



Resposta à Consulta Pública n.º 123

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE)

Sobre a proposta de alteração do Regulamento Tarifário

27 de novembro 2024





A UVE - Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos agradece o convite para participar na consulta pública 123 referente à proposta de Alteração do Regulamento Tarifário. O ponto 3 da proposta - que considera a eliminação da Tarifa de Acesso às Redes da Mobilidade Elétrica (TAR da ME) -, é um tema de relevante importância para o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal, e que merece da nossa parte um cuidado extremo na sua análise. É, obviamente, com um espírito construtivo que apresentamos as nossas considerações.

1. INTRODUÇÃO

Da análise que realizámos do documento justificativo desta proposta de alteração, manifestamos a nossa estranheza em relação a um dos principais motivos que fundamentam o ponto 3 desta consulta pública, que é a “...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...”

Apesar de compreendermos que o problema elencado é muito relevante e impactante para com os Operadores de Pontos de Carregamento (OPC) e detentores do ponto de entrega da instalação, acreditamos que existem várias soluções técnicas para a resolução deste problema, não podendo aceitar que um simples problema de acerto de 3 relógios independentes não seja possível de resolver, ou no mínimo encontrar uma solução técnica para a sua resolução.

Entendendo que a ausência absoluta de erro é um objetivo, mas difícil de alcançar, sabemos que tem havido uma gradual redução do número de situações, tendo conhecimento de um caminho que esta a ser feito no sentido de mitigar este problema. Consideramos que este caminho deve continuar a ser seguido para a resolução desta situação.

Entendemos, ainda, que deveria ser imposto aos vários intervenientes o cumprimento da hora legal nas medições com um erro máximo que não colocasse em causa os cálculos da potência utilizada no ponto de entrega da instalação dos PCVE, sendo os intervenientes obrigados a demonstrar os mecanismos que têm para cumprir com essa hora legal, sendo a correta sincronização dos sistemas com a hora legal alvo de inspeção periódica por parte da autoridade responsável.

Por outro lado, reconhecemos que existem algumas vantagens associadas a esta proposta, especialmente no que diz respeito à descida dos custos com as TAR nos carregamentos com pontos de acesso à rede em Média Tensão e acima (apesar de não termos conhecimento de instalações de PCVE em Alta Tensão), que





verificámos nas simulações realizadas pela UVE (ver quadro 4). Não podendo, no entanto, deixar de indicar que sempre discordámos deste diferencial entre as TAR gerais e as TAR da ME nos pontos de acesso com potências / tensões acima de BTN, considerando que as TAR da ME deveriam beneficiar das mesmas condições ao nível de isenção, ainda que parcial, dos CIEG (Custos de Interesse Económico Geral) que as TAR gerais beneficiam.

É, também, uma situação muito perigosa para a coesão territorial, que devemos ter sempre em consideração. Atribuir uma vantagem significativa aos PCVE de maior afluência, que irão diluir os custos com a potência em mais sessões de carregamento, coloca em sério risco os investimentos em localizações de menor taxa de ocupação e, principalmente, de uso sazonal ou esporádico, especialmente na fase de crescimento acelerado inicial, em que nos encontramos.

Mais do que novos investimentos, poderemos assistir ao colapso financeiro de muitas localizações existentes, fruto da alteração tarifária proposta. Não podemos, na fase em que nos encontramos, colocar entraves à instalação de PCVE em localizações de uso sazonal, pois só com uma rede de carregamento abrangente e com elevada capilaridade podemos gerar a confiança nos consumidores para optarem pela solução ambientalmente mais acertada, que é a utilização de um Veículo Elétrico.



2. ANÁLISE

Existem atualmente, (outubro 2024), em Portugal, 11.440 tomadas para carregamento de veículos elétricos, com a seguinte distribuição em termos de tipo de ligação a RESP:

Tipo Ligação PCVE	Quantidade	Percentagem (%)
BTN	2.526	22,08%
BTE	3.956	34,58%
MT	4.558	43,34%

Quadro 1: Distribuição por tipo de ligação a RESP dos PCVE da rede pública (Novembro 2024) - Dados: Análise estatística UVE dos dados disponibilizados pela EGME.

