

CONSULTA PÚBLICA 78

DOCUMENTO JUSTIFICATIVO

Proposta de alteração do Regulamento
da Mobilidade Elétrica (RME)



ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	1
2	ENQUADRAMENTO	3
3	RELACIONAMENTOS COMERCIAIS	7
3.1	Definição dos agentes e acesso à atividade.....	7
3.2	Modelo de relacionamento comercial	9
3.3	Incumprimentos do contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica	10
3.4	Proteção de dados pessoais	13
4	PROVEITOS, TARIFAS REGULADAS E PREÇOS	17
5	MEDIÇÃO, LEITURA E DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS	21
5.1	Medição.....	21
5.2	Leitura	24
5.3	Disponibilização de dados	26
5.4	Regime transitório de disponibilização de dados pelos ORD aplicável aos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica em BTN	32
5.5	Indicadores de atividade	35
6	QUALIDADE DE SERVIÇO	39
6.1	Princípios gerais.....	39
6.2	Meios de atendimento	39
6.3	Resolução de incidentes.....	39
6.4	Pedidos de informação e reclamações.....	40
6.5	Envio de informação de qualidade de serviço à ERSE	40
7	OUTROS TEMAS	41
7.1	Detentor de pontos de carregamento de acesso privativo	41
7.2	Desempenho da EGME na ativação, bloqueio, desbloqueio e cancelamento de cartões de UVE.....	42
7.3	Projetos piloto	42
7.4	Condomínios.....	43
7.5	Disponibilização de informação pelos CEME aos UVE no âmbito da rotulagem de energia elétrica.....	44

1 INTRODUÇÃO

O Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME) vigente foi publicado pela ERSE em dezembro de 2015, na sequência das alterações legislativas resultantes da publicação do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho. No referido regulamento ficou prevista a publicação do Manual de Procedimentos da Atividade da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME), o qual deve detalhar um conjunto de aspetos operacionais relacionados com a gestão da rede de mobilidade elétrica.

De 2015 até à data foram sendo publicadas peças legislativas que completam o quadro legal do setor, tendo a fase não comercial sido prolongada pelo Governo, face ao inicialmente previsto. Com efeito, até novembro de 2018, os carregamentos nos pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica continuaram a não ter custos para os utilizadores. Somente após esta data se iniciou uma nova etapa do projeto piloto, com o pagamento dos custos de carregamento nos pontos de carregamento rápido. Em abril de 2019, foi possível avançar para nova fase em que os pontos de carregamento em espaços privados de acesso público passaram a poder, por opção do operador do ponto, estar integrados na rede de mobilidade elétrica e a cobrar o custo de carregamento ao utilizador.

Assim, e por força do próprio regime transitório previsto no RME, o regulamento não entrou, até à data, em vigência na sua plenitude, existindo um conjunto significativo de disposições cuja produção de efeitos aguarda comunicação coordenada da EGME e da DGEG de que se encontram reunidas as condições técnicas e procedimentais necessárias ao início da fase comercial¹.

Beneficiando dos trabalhos preparatórios para o regime em vigor desde 1 de novembro de 2018 (pagamento nos pontos de carregamento rápidos) e da experiência entretanto recolhida, a EGME (função desempenhada pela MOBI.E²) apresentou à ERSE, no início de maio do corrente ano, uma proposta de Manual de Procedimentos da Atividade da EGME. A ERSE esteve envolvida nos referidos trabalhos preparatórios, tendo tido diversas reuniões de trabalho com a MOBI.E. Decorreram também reuniões entre a ERSE e o operador da rede de distribuição em AT/MT, bem como com alguns comercializadores para a mobilidade elétrica.

Dado o período temporal decorrido desde a publicação do RME, bem como os desenvolvimentos entretanto ocorridos, tanto no setor elétrico, como no setor da mobilidade elétrica, foram identificadas

¹ Artigo 55.º do Regulamento da Mobilidade Elétrica vigente.

² Conforme Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2016, de 1 de setembro.

oportunidades de melhoria no RME. Por outro lado, analisada a proposta da EGME para o Manual de Procedimentos, concluiu-se ser possível integrar grande parte das suas disposições no próprio RME, prescindindo-se da peça de subregulamentação.

Assim, a presente consulta pública refere-se ao RME, abrangendo, fundamentalmente, as matérias anteriormente previstas para o Manual de Procedimentos da Atividade da EGME.

A consulta pública decorre até ao dia 2 de setembro de 2019, prazo no qual todos poderão enviar contributos sobre a proposta apresentada pela ERSE.

Os contributos podem ser enviados por email, correio ou fax para os seguintes contactos:

- Endereço eletrónico: consultapublica@erse.pt
- Morada postal: Rua D. Cristóvão da Gama, 1 3.º andar, 1400-113 Lisboa
- Fax: 213033201

A ERSE terá em conta os contributos quando elaborar a versão final do RME. Juntamente com a aprovação e publicação da versão final do regulamento, a ERSE disponibiliza igualmente um documento onde são identificadas as matérias que suscitaram comentários, respondendo de forma justificada aos mesmos e indicando, sempre que possível, se foram ou não considerados na redação final.

No caso de pretender que um comentário não seja publicado, o seu autor deverá indicá-lo de forma expressa. Acresce que, no caso de a informação conter elementos sensíveis, que legalmente impeçam a divulgação dos comentários recebidos, deverá ser disponibilizada à ERSE uma versão pública expurgada dessa informação considerada sensível.

Solicita-se ainda que, para proteção dos dados pessoais dos remetentes, os comentários a enviar integrem um documento autónomo do corpo do email, da carta ou do fax.

2 ENQUADRAMENTO

Neste capítulo apresenta-se o modelo para a mobilidade elétrica consagrado no enquadramento legal vigente e a evolução registada nos últimos anos.

Os utilizadores de veículos elétricos podem carregar os seus veículos de dois modos distintos:

- Em sua casa, no local de trabalho ou noutras instalações de acesso particular;
- Utilizando pontos de carregamento que tenham acesso público (na via pública, em parques de estacionamento, parques de estacionamento de supermercados e centros comerciais, estações de serviço, etc.).

No primeiro modo, o veículo pode ser carregado numa tomada normal (e, neste caso, o carregamento será mais lento) ou num ponto de carregamento específico para o efeito em que o carregamento será mais otimizado. O veículo funciona como se fosse um qualquer eletrodoméstico, sendo o consumo do carregamento faturado como os restantes consumos de eletricidade.

O segundo modo de carregamento tira partido do modelo legal e regulamentar vigente. Os pontos de carregamento ligados à rede da mobilidade elétrica, embora entreguem energia elétrica, estão dissociados da rede pública de distribuição de energia elétrica e do modelo de agentes e de relacionamentos comerciais do setor elétrico.

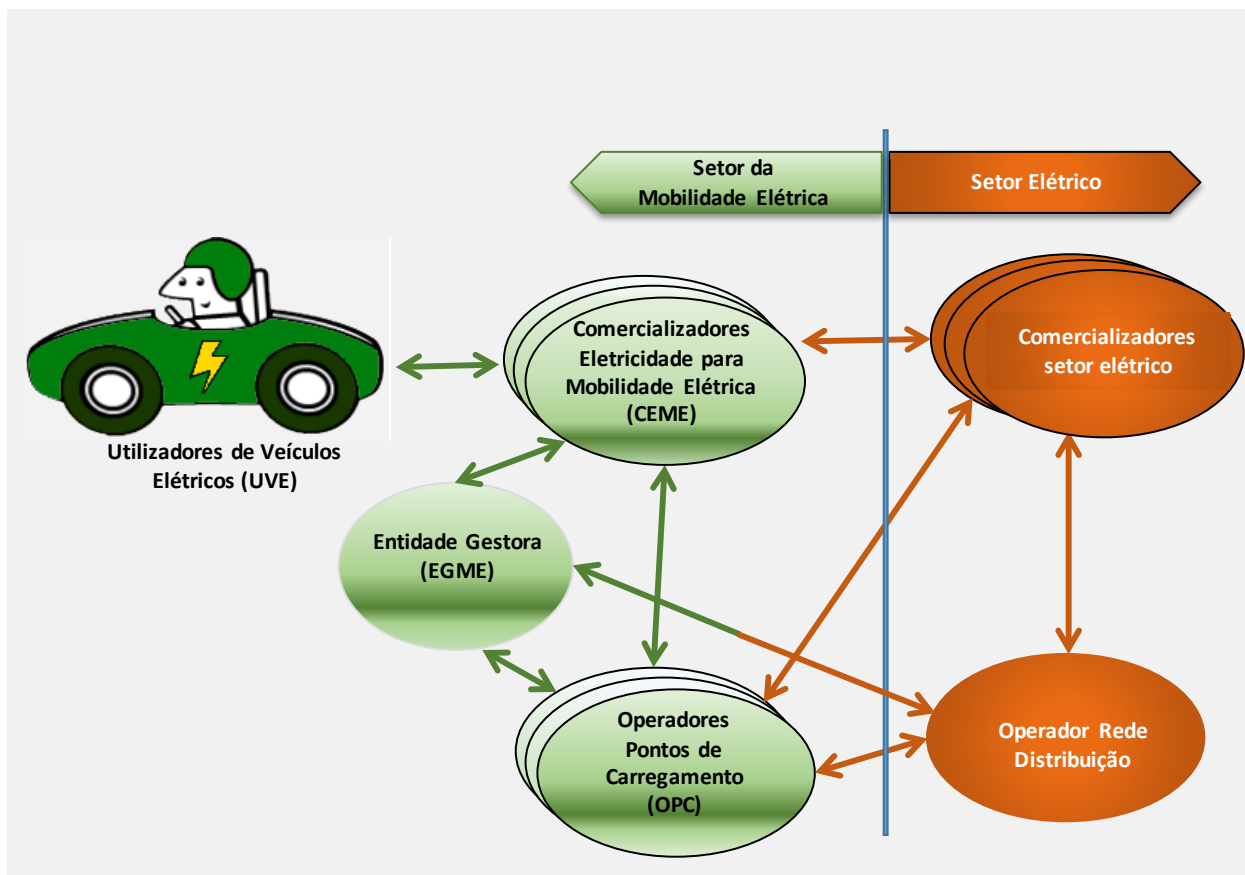
O expectável é que muitos dos carregamentos possam ser feitos no primeiro modo (em que o veículo é mais um eletrodoméstico), funcionando o segundo modo para as situações em que o utilizador não tem local para carregar o seu veículo (ex. habitações sem garagem) ou como reserva para quando o utilizador precisa de efetuar um carregamento esporádico. Deste modo, tira-se partido da capilaridade da rede elétrica, reduzindo as necessidades de investimento na rede de mobilidade elétrica.

