



Comentários à 123ª consulta pública da ERSE

Alteração ao Regulamento Tarifário do setor elétrico

A Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) lançou no dia 15 de outubro de 2024 uma consulta pública para alterações ao Regulamento Tarifário (RT) do setor elétrico, enquadrando-se dentro das referidas alterações a proposta para a eliminação da tarifa de acesso às redes (TAR) aplicável à Mobilidade Elétrica.

Na **Iberdrola | bp pulse** reiteramos o nosso comprometimento em desenvolver a maior rede de carregamento rápida e ultrarrápida da Península Ibérica, contando presentemente já com mais de 100 pontos de carregamento em território nacional, e aproveitamos esta oportunidade para partilhar a nossa experiência e sensibilidade, esperando contribuir dessa forma para a melhoria geral do funcionamento do setor da mobilidade elétrica.

Assim, a respeito do ponto 3 da consulta pública, a **Iberdrola | bp pulse** manifesta total concordância com:

- a proposta de eliminação das TAR ME, aplicadas pelos ORD aos CSE que abastecem os CEME e, em consequência,
- recuperação dos custos de utilização da RESP através das tarifas de acesso às redes.

Sem transigir, o modelo em vigor tem virtudes que reconhecemos e valorizamos e que, como tal, entendemos deverão ser incorporadas no futuro modelo revisitado.

a) Razões que justificam a eliminação das TAR ME

Tal como referido pela ERSE no documento justificativo da presente consulta, “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 GMLDD dispõe que o ORD imputará a totalidade dos consumos (e potência) 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”. Ocorre que este procedimento de correção posterior não tem nem prazos de resolução nem penalizações, pelo que não existem incentivos para que ORD/EGME resolvam atempadamente estas situações, como aliás se verificou na nossa recente reclamação.

Também, como explicita a ERSE, “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”.

E ainda, notar que o artigo 42º do RT continua a não ser corretamente aplicado pelos ORD na medida em que na BTE está a ser aplicado o valor mínimo de 41,41kW e não o máximo da potência tomada, em claro incumprimento do estabelecido.

Os três problemas acima detetados são particularmente penalizadores nas situações de uso exclusivo para a mobilidade elétrica onde é óbvio que não existem consumos adicionais que não estejam relacionados com carregamentos elétricos.

Assim, pese a bondade do modelo teórico que, reconheça-se, procura eliminar o principal fator de custo de exploração da infraestrutura de carregamento rápido/ultrarrápido e assim incentivar o investimento na mesma, a incapacidade técnica em corretamente executá-lo é mais prejudicial que benéfica sendo este o principal argumento que justifica a eliminação das TAR ME.

Se, como refere a ERSE, o risco associado à incorreta faturação dos consumos e potência associados à mobilidade elétrica implica incerteza e imprevisibilidade para os OPC no que respeita aos custos associados, a sua verificação (do risco) implica que os utilizadores terão de pagar estes custos de forma dupla, de forma explícita na TAR ME e de forma implícita nas tarifas de OPC, resultando por isso num claro prejuízo para os UVE.

Adicionalmente, existem benefícios secundários, identificados pela ERSE e que subscrevemos:

- i. eliminação de barreiras à prestação de serviços de flexibilidade,
- ii. integração com autoconsumo de energia renovável,
- iii. utilização de armazenamento como ferramenta de gestão de potência e/ou deslastre de consumos,
- iv. prestação de serviços à rede elétrica, nomeadamente V2G,
- v. alinhamento com o regulamento AFIR quanto à possibilidade de venda direta pelo OPC do serviço de carregamento, que inclui a utilização da infraestrutura e o carregamento da energia,
- vi. inclusão de sinal preço que incentiva à eficiência nos requisitos de potência (requisitada e contratada), ainda que este efeito (tal como está) seja excessivo e, como abaixo demonstrado, justifique algum tipo de suavização.