De acordo com as simulações efetuadas pela UVE - Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos (Ver anexo I, com detalhes dos cálculos efetuados) as **taxas médias mínimas de ocupação de um PCVE, necessária para um impacto neutro da nova proposta tarifária**, tendo em conta as tarifas atualmente em vigor (outubro 2024), são as seguintes:

Tipo Ligação PCVE	Taxa de ocupação média mínima (impacto nulo)
BTN	29,88%
BTE	8,67%
MT	5,26%

Quadro 2: Taxa de ocupação média mínima de um PCVE, para impacto neutro da nova proposta tarifária, considerando tarifas atualmente em vigor (novembro 2024). Dados: Simulador de cálculo UVE.

De acordo com a análise estatística feita pela UVE aos dados disponibilizados pela EGME, tivemos as seguintes taxas médias de ocupação no período que decorreu entre 1 de outubro 2024 e 25 de outubro 2024:

Tipo Ligação PCVE	Taxa de ocupação média
BTN	13,58%
BTE	7,05%
MT	8,51%

Quadro 3: Taxas médias de ocupação PCVE na rede pública no período de 1 a 25 de outubro 2024 - Dados: Análise estatística UVE dos dados disponibilizados pela EGME.

Para entender, em termos médios, o impacto de custo para o utilizador que esta alteração provoca, aplicámos ao mesmo simulador de cálculos, utilizado para obtermos os valores médios mínimos para impacto zero, às taxas de ocupação médias indicadas no quadro 3. O quadro seguinte apresenta esses resultados:

Tipo Ligação PCVE	Impacto médio % para o UVE no custo das TAR
BTN	+8,25%
BTE	+6,31%
MT	-18,68%

Quadro 4: Impactos médios nos custos das TAR

Dados: Análise estatística UVE dos dados disponibilizados pela EGME.

Como constatámos, o impacto desta alteração é muito significativo nas ligações dos PCVE à RESP em BTN e BTE, que, como vimos no quadro 2 representam 56,7% do número total de tomadas existentes na nossa rede pública de carregamento.

Conforme abordado acima, o impacto desta alteração não se aplica de igual forma em todo o território nacional, provocando um benefício para os PCVE das zonas de maior afluência e negativo para zonas de menor densidade populacional e/ou uso sazonal ou esporádico. No **anexo II** mostramos as taxas de ocupação média de todos os distritos de Portugal continental e regiões autónomas da Madeira e Açores - Dados: Análise estatística UVE dos dados disponibilizados pela EGME.

No **anexo III** utilizámos o mesmo método aplicado no quadro 4, do simulador de cálculo UVE - Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos, para obter o impacto para o Utilizador de Veículos Elétricos, mas, neste caso, decomposto para cada um dos distritos e regiões autónomas.

A análise dos anexos II e III revelam, com enorme clareza, a situação relatada de diferenciação territorial que esta medida criará, por via do cancelamento das TAR de ME. Ao nível das regiões autónomas, nos Açores, a aplicação desta medida representa um agravamento do custo da TAR de 198,4% nas ligações em BTN à RESP, de 91,8% em BTE e de 165,6% em MT, revelando-se como uma das regiões mais afetadas globalmente por esta medida.

Em Portugal continental a diferenciação entre distritos atingiria, em alguns casos, valores superiores a 100%, com o distrito de Lisboa a obter um significativo benefício, em contraponto com distritos como Bragança e Guarda, que teriam aumentos muito relevantes.

Numa análise ponto a ponto, a análise estatística UVE revela igualmente uma significativa percentagem de PCVE abaixo das taxas de ocupação mínimas

necessárias para um impacto nulo desta alteração (Ver quadro 5). Em todos os tipos de ligações à RESP a percentagem de PCVE que estão abaixo da média mínima para impacto zero é superior aos 50%, sendo, inclusivamente, muito mais relevante nas ligações dos PCVE à RESP nas potências onde a aplicação desta alteração representa um agravar dos custos para o UVE.

Tipo Ligação PCVE	PCVE abaixo Percentagem mínima para impacto nulo
BTN	83,8%
BTE	72,6%
MT	51,3%

Quadro 5: Percentagem PCVE abaixo da percentagem mínima para impacto nulo da alteração tarifária proposta. Dados: Análise estatística UVE dos dados disponibilizados pela EGME.

