
De: Joana Simões <> *Dados Pessoais*
Enviado: 2 de setembro de 2019 17:05
Para: Consulta Publica ERSE
Cc: Catarina Moleiro Santos; Pedro Castro
Assunto: Consulta Pública 78 - Regulamento da Mobilidade Elétrica - R- Técnicos/ 2784
Anexos: 20190902_CP Mobilidade Elétrica_Comentários EDP_vf.pdf

Exmos. Senhores

O Grupo EDP agradece a oportunidade de se pronunciar, apresentando em anexo os seus comentários à consulta pública 78 promovida pela ERSE sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME).

A proposta de alteração do RME em discussão pela ERSE enquadra-se num modelo legal cujas bases já foram definidas em 2010, através do Decreto-lei n.º 39/2010, de 26 de abril, e posteriormente alteradas pelo Decreto-lei n.º 90/2014, de 11 de junho. Por um conjunto de razões abordadas com maior detalhe no documento de comentários à consulta pública, a EDP considera que o modelo português apresenta atualmente algumas fragilidades que têm impedido um desenvolvimento mais robusto da mobilidade elétrica em Portugal, sendo desejável a revisão do quadro legal da mobilidade elétrica em linha com as práticas adotadas noutros países europeus. Embora se reconheça que este tema cai fora do âmbito de atuação da ERSE, não pode a EDP deixar de sensibilizar o regulador para a necessidade de promover junto do Governo a melhoria do atual modelo legal.

Neste contexto, a profundidade dos comentários à Proposta de alteração do articulado do Regulamento da Mobilidade Elétrica encontra-se limitada pelo enquadramento legal atualmente em vigor, à exceção do que é mencionado, por exemplo, relativamente aos artigos 50º, 53º, 55º e 65º, em que se especifica mais detalhadamente o que poderia ser uma melhor opção num modelo legal diferente.

Estamos disponíveis para prestar os esclarecimentos que se entendam como relevantes.

Com os melhores cumprimentos,



Joana Simões
EDP - ENERGIAS DE PORTUGAL SA

Direção de Regulação e Mercados
Av. 24 Julho, 12
LISBOA, Portugal
Tel: *Dados Pessoais*

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE:

Esta mensagem e os ficheiros em anexo podem conter informação confidencial e/ou privilegiada, que não deverá ser divulgada, copiada, gravada ou distribuída, nos termos da lei vigente.

Se recebeu esta mensagem por engano, pedimos que não divulgue nem faça uso desta informação. Agradecemos que avise o remetente da mesma, por correio eletrónico, e apague este e-mail do seu sistema.

CONFIDENTIALITY NOTICE:

This message and the attached files may contain confidential and/or privileged information, which should not be disclosed, copied, saved or distributed, under the terms of current legislation.

If you have received this message in error, we ask that you do not disclose or use this information. Please notify the sender of this error, by email, and delete this message from your device.

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD:

Este mensaje y los archivos adjuntos pueden contener información confidencial y/o privilegiada, que no deberá ser divulgada, copiada, guardada o distribuida de acuerdo al cumplimiento de la ley vigente.

Si ha recibido este mensaje por error, le pedimos que no divulgue o haga uso de esta información. Le agradecemos que notifique el error al remitente enviándole un correo electrónico y elimine este email de su dispositivo.



Consulta pública 78ª:

Proposta de alteração do **Regulamento da Mobilidade Elétrica**

Documento de comentários



I. Enquadramento

O Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME) em vigor (Regulamento n.º 879/2015, de 22 de dezembro) foi publicado em dezembro de 2015, tendo desde essa altura sido determinada a publicação de um Manual de Procedimentos da Atividade da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME), pendente de proposta desta entidade à ERSE.

Como consequência dos trabalhos desenvolvidos em articulação com os sujeitos intervenientes no setor da mobilidade elétrica, a ERSE identificou disposições adicionais a incluir no RME vigente, nas quais se incluem aspetos operacionais que inicialmente se tinha pensado incluir no Manual de Procedimentos.

Neste contexto, a ERSE colocou em consulta pública uma proposta de RME, com data limite de resposta de 2 de setembro. O Grupo EDP agradece a oportunidade de se pronunciar, apresentando de seguida os seus comentários à consulta pública promovida pela ERSE.

II. Comentários gerais à consulta pública

a) Introdução

No Plano Nacional integrado de Energia e Clima (PNEC) para o horizonte 2030, recentemente discutido em consulta pública, a mobilidade sustentável é identificada como uma dimensão prioritária da estratégia para a transição energética e descarbonização da economia nacional. Um dos objetivos deste plano foca especificamente o apoio à mobilidade elétrica enquanto a opção de descarbonização mais custo eficaz nos transportes ligeiros até 2030, prevendo um conjunto de medidas de ação relacionadas com o desenvolvimento da rede de postos de carregamento e com incentivos à aquisição de veículos elétricos.

