

PARECER

**relativo a proposta de Despacho que aprova o apoio às tarifas de
acesso às redes para a mobilidade elétrica**

Janeiro de 2021

Consulta: Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e da Energia, de 06/01/2021.

Base legal: Competências consultivas dos artigos 15.º a 18.º dos Estatutos da ERSE.

Divulgação: Pode ser disponibilizado publicamente, após tomada de decisão ou um ano após a elaboração, sem prejuízo do acesso ou divulgação anterior nos termos legais. A disponibilização não abarca informação que, por natureza, seja comercialmente sensível ou configure segredo legalmente protegido ou dados pessoais.

Nota de atualização de 30/junho/2021

Os pareceres emitidos pela ERSE no âmbito de um processo de decisão de terceiros, e aqueles que incidem sobre iniciativas legislativas, recaem sobre as propostas ou projetos que lhe foram remetidos. Os textos finais aprovados e publicados em Diário da República podem registar alterações integrando, ou não, no todo ou parte, aspetos que tenham sido destacados pela ERSE no parecer.

Texto final aprovado: [[Despacho n.º 5380/2021](#), de 28 de maio]

ÍNDICE

1	ENQUADRAMENTO	1
2	APRECIÇÃO	1
2.1	Opções tarifárias das tarifas de acesso às redes da mobilidade Elétrica.....	2
2.2	Avaliação crítica da proposta de apoio.....	3
2.3	Financiamento	6
3	CONCLUSÕES	7

Correspondendo a solicitação externa do Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e da Energia, rececionado a 06/01/2021 (R-Técnicos 2021/57), a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) emite o seguinte parecer.

1 ENQUADRAMENTO

O projeto de diploma enviado à ERSE para parecer visa aprovar o apoio financeiro do Fundo de Apoio à Inovação (FAI) à Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica (EGME), relativo às tarifas de acesso às redes para a mobilidade elétrica, para os anos 2020 e 2021. A EGME é responsável pela transferência do apoio financeiro para os Comercializadores de Energia para a Mobilidade Elétrica, que o repercutem nos utilizadores de veículos elétricos.

O projeto de diploma altera também os procedimentos de pagamento previstos no Despacho n.º 3636/2019, de 1 de abril. O referido Despacho n.º 3636/2019, de 1 de abril, aprovou o apoio financeiro para o ano de 2019.

A ERSE apresenta neste parecer as sugestões e/ou preocupações relativas ao projeto apresentado.

2 APRECIÇÃO

Um dos princípios base do enquadramento legal da mobilidade elétrica é a separação do setor elétrico do setor da mobilidade elétrica. A fronteira entre os setores é sempre definida com uma contagem do consumo, não havendo para o setor elétrico distinção entre os usos que são dados à energia elétrica. Esta opção evita subsidiações cruzadas entre setores.

Qualquer consumo no setor elétrico tem de suportar o custo de acesso às redes, composto pelos custos de uso das redes e pelos custos do uso global do sistema, onde os custos de interesse económico geral (CIEG) têm um peso muito significativo. Os consumos do setor da mobilidade elétrica não são e não devem ser exceção.

2.1 OPÇÕES TARIFÁRIAS DAS TARIFAS DE ACESSO ÀS REDES DA MOBILIDADE ELÉTRICA

A ERSE estabeleceu na sua regulamentação opções tarifárias bi-horária e tri-horária para as tarifas de Acesso às Redes aplicáveis à mobilidade elétrica, publicando preços com diferenciação por período horário, visando a promoção do desenvolvimento eficiente da rede elétrica. Os investimentos nas redes são essencialmente motivados pelo uso das redes nos períodos de ponta da rede, pelo que importa sinalizar esse custo e incentivar o carregamento dos veículos elétricos nas horas de vazio (período noturno). Neste sentido, as tarifas aprovadas e vigentes em 2021 são justificadas, por um lado, pela reflexão eficiente de custos e, por outro lado, pelo incentivo ao carregamento no período de vazio (horas noturnas) através dos preços diferenciados de energia das opções bi-horária e tri-horária.

Adicionalmente, importa evitar comportamentos oportunistas de carregamento do mesmo veículo em tarifa simples nas horas diurnas (com preços inferiores aos custos de redes) e em tarifa bi-horária ou tri-horária nas horas noturnas (com preços aderentes aos custos de redes), o que justifica a opção da ERSE de não estabelecer uma opção tarifária simples nas tarifas de Acesso às Redes da mobilidade elétrica.