A coesão territorial sabemos que é um dever da tutela e como tal cumpre a esta encontrar formas de colmatar a situação, caso esta proposta venha a ser aplicada. No entanto, é um problema inexistente, face às regras atuais e parece pouco sensato criá-lo. Mais ainda, quando já temos experiências negativas, fruto de um modelo semelhante ao agora proposto pela ERSE, em curso noutros países europeus (exemplo: França) onde se procuram atualmente encontrar soluções diferenciadas.

Adicionalmente, a eliminação da TAR da ME e passagem da sua cobrança para o titular do ponto de carregamento - algo diferente da proposta apresentada pela ERSE, que coloca a cobrança no titular do Ponto de Entrega -, pode de facto, facilitar a integração de serviços inovadores, como a geração de energia renovável e sistemas de armazenamento que possam, no mínimo, diferir consumos de potência de pico, refletindo um avanço positivo no setor. Não deixando de assinalar que este é apenas um dos caminhos possíveis, sendo necessária uma reflexão mais profunda para encontrar o melhor caminho.

Acreditamos que a discussão sobre estas questões deve ser obviamente pautada pela transparência e pela análise detalhada dos impactos que poderão advir de tal alteração, mas, principalmente, por um tempo de execução alargado que permita aos intervenientes do mercado um reposicionamento adequado e revisão atempada dos seus investimentos.

É, então, crucial discutir as várias desvantagens que esta medida pode acarretar:

1. Em Baixa Tensão Normal, a dependência de uma taxa de utilização média substancial dos postos de carregamento, para evitar agravamentos dos custos da TAR, pode representar um desafio significativo, como já vimos atrás.



2. O funcionamento dos DPC (Detentor de Ponto de Carregamento) poderá ser comprometido devido à transferência da faturação da TAR para o CSE do ponto de entrega. A clareza e transparência das transações deixará de ser garantida para os proprietários dos pontos de entrega, criando potenciais complicações, especialmente em situações de condomínios.

A aposta nesta solução tem sido crescente e muito impactante. De acordo com informações disponibilizadas pela EGME, caminhamos rapidamente para os 3.000 pontos de carregamento instalados nesta modalidade de DPC. São inúmeras empresas que disponibilizaram este tipo de solução para os seus colaboradores, com investimentos significativos, partindo de um princípio básico que deixará de existir: a concentração de todos os custos do carregamento na empresa, mesmo quando os utilizadores carregam em casa.

Na solução proposta, o titular do ponto de entrega, ou seja, o colaborador da empresa, fica responsável pelo pagamento da TAR, sendo de extrema dificuldade repassar este custo para a empresa, não só em termos fiscais como até de contabilização, tanto das parcelas de energia como de potência.

Além desta impossibilidade de passar os custos das TAR para a esfera da empresa, a alteração proposta também aumentará a litigância entre os condomínios e os condóminos com postos em regime de DPC, podendo em muitas situações obrigar à interrupção do fornecimento, devido à dificuldade em passar os custos com as TAR dos carregamentos para o condómino.

3. A complexidade que esta alteração introduzirá nas relações contratuais, particularmente nos casos em que o Operador do Ponto de Carregamento (OPC) não é o detentor do ponto de entrega, uma situação frequente em estabelecimentos comerciais como centros comerciais, supermercados e restaurantes.

O curto prazo de transição proposto poderá agravar estes problemas, com a necessidade de revisão de contratos a poder levar ao encerramento temporário de centenas de postos, reduzindo ainda mais a confiança no mercado.

De acordo com informações que conseguimos obter do ORD (E-Redes), **cerca de 65% das instalações de PCVE são em pontos de entrega de instalações existentes, não exclusivos para mobilidade elétrica.** E por isso, tendo em conta os recursos que serão necessários alocar para a alteração sugerida, receamos que coloquem em risco a normal evolução da mobilidade elétrica no nosso país.