Uma das vertentes de intervenção previstas no PNEC incide especificamente na promoção da implementação de pontos de carregamento de veículos elétricos nos edifícios privados, estando prevista a criação de “condições, técnicas e regulamentares, bem como os incentivos apropriados para fazer crescer a rede de carregamento de veículos elétricos nos edifícios privados”.

Sendo expectável que, no futuro, os utilizadores de veículos elétricos privilegiem pontos de carregamento de acesso particular, nomeadamente em casa, local de trabalho ou dentro do respetivo condomínio, não pode a EDP deixar de sentir que a presente consulta constituía uma oportunidade importante, mas não aproveitada, para corrigir a separação imposta pelo modelo



legal e regulamentar vigente entre os pontos de carregamento integrados na rede pública e os carregamentos em espaços privados. Esta separação não tem paralelo noutros países europeus, em que, com uma única App, é possível carregar um EV tanto na esfera pública como privada, assim como em roaming em outras redes internacionais.

A proposta de alteração do RME agora colocada em discussão pela ERSE enquadra-se num modelo legal cujas bases já foram definidas em 2010, através do Decreto-lei n.º 39/2010, de 26 de abril, e posteriormente alteradas pelo Decreto-lei n.º 90/2014, de 11 de junho. Com a experiência acumulada na fase de piloto, é hoje reconhecida a complexidade do modelo adotado em Portugal, cuja eficácia ao nível da capacidade para atrair investimento, promover a adoção dos veículos elétricos e fomentar o desenvolvimento da rede de carregamentos se tem relevado dúbia. Neste contexto, sente-se dificuldade em comentar a proposta de Regulamento apresentada pela ERSE, assente no atual modelo legal, dada a não sintonia deste com os modelos implementados noutros países europeus e com o disposto em matéria de direito comunitário.

Neste contexto, a profundidade dos comentários à Proposta de alteração do articulado do Regulamento da Mobilidade Elétrica encontra-se limitada pelo enquadramento legal atualmente em vigor, à exceção do que é mencionado, por exemplo, relativamente aos artigos 50º, 53º, 55º e 65º, em que se especifica mais detalhadamente o que poderia ser uma melhor opção num modelo legal diferente.

A generalidade dos comentários aproxima-se do estabelecido na regulamentação do setor elétrico com as devidas adaptações.

b) Enquadramento europeu e modelos de mercado implementados noutros países

A Diretiva 2014/94/EU, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (Diretiva AFI), prevê que:

- Os Estados-Membros asseguram que os OPC (Operadores do Ponto(s) de Carregamento) têm a liberdade de adquirir energia a qualquer fornecedor de eletricidade da UE.
- Os OPC são autorizados (não obrigados) a prestar serviços de carregamento de veículos elétricos a clientes numa base contratual, nomeadamente em nome de outros prestadores de serviços ou por conta destes.



- Todos os pontos de carregamento acessíveis ao público têm de permitir o carregamento *ad hoc* para os UVE (Utilizador de Veículo Elétrico), sem que estes tenham de assinar um contrato com o fornecedor de eletricidade ou o OPC em questão.
- O quadro jurídico, em cada Estado-Membro, deve permitir que “o fornecimento de eletricidade a um ponto de carregamento possa ser contratado com fornecedores que não sejam as entidades que efetuam o fornecimento do edifício ou às instalações em que esses postos de carregamento estão localizados”.

Para além da opção de carregamento *ad hoc* (obrigatória), o carregamento num ponto de carregamento, em nome de outro OPC (opcional), implica a existência de acordos de roaming entre estes, diretamente ou através de plataformas de roaming (roaming hubs).

O enquadramento legislativo europeu não tem nenhum tipo de disposição relativo a entidades de roaming (nacional ou internacional), que existem na maior parte dos países como atividade de mercado e não regulada (e como tal, sem necessidade de estar enquadrada na Diretiva), como é o caso da EGME no modelo português. O que se discute a nível europeu é a necessidade de regular sobre a adoção de standards de interoperabilidade e de protocolos de comunicação, que permitam aos UVE carregar em qualquer ponto de carregamento, em território nacional ou internacional: e-roaming.

Fazendo a analogia com as telecomunicações, o roaming permite a um utilizador ligar-se a uma rede diferente da que contratou, sem necessidade de contratos ou subscrições adicionais. Para tal estabelecem-se relações contratuais entre os diferentes operadores, onde se estabelecem aspetos legais e financeiros, mas também de formatos para transação de dados.

Na Holanda, por exemplo, todas as partes envolvidas no rollout da infraestrutura de carregamentos acordaram em usar o mesmo tipo de identificadores e sistemas de comunicação para assegurar interoperabilidade, pelo menos a nível nacional.

