Consulta Pública de alocação dos custos relacionados às TAR decorrentes dos carregamentos, aos titulares do ponto de entrega ligado à RESP, deverá ser operacionalizada de forma que assegure total transparência e precisão sobre os consumos aferidos consoante a sua finalidade (consumos mobilidade elétrica ou consumo não mobilidade elétrica), o que certamente será possível através da instalação de contadores dedicados pelo ORD, para que de facto se resolva a montante os problemas decorrentes da segregação dos consumos, tal como ora exigido pelo atual modelo organizativo e operacional.

#### **Documento Justificativo:**

*“As regras que estabelecem as interações entre o setor elétrico e o setor da mobilidade elétrica têm sofrido dificuldades de aplicação e gerado reclamações. Mais recentemente, as principais questões levantadas a este respeito estão associadas à faturação da potência contratada nos pontos de entrega que têm pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica.*

*Os titulares dos pontos de entrega, que em caso de uso exclusivo para a mobilidade elétrica são os próprios OPC, consideram que o valor de potência contratada, determinado para o diagrama não-ME, resulta pontualmente em valores excessivos, e que originam um acréscimo de faturação da potência contratada nas TAR que se mantém no período de 12 meses, tendo em conta a aplicação do artigo 42.º do RT, já referido. As reclamações identificam como potenciais origens a existência de falta de sincronismo horário dos equipamentos de medição, carregamentos não validados pela EGME e outras dificuldades técnicas ao nível da medição e da disponibilização de dados na ME e no setor elétrico.*

*Com a publicação da Regra Técnica n.º 4/MOBI.E/2023, que entrou em vigor em janeiro de 2024, a EGME procurou definir os critérios aplicados na validação dos carregamentos e a metodologia de acertos e correções por forma a conciliar os valores de consumo apurados pela EGME com os do ORD. A regra técnica inclui uma metodologia de acerto de diferenças, cujo objetivo é a redução de eventual impacto (em potência máxima) para o titular do contrato de fornecimento de eletricidade no ponto de entrega. Todavia, esta regra não terá resolvido todas as situações, pelo que se mantêm as dificuldades de aplicação. Acresce que a resolução das situações reclamadas exige, muitas vezes, a comparação e a correção de diagramas de carga, em períodos de utilização longos, e a difícil identificação de eventos que originaram as oscilações de potência tomada com impacto na faturação da potência contratada. A presente proposta de alteração regulamentar pretende dar resposta a estas dificuldades.”*

#### **Observações Renewing:**

De facto, a cobrança da potência contratada nos pontos de entrega que alimentam os pontos de carregamento tem sido um denominador comum nas reclamações associadas às falhas na segregação dos consumos de mobilidade elétrica. Entretanto, e independentemente de serem questões técnicas – tal como a falta de sincronismo horário dos equipamentos de medição – ou outras dificuldades operacionais, facto é

que os principais problemas (e desdobramentos) já estão identificados, pelo que é necessário trabalhar em soluções que ataquem a montante as causas de tais problemas.

A proposta de alocar os custos das TAR associados aos carregamentos realizados na rede de mobilidade elétrica aos titulares dos pontos de entrega poderá de facto eliminar a incerteza em relação à componente da potência contratada caso seja operacionalizada através da instalação de contadores dedicados conforme exposto acima.

Contudo, no caso de a presente proposta ser aprovada sem a obrigatoriedade de instalação de contadores específicos, conforme exposto acima, o que então acabará por exigir acertos de contas entre os OPC e eventuais titulares dos pontos de entrega, deverá então ser de igual forma apresentada uma proposta concreta de como referido acerto de contas entre os OPC e os titulares dos pontos de entrega deverá realizar-se, tanto do ponto de vista operacional, como da perspetiva do enquadramento fiscal/jurídico de dita operação.

Dá-se esta nota pois, no caso de um ponto de entrega partilhado, um OPC, no limite teria de assumir como base para componente de potência contratada - e também para assegurar de forma inequívoca ao titular do ponto de entrega que este não será onerado com custos decorrentes da potência utilizada pelos pontos de carregamento - a potência máxima teórica associada a todos os pontos de carregamento por si operados num determinado ponto de entrega específico (fator de simultaneidade 1), o que, diga-se, seria extremamente penalizador no que se refere aos custos a considerar. Para além disso, há entretanto outras variáveis de ordem volumétrica, como a potência em horas de ponta e os valores relativos às quantidades de energia ativa, que hão de variar de acordo com a utilização dos pontos de carregamento, tornando sua aferição significativamente mais complexa.