São 2/3 das ligações existentes à RESP para PCVE onde, não só os OPC terão de renegociar contratos, numa situação muito complexa, como o ORD terá naturalmente, um fluxo extra de pedidos de ligação dedicados para PCVE que já estão em funcionamento. Muitos deles em condições técnicas difíceis por se tratar de um espaço alocado a outro ponto de entrega, onde é necessário cumprir com regulamentos de segurança exigentes. **Por largos meses teremos estes atores a renegociar e reinstalar PCVE existentes, em vez de concentrarem esforços na tão necessária expansão da rede de carregamento.**

Importante nota de que as desvantagens apontadas acima, nos pontos 2 e 3, podem ser consideravelmente minimizadas se for encontrada uma solução que permita a faturação da TAR ao OPC/DPC, em vez da indicada na atual proposta, de faturação ao titular do ponto de entrega. Numa primeira fase teríamos apenas uma modificação do atual método CSE >> CEME para CSE >> OPC. Um caminho alternativo que consideramos valer a pena explorar, por harmonizar praticamente todos os intuitos desta proposta. Numa segunda fase o esperado desenvolvimento regulamentar da opção de submetering, com uma gestão completa por parte do ORD dos fluxos de energia e potência para a instalação dos PCVE, permitiria um ajuste total desta solução sem introduzir a necessidade de renegociação de contratos ou a criação de novos pontos de entrega dedicados.





3. RESUMO

Segue um resumo dos aspetos positivos / neutros / negativos identificados e explanados no texto acima:

Aspetos positivos:

- Possível descida dos custos com as TAR nos carregamentos em MT e acima, em praticamente todos os cenários, devido ao desagravamento substancial dos CIEG;
- Facilita a integração de serviços inovadores como por exemplo a geração renovável, não sendo devida TAR do autoconsumo de geração renovável. *(Fica por resolver a questão de o CEME cobrar o consumo reportado pelo posto, independentemente de este vir da RESP ou de geração renovável local);*
- Facilita a integração com o AFIR do modelo português, tornando o OPC o vendedor do serviço no caso do uso ad hoc com a tarifa local do posto. A solução proposta poderá vir a dispensar a intervenção do CEME.

Aspetos neutros:

- Aproxima o CEME de um eMSP. O CEME passa apenas a faturar a energia consumida, baixando uma parte substancial do custo cobrado pelo CEME;
- É de esperar um agravamento dos custos nas tarifas OPC e um desagravamento nas tarifas CEME.

Aspetos negativos:

- Em BTN é necessária uma utilização média substancial dos postos para evitar um agravamento dos custos com as TAR, existindo em média um aumento destes custos. Em BTE existe, em média, um incremento dos custos com as TAR;
- Complica o funcionamento dos DPC, pois a sua utilização deixa de ser transparente para o dono do ponto de entrega, criando problemas em condomínios.
- Sérias dificuldades para a relação dos colaboradores (com DPC) com as empresas;
- Complica as relações contratuais nos casos em que o OPC não é o detentor do ponto de entrega, como é comum no caso de PCVE instalados em centros comerciais, supermercados e restaurantes;





- O prazo de transição apresentado parece ser muito reduzido face à necessidade de revisão de contratos entre os detentores do ponto de entrega e os OPC. Poderá levar ao encerramento temporário de centenas de postos!
- Cria condições para uma desigualdade territorial nos custos de carregamento, favorecendo de forma muito significativa localizações de maior afluência e penalizando fortemente zonas de menor densidade populacional e/ou uso sazonal ou esporádico;

Colocará em sério risco os investimentos realizados na implantação de PCVE em localizações de menor taxa de utilização e principalmente de uso sazonal ou esporádico, que são fundamentais para gerar confiança nos utilizadores.





4. CONCLUSÕES

Em função dos impactos, a nível do custo para o UVE e da potenciação da diferenciação ao longo do território nacional, a anulação da TAR de Mobilidade Elétrica deverá ser reavaliada.

Adicionalmente, como facilmente se constata devido ao elevado número de processos e negociações que esta alteração acarreta, o tempo proposto para a transição é inexecutável, sob pena de paralisarmos de forma severa a necessária evolução da mobilidade elétrica no nosso país.

A atual estrutura de funcionamento e instalação dos PCVE em Portugal aconselha a que a alteração proposta de transferência do custo de utilização da RESP, seja recuperado, na sua totalidade, nas tarifas de acesso às redes aplicáveis ao titular do ponto de carregamento e não ao titular do ponto de entrega RESP conforme proposto.