NA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA QUALQUER UTILIZADOR DE VEÍCULO ELÉTRICO PODE UTILIZAR UM PONTO DE CARREGAMENTO DA REDE

O enquadramento legal e regulamentar vigente prevê que qualquer utilizador que detenha um contrato com um comercializador para a mobilidade elétrica tem acesso a qualquer ponto de carregamento da rede de mobilidade elétrica, havendo por isso um acesso universal à rede de carregamento.

Na figura seguinte representam-se os diversos relacionamentos (de informação e financeiros) entre os agentes do setor elétrico e os agentes da mobilidade elétrica.

Figura 2-1 – Relacionamentos na rede de mobilidade elétrica



Os utilizadores de veículo elétrico (UVE) estabelecem contratos com os comercializadores para a mobilidade elétrica (CEME) para o serviço de carregamento, devendo a entidade gestora (EGME) garantir os fluxos de dados necessários à faturação desses contratos. Assim, um UVE dirige-se a um ponto de carregamento e identifica-se (com um cartão ou através de uma *App*), o que permitirá que o carregamento lhe seja faturado pelo seu CEME ao preço que contratou, a que acrescerá o custo de utilização do posto de carregamento.

O pagamento pelo UVE ao CEME reflete diversos custos, designadamente: i) eletricidade, redes de energia elétrica e comercialização (parcela CEME, e que está no contrato entre o CEME e o UVE) e ii) a utilização dos pontos de carregamento (apesar de ser cobrada pelo CEME será para pagar aos respetivos operadores de ponto de carregamento onde o UVE carregou o seu veículo).

A EGME e o ORD trocam informação com vista à imputação dos consumos na rede de mobilidade elétrica a carteiras de comercialização de comercializadores do setor elétrico (CSE). Nada impede que o CSE e o CEME sejam uma mesma entidade.

PROJETO PILOTO E FASE COMERCIAL

A rede de mobilidade elétrica ainda se encontra a operar em projeto piloto, ou seja, as regras que se aplicam ainda não são as definitivas. Deste modo, o RME publicado pela ERSE ainda tem aplicação reduzida.

Até 31 de outubro de 2018 os carregamentos feitos na rede de mobilidade elétrica não tinham custos para os utilizadores. Os custos eram suportados pelos operadores dos pontos de carregamento (OPC) e pela Mobi.E, S.A., através de financiamento público.

Desde 1 de novembro de 2018, os carregamentos nos pontos de carregamento rápido passaram a ter custos pagos pelos utilizadores, ou seja, já se está a aplicar o modelo acima referido, em que cada utilizador de veículo elétrico que pretenda utilizar um ponto de carregamento rápido tem de ter um contrato com um comercializador para a mobilidade elétrica.

A partir de 1 de abril de 2019, passou a ser também possível cobrar os custos aos utilizadores de carregamentos em ponto de carregamento situados em espaços privados de utilização pública (ex. espaços comerciais com parque de estacionamento). Todavia, esta situação resulta de uma opção voluntária dos respetivos operadores de ponto de carregamento.

O início da fase comercial, em que todos os carregamentos terão custos para os utilizadores, está dependente de decisão do Governo.

3 RELACIONAMENTOS COMERCIAIS

3.1 DEFINIÇÃO DOS AGENTES E ACESSO À ATIVIDADE

A ADESÃO À REDE DA MOBILIDADE ELÉTRICA É UMA FASE POSTERIOR AO LICENCIAMENTO DA ATIVIDADE

Nos termos do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, as atividades destinadas a assegurar a mobilidade elétrica compreendem: 1) a comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, cuja atividade é desenvolvida pelos comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME); 2) a operação de pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica, cuja atividade é desenvolvida pelos operadores dos pontos de carregamento (OPC) e 3) a gestão de operações da rede de mobilidade elétrica, desenvolvida pela Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME), cuja atividade está atribuída à MOBI.E, conforme já referido.

A atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica está sujeita a registo³, o qual permite o exercício da atividade em todo o território nacional. A atribuição do registo de comercialização, pela Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), carece de prévia demonstração da capacidade e idoneidade técnica e económica para operar.

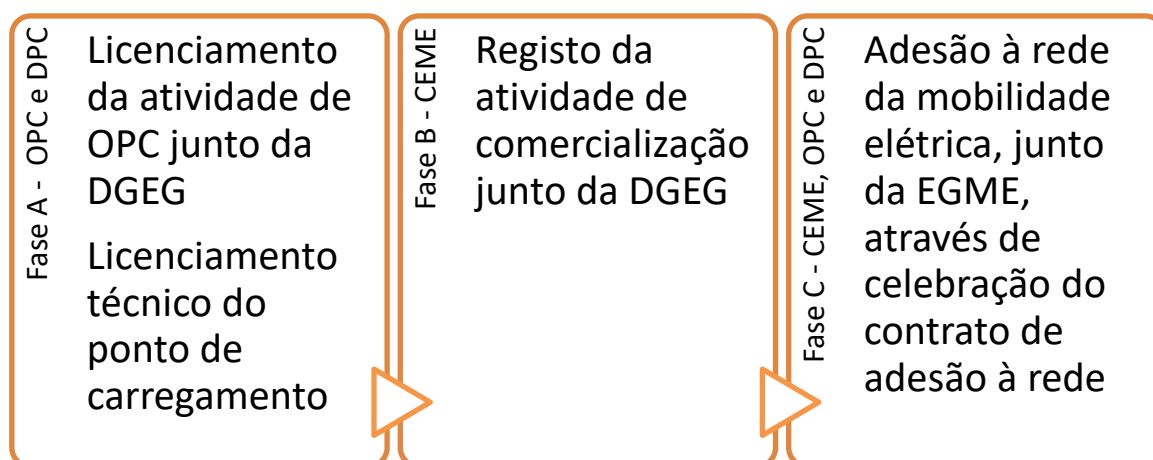
A atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica só pode ser exercida por OPC devidamente licenciados. As licenças de operação de pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica⁴ têm âmbito nacional e são atribuídas pelo prazo de 10 anos, prorrogável.

As regras previstas no RME são aplicáveis aos OPC e CEME após o acesso à respetiva atividade estar concluído, constituindo, por isso, elementos a considerar no âmbito do desenvolvimento da atividade e no acesso à rede de mobilidade elétrica, numa fase posterior ao licenciamento e registo da atividade, conforme representado na figura seguinte.

³ Artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho. A [Portaria n.º 240/2015, de 12 de agosto](#) fixa o valor das taxas de registo da atividade de comercialização para a mobilidade elétrica.

⁴ A [Portaria n.º 241/2015, de 12 de agosto](#) estabelece os requisitos técnicos e procedimentais aplicáveis à instrução do respetivo requerimento de licença de operação de ponto de carregamento.

Figura 3-1 – Fases de acesso à rede de mobilidade elétrica



Além dos sujeitos referidos, o enquadramento legal prevê a possibilidade de integração na rede de mobilidade elétrica de pontos de carregamento de acesso privativo, para uso exclusivo ou partilhado, a pedido dos próprios detentores do local de instalação do ponto de carregamento⁵ (DPC). O acesso à rede da mobilidade elétrica pelos DPC carece apenas do licenciamento técnico do ponto de carregamento e da celebração do contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica, conforme se detalhará no ponto 7.1. Não estão previstos processos de licenciamento para a atividade de DPC, considerando que é uma atividade sem carácter comercial, diretamente associada ao titular ou utilizador do veículo elétrico.

Neste ponto não há alterações de relevo a assinalar face ao regime em vigor, mantendo-se genericamente a estrutura adotada no RME vigente.

CONDIÇÕES PARA ADEÇÃO À REDE DA MOBILIDADE ELÉTRICA

Nos termos do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, integram a mobilidade elétrica: a) os pontos de carregamento instalados num local do domínio público com acesso a uma via pública ou equiparada, ou em local privado que permita o acesso do público em geral⁶; b) os pontos de carregamento de acesso privativo, para uso exclusivo ou partilhado, a cargo dos DPC, que optem por solicitar a integração destes pontos de carregamento na rede da mobilidade elétrica.

⁵ Artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho.

⁶ Artigo 6.º, n.º 2.

O processo de adesão à rede da mobilidade elétrica concretiza-se pela celebração do contrato de adesão à rede da mobilidade elétrica, realizado junto da EGME. Como condição de aceitação do referido contrato de adesão, a proposta de RME estabelece as seguintes condições:

- a) Prova do cumprimento das obrigações legais para o exercício da atividade;
- b) Prestação das garantias previstas no RME para assegurar o regular desenvolvimento das atividades;
- c) No que respeita aos CEME, prova do aprovisionamento de energia elétrica de forma a assegurar em condições de regularidade e segurança jurídica, os carregamentos dos seus clientes.

Cabe à EGME, nos termos da proposta em consulta, a publicitação dos procedimentos e o estabelecimento da informação que é necessário prestar por cada um dos sujeitos integrados na rede da mobilidade elétrica, visando comprovar os requisitos indicados. Os referidos procedimentos devem estar publicados e acessíveis a todo o tempo, designadamente na página na internet da entidade gestora.