Na mobilidade elétrica, o e-roaming é algo que não está ainda tão desenvolvido, e que não deve cingir-se a nível nacional. Tendo um protocolo definido, a existência de vários hubs de roaming (em mercado) pode ser benéfica porque permite mais eficiência e concorrência.

Na Europa já existem diversos hubs de roaming, tipicamente cada um com o seu protocolo proprietário, sendo que os mais relevantes são:



- e-Clearing: Fundada originalmente por entidades da Holanda (ElaadNL), Alemanha (Ladenetz) e Bélgica (Blue Corner), utiliza o OCHP (Open Clearing House Protocol). Tem acordos celebrados com parceiros, em 15 países.
- Hsubject: Detida pela BMW, Bosch, Daimler, EnBW, Innogy, Siemens e Volkswagen, utiliza o protocolo OICP (Open InterCharge Protocol). Tem acordos celebrados com parceiros, em 26 países.
- Gireve: Detida pela Renault, CNR, Caisse des Dépôts, EDF, Enedis e Demeter, utiliza o eMIP (eMobility Inter-Operation Protocol). Tem acordos celebrados com parceiros, em 21 países.

O foco da regulação nos outros países europeus é fazer convergir para a adoção de standards ou de compatibilização entre estes protocolos.

Entretanto, têm existido iniciativas de assessment e adoção de protocolos que suportem roaming hubs e peer-to-peer (com adesão dos próprios OPC ou fornecedores de serviços), e que sejam inclusive capazes de endereçar cada vez mais a necessidade de smart-charging e até a própria gestão de congestionamentos pelos Operadores de Rede de Distribuição (ORD).

Deseja-se que a regulação incentive o livre funcionamento do mercado, que tem provado ser eficaz e capaz de atrair investimento, evitando-se, assim, modelos excessivamente regulados que limitem potenciais modelos de negócio com benefícios adicionais para os utilizadores, como acontece atualmente em Portugal.

c) Fragilidades do modelo implementado em Portugal

O modelo adotado em Portugal é mais complexo do que o implementado em outros países europeus, restringindo a atuação em mercado dos operadores e comportando riscos e custos adicionais para o sistema, quer pela remuneração de uma atividade regulada de gestão da “rede de mobilidade elétrica” (que foi desenhada para operar em regime de monopólio, apesar de não apresentar características de monopólio natural, como é patente na já mencionada existência de diversas plataformas em regime de mercado a nível europeu), quer pelos custos associados à adesão a uma denominada “rede de mobilidade elétrica”.

Uma das particularidades do modelo Português é a existência de uma plataforma de roaming à qual, por obrigação legal, todos os agentes têm de estar ligados. Esta imposição, em particular pelos custos que impõe, limita os agentes de contratarem com outras plataformas de mercado



já existentes, de elevada maturidade tecnológica, que beneficiam de acordos com parceiros por toda a Europa e permitem aos UVE carregar o seu veículo elétrico em qualquer parceiro integrado nestas plataformas.

Outra das particularidades do modelo português é a atribuição da gestão e monitorização dos pontos de carregamento à EGME. No entendimento da EDP, será fundamental garantir que os postos de carregamento, que são propriedade de cada OPC, estejam diretamente conectados à plataforma digital de cada OPC, como aliás acontece na generalidade dos mercados europeus, e não de forma obrigatória à plataforma tecnológica da EGME, como acontece no modelo atual.

O atual modelo tem dado origem a inúmeras reclamações por parte de clientes, cujas faturas apresentam dados de carregamento diferentes daqueles que o utilizador conhece aquando de cada carregamento. Isso acontece porque a EGME é a única entidade que recebe, trata e disponibiliza os dados para faturação, sem que os OPC e CEME consigam obter qualquer rastreabilidade dessas situações, e impedindo que o cliente final possa ser faturado imediatamente após o seu carregamento.

Na nossa opinião, é imperiosa uma revisão do atual modelo, o que traria um conjunto imediato de vantagens para os agentes do sistema e para os UVE:

- Capacidade de gestão de ativos, uma vez que o OPC teria capacidade de comunicação direta com os postos que detém, passando a poder gerir de forma direta ocorrências e avarias e a realizar funções básicas no ativo como a de reiniciar o carregador à distância.
- Disponibilização de informação fiável e rastreável ao cliente sobre o custo do seu carregamento, uma vez que uma ligação direta ao ponto de carregamento daria ao OPC capacidade de prestar de forma imediata informação à entidade gestora do sistema (EGME) e ao CEME relevante, possibilitando a faturação imediata ao cliente.