Há ainda a considerar a revisão do regime jurídico da mobilidade elétrica que está a ser analisada pelo grupo de trabalho AFIR, no seguimento do despacho n.º 10559/2024 de 6 de setembro dos Ministérios das Infraestruturas e Habitação e do Ambiente e Energia, que poderá trazer alterações nos fluxos financeiros e de informação, não nos sendo possível neste momento aferir que implicações poderá ter para a situação atual ou para esta proposta de revisão da TAR. Em nosso entender, qualquer alteração à situação atual deverá ter em conta as modificações no regime jurídico da mobilidade elétrica, para que não seja necessário alterar novamente pouco tempo após a sua aprovação.

Em função do exposto, concluímos que, **neste momento, não estão ainda reunidas as condições para a execução da alteração sugerida, sendo o mais adequado adiar a sua implementação.** A falta de opções robustas para mitigar os graves problemas que poderão surgir, aliada à perturbação que esta mudança irá causar, justifica a necessidade de uma reconsideração mais profunda. A pertinência desta alteração estrutural deve ser reavaliada apenas após a regulamentação e implementação de instrumentos mais eficazes, nomeadamente o submetering, permitindo que os impactos sejam analisados com maior clareza das opções disponíveis.





Apenas é analisada a parte referente à mobilidade elétrica, ou seja, a proposta de eliminação da TAR da ME.

A UVE continua à disposição para colaborar e contribuir de forma ativa na evolução do setor da mobilidade elétrica em Portugal.

Lisboa, 27 de novembro de 2024



Conselho Diretivo

UVE - Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos

www.uve.pt



Praceta da Tabaqueira A2
1900-256 Lisboa
geral@uve.pt

www.uve.pt

Entidade de Utilidade Pública
Despacho n.º 12005/2021 DR n.º 236, II Série, de 07/12/2021

CAE – 94995
NIPC – 513 743 090

ANEXO I

Detalhe dos cálculos efetuados pela UVE - Associação de Utilizadores de Veículos, para obtenção dos valores das taxas médias mínimas de ocupação de um PCVE, necessárias para um impacto neutro da nova proposta tarifária, tendo em conta as tarifas atualmente em vigor (outubro 2024).

PCVE ligado em BTN, com Potência de 41,4kVA						
Potência máxima registada	41,4	kW				
Máxima utilização possível em 24h	994	kW				
Taxa de utilização média	29,88%					
Consumo Mensal médio (31 dias)	9 205	kW				
Consumo Mensal médio horas de ponta	20,00%	1 841	kW			
Consumo Mensal médio horas cheias	50,00%	4 602	kW			
Consumo Mensal médio horas Vazio Normal	30,00%	2 761	kW			
Simulação custos mensais TAR						
TAR Mobilidade Eletrica atual (Bi-horario)						
Fora de Vazio	6 443	kW	0,1205 €	776,42 €	848,22 €	
Vazio	2 761	kW	0,0260 €	71,80 €		
TAR Geral (Proposta ERSE)						
Potência						
Contratada	1,8796 €	Dia	Mensal (31 dias)	58,27 €	58,27 €	
Energia ativa						
Horas de Ponta	1 841	kW	0,2684 €	494,11 €	848,22 €	
Horas Cheias	4 602	kW	0,0551 €	253,59 €		
Horas de Vazio Normal	2 761	kW	0,0153 €	42,25 €		
					Diferença	0,0 €

PCVE ligado em BTN, com Potência de 34,5kVA						
Potência máxima registada	34,5	kW				
Máxima utilização possível em 24h	828	kW				
Taxa de utilização média	29,88%					
Consumo Mensal médio (31 dias)	7 671	kW				
Consumo Mensal médio horas de ponta	20,00%	1 534	kW			
Consumo Mensal médio horas cheias	50,00%	3 835	kW			
Consumo Mensal médio horas Vazio Normal	30,00%	2 301	kW			
Simulação custos mensais TAR						
TAR Mobilidade Eletrica atual (Bi-horario)						
Fora de Vazio	5 369	kW	0,1205 €	647,02 €	706,85 €	
Vazio	2 301	kW	0,0260 €	59,83 €		
TAR Geral (Proposta ERSE)						
Potência						
Contratada	1,5663 €	Dia	Mensal (31 dias)	48,56 €	48,56 €	
Energia ativa						
Horas de Ponta	1 534	kW	0,2684 €	411,76 €	706,85 €	
Horas Cheias	3 835	kW	0,0551 €	211,33 €		
Horas de Vazio Normal	2 301	kW	0,0153 €	35,21 €		
					Diferença	0,00 €