3.2 MODELO DE RELACIONAMENTO COMERCIAL

O CONTRATO DE ADESÃO É A PEÇA CONTRATUAL FUNDAMENTAL

O contrato de adesão à rede da mobilidade elétrica, que se caracteriza por ser um contrato trilateral, permite assegurar as condições de adesão e utilização da rede de mobilidade elétrica, conforme decorre do regime legal da mobilidade. Deste modo, todos os UVE, independentemente do seu CEME, têm acesso a todos os pontos de carregamento de qualquer OPC, sem exigir a obrigação de celebração de contratos entre cada CEME (representante dos UVE) e OPC, de forma individualizada. Do mesmo modo, o contrato de adesão assegura os direitos e obrigações da EGME, no âmbito da gestão da rede, para com todos os intervenientes e destes para com a EGME, designadamente no que respeita ao pagamento das tarifas da EGME e aos pagamentos entre os CEME e os OPC. Em síntese, o contrato de adesão estabelece um conjunto de direitos e obrigações entre três partes – EGME, OPC e CEME.

Neste ponto, a proposta de RME agora em consulta é mais concreta sobre a forma de relacionamento comercial da EGME com os demais intervenientes, face ao regime vigente, tirando partido da experiência já existente com o início do pagamento dos carregamentos. A proposta está assim ajustada à prática

corrente, no que respeita aos carregamentos rápidos⁷ e aos carregamentos em espaços privados de utilização pública⁸, permitindo clarificar os procedimentos e peças contratualmente necessárias, com especial destaque para o contrato de adesão.

A proposta de RME em consulta prevê que as condições gerais do contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica sejam aprovadas pela ERSE, na sequência de proposta da EGME para o efeito, dada a centralidade deste contrato. Importa salientar que estão salvaguardadas as situações existentes à data da aplicação das novas regras do RME, devendo os contratos vigentes ser adaptados às condições gerais que sejam aprovadas, no prazo máximo de 30 dias após a sua divulgação.

3.3 INCUMPRIMENTOS DO CONTRATO DE ADESÃO À REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

GARANTIAS JUNTO DA EGME A UTILIZAR EM CASO DE INCUMPRIMENTO DOS PAGAMENTOS DEVIDOS

Na proposta apresentada estabelece-se, primeiramente, a necessidade de os CEME, OPC e DPC prestarem garantias à EGME, de modo a assegurarem o cumprimento das obrigações pecuniárias a que se encontram adstritos nos termos legais e regulamentarmente previstos (designadamente o pagamento das tarifas da EGME a aplicar a cada interveniente ou ainda os pagamentos dos CEME aos OPC pela utilização dos pontos de carregamento pelos UVE seus clientes).

As propostas ora em consulta procuram simplificar as relações que existem entre estes três intervenientes, tentando evitar a propagação contratual num setor onde se prevê uma multiplicidade de intervenientes (especialmente OPC). Assim, e em paralelo com relacionamento contratual estabelecido com o contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica, optou-se por concentrar na EGME as garantias a serem prestadas.

AS GARANTIAS COBREM QUATRO MESES DE UTILIZAÇÃO

Para qualquer um dos agentes, o valor temporal a ter em consideração será sempre, dada a alínea f) do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, o equivalente a não menos de quatro meses, atendendo ao facto de o incumprimento das obrigações de um agente poder perdurar durante quatro

⁷ Os quais já exigem o pagamento do carregamento pelo utilizador do veículo elétrico desde novembro de 2018.

⁸ Cobrança e adesão à rede de mobilidade elétrica ainda voluntárias.

meses antes de ser excluído da rede de mobilidade elétrica. Desta forma, procura-se assegurar a suficiência das garantias face a eventuais casos de incumprimento. O RME prevê que a EGME publique uma metodologia de cálculo das garantias que tenha em consideração este princípio e o histórico dos agentes.

Para as situações em que não exista histórico da atividade do agente, e tendo em consideração o dinamismo e crescimento rápido do setor, e tendo ainda presente o objetivo de limitar o risco sistémico, a proposta de RME estabelece montantes mínimos a serem caucionados, sem prejuízo, naturalmente, de as entidades poderem prestar garantias por valores mais elevados, de modo a potenciar a existência de uma margem que permita que o eventual pedido de reforço pela EGME, sempre que esta verifique que o montante deixou de ser suficiente, seja menos frequente.

Os montantes mínimos que devem ser caucionados variam consoante o agente. Assim:

- O CEME deve prestar garantia correspondente a um montante não inferior a quatro meses, relativo à soma dos seus pagamentos aos OPC pela utilização dos seus pontos de carregamento pelos UVE seus clientes e ainda ao pagamento da tarifa da EGME a que os mesmos CEME se encontram sujeitos. O valor mínimo de garantia a prestar não poderá ser inferior a 100 000 euros, em consonância com o que já ocorre para os comercializadores do setor elétrico⁹.
- O OPC deve prestar uma garantia não inferior a quatro meses de pagamento da tarifa da EGME a que se encontre sujeito, não podendo tal valor ser inferior a 2000 euros por ponto de carregamento integrado na rede de mobilidade elétrica.
- O DPC deve prestar uma garantia não inferior a quatro meses de pagamento da tarifa da EGME a que se encontre sujeito, não podendo tal valor ser inferior a 200 euros por cada ponto de carregamento integrado na rede de mobilidade elétrica. O valor proposto para o DPC é substancialmente menor que o previsto para o OPC, uma vez que é expectável que a utilização de um ponto de carregamento de um DPC seja substancialmente menor do que um ponto de carregamento de um OPC e a tarifa da EGME depende do número de carregamentos.

O tipo de garantia deverá ser de fácil execução e, por esse motivo, se exige que seja de pagamento à primeira solicitação, podendo a garantia consubstanciar a forma de numerário, depósito bancário, garantia bancária ou seguro-caução.

⁹ A garantia mínima para o setor elétrico encontra-se definida no n.º 1 do artigo 6.º da Diretiva n.º 11/2018, publicada na 2.ª Série do Diário da República, de 16 de julho.

VERIFICAÇÃO DIÁRIA DO VALOR DAS GARANTIAS

O setor da mobilidade elétrica tem tido um crescimento muito significativo no número de UVE, pelo que é fundamental que o valor das garantias seja verificado com elevada frequência. Uma vez que a EGME acede a toda a informação sobre a atividade dos agentes (número de utilizadores, número de carregamentos e energias) quase em tempo real, a tarefa de verificação do valor da garantia com frequência elevada é relativamente simples. Assim, prevê a proposta de RME que a EGME tenha a obrigação de verificação diária da suficiência do montante de garantia que CEME, OPC e DPC devam prestar.

Determina-se ainda que a EGME deve exigir um reforço da garantia sempre que se atinja o menor dos seguintes montantes: i) o valor exigido seja superior em 10% ao valor da garantia efetivamente prestada à data da verificação ou ii) o valor da garantia exigível, de acordo com as regras aplicáveis, seja superior em, pelo menos, 100 000 euros, ao valor da garantia efetivamente prestada à data da verificação. Ao mesmo tempo, sempre que a garantia seja acionada, deverá a mesma ser repostada de acordo com as condições e montantes exigidos. Haverá fundamento de justa resolução do contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica caso tal não ocorra no prazo de 4 meses.

INCUMPRIMENTOS CONDUZEM A LIMITAÇÃO DO AUMENTO DA ATIVIDADE E EXCLUSÃO DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

Quanto às consequências dos incumprimentos, haverá que distinguir as situações em que os mesmos resultam do não cumprimento de obrigações dos agentes em relação à EGME ou entre si (isto é, incumprimento dos CEME perante os OPC).

No caso de incumprimentos dos CEME, OPC ou DPC em relação à EGME, a EGME deverá executar o valor em dívida, acionando a garantia prestada, e, persistindo a situação de incumprimento até ao final do quarto mês em dívida, resolver o contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica.

Caso o incumprimento seja de um CEME em relação à EGME, imediatamente após o prazo de pagamento da fatura, o CEME é suspenso da rede de mobilidade elétrica (note-se que apenas será excluído na situação em que o incumprimento persista até ao final do quarto mês em dívida), o que significa que não será ativado nenhum outro meio de autenticação de um UVE cliente do referido CEME. Tal permite que os UVE do CEME em causa possam continuar a utilizar a rede de mobilidade elétrica, pelo menos até ao final do

quatro mês em dívida, sem terem necessidade de contratar com um outro CEME¹⁰. Ao mesmo tempo, permite também controlar a dívida que o CEME em causa possa gerar.

Caso o incumprimento seja de um OPC em relação à EGME, também se encontra prevista a suspensão do OPC, ou seja, não será integrado na rede mais nenhum ponto de carregamento do referido OPC.

Tratando-se de incumprimentos de um CEME perante OPC, prevê-se que estes últimos notifiquem a EGME, transmitindo-lhe tal informação. Recorda-se que é a EGME a entidade que contratou com uns e com outros, dispondo das necessárias garantias que podem ser acionadas. Em termos de procedimento a seguir pela EGME, prevê-se a notificação ao CEME para que este regularize a sua dívida ao OPC em causa, no prazo máximo de 10 dias. Caso tal não ocorra, a EGME poderá suspender a ativação de novos clientes do referido CEME e, caso a situação persista no prazo de 4 meses a contar da primeira notificação efetuada pela EGME, cessa o acordo de adesão à rede de mobilidade elétrica. Consequentemente, os UVE deixam de poder aceder à rede de mobilidade elétrica com os cartões desse CEME. Por esse motivo, é importante garantir que os UVE são, devida e atempadamente, informados para que, querendo, celebrem um novo contrato com outro CEME.

