

ENQUADRAMENTO

O Regulamento Tarifário (RT), aprovado pelo Regulamento n.º 828/2023, de 28 de julho de 2023, estabelece as 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.

De acordo com a ERSE, as alterações do RT propostas na presente consulta pública são limitadas no seu âmbito e implicam a alteração de poucos artigos do regulamento em vigor.

Assim, a ERSE propõe:

- *a incorporação de ajustamentos provisório e definitivo das Medidas de Contenção Tarifária (MCT) nos proveitos a recuperar pelo operador da rede de distribuição (ORD) por aplicação da parcela II da tarifa de uso global do sistema (UGS) (artigo 116.º);*
- *a eliminação da tarifa de acesso às redes (TAR) aplicável à Mobilidade Elétrica (artigos 55.º e 56.º) 1;*
- *clarificações pontuais da redação do articulado do RT.*

2

ANÁLISE NA GENERALIDADE

O regime jurídico da mobilidade elétrica, que compreende a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica, foi criado em 2010, através do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho.

Este regime estabelece uma série de relacionamentos comerciais entre as várias entidades envolvidas, nomeadamente:

- EGME – Entidade Gestora para a mobilidade elétrica
- CSE – Comercializadores do setor elétrico
- CEME – Comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica
- ORD – Operador da rede de distribuição
- UVE – Utilizadores de veículos elétricos

Atualmente as tarifas de acesso às redes aplicáveis à mobilidade elétrica (TAR ME), que constituem uma parcela do preço de carregamento de veículos elétricos (VE) na rede de mobilidade elétrica, são aplicáveis pelo ORD aos CSE. Posteriormente, são refletidas no preço acordado entre os CSE e CEME. Por sua vez, os CEME refletem este custo no preço acordado com os UVE, quando estes efetuam carregamentos em postos integrados na rede de mobilidade elétrica.

3

Além destas entidades, o regime legal prevê ainda a possibilidade de integração na rede de mobilidade elétrica de pontos de carregamento de acesso privativo, para uso exclusivo ou partilhado, a pedido dos próprios detentores do local de instalação do ponto de carregamento (DPC).

Neste contexto, importa referir, desde já, que o parecer da DECO irá incidir sobre a proposta de eliminação das TAR ME, por discordarmos em absoluto que estas tarifas de acesso da mobilidade elétrica passem a ser incorporadas nas tarifas de acesso às redes ditas convencionais, pagas por todos os consumidores.

Se atualmente, quem paga as TAR ME são os consumidores que utilizam e usufruem da mobilidade elétrica, com a alteração proposta pela ERSE, todos os consumidores

passarão a suportar aqueles custos, independentemente de serem ou não utilizadores/aderentes da mobilidade elétrica.

Apesar de a DECO concordar com o facto de o atual modelo da mobilidade elétrica ser complexo e compreender a intenção da ERSE em simplificar e tentar resolver problemas identificados, sobretudo pelos OPC, entendemos que é ainda cedo para a existência de socialização de custos pelos consumidores.

Atualmente o parque automóvel de veículos elétricos é inferior a 2%, e para suportar o crescimento e adequação da rede elétrica para alcançar um parque crescente de veículos elétricos serão necessários investimentos que, em nosso entender, devem, neste momento, ser suportados por aqueles que beneficiem do sistema.

A separação da TAR ME das TAR convencionais, permite imputar a cada setor (setor da mobilidade elétrica e setor elétrico) os custos que acarretam para o sistema elétrico. Com a alteração proposta os custos específicos do setor da mobilidade elétrica passarão a ser suportados por todos os consumidores, mesmo por aqueles que não tenham consumos de mobilidade elétrica.

4

Neste sentido, a DECO entende que esta alteração não permite garantir transparência nos custos cobrados, pelo que, devem tais custos ser imputados a quem efetivamente usufrui do sistema da mobilidade elétrica.

Sendo certo existir uma necessidade de alteração de modelo e de financiamento dos investimentos necessários ao crescimento da rede, esse objetivo deverá ser assumido de forma expressa, cabal e transparente pelo poder político, não nos parecendo comportável que tal se opere através de uma sociabilização não anunciada de custos.

ANÁLISE NA ESPECIALIDADE

Proposta da ERSE: Eliminação das Tarifas de Acesso às Redes aplicáveis à mobilidade elétrica

No modelo de mobilidade elétrica atual, as TAR ME são aplicáveis pelo ORD aos CSE e refletidas no preço acordado entre os CSE e os CEME. Por sua vez, os CEME podem refletir este custo no preço acordado com os UVE quando estes efetuam carregamentos em pontos integrados na rede de mobilidade elétrica.

As TAR ME representam, assim, uma parcela do preço de carregamento de veículos elétricos na Rede de Mobilidade Elétrica.

A ERSE propõe a eliminação das TAR ME, aplicadas pelo ORD aos CSE que abastecem os CEME, com o objetivo de resolver problemas de sincronismo entre medidas tomadas pelo ORD e pela EGME e melhorar a interação entre os setores elétrico e da mobilidade elétrica.

5

De salientar que, a eliminação do fluxo de pagamento das TAR ME não elimina a necessidade de pagamento da utilização das redes.

O que sucede é que, a responsabilidade pelo pagamento destas tarifas de acesso é transferida para o titular do ponto de entrega da RESP, traduzindo-se numa simplificação do modelo relacional entre as entidades referidas.

Com base na proposta da ERSE, 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.

Tal significa que, se atualmente a faturação das TAR ME dependia do apuramento dos consumos da ME, com esta proposta de alteração não será efetuada a separação do custo das TAR para carregamento de veículos elétricos e para outros consumos, que não são do setor da mobilidade elétrica.

A DECO alerta para o facto de, com esta alteração, os consumidores que apenas tenham consumos não ME possam vir a ser confrontados na sua fatura com TAR baseadas num consumo superior ao seu consumo de energia, já que a alocação daqueles custos fica na responsabilidade do titular do ponto de entrega, que deverá proceder a uma realocação dos custos a posteriori.

É nosso entendimento que, a avançar-se neste sentido, não se garante transparência nos custos que serão cobrados a todos os consumidores relativos ao acesso de redes. Se atualmente a compreensão da fatura de eletricidade já é difícil, irá tornar-se mais complexa e gerar dúvidas e eventuais reclamações por parte dos consumidores.

6

Neste contexto, não será uma tarefa fácil explicar a um consumidor por que motivo paga determinados KWh correspondentes ao seu consumo de energia e tarifas de acesso de redes baseadas num consumo superior.

Além disso e como já referimos no ponto da generalidade, entendemos que ainda é cedo para que exista uma socialização destes custos. Será necessário a priori rever e alterar o modelo atualmente em vigor e acompanhar a evolução deste mercado.

A DECO compreende o objetivo de simplificação do modelo relacional entre as entidades envolvidas e de resolução de problemas identificados pelos diferentes intervenientes, porquanto o atual sistema é efetivamente complexo e uma barreira ao desenvolvimento da mobilidade elétrica, contudo considera que esta alteração, neste momento, não se afigura adequada.