PCVE ligado em BTN, com Potência de 27,6kVA

Potência máxima registada	27,6	kW				
Máxima utilização possível em 24h	662	kW				
Taxa de utilização média	29,88%					
Consumo Mensal médio (31 dias)	6 137	kW				
Consumo Mensal médio horas de ponta	20,00%	1227	kW			
Consumo Mensal médio horas cheias	50,00%	3068	kW			
Consumo Mensal médio horas Vazio Normal	30,00%	1841	kW			
Simulação custos mensais TAR						
TAR Mobilidade Eletrica atual (Bi-horario)						
Fora de Vazio	4 296	kW	0,1205 €	517,61 €	565,48 €	
Vazio	1 841	kW	0,0260 €	47,86 €		
TAR Geral (Proposta ERSE)						
Potência						
Contratada	1,2530 €	Dia	Mensal (31 dias)	38,84 €	38,84 €	
Energia ativa						
Horas de Ponta	1 227	kW	0,2684 €	329,41 €	565,48 €	
Horas Cheias	3 068	kW	0,0551 €	169,06 €		526,63 €
Horas de Vazio Normal	1 841	kW	0,0153 €	28,17 €		
Diferença					0,00 €	

PCVE ligado em BTE

Potência máxima registada	45	kW				
Máxima utilização possível em 24h	1 080	kW				
Taxa de utilização média	8,67%					
Consumo Mensal médio (31 dias)	2 901	kW				
Consumo Mensal médio horas de ponta	35%	1 015	kW			
Consumo Mensal médio horas cheias	50%	1 451	kW			
Consumo Mensal médio horas Vazio Normal	15%	435	kW			
Consumo Mensal médio horas Super Vazio	0%	-	kW			
Simulação custos mensais TAR						
TAR Mobilidade Eletrica atual (Bi-horario)						
Fora de Vazio	2 466	kW	0,1205 €	297,17 €	308,49 €	
Vazio	435	kW	0,0260 €	11,32 €		
TAR Geral (Proposta ERSE)						
Potência						
Consumo mensal horas de ponta	1 015	kW				
Numero horas de ponta	5	Horas/dia	155	Horas Ponta /mês		
Horas de Ponta	0,4872 €	kW/Dia	Mensal (31 dias)	98,9489 €	183,90 €	
Contratada	0,0609 €	kW/Dia	Mensal (31 dias)	84,96 €		
Energia ativa						
Horas de Ponta	1 015	kW	0,0473 €	48,03 €	308,49 €	
Horas Cheias	1 451	kW	0,0426 €	61,80 €		124,59 €
Horas de Vazio Normal	435	kW	0,0339 €	14,75 €		
Horas de Super Vazio	-	kW	0,0275 €	0,00 €		
Diferença					0,00 €	

PCVE ligado em MT					
Potência máxima registada	600	kW			
Máxima utilização possível em 24h	14 400	kW			
Taxa de utilização média	5,26%				
Consumo Mensal médio (31 dias)	23 487	kW			
Consumo Mensal médio horas de ponta	35%	8 221	kW		
Consumo Mensal médio horas cheias	50%	11 744	kW		
Consumo Mensal médio horas Vazio Normal	15%	3 523	kW		
Consumo Mensal médio horas Super Vazio	0%	-	kW		
Simulação custos mensais TAR					
TAR Mobilidade Eletrica atual (Bi-horario)					
Fora de Vazio	19 964	kW	0,0857 €	1 710,93 €	1 767,66 €
Vazio	3 523	kW	0,0161 €	56,72 €	
TAR Geral (Proposta ERSE)					
Potência					
Consumo mensal horas de ponta	8 221	kW			
Numero horas de ponta	5	Horas/dia	155	Horas Ponta /mês	
Horas de Ponta	0,2258 €	kW/Dia	Mensal (31 dias)	371,2408 €	1 236,14 €
Contratada	0,0465 €	kW/Dia	Mensal (31 dias)	864,90 €	
Energia ativa					
Horas de Ponta	8 221	kW	0,0248 €	203,87 €	1 767,66 €
Horas Cheias	11 744	kW	0,0225 €	264,23 €	
Horas de Vazio Normal	3 523	kW	0,0180 €	63,42 €	
Horas de Super Vazio	-	kW	0,0158 €	0,00 €	
				Diferença	0,00 €

