

Consulta Pública 135

Contributos da WOWPLUG

O novo regime não contempla a manutenção de uma tarifa específica de mobilidade elétrica.

A ERSE fez uma consulta pública para eliminação desta tarifa, que obteve comentários muito negativos de praticamente todos os stakeholders, com exceção das empresas do Grupo EDP.

A razão apontada para a eliminação desta tarifa derivava do facto da forma como estava implementada gerava erros de contabilização de energia e potência por parte da E-Redes.

A ERSE acabou por não terminar a tarifa, mantendo, contudo, o intuito de rever esta questão no futuro. A ERSE vem agora propor o término definitivo desta tarifa.

Ora, a eliminação desta tarifa é um forte obstáculo ao investimento de postos de carregamento pois:

a) Nos postos de carregamento normais com ramais próprios, como são praticamente todos os que estão em via pública, passam a ter um custo fixo de 1,8299€/dia, ou seja, aproximadamente 55€/mês, independentemente se têm muita ou pouca utilização. Este custo fixo impossibilita a colocação de postos de carregamento em zonas de baixa densidade, ou zonas de menor potencial de mercado, nomeadamente em zonas onde as populações residentes tenham menor capacidade financeira, contribuindo desta forma para que estas populações tenham uma transição mais lenta para a mobilidade elétrica. Com um custo fixo tão elevado, os operadores tenderão a optar por se concentrar em zonas urbanas com maior poder aquisitivo, deixando a restante população sem uma rede de carregamento, ou com acesso a uma rede muito limitada.

b) impossibilita a existência de redes de elevada cobertura que possam dar conveniência aos utilizadores, pois os custos associados ao termo fixo de potência tem de ser compensado com níveis elevados de utilização dos postos de carregamento, e por este facto deixa de ser viável instalar postos de carregamento em número suficiente para que os utilizadores tenham confiança de poder ter sempre postos livres quando necessitem.

c) limita o investimento dos OPC numa estratégia de longo prazo numa rede que contribua para o aumento da confiança dos utilizadores de forma a estes aderirem à mobilidade elétrica, pois a incerteza no tempo de adoção de veículos elétricos implica um risco de prejuízos graves em virtude da obrigatoriedade de pagamento do termo fixo de potência.

d) com o objetivo de reduzir custos, o detentor do posto de carregamento poderá ter interesse em limitar a potência para valores inferiores à disponibilidade da rede. Estas circunstâncias poderão gerar uma redução da qualidade de serviço da rede pública de carregamento.

d) distorcem a concorrência entre os diferentes OPC e o grupo EDP, pois no caso deste, estas tarifas são custos intra-grupo. Neste sentido, enquanto para a generalidade dos OPC o investimento no longo prazo deixa de ser uma possibilidade, pois o risco associado ao tempo de espera até que exista procura expressiva, ou mesmo se não houver procura, passa a ter um custo significativo todos os meses. Já no caso do Grupo EDP, pode investir sem restrições, pois os

custos associados a este risco, são troca de faturação entre duas empresas do mesmo grupo (EDP Comercial e E-Redes), pelo que não têm impacto.

e) Torna os postos de carregamento em locais onde já existia o pagamento do termo fixo de potência, com forte vantagem sobre os locais onde sejam necessários construir ramais dedicados. Consequentemente, estamos com isto a retirar a possibilidade dos OPC investirem na proximidade dos utilizadores, obrigando estes a terem de se deslocar a um local específico para carregar o seu veículo.

f) a generalidade dos países europeus tem tarifas específicas para a Mobilidade Elétrica. Nesse sentido, esta eliminação contraria o intuito da revisão da própria lei de aproximar a realidade portuguesa com os restantes países da EU.

g) os postos de carregamento de veículos elétricos têm uma topologia de consumo muito diferente dos locais de consumo normais, pois requerem normalmente escalões de potência muito superiores ao que seria necessário para consumo equivalente.

h) A nível da composição dos players de mercado, dado que os encargos e risco que os operadores têm de suportar para o investimento na Mobilidade Elétrica, irá resultar forçosamente na diminuição de players, concentrando apenas nos operadores com capacidade de financiamento de longo prazo e consequentemente irá diminuir a concorrência. Isto resultará num mercado com preços mais elevados para os consumidores, menor investimento e menor inovação.

Adicionalmente, com a introdução do submetering prevista na nova legislação, os atuais erros que levaram a ERSE a propor a eliminação da TAR ME deixam de existir. Basta para isso, que a TAR ME seja aplicada à totalidade do consumo do ponto de medição do CPE exclusivo à mobilidade elétrica. Com esta possibilidade já não são necessários os atuais cálculos pela E-Redes com base nas curvas de potência, pois basta fazer a leitura do consumo de energia mensal do ponto de contagem e aplicar o tarifário de energia com a TAR ME.

Nesse sentido, e numa ótica de promoção da mobilidade elétrica e inclusão de toda a população, defendemos que deve ser mantida a TAR de ME, aplicando esta a todos os pontos de medição dos CPE exclusivos à mobilidade elétrica.

Para além dos comentários ao conteúdo do documento proposto, existem duas questões relevantes que esta proposta não contempla:

1. Não é revisto o processo de instalação de PCVE, nomeadamente quando requerem ramais próprios, para atingirmos com tempos mais céleres e menos burocráticos. Atualmente as instalações dos postos podem ser feitas em poucos dias (ou semanas), mas todo o processo burocrático leva vários meses. Não é compatível com a modernização do país e para o atingimento das metas e objetivos Nacionais e Europeus para a descarbonização do setor da Mobilidade, continuar a ter os mesmos processos, que levam a graves atrasos na instalação da rede de carregamento.

Nesse sentido propomos que sejam revistos os prazos que o ORD tem de cumprir as suas tarefas para três dias úteis após a data do pedido/pagamento:

- a) Orçamento ao Pedido de viabilidade
- b) Resposta ORD ao Pedido de autorização de início de obra
- c) Resposta do ORD ao Pedido de fecho de obra
- d) Instalação de contador
- e) Integração do posto de carregamento

Propomos também a automatização do processo de comissionamento por parte da EGME, por forma aos operadores não estarem dependentes das slots das equipas técnicas da EGME para efetuar os ditos comissionamentos.

2. Não é proposta a eliminação da taxa de audiovisual dos contratos nos CPE exclusivos para os postos de carregamento, pois nenhuns destes vai usufruir dos serviços audiovisuais.