Posto isto, a solução técnica tal como proposta acima – instalação de contadores dedicados – elimina a raiz dos problemas decorrentes das falhas na segregação dos consumos, e por consequência, a necessidade de processos complexos para a análise e correção de diagramas de carga, assegurando ainda, de maneira simples, direta e fidedigna a previsibilidade sobre os custos associados ao desenvolvimento das atividades das entidades envolvidas na disponibilização do serviço de carregamento, nas suas mais variadas circunstâncias situações.

#### **IV. ELIMINAÇÃO DE BARREIRAS AO DESENVOLVIMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA**

---

##### **Documento Justificativo:**

*Efetivamente, 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, como explicado anteriormente, 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 pública, a qual poderá ser concretizada pelo OPC...*

*Este estudo está diretamente relacionado com a entrada em vigor do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, que estabelece metas nacionais obrigatórias conducentes à implantação de uma infraestrutura suficiente para combustíveis alternativos na União para veículos rodoviários. [O Regulamento AFIR, estabelece o dever dos OPC facultarem aos UVE, nos pontos de carregamento acessíveis ao público que operam, com potência igual ou superior a 50 kW nos locais identificados, o pagamento nos pontos de carregamento com cartões de pagamento ou dispositivos com uma funcionalidade sem contacto \(contactless\) e sem necessidade de assinatura \(carregamento numa base ad hoc\) e com total transparência dos preços. Ou seja, decorre da aplicação do AFIR a possibilidade de venda direta pelo OPC do serviço de carregamento, que inclui a utilização da infraestrutura e o carregamento da energia.](#)*

### **Observações Renewing:**

No âmbito da proposta apresentada nesta Consulta Pública, a possibilidade de transmitir aos UVE sinais claros para otimizar a utilização dos pontos de carregamento, seja por meio do controlo da potência contratada, seja pela integração de armazenamento de energia interno para aumentar a potência de carregamento, apresenta limitações operacionais significativas e de maior complexidade de comunicação aos UVE.

Embora os OPC possam definir preços que considerem os custos da TAR em diferentes períodos do dia (o que na prática pode introduzir maior complexidade na perceção do preço OPC e por consequência do preço total do carregamento por parte do UVE), uma parte substancial do preço total do carregamento continuará fora do seu controlo, uma vez que a componente referente à energia elétrica continuará a ser comercializada exclusivamente pelos CEME aos UVE. Em suma, o OPC poderá influenciar os preços relacionados com a componente potência de carregamento (através das TAR), mas não com a componente de eletricidade fornecida, a qual terá um preço definido pelo CEME em questão.

Esta limitação tem uma clara implicação ao nível do modelo de negócio dos OPC, pois muito embora tenham, do ponto de vista tecnológico, a possibilidade de integrar nos seus pontos de carregamento soluções como armazenamento de energia ou de geração local, a rentabilização dos investimentos necessários para estas infraestruturas adicionais torna-se significativamente reduzida. Tal limitação decorre do facto de a energia proveniente destas fontes locais não poder ser utilizada pelo OPC para o carregamento de veículos elétricos visto que a eletricidade comercializada ao UVE não é realizada diretamente pelo OPC, mas sim pelos CEME, tal como prevê o modelo organizativo atualmente em vigor.

Adicionalmente, cumpre ainda destacar que de modo a cumprirem com o previsto no AFIR em paralelo com modelo organizativo do regime jurídico atual, os OPC, para que possam disponibilizar um serviço integrado de carregamento numa base ad hoc (incluindo a utilização da infraestrutura e o fornecimento de energia) acabam por ter de recorrer a contratação de um CEME, única e exclusivamente para fornecimento de eletricidade para tais carregamentos. Este processo é, por si só complexo e uma adaptação imposta pelo modelo organizativo. Não permite que os OPC contratem diretamente um CSE para o fornecimento de eletricidade e como tal, o tenham de fazer por intermédio dos CEME (os quais, por sua vez, adquirem o fornecimento de eletricidade a grosso junto dos CSE para posterior comercialização a retalho aos UVE). Este é um exemplo claro da complexidade operacional do modelo em vigor.

Por conseguinte, embora a presente proposta possa, de certa forma, simplificar as relações entre o ORD, os CSE e a EGME, não resolve necessariamente as questões relacionadas com a transparência da composição dos preços de carregamento para os UVE, uma vez que acrescenta ainda mais uma derivada no que se refere à segregação dos fluxos de faturação associados ao carregamento, nomeadamente, (i) à eletricidade fornecida que continua sob a reponsabilidade do CEME; (ii) ao custo da potência fornecida no ponto de carregamento e (iii) à utilização da infraestrutura, estas duas últimas sob responsabilidade do OPC.