3.4 PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS

REGULAMENTO DEFINE DE FORMA CLARA QUEM TEM DIREITO DE ACESSO AOS DADOS

Visando responder às obrigações de proteção de dados pessoais das pessoais singulares, a proposta de RME clarifica quem são as entidades com acesso aos dados de carregamento dos veículos elétricos, designadamente, a EGME, o CEME e o OPC, para efeitos do cumprimento das suas obrigações de leitura, verificação e faturação no âmbito da mobilidade elétrica.

Os CEME, na qualidade de contraparte direta com os UVE, devem cumprir as obrigações legais, designadamente o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (RGPD), e as boas práticas, no âmbito da

¹⁰ Esta solução tem a vantagem, em relação aos UVE, de evitar a celebração de um novo contrato, caso o não pretendam celebrar e, em relação ao CEME de procurar ultrapassar o incumprimento antes de a EGME resolver o contrato. Caso seja previsível que o contrato venha efetivamente a ser resolvido – o que se prevê, nos termos do artigo 29.º (evitava estas referências a artigos da proposta), que venha a ocorrer se a situação de incumprimento persistir no final do quarto mês –, a EGME notifica os UVE afetados, com quinze dias de antecedência em relação à cessação do acordo, da necessidade de celebrarem um novo acordo com um outro CEME.

proteção de dados pessoais de pessoa singular, da segurança das redes e dos sistemas de informação, relativamente aos UVE com quem celebrem contratos.

A proposta de RME clarifica igualmente o processo de acesso aos dados de carregamento, por entidades terceiras. O acesso aos dados por entidades terceiras, caracterizadas como tal nas definições do RME, carece do respetivo consentimento do titular dos dados. Propõe-se que, em função da centralização do relacionamento comercial da mobilidade através da EGME, caiba a esta entidade a divulgação da informação e documentos necessários para permitir o exercício do consentimento do acesso destas entidades aos dados de consumo para efeitos de carregamento.

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. Estes dados dizem respeito a um carregamento, para o qual não é necessário a transmissão ou acesso a dados pessoais dos UVE, embora esteja associado a um cartão emitido pelo CEME, para efeitos de faturação de utilização do ponto de carregamento e faturação da energia consumida. Neste caso em particular, cabe ao OPC assegurar que a comunicação dos dados de consumo dos pontos integrados na rede da mobilidade elétrica cumpre as obrigações legais, designadamente o RGPD, e as boas práticas, no âmbito da proteção de dados pessoais, da segurança das redes e dos sistemas de informação.

Os UVE, na qualidade de titulares dos dados de carregamento do seu veículo elétrico, têm, nos termos da lei, o direito de consentir (bem como de retirar o seu consentimento) o acesso aos dados de consumo por entidades terceiras. Por esta razão, cabe igualmente às entidades terceiras observar as regras de proteção de dados, nos termos do RGPD.

A DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS EM PLATAFORMAS ELETRÓNICAS NÃO APRESENTA ELEMENTOS QUE SEJAM SUSCETÍVEIS DE IDENTIFICAR DE FORMA DIRETA O PARTICULAR

De assinalar ainda que, na disponibilização dos dados de consumo através de plataformas eletrónicas, é obrigatório proteger os dados que sejam suscetíveis de identificar de forma direta a pessoa singular.

COMUNICAÇÕES DIRETAS DA EGME AO UVE SÓ COM AUTORIZAÇÃO EXPRESSA DO UVE

Visando permitir à EGME comunicar diretamente com o UVE nas situações de cessação do contrato de adesão à rede da mobilidade por um CEME, é proposto que esta possa, mediante consentimento do UVE, através do contrato que o UVE celebrar com o CEME, utilizar um contacto direto. Nas situações de cessação

do contrato de adesão por um CEME é exigido à EGME que informe os interessados de forma pública, designadamente através da sua página na internet, desse facto. Não obstante, no caso dos UVE considerarem relevante serem destinatários dessa comunicação pela EGME de forma direta, têm a possibilidade de ceder os seus dados de contacto de forma voluntária.

4 PROVEITOS, TARIFAS REGULADAS E PREÇOS

Esta matéria corresponde ao capítulo III do RME. As alterações propostas ao RME destinam-se a clarificar e a densificar o regime vigente.

MANUTENÇÃO DO PERÍODO DE REGULAÇÃO DE TRÊS ANOS, DO PROCESSO DE APROVAÇÃO TARIFÁRIA E DO MÉTODO DE REGULAÇÃO

No que respeita ao período de regulação da atividade da EGME, a ERSE mantém a duração de três anos. Apesar de, nos demais setores regulados (elétrico e de gás natural), se registarem tendências de alargamento do período de regulação, no setor da mobilidade os motivos que justificam essa opção não se verificam. De facto, apesar da mobilidade elétrica já não ter um carácter de novidade, uma parte significativa dos carregamentos ainda se mantém em regime piloto, o que tem justificado o facto de ainda não terem sido disponibilizados elementos à ERSE para a fixação dos proveitos. Face ao exposto, na ausência de outros elementos, é prudente manter o período de regulação, visando o acompanhamento regulatório tão próximo quanto possível, desta atividade.

Nos procedimentos de aprovação de tarifas pela ERSE também se manteve o regime em vigor, designadamente o período de aprovação tarifária coincidente com o ano civil e em paralelo com o processo de aprovação tarifária no setor elétrico.

Os requisitos e obrigações financeiras e contabilísticas da EGME também não sofrem alterações. No que respeita aos proveitos, não há alteração no método de regulação vigente.

A proposta de RME mantém as tarifas a aprovar pela ERSE, a saber:

- a) Tarifas da EGME aplicáveis aos CEME, OPC e DPC;
- b) Tarifas de acesso às redes de energia elétrica para a Mobilidade;
- c) Tarifa de energia e comercialização aplicável à mobilidade elétrica nas regiões autónomas dos Açores e da Madeira.

TARIFAS DE ACESSO À REDE DA MOBILIDADE ELÉTRICA DISTINTAS EM FUNÇÃO DO NÍVEL DE TENSÃO DO PONTO DE ENTREGA À REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

A principal novidade nesta matéria diz respeito às tarifas de acesso às redes da mobilidade, previstas na proposta do RME. Em concreto, são propostas duas tarifas de acesso às redes de energia elétrica para a mobilidade, em função do nível de tensão em que é feita a entrega de energia elétrica à rede de mobilidade elétrica, distinguindo entre ligações à rede em BT e ligações à rede em MT.

No que respeita à metodologia tarifária propõe-se que:

- a) No caso da tarifa de Acesso às Redes de Energia Elétrica para a Mobilidade em pontos de carregamento com ponto de entrega à rede da mobilidade elétrica em BT, esta resulte da tarifa de acesso às redes em BTN, definida no Regulamento Tarifário do setor elétrico.
- b) No caso da tarifa de Acesso às Redes de Energia Elétrica para a Mobilidade em pontos de carregamento com ponto de entrega à rede da mobilidade elétrica em MT, esta resulte da tarifa de acesso às redes em BTN deduzida da Tarifa de Uso da Rede de Distribuição em BT.

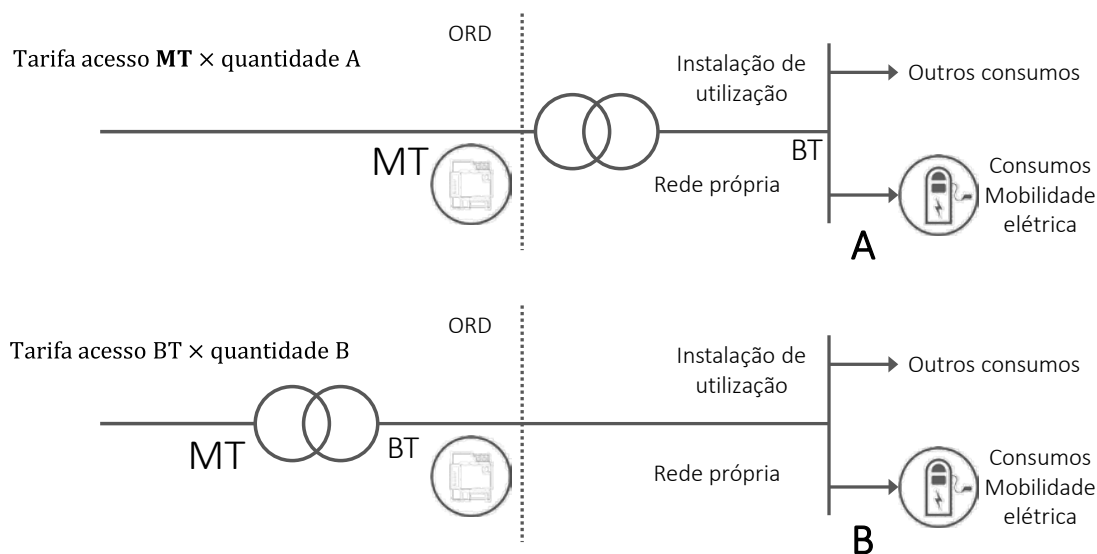
Desta forma, a ERSE pretende ir ao encontro das expectativas dos intervenientes no setor da mobilidade elétrica, permitindo aplicar de forma mais justa e coerente as tarifas de acesso às redes da mobilidade, em função da tensão de entrega da rede elétrica à rede de mobilidade elétrica. Na situação em que o ponto de entrega é em MT¹¹ não é utilizada a rede de distribuição em BT, pelo que, ao abrigo do princípio da aditividade tarifária, não devem os seus utilizadores ser onerados com o pagamento da rede que não utilizam para efeitos do carregamento.

A tarifa de acesso às redes de energia elétrica para a mobilidade elétrica mantém-se aplicável às entregas dos CEME aos UVE, resultando da conversão dos preços da tarifa de acesso às redes em BTN, definidos no Regulamento Tarifário do setor elétrico, para preços de energia por período horário em €/kWh, aplicáveis às entregas a UVE. Neste contexto, os preços de potência da tarifa de Acesso em BTN e da Tarifa de Uso da Rede de Distribuição em BT, definidos no Regulamento Tarifário do setor elétrico, são convertidos para preços de energia por período tarifário, em Euros por kWh, nas entregas a UVE, a aprovar pela ERSE.