No modelo atual, o fecho dos dados de consumo apenas no final do terceiro dia após o carregamento (devido à necessidade de recolha, troca e processamento de dados entre a EGME e o ORD, apesar de a totalidade de energia consumida em cada carregamento ser medida imediatamente no local) e a falta de previsibilidade em algumas componentes de custo do carregamento (por exemplo, a tarifa OPC que, dependendo da opção do detentor do ponto de carregamento, pode ser faturada por ligação, energia ou tempo de carregamento) impedem os UVE de aceder a informação em tempo real sobre o preço dos carregamentos.



- Viabilização dos carregamentos *ad hoc*, com registo imediato do UVE em App CEME e débito imediato da transação, cumprindo-se as funcionalidades previstas na Diretiva 2014/94/EU. Refira-se que, à data de hoje, não é possível a um cidadão estrangeiro sem contrato com um CEME nacional, carregar o seu veículo elétrico na rede Mobi.e.
- Digitalização / desmaterialização do sistema, tornando a experiência do Cliente mais digital. O sistema português não permite, à data de hoje, que o cliente se ligue à rede Mobi.e através de app e tenha através desta informação do consumo do seu carregamento.
- Capacidade de internacionalização do modelo, através de plataformas de e-roaming e/ou de acordos com outros *players* internacionais. Sublinha-se que o atual modelo não permite a um cliente estrangeiro sem contrato com um Detentor de Registo de Comercialização de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME) nacional efetuar carregamentos em pontos integrados na rede de mobilidade elétrica.
- Harmonização da experiência do utilizador entre postos privados e postos ligados à rede pública, permitindo que a interoperabilidade hoje existente entre postos integrados na rede Mobi.e seja alargada a postos privados detidos por diferentes operadores, mediante a existência de acordos de roaming entre estes.
- Liberdade de desenvolvimento de modelos de negócio e soluções de carregamento alternativas (hoje incapacitadas por não comunicarem com o modelo Mobi.e), nomeadamente para o segmento corporativo e profissional.

Pelas razões anteriormente expostas, conclui-se que o modelo português apresenta atualmente algumas fragilidades que têm prejudicado o desenvolvimento mais robusto da mobilidade elétrica em Portugal, sendo desejável a revisão do quadro legal da mobilidade elétrica em linha com as práticas adotadas noutros países europeus. Embora se reconheça que este tema cai fora do âmbito de atuação da ERSE, não pode a EDP deixar de sensibilizar o regulador para a necessidade de promover junto do Governo a melhoria do atual modelo legal.



III. Comentários específicos ao documento justificativo

- **Página 3.** A ERSE equipara os carregamentos de veículos elétricos com recurso a pontos de carregamento de acesso particular ao carregamento de “um qualquer eletrodoméstico”. Esta simplificação prejudica a interpretação do valor intrínseco e biunívoco da mobilidade elétrica e da sua contribuição para os objetivos de política energética nacional.
- **Página 4.** A ERSE refere a possibilidade de um UVE se identificar com um cartão ou uma App num ponto de carregamento da rede Mobi.e. A EDP não tem conhecimento que, no presente, a identificação via App esteja disponível, considerando-se que a mesma seria naturalmente desejável.
- **Página 8.** A ERSE refere que a atividade de Detentor de Ponto de Carregamento (DPC) não tem carácter comercial e, na página 45, é referido que não estão previstas faturas entre um DPC e os CEME. Estas disposições parecem sugerir que, se o titular de um ponto de carregamento localizado num espaço de acesso privativo e ligado à rede pública de mobilidade elétrica quiser incluir no preço cobrado ao UVE a utilização do ponto de carregamento, tem de se constituir como OPC. Solicita-se que a ERSE esclareça o enquadramento regulamentar das entidades OPC e DPC.
- **Página 14.** A ERSE define que “O OPC, na qualidade de proprietário e responsável do ponto de carregamento da mobilidade elétrica, tem responsabilidade no envio e transmissão dos dados de carregamento para a EGME, para efeitos da respetiva faturação.” Contudo, o modelo vigente em Portugal obriga a ligação dos pontos de carregamento diretamente à EGME, pelo que a EDP não compreende como é que, de acordo com as regras do atual modelo, os OPC podem assumir tais responsabilidades.
- **Página 23.** O RME estabelece a obrigatoriedade de medição dos equipamentos em corrente alternada (AC), definindo um período transitório até ao final do primeiro semestre de 2021 para a transição dos pontos de carregamento atualmente integrados na rede de mobilidade elétrica com medição em corrente contínua (DC). A EDP não entende esta limitação, uma vez que o carregamento DC é uma realidade incontornável no carregamento rápido e ultrarrápido, sendo que todos os pontos de carregamento rápido instalados em Portugal são DC. A EDP considera que esta disposição regulamentar deveria ter em conta a tendência tecnológica de oferta de carregamento rápido a nível global.



IV. Comentários específicos à proposta de articulado

- **Artigos 7.º e 8.º.** Em linha com o comentário apresentado no capítulo anterior à página 8 do documento justificativo, solicita-se que o texto destes artigos seja revisto de forma a clarificar o enquadramento regulamentar do DPC.

