

1- Introdução

No seguimento da proposta de Regulamento da Mobilidade Eléctrica, emitida pela ERSE, tendo em vista o cumprimento do estabelecido no artigo 54.º do Decreto-Lei n. 39/2010, de 26 de Abril, apresentamos os comentários sobre os aspectos que mais preocupam a EEM.

2- Âmbito

O programa da mobilidade eléctrica constitui uma das principais linhas de modernização do País e da Região Autónoma da Madeira em particular, tendo como objectivos principais:

- Introduzir e massificar a utilização do veículo eléctrico a nível nacional;
- Posicionar o País como pioneiro na adopção de novos modelos para a mobilidade eléctrica, sustentáveis do ponto de vista ambiental e que contribuam para a optimização da utilização racional de energia eléctrica, aproveitando as vantagens da energia produzida a partir de fontes renováveis;
- Criar novas oportunidades de negócio para a indústria nacional;
- Reduzir a dependência externa de combustíveis fósseis e as emissões de CO₂;
- Contribuir para a melhoria da qualidade de vida das cidades e das condições económico-sociais.

Do ponto de vista energético, os objectivos referidos assumem importância reforçada nas Regiões Autónomas, devido à sua ultraperiferia e maior dependência face ao exterior. Por estas razões, a aposta nas energias renováveis, a redução das emissões de CO₂ e a utilização racional de energia constituem os pilares essenciais da política energética da RAM, na qual a EEM vem sendo o principal impulsor.

Ora, sabendo-se que uma das restrições ao aumento do aproveitamento das energias renováveis é o facto do consumo no período de vazio ser sensivelmente metade do consumo fora de vazio, todas as medidas que tendam a reduzir esse desnível ajudam a viabilizar a integração de potência renovável adicional. Assim, estamos, também, fortemente empenhados em contribuir para o desenvolvimento da mobilidade eléctrica na RAM.

3- Comercializador de electricidade para mobilidade eléctrica (CEME) e Operador de postos de carregamento (OPC)

Sem pôr em causa a derrogação às disposições dos Capítulos III, IV, V, VI e VII da Directiva 2003/54/CE de 26 de Junho, aplicadas ao sector eléctrico da RAM, a EEM não se opõe ao modelo preconizado para a rede de mobilidade eléctrica e pretende constituir um CEME, bem como um OPC, através de empresas subsidiárias, de modo a proporcionar, desde a primeira hora, o serviço de carregamento público aos UVE.

As implicações decorrentes da rede de mobilidade eléctrica na actividade de distribuição e comercialização de energia eléctrica não devem ser menosprezadas, nomeadamente,

alterações de sistemas e processos técnicos/comerciais, necessárias à integração de plataformas. Assim, estes custos devem ser devidamente acautelados na regulação.

Os fluxos físicos, comerciais e financeiros e a sua relação com o sector eléctrico apresentam-se bastante complexos num sistema totalmente regulado como nas Regiões Autónomas, subsistindo dúvidas do alcance e implicações dos mesmos, sendo desejável uma melhor clarificação de todo o processo.

Por outro lado, considerando que o período de pré-massificação da mobilidade eléctrica poderá ter vários anos e que a actividade dos CEME, mesmo dos mais pequenos, exigirá investimentos importantes em sistemas de informação, talvez seja de considerar a possibilidade da prestação de serviços por parte de uma entidade comum, nomeadamente, o GOME, de modo a não onerar em demasia os UVE, sugerindo-se que esta opção seja consagrada no articulado.

4- Utilizador de Veículo eléctrico (UVE)

O regulamento aplica-se, entre outros, ao UVE - Utilizador de Veículo Eléctrico, sendo que para o carregamento de baterias do veículo eléctrico, o utilizador recorre a pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade eléctrica. No entanto, fica a dúvida se pode existir um UVE sem obrigatoriedade de recorrer a pontos de carregamento da rede de mobilidade, utilizando uma tomada nas condições técnicas definidas pela DGGE, como por exemplo, na sua habitação. Esta questão parece-nos importante, pois os encargos com as tarifas afectas aos OPC e ao GOME, poderão ser desincentivadoras da adesão ao veículo eléctrico por parte dos utilizadores, comparativamente ao carregamento na habitação, tomando como referência a tarifa bi-horária, durante o vazio. No entender da EEM, a rede de carregamento, deve ser vista como um complemento ou extensão de autonomia, sem pôr em causa o carregamento “privado”, desde que em condições técnicas adequadas.

5- Proveitos do GOME

O período de nivelamento de capital de cinco anos, numa fase inicial e incerta da evolução da adesão ao veículo eléctrico poderá constituir um esforço muito elevado para os clientes do sistema, sugerindo-se a sua extensão para um período mínimo de dez anos.

Funchal, 3 de Junho de 2011