Na figura seguinte sistematiza-se a aplicação das tarifas de acesso para as duas situações (ponto de entrega em MT e em BT).

¹¹ De acordo com informação da EGME, nos pontos de carregamento rápidos as ligações à rede em MT são significativas.

Figura 4-1 – Aplicação das tarifas de acesso à rede para a mobilidade elétrica



NAS REGIÕES AUTÓNOMAS A TARIFA DE ENERGIA INCLUI VALOR PARA A COMERCIALIZAÇÃO

No que respeita às tarifas aplicáveis nas regiões autónomas dos Açores e da Madeira, foi clarificado que o valor da tarifa de energia inclui o valor da comercialização, considerando que cabe às entidades concessionárias assegurar o aprovisionamento de energia dos CEME, nas respetivas regiões.

As demais regras de aplicação tarifária não sofrem alterações, mantendo-se o referencial de medição das quantidades associadas à energia entregue à rede de mobilidade elétrica nos pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica.

SEM ALTERAÇÕES NAS TARIFAS DA EGME

A estrutura e a metodologia de definição das tarifas da EGME não sofrem alterações.

5 MEDIÇÃO, LEITURA E DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS

As regras relativas à medição, leitura e disponibilização de dados de consumo da rede de mobilidade elétrica devem ser objeto de detalhe no Manual de Procedimentos da Atividade da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME), nos termos do artigo 16.º do Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME) em vigor.

Com efeito, em relação a essas matérias, o RME prevê apenas, no artigo 34.º, a obrigação dos operadores de pontos de carregamento (OPC) e dos detentores de pontos de carregamento de acesso privativo (DPC) instalarem os equipamentos de medição necessários para a individualização dos consumos da rede de mobilidade elétrica, devendo esses equipamentos respeitar as especificações técnicas definidas por lei.

Uma vez que, na presente consulta, a ERSE propõe eliminar a figura do Manual de Procedimentos da Atividade da EGME integrando as respetivas disposições no RME, o exercício de densificação dessas regras tem agora lugar no regulamento, em capítulo próprio.

Por outro lado, cabe referir que o Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual, bem como o Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados do setor elétrico (GMLDD), inscrevem alguns princípios aplicáveis à mobilidade elétrica relativos à medição, leitura e disponibilização de dados, que importa ter presentes de modo a com estes compatibilizar a presente proposta de alteração do RME.

A medição e a disponibilização de dados aos diversos agentes que atuam no setor da mobilidade elétrica são essenciais para o seu funcionamento, desde logo na dimensão da faturação do uso das infraestruturas por parte dos utilizadores de veículos elétricos. Acresce que a rede de mobilidade elétrica se interliga com a rede de distribuição de energia elétrica, partilhada pelos agentes do setor elétrico, importando garantir que os procedimentos agora propostos são fiáveis, sustentáveis e assimilados por todos.

5.1 MEDIÇÃO

As propostas apresentadas no âmbito da atividade de medição, que se detalham e justificam abaixo, referem-se aos seguintes temas:

- Estabelecimento dos pontos de medição;
- Responsabilidade pelo fornecimento, instalação e manutenção dos equipamentos de medição;

- Características dos equipamentos de medição a instalar;
- Procedimentos de verificação dos equipamentos de medição instalados nos pontos de saída dos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica.

SÃO PONTOS DE MEDIÇÃO OS PONTOS DE ENTREGA DA REDE ELÉTRICA DE SERVIÇO PÚBLICO (RESP) À REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA E OS PONTOS DE SAÍDA DOS PONTOS DE CARREGAMENTO INTEGRADOS NA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

No respeitante aos pontos de medição relevantes para o setor da mobilidade elétrica (e para o setor elétrico na sua relação com este) são estabelecidos os pontos de entrega da Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) à rede de mobilidade elétrica¹² e os pontos de saída dos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica. Para efeitos do RME, estes são os pontos em que é obrigatória a medição de energia elétrica.

Adicionalmente, propõe-se a definição de ponto de entrega à rede de mobilidade elétrica como sendo o ponto de interface com o setor elétrico, caracterizado por um código de ponto de entrega (CPE), a jusante do qual existe uma instalação de utilização de energia elétrica com pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica¹³.

O FORNECIMENTO, INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DOS EQUIPAMENTOS DE MEDIÇÃO É DA RESPONSABILIDADE DO ORD (SAÍDA DO SETOR ELÉTRICO) E DO OPC (NAS SAÍDAS DOS PONTOS DE CARREGAMENTO)

Estabelecidos os pontos de medição, a proposta de RME prevê que a responsabilidade pelo fornecimento, instalação e manutenção dos correspondentes equipamentos de medição seja, no caso dos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica, do respetivo operador de rede de distribuição (ORD)¹⁴ e, no caso dos pontos de saída dos pontos de carregamento, dos respetivos OPC ou DPC, consoante o caso, enquanto titulares desses pontos de carregamento.

¹² Em linha com o previsto na alínea f) do ponto 4 do GMLDD.

¹³ Esta nova definição difere ligeiramente da inscrita no ponto 7 do GMLDD visando, no essencial, maior clareza dos conceitos em jogo.

¹⁴ Como estabelecido no ponto 14.1.6 do GMLDD.

CARACTERÍSTICAS DOS EQUIPAMENTOS DE MEDIÇÃO A INSTALAR

Ainda relativamente à medição, são propostas as características mínimas dos equipamentos de medição. Em concreto, para os equipamentos de medição a instalar pelos ORD nos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica, é inscrita remissão para o disposto no GMLDD¹⁵. Para os equipamentos de medição nas saídas dos pontos de carregamento, estabelece-se o dever de cumprimento do disposto na legislação aplicável, em particular no Decreto-Lei n.º 39/2010¹⁶, de 26 de abril e no Decreto-Lei n.º 45/2017¹⁷, de 27 de abril.

Apesar da legislação referida no parágrafo anterior ser de aplicação exclusiva à medição em corrente alternada, a EGME, em contactos preparatórios do presente processo de revisão, informou a ERSE da existência de pontos de carregamento rápidos instalados¹⁸ cujos equipamentos de medição medem em corrente contínua.

Não existindo normalização ou legislação aplicável à medição em corrente contínua em Portugal, entende a ERSE dever estabelecer no RME a obrigatoriedade de medição em corrente alternada¹⁹. Contudo, a existência de pontos de carregamento já em funcionamento com medição em corrente contínua, justifica a proposta de, e apenas para estes pontos de carregamento que se encontram já integrados na rede de mobilidade elétrica, prever um período transitório (até ao final do 1.º semestre de 2021) para instalação de equipamentos de medição em corrente alternada nas saídas desses pontos de carregamento. Durante este período transitório, permitindo-se a medição em corrente contínua, estabelece-se a obrigação da

¹⁵ Recorde-se que o GMLDD prevê (pontos 14.1.6 e 61.1.1) que estes equipamentos devem ser integrados no sistema centralizado de telecontagem do ORD respetivo e dispor de período de integração de 15 minutos.

¹⁶ Regula a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica, procede ao estabelecimento de uma rede de mobilidade elétrica e à regulação de incentivos à utilização de veículos elétricos, prevendo, no n.º 8 do artigo 6.º, que “Compete ao membro do Governo responsável pela área da energia estabelecer, através de portaria, as regras aplicáveis à instalação e funcionamento dos pontos de carregamento, nomeadamente em matéria técnica e de segurança, os quais devem cumprir obrigatoriamente com os requisitos técnicos e funcionais previstos para os contadores inteligentes na Portaria n.º 231/2013, de 22 de julho e as especificações técnicas definidas no âmbito da União Europeia.”.

¹⁷ Transpõe para o ordenamento jurídico nacional a Diretiva 2014/32/EU, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro.

¹⁸ De acordo com a informação disponibilizada pela EGME, 1) cerca de 70% das saídas dos pontos de carregamento rápidos instalados tem medição em corrente contínua e 2) nos pontos de carregamento normais instalados a medição é sempre feita em corrente alternada. A proporção de pontos rápidos face a pontos normais é de, aproximadamente, 1:10.

¹⁹ Faz-se notar a relevância dos registos dos equipamentos de medição instalados nas saídas dos pontos de carregamento, não apenas para faturação por parte dos CEME aos UVE, mas também para faturação por parte dos ORD aos comercializadores do setor elétrico (CSE), quer enquanto fornecedores de CEME, quer enquanto fornecedores dos consumos próprios da instalação.

classe de exatidão dos respetivos equipamentos de medição não poder ser inferior à dos equipamentos de medição de corrente alternada certificados para potências equivalentes.

Ainda no tocante aos equipamentos de medição dos pontos de saída dos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica, a proposta explicita como características a garantir, por um lado, o protocolo de comunicação para efeitos de integração com o sistema de gestão de informação da EGME e, por outro lado, a reserva de memória mínima de 30 dias²⁰.

OS PROCEDIMENTOS DE VERIFICAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS DE MEDIÇÃO INSTALADOS NOS PONTOS DE SAÍDA DOS PONTOS DE CARREGAMENTO INTEGRADOS NA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA SERÃO SEMELHANTES AOS VIGENTES NO SETOR ELÉTRICO

Por último, propõe-se a aplicação genérica aos equipamentos de medição dos pontos de saída dos pontos de carregamento das disposições relativas aos procedimentos de ensaio e verificação inscritos no GMLDD. O procedimento de verificação proposto abrange ainda a especificidade do relógio destes equipamentos, prevendo-se que a sincronização do relógio seja responsabilidade da EGME, enquadrada nas atividades de leitura e disponibilização de dados. Dada a frequência de comunicação quarti-horária entre os pontos de carregamento e o sistema de informação da EGME (vide ponto seguinte), parecem reunidas as condições para uma atempada verificação e, se necessária, correção do desvio dos relógios destes equipamentos de medição.

