Documento assinado eletronicamente através do Docuten. Código CSV: eaa0f1093bc04ed5b675cf079242500a

123ª CONSULTA PÚBLICA ERSE

COMENTÁRIOS PRIO

27/11/2024

1. Enquadramento

A Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, ERSE, lançou no passado dia 15 de outubro de 2024 uma consulta pública, CP123, para alteração do Regulamento Tarifário com especial impacto na Mobilidade Elétrica.

Esta alteração visa 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).*"

No documento justificativo, a ERSE propõe que "*…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.*"

É sabido, e estão identificados, pontos de melhoria no que diz respeito à segregação de consumos entre o setor elétrico e a mobilidade elétrica. Conforme detalhamos nos pontos seguintes, e apesar de aparentemente simplificar o modelo, na nossa opinião **a proposta ora apresentada irá criar mais entropias entre os intervenientes, acentuará de forma exponencial a desigualdade territorial, desincentivará o investimento no mercado da mobilidade elétrica e acrescerá custos aos utilizadores de veículos elétricos.**

Por outro lado, o governo português já tornou pública a intenção da revisão a curto prazo do atual regime legal.

Não tendo sido ainda divulgada a revisão supramencionada, parece-nos imprudente e desajustada no tempo a proposta de alteração do modelo que esta consulta pública reflete.

Documento assinado eletronicamente através do Docuten. Código CSV: eaa0f1093bc04ed5b675cf079242500a

2. Comentários

2.1 Impacto nas ligações à RESP

Na proposta apresentada pela ERSE, nos pontos de carregamento ligados à RESP a partir de uma ligação dedicada, detida pelos OPC/DPC, é transferida a responsabilidade pelo pagamento da TAR (ao CSE) do CEME para o OPC/DPC. De notar, que estes casos representam apenas cerca de 1/3 de todos os carregadores ligados à rede pública gerida pela EGME.

Nos postos de carregamento com ligação à RESP que não são detidos pelos OPC/DPC, cerca de 2/3 do total dos postos de carregamento ligados à rede pública gerida pela EGME, há uma terceira entidade envolvida – o titular do ponto de ligação.

Para estes casos, a proposta da ERSE coloca sobre o titular do ponto de ligação à RESP obrigações que este nunca teve expectativa de suportar e muito menos foram previstos nos contratos entre essas entidades e os OPC/DPC. Em muitos dos casos, como superfícies comercias, hotelaria e condomínios, esta alteração em discussão, por eliminar a completa e automática segregação dos consumos entre o setor elétrico e a mobilidade elétrica, poderá comprometer a viabilidade de estes pontos continuarem em operação. Nos casos particulares de instalações elétricas privadas (na sua maioria residências), onde predomina o modelo DPC, esta alteração inviabiliza totalmente a operação.

Esta proposta elimina, na prática, aquela que é uma das maiores vantagens de integrar pontos de carregamento na rede de mobilidade elétrica e da arquitetura do sistema da mobilidade elétrica português – a separação completa dos fluxos financeiros e dos fluxos de energia dos fluxos relativos a outros consumos. A implementar-se colocará em causa investimentos e relações contratuais estabelecidos.

É de salientar que, na proposta da ERSE, não é apresentada qualquer solução para estes casos. Pode dizer-se que há a possibilidade da criação de uma nova ligação, dedicada, à RESP, permitida pelo Despacho 22/2024 da DGEG. No entanto, em

Documento assinado eletronicamente através do Docuten. Código CSV: eaa0f1093bc04ed5b675cf079242500a

muitos locais, a criação de uma nova ligação à RESP será técnica ou economicamente impossível de implementar. A proposta agora em discussão desincentiva a adoção de quaisquer soluções que não sejam a ligação à RESP de pontos de carregamento através de pontos dedicados e, por conseguinte, torna menos atrativa a adoção da mobilidade elétrica.

Defendemos que qualquer alteração a introduzir deverá salvaguardar que os pontos de carregamento, em operação ou em fase de instalação, cujo modelo de negócio assenta na total separação de custos entre o setor elétrico e a mobilidade elétrica não são impossibilitados de operar.

2.2 Desequilíbrio entre energia e TAR

A proposta da ERSE separa o fornecimento de energia em postos de carregamento de veículos elétricos integrados na rede nacional de mobilidade elétrica do pagamento das TAR associadas a essa energia.

Nos casos em que o ponto de ligação à RESP não é detido pelos OPC/DPC, as TAR associadas ao consumo de energia no ponto de carregamento, comummente denominadas “termo variável”, poderão ser repassadas de forma direta entre os intervenientes. Apesar de direta, esta interação aumenta a complexidade das relações contratuais entre as partes.

No entanto, nos custos relativos à potência contratada, a aferição do valor que deve ser alocado a cada uma das partes avizinha-se muito complexo, para não dizermos virtualmente impossível. Nestes casos, a complexidade aumenta exponencialmente.

De salientar ainda o impacto que esta alteração terá nos comercializadores do setor elétrico (CSE). Atualmente os CSE faturam ao titular dos pontos de ligação à RESP a TAR e a energia com base nas mesmas quantidades. Com esta proposta, o CSE terá de receber informação de dois valores distintos, TAR e energia, para faturação ao seu cliente.

