

PARECER DA ERSE

**SOBRE O PROJETO DE DIPLOMA QUE ESTABELECE O MECANISMO E OS
INCENTIVOS À TRANSIÇÃO DE COMBUSTÍVEL FÓSSIL PARA ENERGIA ELÉTRICA
DOS VEÍCULOS MUNICIPAIS**

Março de 2017

Correspondendo ao solicitado pelo Gabinete do Senhor Secretário de Estado da Energia sobre a proposta de diploma que estabelece o mecanismo e os incentivos à transição de combustível fóssil para energia elétrica dos veículos municipais, a ERSE emite o seguinte parecer.

I. INTRODUÇÃO

O projeto de diploma sujeito a parecer cria um desconto aplicável à venda de eletricidade para carregamento de veículos elétricos afetos à atividade dos municípios. Este desconto visa promover o uso do veículo elétrico por um tipo de utilizadores - os municípios - que podem contribuir significativamente para a penetração deste tipo de veículo no parque automóvel nacional. O tipo de uso, em especial em autarquias urbanas ou semi-urbanas., os ganhos de escala associados à gestão de frotas automóveis, ou ainda as responsabilidades dos municípios na gestão do espaço público, são alguns dos argumentos que podem ser levantados para justificar a promoção da utilização do veículo elétrico diretamente junto dos municípios.

A ERSE apresenta neste parecer as suas considerações sobre o regime legal proposto.

II. CONSIDERAÇÕES

No que respeita à forma como este projeto de diploma se propõe concretizar o seu objetivo, importa sistematizar as seguintes consequências para o setor elétrico:

- A tarifa de acesso às redes passaria a ser distinta consoante o tipo de consumidor.
- O apoio concedido criará, potencialmente, um novo custo de interesse económico geral (CIEG) suportado pelos consumidores do Sistema Elétrico Nacional.

TRANSMISSÃO DE DESCONTOS ATRAVÉS DA TARIFA DE ACESSO ÀS REDES

A proposta de atribuição de um desconto à energia elétrica utilizada para carregamento de veículos elétricos afetos aos municípios, através da tarifa de acesso às redes, parece contrariar o n.º 1 do art.º 32.º e a alínea f) do n.º 1 do artigo 37.º da Diretiva 2009/72/CE (mercado interno da energia) ou a alínea d) do n.º 1 do art. 61.º do Decreto-Lei n.º 29/2006, de 8 de outubro, na sua redação atual.

De notar que a exceção hoje existente com a tarifa social se encontra acolhida no âmbito da referida diretiva (n.º 8 do art.º 3.º da Diretiva) no que respeita a proteção dos clientes vulneráveis.

NOVO CUSTO DE INTERESSE ECONÓMICO GERAL

Importa referir que o projeto de diploma não explicita a forma de financiamento do desconto a atribuir aos carregamentos de veículos elétricos, facto que será importante corrigir na sua versão final. Na hipótese do legislador pretender criar um novo CIEG associado ao desconto aplicado aos carregamentos de veículos elétricos a ser suportado pelos consumidores de eletricidade do Sistema Elétrico Nacional, esse novo custo consubstancia uma subsídição cruzada entre os consumidores de eletricidade e alguns utilizadores de veículos elétricos, em sentido contrário das orientações de política energética mais recentes que se orientaram pelo objetivo de reduzir os custos administrativos na tarifa de eletricidade. Acresce que, até ao presente, o regime legal aplicável à mobilidade elétrica afirmou a estrita separação entre este regime e o setor elétrico, bem como afastou qualquer subsídição cruzada de custos.

BARREIRAS À UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

Por se tratar de um projeto piloto, a eletricidade na rede pública de carregamento não tem tido custos para o utilizador de veículos elétricos até ao momento. Esta circunstância contrasta com a ainda baixa taxa de penetração de veículos elétricos no parque automóvel nacional. Deste modo, a barreira atual à mudança para veículos elétricos não aparenta justificar-se com o custo de energia elétrica para o seu carregamento. Estas barreiras decorrerão, provavelmente, do pioneirismo associado à mudança de paradigma de transporte (questões tecnológicas e de operacionalização da solução), assim como dos custos de investimento (veículo e infraestrutura de carregamento), e estarão porventura igualmente associadas às questões tecnológicas.

ALINHAMENTO DO MODELO PROPOSTO COM O REGIME LEGAL DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

O projeto de diploma propõe aplicar o desconto “aos veículos afetos à atividade dos municípios” (n.º 1, art. 2.º). Acresce que o projeto restringe a aplicação do desconto aplicável a cada veículo ao período durante o qual o mesmo tem valor contabilístico ou por um período máximo de 7 anos (n.º 4, art. 4.º).

Estes princípios de aplicação do desconto não se alinham com o modelo legal e comercial das operações de mobilidade elétrica (vd. Decreto-Lei n.º 90/2014 e Regulamento da Mobilidade Elétrica – Regulamento n.º 879/2015, de 22 de dezembro), bem como levantam questões de implementação e de acesso e manutenção de informação sobre cada veículo elétrico pela Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME).

Na Rede da Mobilidade Elétrica, o utilizador de veículo elétrico é a contraparte do contrato de fornecimento de energia elétrica para a mobilidade, não correspondendo esse sujeito a um veículo nem dispondo a EGME de informação sobre o veículo. Em concreto, o carregamento de um qualquer veículo elétrico processa-se mediante a autenticação do utilizador de veículo elétrico no ponto de carregamento,

verificando que o mesmo tem um contrato ativo com um comercializador da mobilidade elétrica. Esta autenticação não pressupõe informação sobre a matrícula do veículo, muito menos sobre os aspetos contabilísticos associados a este ativo.