Pelo disposto nos documentos disponibilizados com a consulta, parecem existir 3 enquadramentos possíveis para um ponto de carregamento de acesso privativo:

- Manter-se fora da rede mobi.e e de qualquer integração com esta;
- Estar integrado na rede mobi.e como DPC, mas para tal não poderá ser cobrada qualquer taxa pela utilização do posto e, portanto, sem cariz comercial;
- Estar integrado na rede mobi.e como OPC, podendo então cobrar tarifa OPC como em outros pontos em espaço de acesso público.

Caso esta interpretação esteja correta, sugere-se que o texto do número 1 do artigo 8.º seja revisto de forma a clarificar que a definição de DPC se refere a pontos de carregamento situados em local de acesso privativo, com ou sem integração na rede de mobilidade elétrica, sendo que, caso esse ponto esteja integrado na rede de mobilidade elétrica, a atividade desempenhada pelo respetivo titular não deverá ter carácter comercial.

- **Artigo 9.º.** Relativamente ao número 3, solicita-se a clarificação das seguintes alíneas:
 - Alínea b). Solicita-se que a ERSE clarifique como poderá a EGME garantir que, em cada carregamento realizado, o aprovisionamento de energia pelo CEME está assegurado. O próprio setor elétrico não tem uma entidade com este tipo de função porque tal é salvaguardado em função da forma como se contrata energia. Por exemplo, quando se compra em mercados organizados, se o comercializador não enviar um programa diário, paga a totalidade do consumo a desvio, implicando custos acrescidos. Sugere-se a eliminação desta alínea.
 - Alínea e). Solicita-se que a ERSE clarifique que atividades são desenvolvidas ou podem vir a ser desenvolvidas pela EGME fora da esfera da regulação.
 - Alínea f). Solicita-se clarificação acerca de quem são as entidades a que a EGME tem de disponibilizar dados de consumo.

O número 4 do artigo 9 prevê a possibilidade de comunicação direta entre a EGME e o cliente para efeitos de comunicação da cessação do contrato de adesão do CEME à rede de

movilidade elétrica, a título definitivo e temporário. A disponibilização à EGME do contacto do cliente está sujeita à concessão de consentimento pelo cliente, no âmbito do contrato a celebrar entre o CEME e o UVE, tal como definido no artigo 11.º. Questiona-se o racional para que o contrato entre o CEME e o UVE tenha que prever que o UVE possa disponibilizar um contacto à EGME. Sugere-se que esta possibilidade seja excluída, uma vez que se entende que os deveres de comunicação com os UVE devem ser assegurados pelos respetivos CEME, à semelhança da relação comercializador/cliente dos setores elétrico e de gás natural.

- **Artigo 10.º.** O número 4 determina que o CEME deve observar os princípios de igualdade de tratamento e transparência na fixação de preços pelos serviços prestados. Questiona-se de que forma a possibilidade de diferenciação de preços finais para os UVE se enquadra neste princípio.

O número 5 prevê a obrigatoriedade de o CEME assegurar ao UVE a possibilidade de acesso a qualquer ponto de carregamento, incluindo as regiões autónomas. De acordo com a Diretiva AFI, tal obrigação está prevista quando se estabelece que o ponto de carregamento tem de permitir o carregamento *ad hoc*. Por outro lado, no que diz respeito a acordos de roaming, o atual modelo obriga o CEME a estabelecer uma relação com a EGME pelo que, esta obrigação apenas poderá ser da própria EGME, que é a entidade responsável por assegurar o roaming nacional. Neste sentido, solicita-se a clarificação deste número.

- **Artigo 11.º.** Refira-se que, por lapso, o número 3 faz referência ao número 3 do Artigo 9.º, quando a referência correta é ao número 4 do mesmo artigo.
- **Artigo 12.º.** O cumprimento dos deveres de informação a prestar aos UVE por parte do CEME relativos às componentes de faturação está dependente da disponibilização dessa informação em tempo útil pela EGME.
- **Artigo 14.º.** Solicita-se que a ERSE defina na alínea a) do número 2 o conceito de “mix de oferta do CEME”. Adicionalmente, solicita-se clarificação se o valor das emissões totais de CO2 referido na alínea b) do número 2 diz respeito ao consumo da totalidade dos UVE contratados.

Relativamente ao número 3, alínea b), solicita-se clarificação se o aprovisionamento por diversos CSE é para o total dos códigos de ponto de entrega (CPE) associados às infraestruturas de carregamento. Ainda nesta alínea, sugere-se eliminar a parte final do texto do artigo “(...) e deve somar o valor das emissões totais de CO2 imputável a cada oferta



comercial dos CSE”, uma vez que tal já resulta da aplicação dos coeficientes específicos de emissão ao mix ponderado.