Ao contrário do que é referido, a proposta da alteração da ERSE aumenta a complexidade ao invés de simplificar.

Documento assinado eletronicamente através do Docuten. Código CSV: eaa0f1093bc04ed5b675cf079242500a

2.3 Aumento do risco para os OPC e impacto nos UVE

A proposta da ERSE altera o mecanismo de aplicação da TAR de uma base assente em custos variáveis (TAR ME) para uma base assente em custos fixos + custos variáveis (TAR).

No documento são apresentadas comparações entre a TAR e a TAR ME e referido que "*A proposta de eliminação da TAR ME, e a consequente aplicação da tarifa de Acesso às Redes do nível de tensão do ponto de entrega, significa que o valor da parcela II da tarifa de UGS será tendencialmente menor ou igual quando aplicada aos carregamentos na mobilidade elétrica*", dando a entender que o impacto no custo final para o utilizador será menor.

É, no entanto, necessário perceber que os custos fixos introduzem uma grande componente de risco nos OPC. Ao dia de hoje, com a exceção da tarifa da EGME aos operadores que tem um valor fixo, as tarifas aplicadas pelos OPC aos utilizadores são variáveis e diretamente proporcionais ao tempo de utilização da infraestrutura e/ou à energia entregue ao veículo elétrico. A introdução de um custo fixo referente ao fator de potência em postos de carregamento, que de uma forma geral têm taxas de ocupação baixas, e que invariavelmente tem de ser suportado pelo utilizador, representará um aumento do custo total da tarifa de operação. Este efeito é ainda mais pronunciado em carregadores ligados em Baixa Tensão, que por sinal são a maioria dos existentes em Portugal, e em zonas onde essa utilização é menor, acentuando assimetrias territoriais que se pretendem desincentivar.

Por outro lado, observa-se uma tendência cada vez mais natural, em virtude das necessidades do mercado, de investimentos em locais de carregamento de alta potência – seja pela quantidade de pontos de carregamento disponibilizada, seja pela potência unitária desses pontos. Neste tipo de localizações o aumento dos custos fixos só pode ser compensado por um elevado número de sessões de carregamento (que o OPC não controla) ou pelo aumento das tarifas praticadas aos utilizadores.

O aumento do risco nos OPC tenderá a repercutir-se em menor investimento, sendo que a proposta apresentada pela ERSE, dificultará significativamente o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal, com especial incidência fora

Documento assinado eletronicamente através do Docuten. Código CSV: eaa0f1093bc04ed5b675cf079242500a

dos centros urbanos, interior do país e ilhas, acentuando o efeito pernicioso de assimetria territorial referido atrás.

2.4 Concessões e contratos existentes

Muitos dos investimentos efetuados pelos OPC na mobilidade elétrica dependeram, e dependem, da utilização de localizações que não são detidas pelos próprios. A utilização desses espaços foi contratualizada tendo em conta as premissas regulatórias em vigor com especial enfoque num dos pilares que regem o modelo de mobilidade elétrica em Portugal - a segregação dos consumos e a completa separação dos fluxos financeiros.

A alteração proposta pela ERSE, para além de modificar as condições económicas que estiveram na base dos contratos referidos anteriormente e obrigará a uma renegociação que não se antevê seja fácil, criará incerteza na valorização dos ativos e investimentos realizados assim como afetará o equilíbrio económico-financeiro das operações em curso.

Para o caso das concessões, efetuadas com entidades públicas e por via de processos de contratação pública, o desafio aumenta. Esta proposta impacta em tarifas máximas que foram definidas em concursos adjudicados e cria complexidades jurídicas adicionais.

Apesar de no documento justificativo a ERSE reconhecer que "*Na situação do titular do ponto de entrega ser distinto do OPC, poderá haver necessidade de ajustamentos aos contratos existentes, face à necessidade de garantir o equilíbrio contratual*" não é proposta qualquer solução para contrabalançar este importante constrangimento.

2.5 Entrada em vigor

A proposta apresentada pela ERSE na CP123 apresenta alterações significativas no modelo de mobilidade elétrica implementado em Portugal com grande impacto em todos os atores.

Documento assinado eletronicamente através do Docuten. Código CSV: eaa0f1093bc04ed5b675cf079242500a

Destacamos o impacto negativo no investimento por parte dos OPC, o acréscimo de custos para o utilizador de veículos elétricos e a acentuação da desigualdade territorial no que à mobilidade elétrica diz respeito.

A avançar, esta proposta irá obrigar a um esforço adicional por parte de todos os *stakeholders*, retirando foco nos desenvolvimentos necessários à evolução do mercado.

Face a isto consideramos que o prazo de três meses é manifestamente curto e desajustado. Propomos, e apenas no caso de a proposta ser aprovada, de um prazo mínimo de 12 meses para os ajustes necessários a uma alteração que se vê disruptiva.

Assinado por: Carlos Ferraz
Data e hora: 27-11-2024 18:37 UTC+1
E-mail: ***Dados pessoais***

Documento assinado eletronicamente através do Docuten. Código CSV: eaa0f1093bc04ed5b675cf079242500a