Importa sublinhar que o desenvolvimento de uma rede de carregamento e a integração massiva dos veículos elétricos (VE) no parque automóvel, é sinónimo de criação de um excedente de carga a satisfazer pela rede elétrica nacional, pelo que é relevante a quantificação dos seus impactos, designadamente, através da contabilização dos consumos instantâneos reais de uma forma dinâmica, capaz de ajustar os diagramas de carga sem sobrecargas adicionais, os quais resultarão em custos de investimento para o sistema elétrico.

Assim, os incentivos de apoio à mobilidade elétrica não devem desvirtuar o incentivo ao carregamento durante o período em vazio e ao desejável aumento da procura nesse mesmo período horário, evitando a necessidade de investimentos nas redes. Recorde-se que é com base neste elemento que é justificada a maior penetração da produção renovável ¹ e a descentralização da produção. De acordo com o roteiro para a neutralidade carbónica, prevê-se que a eletricidade assegure mais de 30% da satisfação da procura de mobilidade em 2030, com um potencial de atingir 100% em 2050.

¹ Ver em https://unfccc.int/sites/default/files/resource/RNC2050_PT-22-09-2019.pdf

Face ao crescimento esperado da mobilidade elétrica, os carregamentos da mobilidade podem vir a ser impactantes em termos de solicitação de redes do setor elétrico, designadamente nas horas de maior procura, situação que obriga a que seja privilegiada a dimensão de afetação eficiente de custos de modo a serem protegidos todos os restantes consumidores de energia elétrica pela utilização deste serviço essencial à vida e ao desenvolvimento das sociedades.

Em 2019 e 2020, cerca de 70% dos carregamentos na rede da mobilidade elétrica ocorreram nas horas cheias e de ponta, ou seja, estes consumos situam-se nos períodos tarifários em que a rede tem uma maior utilização, contribuindo assim para maiores necessidades de investimento. Os consumos dos VE integram outros consumos, para além dos carregamentos na rede da mobilidade elétrica, designadamente em BTN, com maior incidência no vazio.

Uma das vantagens habitualmente associadas à mobilidade elétrica é precisamente a capacidade de utilizar o armazenamento e efetuar o carregamento de noite, nas horas de vazio, situação que deve ser explorada e incentivada em benefício de todos os consumidores, inclusive os da mobilidade elétrica.

Face ao exposto e, considerando as orientações europeias e nacionais relativas à eficiência energética e os incentivos à gestão da procura, a utilização de tarifas dinâmicas e multi-horárias deverão ser incentivadas, dado que o setor da mobilidade elétrica é um setor tecnológico de ponta, portanto, mais adaptado a situações de consumo mais complexas, como poderão ser as tarifas dinâmicas ou multi-horárias. Face às condições de armazenamento dos veículos elétricos, estes têm a possibilidade de serem instrumentos adequados de gestão de procura, podendo vir a assumir um papel relevante na gestão da capacidade e nos serviços a prestar à rede elétrica ².

2.2 AVALIAÇÃO CRÍTICA DA PROPOSTA DE APOIO

Os valores de apoio previstos no projeto de diploma para 2021 verificam a condição, referida no preâmbulo do referido documento, de converter a tarifa tri-horária de acesso às redes aplicável à mobilidade elétrica

² Neste contexto, veja-se por exemplo o [projeto piloto nos Açores que testa tecnologia V2G que permite a automóveis fornecerem energia à rede elétrica](#), que decorre ao abrigo do art.º 95.º do Regulamento n.º 854/2019 (Regulamento da Mobilidade Elétrica).

numa tarifa bi-horária, em que o preço nas horas de ponta e horas cheias, após aplicação do apoio, é idêntico ao preço das horas fora de vazio da tarifa bi-horária, como se pode verificar no Quadro 1.

Quadro 1 – Preços das TAR ME em BT e MT após aplicação do apoio em 2021

Pontos de carregamento com ponto de entrega da RESP à rede da mobilidade elétrica em BT		PREÇOS	APOIO	PREÇOS APÓS APOIO
Energia ativa		(EUR/kWh)		
Tarifa Tri-horária	Horas de ponta	0,2078	0,1182	0,0896
	Horas cheias	0,0896		0,0896
	Horas de vazio	0,0412		0,0412
Tarifa Bi-horária	Horas fora de vazio	0,1165	0,0269	0,0896
	Horas de vazio	0,0412		0,0412

Pontos de carregamento com ponto de entrega da RESP à rede da mobilidade elétrica em MT		PREÇOS	APOIO	PREÇOS APÓS APOIO
Energia ativa		(EUR/kWh)		
Tarifa Tri-horária	Horas de ponta	0,1793	0,1173	0,0620
	Horas cheias	0,0620		0,0620
	Horas de vazio	0,0342		0,0342
Tarifa Bi-horária	Horas fora de vazio	0,0887	0,0267	0,0620
	Horas de vazio	0,0342		0,0342

O projeto de diploma vem também aprovar retroativamente os valores de apoio para 2020, o que poderá colocar questões e dificuldades na sua efetiva repercussão nos utilizadores de veículos elétricos.