5.2 LEITURA

As propostas apresentadas no âmbito da atividade de leitura dos equipamentos de medição, que se detalham e justificam abaixo, referem-se às seguintes questões:

- Responsabilidade pela leitura;
- Periodicidade da leitura;
- Acesso aos equipamentos de medição dos pontos de carregamento;

²⁰ Faz-se notar que, como se detalha mais adiante no ponto relativo à leitura dos equipamentos de medição, se prevê uma comunicação automática dos pontos de carregamento com o sistema de gestão de informação da EGME a cada intervalo de tempo máximo de 15 minutos.

A LEITURA É DA RESPONSABILIDADE DO ORD (SETOR ELÉTRICO) E DA EGME (MOBILIDADE ELÉTRICA)

Prevê-se na proposta de RME que a responsabilidade pela leitura dos equipamentos de medição recaia no respetivo ORD, no caso dos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica²¹, e na EGME, no caso dos pontos de saída dos pontos de carregamento.

No caso da EGME, esta proposta decorre, quer das respetivas atribuições consagradas no Decreto-Lei n.º 39/2010, designadamente, no âmbito da gestão de operações de mobilidade elétrica²², da gestão dos dados relativos a informação energética e financeira²³ e dos deveres de manutenção do registo dos fluxos respeitante aos volumes de energia elétrica utilizada em cada ponto de carregamento da rede de mobilidade elétrica²⁴, quer do estabelecido no próprio GMLDD²⁵. Note-se que este modelo permite centralizar numa única entidade – neste caso, a EGME – a responsabilidade pela recolha dos registos dos equipamentos de medição instalados nos pontos de carregamento (por oposição a um modelo que atribuísse essa responsabilidade, por exemplo, diretamente aos OPC e DPC), o que se considera da maior importância num contexto de obrigações de leitura pelo menos diárias e fecho de carteiras de comercialização da mobilidade elétrica até ao final do terceiro dia seguinte ao do carregamento, como adiante se detalhará.

Atenta esta obrigação da EGME no âmbito da leitura, a proposta salvaguarda, necessariamente, o seu direito de acesso (local e remoto) aos equipamentos de medição instalados nos pontos de saída dos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica.

Em relação aos equipamentos de medição instalados nos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica e nos pontos de saída dos pontos de carregamento, decorre do disposto no GMLDD que a respetiva periodicidade de leitura seja diária²⁶.

²¹ O ponto 82 do GMLDD prevê que “O ORD a cuja rede a instalação de consumo está ligada é responsável pela aquisição e disponibilização dos dados dos seus equipamentos de medição.”.

²² Decreto-Lei n.º 39/2010 republicado, n.º 1 do art.º 21.º.

²³ Decreto-Lei n.º 39/2010 republicado, alínea c), n.º 2, art.º 21.

²⁴ Decreto-Lei n.º 39/2010 republicado, alínea b), artigo 23.º.

²⁵ Em concreto, o ponto 82 do GMLDD prevê que “A EGME é responsável pela aquisição e disponibilização dos dados dos equipamentos de medição instalados em cada ponto de carregamento ou de dados agregados a partir das medições destes equipamentos.”.

²⁶ Pontos 61.1.1 e 81 do GMLDD.

Sem prejuízo do referido acima relativamente à responsabilidade pela leitura dos equipamentos de medição e à respetiva periodicidade, a proposta de revisão do RME inscreve a obrigação automática de comunicação dos pontos de carregamento com o Sistema de Gestão da EGME²⁷ a cada intervalo de tempo máximo de 15 minutos. Esta proposta resulta dos contactos prévios tidos com a EGME e visa tirar o máximo partido das funcionalidades técnicas dos equipamentos e sistemas existentes.

Por último, em consonância com os deveres da EGME e dos OPC e DPC, quer os previstos no próprio RME, quer os decorrentes do Decreto-Lei n.º 39/2010²⁸, estabelece-se o procedimento aplicável na circunstância do OPC ou do DPC, por sua iniciativa, interromper a comunicação entre o respetivo ponto de carregamento e o Sistema de Gestão da EGME impedindo, desse modo, nomeadamente, a recolha remota dos registos dos equipamentos de medição. A proposta habilita a EGME a desativar da rede de mobilidade elétrica o(s) ponto(s) de carregamento em causa se a comunicação não for repostada no prazo máximo de 24 horas, uma vez informado o OPC ou o DPC pela EGME.

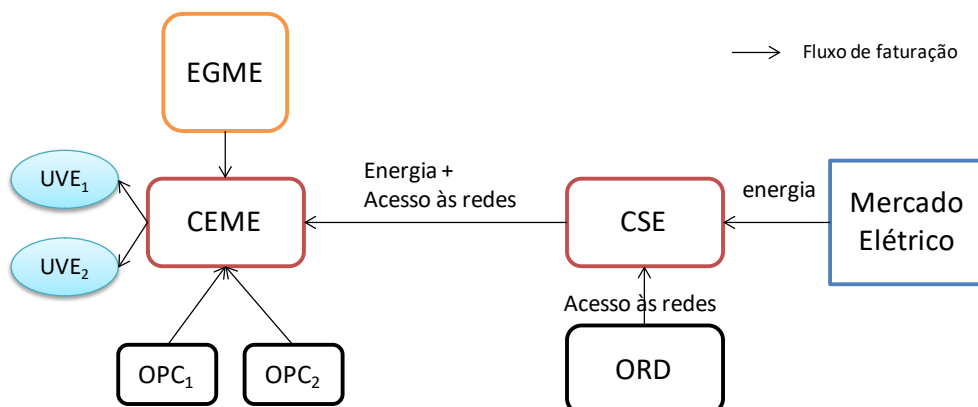
5.3 DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS

Para melhor enquadrar as propostas apresentadas no âmbito da disponibilização de dados, ilustram-se na figura seguinte os principais fluxos financeiros entre agentes do setor da mobilidade elétrica, centrados no CEME, e sua interação com o setor elétrico.

²⁷ Trata-se do sistema de gestão de informação dos fluxos energéticos e financeiros associados às operações da rede de mobilidade elétrica.

²⁸ Decreto-Lei n.º 39/2010, alínea c), n.º 1, art.º 16.º: “São deveres do OPC, designadamente, disponibilizar, em permanência, à EGME, de forma segregada por CEME, os dados relativos à eletricidade consumida nos respetivos PC, observando os procedimentos e estabelecendo as comunicações necessárias para o efeito”.

Figura 5-1 – Principais fluxos financeiros



Em síntese, convirá reter as seguintes ideias:

- Os utilizadores dos veículos elétricos (UVE), para poderem carregar os seus veículos nos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica, estabelecem contratos de fornecimento com os CEME (um ou mais), devendo a EGME garantir os fluxos de dados associados à faturação desses contratos no contexto da mobilidade elétrica.
- Os CEME têm a responsabilidade de aprovisionar no setor elétrico a energia elétrica necessária aos seus fornecimentos para carregamento de veículos elétricos. Esse aprovisionamento pode fazer-se indiretamente, através de um ou vários comercializador(es) do setor elétrico (CSE), ou diretamente pelo próprio CEME, com o estatuto de agente de mercado. A Figura 2 ilustra o caso mais comum, de aprovisionamento através de um CSE, que, para além de faturar ao CEME a energia elétrica consumida pelos respetivos UVE, se responsabiliza pelas tarifas de acesso às redes relativas aos consumos do CEME junto dos operadores de rede (o CEME não tem contrato de uso das redes, nem está registado como agente do setor elétrico). Uma vez que o enquadramento legal prevê a possibilidade de contratação do CEME com mais do que um CSE, é essencial o correto apuramento pela EGME do universo de carregamentos de veículos elétricos imputáveis a cada relação contratual entre CEME e CSE.
- Os OPC faturam aos CEME as tarifas devidas pela utilização dos seus pontos de carregamento pelos respetivos UVE (na prática, os CEME transferem para os OPC o valor que cobram diretamente aos UVE).
- A EGME fatura aos OPC, aos DPC e aos CEME as respetivas tarifas da EGME (para recuperação dos proveitos permitidos da sua atividade regulada).

- A EGME e os ORD trocam informação com vista à correta imputação a carteiras de comercialização de CSE, quer dos consumos da mobilidade elétrica, quer dos consumos próprios dos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica. Faz-se notar que, apesar da rede de mobilidade elétrica estar totalmente dissociada da Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) e do modelo de agentes e de relacionamentos comerciais do setor elétrico, o relacionamento entre EGME e ORD para efeitos de troca de informação é fundamental.

Com o enquadramento anterior, as propostas apresentadas no âmbito da atividade de disponibilização de dados, que se detalham e justificam abaixo, são sobre os seguintes temas:

- Princípios gerais aplicáveis à disponibilização de dados;
- Disponibilização de dados entre a EGME, os ORD e os CSE;
- Disponibilização de dados entre a EGME e os CEME;
- Disponibilização de dados entre a EGME e os OPC e DPC;
- Modelo e formato dos dados disponibilizados pela EGME e pelos ORD;
- Acertos e correções de consumo da rede de mobilidade elétrica.

PRINCÍPIOS GERAIS APLICÁVEIS À DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS

No âmbito dos princípios gerais prevê-se que os dados de consumo da rede de mobilidade elétrica (i.e., o consumo dos carregamentos nos pontos de carregamento) sejam considerados provisórios até ao final do terceiro dia seguinte ao do carregamento (d+3). Da conjugação deste princípio com o período de fecho definitivo de carteiras de comercialização no setor elétrico – 9 meses – decorre que quaisquer correções posteriores a d+3 em instalações com consumos afetos à mobilidade elétrica serão integralmente repercutidas no setor elétrico (ou seja, nos consumos próprios do ponto de entrega²⁹, no âmbito do contrato de fornecimento celebrado entre OPC ou DPC e CSE).