Pelo exposto, no modelo de relacionamento comercial da Rede de Mobilidade Elétrica não parece possível garantir que desconto é concedido a cada veículo nos termos exatos das restrições prescritas no n.º 4 do art.º 4.º do projeto de diploma ou mesmo garantir que o desconto é aplicado apenas aos veículos afetos aos municípios.

Considerando a hipótese de carregamento de veículos elétricos afetos aos municípios diretamente a partir de tomadas de uma rede privada numa instalação municipal, por exemplo, o modelo de aplicação de um desconto torna-se ainda mais difícil de implementar, levantando novas exigências em termos de controlo do consumo de energia elétrica por parte dos Municípios para carregamento das baterias dos veículos elétricos.

Neste quadro, considera-se que a concretização do objetivo pretendido nos termos definidos no projeto de diploma deve alinhar-se com o modelo legal e regulamentar da mobilidade elétrica definido pela legislação e pela regulamentação atualmente em vigor. Em concreto, a ERSE considera que o diploma deve restringir a aplicação de descontos aos carregamentos feitos no âmbito da Rede da Mobilidade Elétrica, gerida pela EGME.

Além de facilitar a segregação de consumos de energia elétrica para carregamento de veículos elétricos pelos municípios, este modelo permite ainda que cada entidade municipal contrate o fornecimento de energia para a mobilidade elétrica com um comercializador para a mobilidade elétrica da sua escolha, não estando condicionada ao facilitador de mercado referido no n.º 2 do art. 3.º do projeto de diploma. Esta alternativa promove o princípio da livre escolha de comercializador, ao mesmo tempo que ultrapassa a dificuldade criada pela inexistência material da entidade referida como facilitador de mercado.

NECESSIDADE DE FISCALIZAÇÃO DA APLICAÇÃO DO INCENTIVO PROPOSTO

Como referido no ponto anterior, o modelo de incentivo proposto (em particular os critérios de aplicação) tem dificuldades de implementação face ao enquadramento comercial e operacional da gestão da Rede da Mobilidade Elétrica. Estas dificuldades agravam-se se os carregamentos acontecerem diretamente na rede elétrica das instalações municipais, ou outras, à margem da Rede de Mobilidade Elétrica.

Mesmo se os veículos forem carregados em pontos de carregamento da Rede da Mobilidade Elétrica, será necessário garantir a fiscalização desta solução e as consequências para os incumprimentos. A fiscalização deve impedir que a eletricidade seja utilizada para fins distintos e que veículos não afetos à atividade municipal usufruam do desconto.

Neste aspeto, destaca-se a dificuldade de garantir o estatuto de “veículo afeto à atividade do município”, nos casos previstos no n.º 2 do art. 2.º do diploma, nomeadamente de empresas locais a prestar serviços ao município.

III. PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO DIPLOMA

Tendo em atenção as questões descritas, a ERSE considera que a atribuição de subsídios ao custo de eletricidade para carregamento de veículos elétricos afetos aos municípios deveria ser feita diretamente junto das entidades beneficiárias (e não através da cadeia de faturação do setor elétrico), à semelhança de outros incentivos à mobilidade elétrica no Estado, como por exemplo os apoios à aquisição de veículos elétricos.

Não obstante esta posição, a ERSE considera que o modelo proposto no diploma coloca importantes dificuldades de implementação. No sentido de corrigir essas dificuldades, propõe-se que seja considerada a seguinte solução alternativa:

- Para beneficiarem dos descontos previstos no diploma, os veículos afetos à atividade municipal devem ser carregados em pontos de carregamento ligados à Rede da Mobilidade Elétrica, permitindo assim segregar estes de outros consumos de eletricidade.
- Os cartões que concedem acesso ao desconto (ou método alternativo de autenticação do utilizador de veículo elétrico como a utilização de *Apps* em *smartphones*) são emitidos pelos comercializadores para a mobilidade elétrica exclusivamente às entidades elegíveis para o desconto.
- O desconto deve ser veiculado através da tarifa de acesso às redes do setor elétrico, permitindo que a contratualização de eletricidade para a mobilidade elétrica seja feita com um comercializador de mercado detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica. Este modelo comercial é semelhante ao que se aplica atualmente no âmbito da tarifa social para clientes vulneráveis, sendo neutro na perspetiva do funcionamento do mercado.

Neste modelo, o diploma deve identificar claramente a fonte de financiamento do desconto atribuído.

Por último, o projeto de diploma faz depender a aplicação de desconto aos veículos afetos a juntas de freguesia de protocolo a celebrar com o município da mesma zona geográfica. Tratando-se de autarquias distintas e com legitimidade própria, sugere-se que a aplicação do desconto também às juntas de freguesia seja feita diretamente pelo diploma.

IV. CONCLUSÃO

A opção escolhida no projeto de diploma submetido à ERSE, de conceder um desconto na parcela de Uso Global do Sistema da tarifa de fornecimento de energia elétrica adquirida para carregamento de veículos elétricos afetos a entidades municipais, pode corresponder a criar um novo custo de interesse económico geral no setor elétrico, o que originaria uma subsídio cruzada entre os consumidores de eletricidade (setor elétrico) e os referidos utilizadores de veículos elétricos (setor dos transportes).

A aplicação de tarifas de acesso às redes diferenciadas em função do destino da energia elétrica parece contrariar a diretiva do mercado interno da energia no que respeita o princípio de aplicação objetiva e não discriminatória das mesmas. A restrição desta circunstância à contratualização do fornecimento com um comercializador específico parece agravar a interferência no normal funcionamento do mercado.

A exequibilidade do modelo proposto para atribuição do desconto no uso do veículo elétrico pelos municípios depende de um maior alinhamento com o atual modelo de mobilidade elétrica, devendo ser equacionadas as alternativas sugeridas no presente parecer.

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, em 30 de março de 2017