Adicionalmente, caso se assumam para 2020 os valores de desconto aprovados para o ano 2019 pelo Despacho n.º 3636/2019, criam-se distorções de preços, conforme se pode constatar no quadro seguinte.

Quadro 2 - Preços das TAR ME em BT e MT após aplicação do apoio em 2020

Pontos de carregamento com ponto de entrega da RESP à rede da mobilidade elétrica em BT		PREÇOS	APOIO	PREÇOS APÓS APOIO
Energia ativa		(EUR/kWh)		
Tarifa Tri-horária	Horas de ponta	0,1933	0,1100	0,0833
	Horas cheias	0,0838		0,0838
	Horas de vazio	0,0396		0,0396
Tarifa Bi-horária	Horas fora de vazio	0,1081	0,0245	0,0836
	Horas de vazio	0,0396		0,0396

Pontos de carregamento com ponto de entrega da RESP à rede da mobilidade elétrica em MT		PREÇOS	APOIO	PREÇOS APÓS APOIO
Energia ativa		(EUR/kWh)		
Tarifa Tri-horária	Horas de ponta	0,1656	0,1100	0,0556
	Horas cheias	0,0570		0,0570
	Horas de vazio	0,0325		0,0325
Tarifa Bi-horária	Horas fora de vazio	0,0811	0,0245	0,0566
	Horas de vazio	0,0325		0,0325

Após a aplicação do apoio, o preço em horas de ponta da tarifa tri-horária passa a ser inferior ao preço de horas cheias e o preço em horas cheias passa a ser superior ao preço de horas fora de vazio da tarifa bi-horária. Este resultado inverte a ordem de preços, quando os preços mais elevados deveriam ser os das horas de ponta, depois os das horas cheias, e em que os mais reduzidos deveriam ser os das horas de vazio, contrariando uma adequada transmissão do sinal preço aos utilizadores das redes.

A criação da possibilidade de carregamentos sem atender à racionalidade dos custos na utilização da rede é uma medida que incentiva a criação de uma subsídição cruzada, paga por todos os outros consumidores, em benefício de um conjunto de consumidores bem informados e com acesso privilegiado à tecnologia recente que lhes permite ser mais elásticos na procura.

ALTERAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS

A proposta de diploma substitui as funções da DGEG pela EGME no que respeita aos procedimentos de receção da informação e pagamento aos comercializadores da mobilidade elétrica, assegurando a necessária interação com o FAI. A alteração é justificada pela necessidade de simplificação de processos, não tendo a ERSE informação que permita avaliar esta opção.

A redação do diploma não é explícita sobre se revoga o Despacho n.º 3636/2019, de 1 de abril. Todavia, tratando-se de um Despacho normativo condicionado no tempo sugere-se, por razões de clareza, a sua revogação expressa. Sugere-se, ainda, a confirmação da redação do n.º 1 da proposta de Despacho, no sentido de validar a identificação da referência ao Despacho n.º 12149-A/2019, ou se o mesmo se quer referir ao Despacho n.º 3636/2019, como se nos afigura.

Assinala-se, ainda, a importância deste tipo de medidas estar sujeita a avaliação de impactes e justificação anual, considerando que a sua aplicação está diretamente relacionada com os preços da tarifa de acesso às redes para a mobilidade elétrica, de periodicidade anual, bem como o mesmo ser um incentivo à alteração de comportamentos cujos pressupostos económicos se alteram no tempo, carecendo por isso de avaliação periódica.

2.3 FINANCIAMENTO

Como tem defendido em anteriores ocasiões, a ERSE considera desejável que os apoios concedidos à mobilidade elétrica tenham fontes de financiamento exógenas ao setor elétrico, evitando-se as subsidiações cruzadas com os restantes clientes do Setor Elétrico Nacional (SEN) e a criação de novos custos de interesse económico geral (CIEG).

Nesse sentido, apoia-se a manutenção da opção prevista no projeto de despacho em apreço, em que se atribui um apoio financeiro do FAI à EGME para contrapartida do apoio a conceder nas tarifas de acesso às redes aplicável a todos os utilizadores de veículos elétricos.

Com base na informação de energia consumida na rede da mobilidade elétrica, tanto em tarifa bi-horária como tri-horária³, é possível estimar o montante deste apoio, conforme se apresenta no quadro seguinte. O valor apresentado para 2021 resulta da consideração de um consumo de energia idêntico ao estimado pela EGME para 2020, sendo que é espectável que o consumo em 2021 seja superior ao verificado em 2020, pelo que a previsão do montante do apoio a atribuir deve ser entendida como um minorante.