²⁹ Os consumos próprios são calculados através da diferença entre o consumo total da instalação, medido no equipamento de medição do ORD, e o consumo da mobilidade elétrica, dado pelo somatório dos consumos medidos pelos equipamentos de medição instalados nas saídas dos pontos de carregamento.

Também no plano dos princípios gerais, prevê-se que a energia reativa medida no ponto de entrega à rede de mobilidade elétrica seja considerada exclusivamente no âmbito dos consumos não afetos à mobilidade elétrica. Recorde-se que, nos termos previstos no Regulamento de Relações Comerciais do setor elétrico, só há faturação de energia reativa nos fornecimentos em MAT, AT, MT e BTE. Note-se que, se o modelo adotado refletisse na mobilidade elétrica a componente reativa do consumo, e uma vez que na BTN não há faturação de energia reativa, consagrar-se-ia um tratamento diferenciado dos carregamentos consoante o nível de tensão de fornecimento e o tipo de fornecimento (ao passo que, de acordo com o modelo proposto, essa diferenciação é transparente para o setor da mobilidade elétrica). Deste modo, a referência a dados de consumo de energia elétrica na rede de mobilidade elétrica, quer no presente documento justificativo, quer no próprio RME, deve ser entendida como abrangendo apenas a componente ativa.

DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS ENTRE A EGME, OS ORD E OS CSE

Em relação à disponibilização de dados envolvendo a EGME, os ORD e os CSE a proposta inscreve remissão para o disposto no GMLDD – em rigor, esta disponibilização impacta no setor elétrico, pelo que os princípios e regras aplicáveis devem, no entender da ERSE, constar da regulamentação aplicável a este setor. Os dados a disponibilizar são utilizados, designadamente, para o apuramento das carteiras de comercialização e para a faturação do acesso às redes de transporte e distribuição. Em particular, o GMLDD, nos pontos 81 e 83, prevê o seguinte:

- O ORD disponibiliza à EGME, em cada dia *d*, por ponto de entrega à rede da mobilidade elétrica, o diagrama de carga quarti-horário registado no seu equipamento de medição relativo ao dia anterior, *d-1* (consumo agregado da instalação).
- A EGME disponibiliza ao ORD, em cada dia *d*, por ponto de entrega à rede da mobilidade elétrica e por CSE³⁰, o diagrama de carga quarti-horário da rede da mobilidade elétrica relativo ao dia anterior, *d-1* (consumo discriminado da rede de mobilidade elétrica). Quando a EGME não disponibilize esta informação ao ORD, em tempo útil, os consumos registados no equipamento de medição instalado no ponto de entrega à rede de mobilidade elétrica são, provisoriamente, imputados à carteira de comercialização do CSE detentor do contrato de fornecimento a esse ponto de entrega (consumos próprios da instalação).

³⁰ Deve ser garantida, a todo o tempo, a imputação da energia de cada carregamento de veículo elétrico, de forma inequívoca, ao respetivo CEME (e ao correspondente CSE, caso o CEME não atue como agente de mercado).

- O ORD disponibiliza aos CSE, em cada dia d, as carteiras de comercialização quarti-horárias relativas aos consumos na rede da mobilidade elétrica registados em d-2 (consumo discriminado agregado da rede de mobilidade elétrica).

A proposta de RME prevê que, quando o ORD não disponibilize à EGME o consumo agregado da instalação, o consumo discriminado da rede de mobilidade elétrica seja apurado tendo por base, exclusivamente, as medições dos pontos de saída dos pontos de carregamento.

DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS ENTRE A EGME E OS CEME

Como referido anteriormente, a EGME tem o dever de garantir os fluxos de dados necessários à faturação entre CEME e UVE (energia elétrica consumida pelos UVE, utilização dos pontos de carregamento pelos UVE e tarifas de acesso).

Em concreto, propõe-se que a EGME disponibilize aos CEME, em cada dia d, os dados relevantes para faturação aos UVE, agregados por transação que tenha tido lugar no dia anterior, d-1, incluindo, pelo menos, o consumo de energia elétrica (ativa) e os instantes de início e de fim de carregamento. Os dados disponibilizados têm caráter provisório até ao final do terceiro dia seguinte ao do carregamento podendo, nesse período, ser alvo de atualização.

DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS ENTRE A EGME E OS OPC E DPC

Como referido anteriormente, a EGME tem o dever de garantir os fluxos de dados associados à faturação entre OPC e CEME (utilização dos pontos de carregamento pelos UVE).

Em concreto, propõe-se que a EGME disponibilize aos OPC, em cada dia d, os dados relevantes para faturação aos CEME, agregados por transação que tenha tido lugar no dia anterior, d-1, incluindo, pelo menos, o consumo de energia elétrica (ativa) e os instantes de início e de fim de carregamento. Os dados disponibilizados têm caráter provisório até ao final do terceiro dia seguinte ao do carregamento podendo, nesse período, ser alvo de atualização.

Os dados referidos devem também ser disponibilizados, nos mesmos termos, aos DPC.

EGME DISPONIBILIZA O MODELO E FORMATO DOS DADOS APÓS CONSULTA AOS INTERESSADOS

A disponibilização de dados impacta, em regra, nos sistemas de informação existentes, implicando tempos de desenvolvimento e custos significativos para as partes envolvidas. Importa, por essa razão, também nesta matéria, estabelecer procedimentos claros e robustos, que possam beneficiar da participação ativa de todas essas partes. Assim, propõe-se que o modelo e o formato dos dados disponibilizados pela EGME aos diversos agentes do setor da mobilidade elétrica resultem de um processo de consulta de interessados, aplicável de igual modo a eventuais alterações subsequentes. Adicionalmente, prevê-se o dever da EGME publicar na sua página na internet as versões atualizadas desses modelo e formato.

MODELO E FORMATO DE DADOS ENTRE ORD E EGME ESTABELECIDOS POR ACORDO ENTRE AS PARTES

Em relação ao modelo e formato dos dados disponibilizados pelos ORD à EGME, tratando-se de um universo de intervenientes reduzido e, principalmente, com grande experiência ao nível da disponibilização de dados, propõe-se que estes sejam estabelecidos por acordo entre as partes, tendo estas o dever da sua publicação e atualização.

ACERTOS E CORREÇÕES DE CONSUMO DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA SEGUEM METODOLOGIA APROVADA PELA EGME APÓS CONSULTA AOS INTERESSADOS

Um dos princípios gerais aplicáveis à disponibilização de dados no setor da mobilidade elétrica é o caráter provisório desses dados até ao final do terceiro dia seguinte ao do carregamento. Este período de tempo visa acomodar eventuais necessidades de realização de acertos ou correções aos dados de consumo, designadamente as decorrentes de anomalias ao nível da medição, da aquisição de dados ou mesmo da sua própria disponibilização, quer na fronteira entre setor elétrico e setor da mobilidade elétrica, quer internas ao setor da mobilidade elétrica.

As regras e procedimentos aplicáveis aos ORD em matéria de tratamento de anomalias encontram-se previstos no GMLDD, pelo que o RME não inscreve qualquer disposição neste âmbito.

Já no tocante aos acertos e correções a realizar pela EGME, propõe-se que a metodologia a utilizar seja precedida de consulta de interessados, promovida pela própria EGME, e publicada na sua página na internet. Tratando-se de matéria com impacto efetivo na faturação dos diversos agentes da mobilidade elétrica, é entendimento da ERSE que o processo de construção da metodologia aplicável deve ser aberto, transparente e capaz de acomodar as diferentes perspetivas desses agentes.

5.4 REGIME TRANSITÓRIO DE DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS PELOS ORD APLICÁVEL AOS PONTOS DE ENTREGA À REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA EM BTN

ENQUADRAMENTO

O modelo aplicável às atividades de medição, leitura e disponibilização de dados no setor da mobilidade elétrica, descrito nos pontos anteriores, assenta em desagregação quarti-horária e fecho definitivo de carteiras de comercialização em 3 dias, consagrando como principais protagonistas a EGME e os ORD.

Nos trabalhos preparatórios de elaboração da proposta de revisão do RME, a EDP Distribuição informou a ERSE da sua necessidade de um período transitório, a vigorar até ao final do 1.º semestre de 2020, aplicável ao modelo de disponibilização de dados referente a pontos de carregamento a jusante de pontos de entrega da RESP em BTN.

Deste modo, o modelo de disponibilização de dados previsto no RME aplica-se desde já aos pontos de entrega em MT e em BTE e, no caso da BTN, se os respetivos ORD não tiverem já reunidas as condições necessárias para aplicação do modelo definitivo, aplica-se apenas a partir de 1 de julho de 2020 – até lá, são propostas as simplificações que se detalham adiante.

MODELO DEFINITIVO DE DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS

O modelo definitivo de disponibilização de dados relativo à mobilidade elétrica, na parte que envolve o ORD, funciona da seguinte forma:

- 1) Em $d+1$, o ORD envia à EGME os diagramas de carga, relativos ao dia d , recolhidos dos equipamentos de medição instalados nos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica (detalhando o CPE). Estes diagramas são também enviados pelo ORD aos CSE com contrato celebrado para fornecimento dos consumos não afetos à mobilidade elétrica (consumos próprios), de acordo com os procedimentos previstos no GMLDD aplicáveis ao setor elétrico.
- 2) Também em $d+1$, a EGME envia ao ORD os diagramas de carga, relativos ao dia d , recolhidos dos equipamentos de medição instalados nas saídas dos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica (detalhando o CPE, o CSE associado a cada transação, bem os respetivos ciclo e tarifa contratualizados). Com esta informação, o ORD calcula, para cada CPE, os consumos

não afetos à mobilidade elétrica (por diferença entre os registos dos equipamentos de medição do ORD e os dos pontos de carregamento).