- **Artigo 16.º.** A adesão à rede de mobilidade elétrica pelo CEME, OPC e DPC está sujeita à celebração com a EGME de um contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica, cujas condições gerais devem ser propostas pela EGME no prazo de 30 dias após entrada em vigor do Regulamento e aprovadas pela ERSE. Sugere-se que a aprovação do contrato tipo pela ERSE seja precedida de consulta a todos os interessados.
- **Artigo 18.º.** A listagem e definição dos serviços regulados prestados pela EGME ao CEME, pelos quais é devido o pagamento da tarifa definida no número 2 do artigo 39.º, deverá estar caracterizada com detalhe nesta regulamentação.
- **Artigo 20.º.** Solicita-se clarificação quanto à obrigação definida no número 1, relativa à integração dos sistemas explorados pelo OPC na rede de mobilidade elétrica.
- **Artigo 25.º.** A ERSE propõe que a EGME desempenhe funções de gestor de garantias para a mobilidade elétrica. Atendendo à existência de uma entidade com estas funções para o setor elétrico, a EDP entende não fazer sentido definir a existência de um gestor de garantias em exclusivo para a mobilidade elétrica, com a duplicação de custos daí decorrente e a não salvaguarda de mitigação de riscos para o sistema elétrico, ao expurgar estes dois setores conexos. Assim, propõe-se a integração destas funções nas atividades do Gestor de Garantias já previsto para o setor elétrico.
- **Artigo 26.º.** As garantias a prestar junto da EGME por parte do CEME, OPC e DPC devem corresponder a um montante não inferior a quatro meses das tarifas que cada agente tem de pagar aos restantes agentes intervenientes na rede de mobilidade elétrica, sujeitas a um valor mínimo de 100.000 euros para os CEME, 2.000 euros por cada ponto de carregamento e 200 euros por cada ponto de carregamento de acesso privativo. A EDP considera que o valor mínimo definido para os CEME, em igual montante ao aplicável aos comercializadores do setor elétrico, é demasiado elevado, atendendo a que o universo de utilizadores de veículos elétricos é substancialmente inferior ao universo de clientes de eletricidade.

De igual forma, a imposição de um limite mínimo de 2.000 euros por ponto de carregamento também se afigura excessiva, tendo em conta que a significativa variabilidade dos custos de implementação e do volume de negócios por ponto de carregamento, em função da sua potência e localização. Estando em causa a cobertura de risco associada à faturação das tarifas da EGME aplicável aos OPC e aos DPC, que envolve montantes anuais pouco



significativos por ponto de carregamento, a EDP gostaria de compreender o racional do regulador para a imposição de garantias tão avultadas, que podem, inclusive, representar um obstáculo ao desenvolvimento da rede de carregamento. Na nossa opinião, o valor mínimo das garantias deveria envolver montantes mais reduzidos e ser sempre definido em função da potência do carregador.

No mesmo artigo, a ERSE atribui à EGME a responsabilidade pela definição de uma metodologia para cálculo das garantias. No entendimento da EDP, deveria ser a ERSE a definir tal metodologia, ainda que sob proposta da EGME, devendo a mesma ser colocada em consulta de interessados antes da sua aprovação final.

- **Artigo 28.º.** A EGME tem a responsabilidade pela verificação diária da suficiência das garantias prestadas por cada agente. Tendo em conta que se prevê o cálculo do valor das garantias com referência a 4 meses de tarifas, a EDP considera que a verificação das garantias pode ocorrer em intervalos de maior periodicidade.

No número 4 do mesmo artigo, a ERSE propõe que, em situação de incumprimento de um CEME perante um OPC, a EGME dispõe de prazo máximo de 10 dias para notificar o CEME da necessidade de regularização da dívida em causa, antes de proceder à suspensão da ativação de novos clientes. A EDP sugere o alargamento deste prazo para, pelo menos, 15 dias úteis, de forma a desenvolver os procedimentos necessários ao acionamento das garantias bancárias.

- **Artigo 32.º.** Este artigo prevê que a EGME possa comunicar diretamente com o UVE em dois momentos distintos: um primeiro contacto com uma antecedência mínima de 15 dias face à data de cessação do contrato de adesão do CEME à rede de mobilidade elétrica para informação ao UVE sobre a data prevista de cessação do contrato de adesão e os procedimentos necessários à continuidade do abastecimento do UVE na rede de mobilidade elétrica, seguindo-se um segundo contacto após o prazo anteriormente referido. Solicita-se que a ERSE esclareça qual o objetivo e conteúdo da segunda comunicação ao cliente.
- **Artigo 43.º.** Relativamente às tarifas de acesso a aplicar à mobilidade elétrica, a proposta da ERSE prevê a conversão para preços de energia dos preços de potência da tarifa de Acesso às Redes em BT e da Tarifa de Uso da Rede de Distribuição em BT nas entregas a UVE.