É, portanto, e de forma autónoma ao que se venha estabelecer no âmbito desta Consulta Pública, fundamental refletir sobre a adequação do modelo organizativo e operacional vigente face às exigências da expansão da mobilidade elétrica em Portugal. Um modelo mais simples e direto (sem necessidade de múltiplos fluxos de informação a transitar entre diversas entidades) poderia resultar em menores custos de transação para os agentes do setor e, simultaneamente, garantir uma melhor experiência para os UVE.

#### **Documento Justificativo:**

*A proposta da eliminação das TAR ME vem também ao encontro desta possibilidade de atuação diferenciada, concentrando o pagamento das tarifas de acesso às redes no ponto de entrega do setor elétrico, podendo este custo integrar os custos da atividade do titular do ponto de carregamento ou OPC, se estas entidades forem coincidentes. Desta forma, há uma transferência do custo correspondente às TAR ME, atualmente passíveis de serem repercutidas na parcela de custo do CEME, para a atividade de OPC, em linha com as responsabilidades que este operador assume no cumprimento do AFIR.*

#### **Observações Renewing:**

Se por um lado, a transferência dos custos correspondentes às TAR para a atividade dos OPC traz também implicações ao nível do risco de crédito, uma vez que referidos custos, tais como todos os demais já suportados pelos OPC (a instalação e a manutenção dos pontos, seguros, taxas municipais, serviços de linha de apoio, entre outros), serão somente recuperados através das receitas provenientes da cobrança do preço OPC pela utilização dos seus pontos de carregamento. A introdução desta nova componente de custo, fundamentalmente associada à comercialização de eletricidade — atividade que não é da responsabilidade dos OPC — agrava o risco financeiro do OPC, especialmente considerando que o recebimento pelo serviço prestado está vinculado ao risco de crédito do CEME em questão, sendo este também um tema a considerar no âmbito dos impactos desta proposta.

Por outro lado, num contexto de promoção da mobilidade elétrica e do cumprimento das metas nacionais obrigatórias, conforme estabelecido pelo AFIR, é crucial fomentar o debate sobre a adoção de medidas regulatórias estratégicas, tal como a criação de tarifas específicas para a utilização da RESP (*e-tariffs*) para fins do carregamento de veículos elétricos. Referidas tarifas poderiam, por exemplo, serem mais simples na sua forma em comparação às TAR convencionais, e servir como um mecanismo eficaz para reduzir os custos operacionais dos OPC, incentivando os investimentos na expansão da rede de carregamento e por conseguinte promover a adoção de mais veículos elétricos.

No que respeita ao possível formato para *e-tariffs* específicas para mobilidade elétrica, e tendo em conta a natureza volátil da procura inerente aos pontos de carregamento (de difícil previsão e controlo por parte do OPC), propõe-se a implementação de um modelo tarifário mais simplificado composto pelas seguintes componentes: (i) a potência contratada idêntica à utilizada nas TAR tradicionais para o ponto de entrega em €/kW e (ii) à componente variável em €/kWh definida em função do consumo por período de hora legal.

Ainda neste contexto, e face à natureza volátil da procura conforme referido acima, um modelo tarifário específico de *e-tariffs* para pontos de carregamento, deveria ter em consideração pressupostos distintos em relação à componente variável das TAR, a qual deveria estar associada a no máximo dois períodos de hora legal – “Cheias” e “Vazio”, substituindo assim os atuais quatro períodos de hora legal utilizados em instalações de Baixa Tensão Especial e Média Tensão. Por fim, dever-se-ia considerar de igual forma a eliminação da componente “potência horas de ponta” uma vez que tal componente acresce demasiada volatilidade a previsibilidade dos custos ao OPC e por conseguinte dificulta a definição de tarifas OPC que sejam o mais justas e competitivas para os UVE.

Nesse sentido, a introdução de *e-tariffs* no formato acima proposto poderia ter impacto direto na diminuição dos custos suportados pelos OPC no âmbito da utilização da RESP, podendo tal medida contribuir para promoção do investimento em infraestrutura adicional, viabilizando a instalação de pontos de carregamento em áreas menos atrativas ou com menor densidade populacional, permitindo ultrapassar os desafios financeiros e logísticos que atualmente condicionam a instalação de carregadores nestas regiões.

Portanto, a implementação de *e-tariffs* específicas para mobilidade elétrica beneficiaria diretamente tanto OPC como UVE e o ORD, uma vez que se apresenta como medida estratégica para se atingir as metas nacionais para a implantação de infraestrutura para combustíveis alternativos, e potencialmente para a promoção do uso mais eficiente e equilibrado da infraestrutura elétrica disponível.