Existem ainda outros benefícios secundários, não identificados pela ERSE, e que consideramos relevantes:

- vii. benefícios da utilização da infraestrutura em níveis de tensão superiores são corretamente capturados pelos OPC, ao invés da realidade atual em que tais

benefícios são capturados pelos CEME quando aplicam tarifas indiferenciadas pelo nível de tensão,

- viii. alinhamento com a obrigação estabelecida na RED III que impõe aos Estados-Membros a criação de um mecanismo de crédito (e-credits) que permita aos operadores económicos venderem créditos pela eletricidade proveniente de fontes de energia renováveis alvo de carregamento pelos veículos elétricos aos *fuel suppliers*. Além disso, os benefícios resultantes desta transação deverão ser dirigidos ao desenvolvimento da rede de carregamento de veículos públicos. Ora, para garantir o cumprimento deste reinvestimento de forma eficaz, assegurando que os benefícios advindos dos e-credits serão utilizados para a melhoria e desenvolvimento da rede de carregamento público pelos operadores, será fundamental garantir que a energia transacionada nos PCVE seja responsabilidade primária do OPC, uma vez que esta é a figura que promove o desenvolvimento da rede de carregamento em Portugal.

Para que todos estes benefícios secundários possam ser aplicados, é inseparável que a energia transacionada nos pontos de carregamento da ME passe a ser da responsabilidade primária do OPC.

Com efeito, a **Iberdrola | bp pulse** não vislumbra como poderá ser eficazmente realizado doutra forma.

- Como poderá existir alinhamento com a RED III se o OPC não for quem transaciona a energia que é veiculada na sua infraestrutura?
- Como poderá existir investimento em autoconsumo, sistemas de armazenamento, participação em serviços de flexibilidade por parte de um OPC se não for ele quem é o responsável pelos principais fluxos de energia que passam na sua infraestrutura?
- Mesmo que se pretendesse o contrário e pese os esforços ao longo do tempo, como manter um procedimento técnico de separação dos consumos que é assumidamente não robusto, com dessincronização horária recorrente e atrasos grosseiros na regularização da informação?
- E, não há como evitar, é público o interesse do Governo em simplificar o modelo português de mobilidade elétrica, apenas não sendo claro quando ocorrerá e a extensão da limitação do âmbito de atuação da Mobi.e, mas sendo dado praticamente certo a eliminação do seu papel enquanto agregador dos fluxos de informação para efeitos de apuramento de consumos e respetiva faturação. Neste contexto, a manutenção do atual modelo de segmentação de consumos, teria que conviver futuramente com a complexidade adicional de ter que se basear em múltiplos sistemas de recolha e gestão de dados.

Por todas as razões acima explicitadas, a **Iberdrola | bp pulse** considera imperioso que os regulamentos também sejam alterados de modo a estipular que a energia comercializada aos UVE nos pontos de carregamento da ME passe a ser responsabilidade primária do OPC.

b) Razões que justificam uma tarifa de Acesso às Redes para uso exclusivo para a mobilidade elétrica

Entre outros fatores, o desenvolvimento do setor da mobilidade elétrica está dependente do elevado investimento em infraestruturas de carregamento. A este respeito, as instalações que possibilitam o carregamento ultrarrápido de veículos elétricos ligeiros ou o carregamento rápido/ultrarrápido de veículos elétricos pesados são consumidoras particularmente intensivas de potência e, com a exceção das localizações premium, como são as áreas de serviço das principais autoestradas (A1, A2 e A3), apresentam relações “potência tomada / energia fornecida” muito elevadas.

A este respeito, importa frisar que o efeito acima mencionado é particularmente notório em territórios de baixa densidade. Todavia, a existência deste tipo de infraestrutura é também necessária e fundamental para sinalizar aos UVE que existe uma rede de carregamento rápido/ultrarrápido com capilaridade e com capacidade de responder às suas necessidades de deslocamento sazonal.

Na atual estrutura tarifária a potência contratada serve para sinalizar o custo incremental de investir em ativos de rede que representem os troços periféricos da rede. Sucedo que, no formato atual e pelas razões apresentadas, também representará o maior obstáculo a novos investimentos em infraestruturas de carregamento rápido/ultrarrápido e, inclusive, poderá obrigar a rever algum do investimento entretanto efetuado.

No sentido de atenuar este efeito, propomos as seguintes alternativas de TAR específicas para uso exclusivo para a mobilidade elétrica (opções tarifárias dependentes da utilização da potência), à semelhança do que historicamente ocorria nas TTVCF para precisamente dar resposta a consumidores sazonais e em linha com o que ocorre atualmente em Espanha:

- i. Opção tarifária com potência contratada diária/semanal para os PCVE dedicados, em BTE/MT/AT/MAT.
- ii. Opções tarifárias para curtas, médias ou longas utilizações da potência para os PCVE dedicados, em BTE/MT/AT/MAT.