A EDP considera que deveria ser estudada uma estrutura tarifária que garanta que as instalações BTN, cuja faturação do acesso às redes é definida em função da potência contratada, não sejam penalizadas pelo aumento de potência decorrente da instalação de



um ponto de carregamento. Uma solução a ponderar poderia ser a adoção de um modelo semelhante ao aplicado à Iluminação Pública, em que, para efeitos de faturação, se considera a potência máxima tomada pela instalação. A título de exemplo, considere-se um condomínio onde a instalação existente na zona comum sofre um reforço de potência de forma a suportar o carregamento de veículos elétricos. A faturação da potência contratada a esta instalação, sem se considerar a volatilidade na utilização do ponto de carregamento, pode vir a representar um obstáculo ao desenvolvimento da rede de carregamentos.

- **Artigo 50.º.** Em linha com o que foi anteriormente comentado sobre as fragilidades do atual modelo de mobilidade elétrica, a EDP considera que a verificação diária do desvio horário do relógio dos equipamentos de medição instalados nos pontos de saídas dos pontos de carregamento deveria ser da responsabilidade do respetivo DPC ou OPC, enquanto detentor do ponto de carregamento, podendo estas entidades reportar posteriormente a informação à EGME, com formato e periodicidade a definir pela ERSE.
- **Artigo 51.º.** No número 6, a ERSE refere que, em caso de interrupção da comunicação entre o ponto de carregamento e a EGME, por iniciativa do OPC ou DPC, estas entidades dispõem de um prazo máximo de 24 horas para repor a comunicação. Propõe-se o alargamento deste prazo para 72 horas, tendo em conta que os operadores de ponto de carregamento estão dependentes de entidades terceiras para a resolução de avarias na comunicação dos postos.
- **Artigo 53.º.** O encerramento do reporte de dados de consumo apenas no final do terceiro dia seguinte ao do carregamento do veículo elétrico (devido à imposição da necessidade de recolha, troca e processamento de dados entre a EGME e o ORD para o efeito) impede a monitorização e disponibilização de informação em tempo real aos clientes sobre os custos dos seus carregamentos, com impacto grave na experiência do cliente. O facto de os UVE não poderem atualmente obter informação fidedigna sobre os valores e custos dos carregamentos efetuados em pontos ligados à rede pública não é justificável à luz da tecnologia hoje disponível e não tem paralelismo noutros países europeus, onde é possível ter acesso à informação sobre os carregamentos em tempo real e a opção de pagamento imediato é disponibilizada ao cliente. A disponibilização de informação ao cliente em tempo real poderá ser possível conforme explicado a seguir.
- **Artigo 55.º.** O número 2 define que a EGME deverá disponibilizar aos CEME dados de consumo provisórios no dia seguinte ao do carregamento dos veículos elétricos. A EDP sugere que os dados de consumo sejam disponibilizados ao CEME imediatamente após o



final do carregamento, não obstante a EGME manter o direito de atualizar esses mesmos dados até ao terceiro dia seguinte ao do carregamento.

Para efeitos de faturação do CEME aos UVE, sugere-se que possam ser considerados os dados de consumo em tempo real, sendo as diferenças apuradas até ao terceiro dia seguinte ao do carregamento alvo de acerto entre agentes de mobilidade elétrica, como sucede no setor elétrico, relativamente ao acerto de carteiras dos comercializadores.

- **Artigo 57.º.** A ERSE propõe que o modelo e formato dos dados disponibilizados pela EGME aos diversos agentes do setor da mobilidade elétrica resultem de um processo de consulta de interessados. A EDP sensibiliza a ERSE para que, sempre que possível, seja aproveitado o modelo e formato já testados no projeto piloto, atendendo aos significativos investimentos em sistemas de informação já realizados pelos agentes durante esta fase.
- **Artigo 59.º.** A proposta de RME prevê a possibilidade de a EGME efetuar acertos e correções de consumo da rede de mobilidade elétrica, designadamente com base nas medidas comunicadas pelos ORD relativas ao ponto de entrega à rede de mobilidade elétrica. É igualmente proposto que a metodologia utilizada para acertos e correções seja publicada pela EGME na sequência de consulta de interessados. Atendendo à interação necessária entre EGME e ORD no tratamento destas situações, propõe-se que a metodologia a submeter a consulta de interessados seja elaborada conjuntamente pela EGME e ORD.
- **Artigo 65.º.** A ERSE define um indicador geral a aplicar aos OPC e aos CEME para avaliação dos seus desempenhos no atendimento telefónico. A EDP gostaria de mencionar que o número de telefone que consta nos pontos de carregamento para efeitos de comunicação de avarias é a linha de atendimento da Mobi.e, pelo que a entidade a quem faria sentido medir o desempenho no atendimento telefónico seria a EGME. A sugestão da ERSE seria apenas compatível com um cenário em que cada ponto de carregamento estaria ligado ao OPC respetivo, e este ser o responsável pela sua operação e manutenção de forma direta, disponibilizando nesse caso a sua linha de atendimento e estando sujeito à avaliação de desempenho. Não sendo este o atual modelo português, também não se entende a obrigação definida no artigo 64.º, onde se determina que “o atendimento telefónico do OPC deve permitir, pelo menos, a comunicação de avarias (...)”.
- **Artigos 66.º e 67.º.** O OPC apenas poderá tomar conhecimento das ocorrências previstas nestes artigos após as mesmas lhe serem comunicadas pela EGME, que é a entidade com ligação direta ao sistema de gestão dos pontos de carregamento. Deste modo, o articulado