ANEXO II

Taxas de utilização médias Nacionais no período de 1 a 25 de outubro 2024.
Distritos Portugal Continental e Regiões Autónomas.

Taxas Utilização médias Nacionais

1 a 25 de Outubro 2024

PCVE ligados à RESP em:

	BTN	BTE	MT	Total
AVEIRO	5,5%	3,4%	6,4%	5,4%
BEJA	6,1%	2,6%	5,5%	4,5%
BRAGA	7,9%	5,5%	7,4%	6,9%
BRAGANÇA	3,5%	2,1%	3,2%	2,8%
CASTELO BRANCO	8,7%	2,9%	4,4%	4,7%
COIMBRA	8,2%	3,4%	7,7%	6,8%
ÉVORA	8,8%	4,1%	4,8%	5,7%
FARO	7,9%	5,6%	6,5%	6,5%
GUARDA	7,4%	1,7%	2,1%	3,6%
LEIRIA	7,2%	4,0%	6,9%	5,9%
LISBOA	29,6%	11,7%	12,3%	15,8%
PORTALEGRE	5,0%	2,3%	4,5%	4,2%
PORTO	12,0%	8,8%	8,7%	9,0%
SANTARÉM	9,8%	3,6%	6,2%	6,4%
SETÚBAL	13,9%	7,0%	9,4%	9,8%
VIANA DO CASTELO	3,6%	4,9%	3,4%	4,0%
VILA REAL	6,4%	3,2%	4,5%	4,5%
UISEU	5,7%	2,4%	6,6%	5,0%
R. A. AÇORES	1,0%	2,0%	1,2%	1,7%
R. A. MADEIRA	6,1%	6,9%	7,4%	6,8%
TOTAIS NACIONAIS	13,58%	7,05%	8,51%	9,1%

Dados: Análise estatística UVE dos dados disponibilizados pela EGME.

ANEXO III

Análise do impacto no custo das TARS por distrito de Portugal Continental e Regiões Autónomas da proposta de alteração das TAR.

Impacto nos custos das TAR da nova proposta

1 a 25 de Outubro 2024

PCVE ligados à RESP em:

	BTN	BTE	MT
AVEIRO	30,5%	42,7%	-8,7%
BEJA	26,8%	64,3%	-2,1%
BRAGA	19,1%	15,9%	-14,4%
BRAGANÇA	51,8%	86,1%	31,5%
CASTELO BRANCO	16,7%	54,8%	9,6%
COIMBRA	18,2%	42,7%	-15,5%
ÉVORA	16,5%	30,7%	4,7%
FARO	19,1%	15,1%	-9,3%
GUARDA	20,9%	112,9%	73,7%
LEIRIA	21,6%	32,1%	-11,6%
LISBOA	0,1%	-7,1%	-28,0%
PORTALEGRE	34,2%	76,2%	8,3%
PORTO	10,2%	-0,4%	-19,3%
SANTARÉM	14,1%	38,8%	-7,4%
SETÚBAL	7,9%	6,6%	-21,5%
VIANA DO CASTELO	50,2%	21,2%	26,8%
VILA REAL	25,2%	47,0%	8,3%
VEISEU	29,2%	71,9%	-9,9%
R. A. AÇORES	198,4%	91,8%	165,6%
R. A. MADEIRA	26,8%	7,1%	-14,1%
TOTAIS NACIONAIS	8,25%	6,31%	-18,68%

Dados: Análise estatística UVE dos dados disponibilizados pela EGME.