## V. IMPACTES NO SETOR DA MOBILIDADE ELÉTRICA

---

### Documento Justificativo:

*Um dos efeitos da proposta é a alteração dos sujeitos com responsabilidade direta pelo pagamento da utilização das redes do setor elétrico, na parcela correspondente aos consumos de carregamento de veículos elétricos. No regime atual, o pagamento das TAR ME ao operador da rede de distribuição é realizado pelos comercializadores do setor elétrico que vendem energia aos CEME. Este regime separa o custo das TAR para carregamento de veículos elétricos e para outros consumos que não são do setor da mobilidade elétrica.*

*Importa salientar que a eliminação do fluxo de pagamento das TAR ME não elimina a necessidade do pagamento da utilização das redes. A proposta de alteração regulamentar transfere para o titular do ponto de entrega da RESP a*

responsabilidade pelo pagamento das TAR, aplicadas ao diagrama de carga total dessa instalação, sem separação das quantidades entregues para carregamentos na ME.

### **Observações Renewing:**

Conforme já mencionado, a alteração proposta nesta Consulta Pública introduz mudanças significativas nos processos atualmente estabelecidos e afetam tanto os agentes do setor da mobilidade elétrica, bem como os UVE, que precisarão de melhor compreender os possíveis impactos da proposta nos preços cobrados pelos serviços de carregamento, sejam estes praticados pelos OPC ou pelos CEME.

Com a cada vez mais premente necessidade de aumento da capilaridade da rede de carregamento de veículos elétricos face aos objetivos de eletrificação definidos a nível europeu, a proposta em análise poderá desencorajar muitas entidades a disponibilizar as suas instalações elétricas para alimentação de pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica muitas das quais possuem já ligações à rede com potência adequada para suprir as necessidades dos PCVEs. Tal poderá implicar um aumento do número de pedidos de ligação à rede e uma maior ineficiência na utilização da capacidade disponível ao nível das redes de distribuição.

Além disso, poder-se-á verificar ainda o pedido de desligamento de muitos dos pontos já instalados, caso as entidades terceiras (titulares dos pontos de entrega não OPC) não concordem com a repercussão dos custos associados às TAR decorrentes dos carregamentos realizados nos pontos de carregamento alimentados por suas próprias instalações elétricas, motivo pelo qual a instalação de contadores dedicados apresenta-se como uma solução clara e fiável.

Posto isto, face aos desafios que a presente proposta pretende endereçar é necessário alinhar com os vários agentes envolvidos no mercado as soluções e processos a adoptar (ver proposta da Renewing no ponto III deste documento) de forma a que a mesma minimize os impactos negativos tanto do ponto de vista operacional (ex. atualização tarifária em todos os PCVEs do país) como ao nível nos modelos de negócio. Mais ainda se alerta para as necessidades ao nível de adaptação dos sistemas informáticos e de comunicação. Por este motivo, o prazo para implementação deste tipo de alterações, não deverá ser inferior a 6 meses a contar da sua aprovação.

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

### **Conclusão**

A proposta apresentada na presente Consulta Pública, embora tenha como objetivo simplificar determinados processos no âmbito do modelo relacional de entidades dos setores elétrico e da mobilidade elétrica, pode introduzir novas complexidades operacionais e comerciais, particularmente para os OPC. A

alocação dos custos das TAR aos titulares dos pontos de entrega poderá exigir acordos entre OPC e terceiros, além de levantar questões jurídicas e fiscais relacionadas com as respetivas compensações.

Neste contexto, de modo a garantir a segregação completa dos consumos de mobilidade elétrica e a alocação adequada dos custos às entidades responsáveis, será mais apropriado considerar soluções técnicas específicas, tal como a disponibilização de contadores dedicados pelo ORD para aferição direta por este dos consumos associados aos pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica, mesmo quando inseridos em instalações elétricas a montante da RESP.

Aliada a implementação de tais soluções técnicas, medidas regulatórias como a criação de *e-tariffs* com valores reduzidos e estrutura simplificada, poderiam aliviar significativamente os custos operacionais dos OPC e promover investimentos estratégicos na expansão da rede de carregamento, beneficiando não apenas os OPC, mas também os UVE e os ORD, otimizando a utilização da infraestrutura elétrica e contribuindo para o cumprimento das metas do AFIR.

Considerando as necessidades técnicas e operacionais do setor, é fundamental que qualquer alteração ao modelo operacional atual seja cuidadosamente avaliada num contexto de transparência da informação aos agentes do setor, titulares dos pontos de entrega, e dos UVE, de forma a fortalecer a confiança no sistema e promover a adesão à mobilidade elétrica.

### ***Dados pessoais***

---

**Luis Miguel Valência Castanheira**

CEO