deverá especificar que os prazos impostos ao OPC apenas se aplicam a contar do momento em que a EGME lhe comunique as ocorrências.

- **Artigo 68.º.** Relativamente aos prazos definidos para a resolução pela EGME de falhas totais que inviabilizem o carregamento de veículos elétricos, a EDP considera que estes são demasiado longos, tendo em conta a capilaridade da rede de carregamento pública e o elevado número de UVE que podem ser afetados. Adicionalmente, a EDP considera que a regulamentação deve também responsabilizar a frequência com que estas falhas totais ocorrem. Infelizmente, a EDP tem recebido um número considerável de reclamações de clientes relacionadas com a inoperacionalidade dos pontos de carregamento, por indisponibilidade ou avaria, bem como por inoperacionalidade da plataforma tecnológica que suporta a Mobi.e, por falhas ao nível da comunicação, processamento e tratamento de dados.
- **Artigo 70.º.** O número 2 determina que o prazo de resposta do CEME a pedidos de informação e reclamações de clientes não pode exceder os 15 dias úteis. A EDP sugere que seja adotado o procedimento seguido no Regulamento da Qualidade de Serviço (RQS) do setor elétrico, segundo o prazo de 15 dias úteis só é aplicado no caso das reclamações. Relativamente aos pedidos de informação, o RQS determina somente o cálculo de um indicador de desempenho na resposta a pedidos apresentados por escrito num prazo até 15 dias úteis.

Esta proposta traria a vantagem de facilitar a adaptação de sistemas do comercializador, uma vez que estaria em causa o alargamento dos processos implementados para o setor elétrico aos serviços de mobilidade elétrica, sendo ainda assim necessário que o regulador conceda aos agentes um prazo razoável para adaptação de sistemas. Caso a ERSE decida manter o prazo obrigatório de resposta a pedidos de informação para os serviços de mobilidade elétrica, solicita-se que seja concedido um prazo de implementação superior.

- **Artigo 73.º.** A ERSE propõe um indicador geral a aplicar à EGME para avaliar o seu desempenho na ativação, bloqueio, desbloqueio e cancelamento de cartões de UVE. Solicita-se que o regulador esclareça se o prazo de ativação começa a produzir efeitos a partir do momento em que o processo chega à EGME ou se o prazo se aplica a partir do momento em que o cliente solicita o cartão ao CEME.

A EDP concorda com a necessidade de promover melhorias no tempo de ativação dos cartões para novos UVE, tema que recentemente tem sido objeto de diversas reclamações



por parte dos seus clientes. Contudo, considera-se que o foco da regulamentação deveria estar na transição para o acesso aos carregamentos por App, como acontece na generalidade dos países europeus.

- **Artigo 82.º.** O RME estabelece neste artigo que os CEME deverão enviar à ERSE “informação discriminada sobre os preços de referência para carregamento e outros serviços disponibilizados aos UVE seus clientes”. Solicitamos clarificação sobre que se pretende designar por “outros serviços”.

V. Outros comentários

- Autoconsumo. Considera-se que seria importante que a proposta de RME incluísse regras sobre o tratamento e disponibilização de dados em instalações onde coexistam postos de carregamento de veículos e unidades de produção para o autoconsumo. Com efeito, considera-se que estas situações se podem vir a tornar cada vez mais frequentes com a anunciada publicação de legislação sobre o regime jurídico aplicável ao autoconsumo de energia renovável e às comunidades de energia renovável.
- Interrupções de fornecimento solicitadas pelos Comercializadores do Setor Elétrico (CSE). No setor elétrico as interrupções de fornecimento são, na maioria dos casos, executadas pelo ORD na sequência de solicitações efetuadas pelos comercializadores de energia elétrica. Considera-se que seria de clarificar no RME eventuais regras ou obrigações de informação a observar nas situações em que as interrupções de fornecimento nos pontos de entrega da RESP afetem agentes da mobilidade elétrica.