Quadro 3 – Estimativa do custo do apoio para as TAR ME em BT e MT

	2019	2020	2021 *
<i>Pontos de carregamento com ponto de entrega da RESP à rede da mobilidade elétrica em BT</i>			
Energia (MWh)	4 241	6 755	6 755
Apoio (€)	74 554	118 737	130 309
<i>Pontos de carregamento com ponto de entrega da RESP à rede da mobilidade elétrica em MT</i>			
Energia (MWh)	n.a.	5 187	5 187
Apoio (€)	n.a.	28 979	109 594
Total			
Energia (MWh)	4 241	11 942	11 942
Apoio (€)	74 554	147 715	239 903

* Para um consumo de energia idêntico ao de 2020

³ Com base na informação mais recente, submetida pela EGME à ERSE a 10 de dezembro de 2020.

De acordo com a previsão da EGME de evolução do setor da mobilidade elétrica para 2021, que representa um aumento de consumo de mais de 260% face a 2020, o montante do apoio seria de 584 mil euros, valor que a ERSE entende como majorante do apoio para 2021.

3 CONCLUSÕES

A ERSE, tendo-lhe sido solicitado a emissão de parecer sobre a proposta de Despacho relativa ao apoio financeiro do FAI às tarifas de acesso às redes da mobilidade elétrica, salienta os seguintes elementos:

1. Como tem defendido em anteriores ocasiões, a ERSE considera desejável que os apoios concedidos à mobilidade elétrica tenham fontes de financiamento exógenas ao setor elétrico, evitando-se as subsidiações cruzadas com os restantes clientes do SEN e a criação de novos custos de interesse económico geral. Nesse sentido, apoia-se a manutenção da opção prevista, em que se atribui um apoio financeiro do FAI à EGME.
2. Face ao crescimento esperado da mobilidade elétrica, os carregamentos da mobilidade podem vir a ser impactantes em termos de solicitação de redes do setor elétrico, designadamente nas horas de maior procura, situação que obriga a que seja privilegiada a dimensão de afetação eficiente de custos, de modo a serem protegidos todos os restantes consumidores de energia elétrica pela utilização deste serviço essencial à vida e ao desenvolvimento das sociedades.
3. Considerando as orientações europeias e nacionais relativas à eficiência energética e os incentivos à gestão da procura, a utilização de tarifas dinâmicas e multi-horárias deverão ser incentivadas.
4. Os incentivos de apoio à mobilidade elétrica não devem desvirtuar o incentivo ao carregamento durante o período em vazio e o aumento das cargas neste mesmo horário. Recorde-se que é com base neste elemento que é justificada a maior penetração da produção renovável e a descentralização da produção.
5. No que respeita aos preços do apoio propostos para 2021, verifica-se a condição referida no preâmbulo do referido documento, de converter a tarifa tri-horária de acesso às redes aplicável à mobilidade elétrica numa tarifa bi-horária.
6. Contudo, o mesmo resultado não se verifica em 2020, caso se assumam os mesmos valores de desconto aprovados para o ano 2019 pelo Despacho n.º 3636/2019, de 1 de abril. Ou seja, após a

aplicação do apoio, em 2020, o preço em horas de ponta da tarifa tri-horária passa a ser inferior ao preço de horas cheias e o preço em horas cheias passa a ser superior ao preço de horas fora de vazio da tarifa bi-horária, contrariando uma adequada transmissão do sinal preço aos utilizadores das redes.

7. O projeto de despacho ao aprovar retroativamente os valores de apoio para 2020, colocará questões e dificuldades na sua efetiva repercussão nos utilizadores de veículos elétricos.
8. Com base na informação de quantidades relativas a 2019 e 2020, recebida pela ERSE, estima-se um valor de apoio de cerca de 75 mil euros, em 2019 e 148 mil euros em 2020. Para 2021, estima-se um valor global de apoio que pode variar entre 240 e 584 mil euros, em função das quantidades a considerar.
9. Sugere-se a avaliação da pertinência de expressamente prever a revogação do Despacho n.º 3636/2019.
10. Salienta-se a importância em realizar uma avaliação anual do regime de apoio, com vista à verificação de impactos e alcance dos objetivos da medida.

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, em 15 de janeiro de 2021

Emitido no exercício das competências consultivas dos artigos 15º a 18º dos Estatutos da ERSE, o documento é suscetível de ser disponibilizado publicamente, após tomada de decisão ou um ano após a elaboração, sem prejuízo do acesso ou divulgação anterior, nos termos legais. A disponibilização não abarca a informação que, por natureza, seja comercialmente sensível, segredo legalmente protegido ou dados pessoais.