- 3) Em $d+2$, o ORD envia a cada CSE que tenha contratos de fornecimento com CEME os diagramas de carga (agregados por tarifa, ciclo e nível de tensão) relativos aos consumos para carregamento de veículos elétricos (a disponibilização socorre-se de CPE virtuais, existindo um CPE virtual para cada combinação de CSE-tarifa-ciclo-nível de tensão).
- 4) Em $m+1$, o ORD atualiza os diagramas de carga enviados aos CSE com contrato celebrado para fornecimento dos consumos não afetos à mobilidade elétrica (consumos próprios), de acordo com os procedimentos previstos no GMLDD aplicáveis ao setor elétrico.
- 5) Também em $m+1$, o ORD fatura a todos os CSE (aos que tenham contratos de fornecimento com CEME e aos que tenham contrato de fornecimento dos consumos não afetos à mobilidade elétrica) por aplicação das respetivas tarifas de acesso.
- 6) O Consumo Discriminado Agregado Estimado ($d+1$, $m+1$ e $m+3$) e o Consumo Discriminado Agregado Definitivo ($m+9$), como definidos no GMLDD, são disponibilizados pelo ORD com a melhor informação disponível em cada momento (respeitante quer aos carregamentos, quer aos consumos próprios).

De acordo com a EDP Distribuição, a consideração neste modelo de pontos de carregamento instalados em pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica em BTN coloca desafios (quer em termos de volume de dados, quer porque os sistemas atuais da empresa, no caso da BTN, funcionam com base em leituras e não com base em diagramas de carga) que implicam desenvolvimentos informáticos que só estarão concluídos durante o 1.º semestre de 2020.

Deste modo, justifica-se a previsão de um modelo transitório de disponibilização de dados por parte dos ORD abrangendo apenas os pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica em BTN (e respetivos pontos de carregamento instalados a jusante). O modelo transitório proposto assenta em 4 simplificações do modelo definitivo, nos termos que se detalham a seguir.

MODELO TRANSITÓRIO DE DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS

O modelo transitório proposto prevê simplificações nos seguintes aspetos:

- 1) Faturação da potência contratada relativa aos consumos não afetos à rede de mobilidade elétrica;
- 2) Faturação da tarifa de acesso (componente de energia) aos CSE com contrato celebrado para fornecimento dos consumos não afetos à mobilidade elétrica (consumos próprios);
- 3) Disponibilização de dados individuais de consumo aos CSE;
- 4) Consumo Discriminado Agregado.

Faturação da potência contratada relativa aos consumos não afetos à rede de mobilidade elétrica

Em relação à simplificação referida em 1), importa recordar que o GMLDD estabelece, no ponto 83, que “Para efeitos de aplicação da tarifa de acesso às redes a instalações de BTN que alimentem pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica, o escalão de potência contratada a considerar corresponde ao escalão igual ou imediatamente superior ao maior valor da potência ativa média, registada em qualquer período ininterrupto de 15 minutos, apurado pela diferença das medidas registadas no equipamento de medição do ORD e nos equipamentos de medição dos pontos de carregamento, durante o período de 12 meses anteriores incluindo o intervalo de tempo a que a fatura respeita.”.

Durante o período transitório a atualização da potência tomada não será mensal, como prevista no GMLDD, mas trimestral e o histórico a utilizar para o seu apuramento começa a ser construído no momento de arranque do modelo transitório. Deste modo, a potência contratada a faturar em $m+1$ corresponderá ao máximo valor registado no mês m (calculado da forma prevista no GMLDD); esse valor manter-se-á constante em $m+2$ e $m+3$; em $m+4$ a potência contratada a faturar corresponderá ao máximo valor registado nos meses m , $m+1$, $m+2$ e $m+3$, mantendo-se constante em $m+5$ e $m+6$, e assim consecutivamente. A atualização trimestral da potência contratada beneficia o titular da instalação de consumo e, em sentido oposto, prejudica o setor elétrico como um todo.

Faturação da tarifa de acesso (componente de energia) aos CSE com contrato celebrado para fornecimento dos consumos não afetos à mobilidade elétrica (consumos próprios)

Em relação à simplificação referida em 2), consiste em habilitar o ORD a faturar aos CSE com contrato celebrado para fornecimento dos consumos não afetos à mobilidade elétrica (consumos próprios) a tarifa de acesso às redes com base em leituras mensais calculadas a partir da diferença entre os diagramas de carga recolhidos dos equipamentos de medição instalados nos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica e os diagramas de carga recolhidos dos equipamentos de medição instalados nas saídas dos pontos

de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica. Deste modo, não se aplica a esta faturação o procedimento suportado diretamente nos diagramas de carga (ao contrário do que sucede para a faturação da tarifa de acesso aos CSE com contrato de fornecimento com CEME).

Disponibilização de dados individuais de consumo aos CSE

Em relação à simplificação referida em 3), importa recordar que o GMLDD, no ponto 61.1.1, estabelece a disponibilização pelos ORD aos CSE dos dados de consumo quarti-horários, por ponto de entrega, diária e mensalmente. No período transitório estes dados não são disponibilizados para os consumos não afetos à rede de mobilidade elétrica (consumos próprios) nos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica em BTN.

Consumo Discriminado Agregado

Em relação à simplificação referida em 4), importa recordar que o GMLDD, nos pontos 58.1.1 e 58.2.1, estabelece, respetivamente para o Consumo Discriminado Agregado Estimado e para o Consumo Discriminado Agregado Definitivo, o apuramento dos consumos por recolha direta dos diagramas de carga quarti-horários.

Uma vez que o atual sistema da EDP Distribuição, no caso da BTN, não funciona diretamente com diagramas de carga, mas sim com leituras, durante o período transitório o Consumo Discriminado Agregado Estimado e o Consumo Discriminado Agregado Definitivo, referentes aos consumos não afetos à rede de mobilidade elétrica (consumos próprios) nos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica em BTN, serão obtidos de acordo, respetivamente, com o disposto nos pontos 58.1.4 e 58.2.3 do GMLDD, com base no consumo médio anual correspondente, discriminados por períodos quarti-horários por aplicação dos perfis de consumo em BTN³¹. Desta forma, estes consumos não são excluídos da aplicação do fator de adequação³².

5.5 INDICADORES DE ATIVIDADE

Sobre as atividades de leitura, medição e disponibilização de dados de consumo da rede de mobilidade elétrica colocam-se elevados requisitos de transparência e fiabilidade. Adicionalmente, estas atividades são

³¹ Na prática, a instalação é tratada como se não houvesse recolha dos diagramas de carga.

³² Nos termos estabelecidos no GMLDD, fator de adequação é o fator que reparte as diferenças entre a energia participante em mercado e as energias afetas aos vários comercializadores.

influenciadas pela acelerada evolução tecnológica que permite a melhoria sensível dos serviços prestados aos e pelos agentes intervenientes. Estas características motivam a definição de indicadores de atividade no RME, aplicáveis à EGME: estes indicadores visam, por um lado, a aferição da dimensão das atividades de medição, de leitura e de disponibilização de dados e, por outro lado, a evidência do desempenho da EGME na implementação das regras e procedimentos definidos no RME (por exemplo, ao nível do cumprimento dos prazos previstos para disponibilização de dados), para além de permitirem a identificação de oportunidades de melhoria futura da regulamentação agora proposta.

INDICADORES DE ATIVIDADE CALCULADOS PELA EGME COM REPORTE SEMESTRAL À ERSE E DIVULGAÇÃO PÚBLICA DE INDICADORES DE MAIOR RELEVÂNCIA

A mecânica de reporte proposta estabelece que os indicadores de atividade sejam calculados pela EGME semestralmente e enviados à ERSE até ao final do mês seguinte ao semestre a que dizem respeito. Propõe-se que esta mecânica seja aplicada a partir de 2020 (i.e., que o primeiro exercício de reporte tenha lugar em julho de 2020, com referência ao 1.º semestre de 2020).

Adicionalmente, propõe-se que a EGME publique na sua página na internet os indicadores de atividade que se identificam como tendo maior relevância para o público em geral (em concreto, e com referência à Tabela 1, os indicadores das classes A e B).

Neste contexto, propõe-se a introdução dos indicadores constantes do quadro seguinte.

Quadro 5-1 – Indicadores de atividade

Indicador
A – Caracterização do sistema
A1 – Número de pontos de entrega à rede da mobilidade elétrica
A2 – Número de pontos de carregamento existentes
A3 – Número de CEME, OPC, DPC e UVE
B – Medição
B1 – Número de saídas de pontos de carregamento sem medição em corrente alternada
B2 – Número total de carregamentos

B3 – Energia ativa dos carregamentos
C – Leitura
C1 – Periodicidade de leitura dos pontos de carregamento
D – Disponibilização de dados de consumo
D1 – Atraso na disponibilização de diagramas de carga pelos ORD
D2 – Atraso na disponibilização de diagramas de carga pela EGME
D3 – Atraso na disponibilização de dados pela EGME aos CEME
D4 – Atraso na disponibilização de dados pela EGME aos OPC

A concretização da proposta de introdução destes indicadores é a seguinte:

- A – Indicadores relativos à caracterização do sistema da mobilidade elétrica
 - Indicador A1 – Número de pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica: indicador relativo ao número de pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica (i.e., número de CPE com instalações integradas na rede de mobilidade elétrica) existentes no final do semestre alvo de reporte, desagregado por nível de tensão e tipo de fornecimento no caso da BT (i.e., BTN ou BTE).
 - Indicador A2 – Número de pontos de carregamento existentes: indicador relativo ao número de pontos de carregamento na rede de mobilidade elétrica existentes no final do semestre alvo de reporte, desagregado por tipo (i.e., normal ou rápido), por tipo de operador de ponto de carregamento (i.e., OPC ou DPC) e por concelho.
 - Indicador A3 – Número de CEME, OPC, DPC e UVE: indicador relativo ao número de agentes na rede de mobilidade elétrica existentes no final do semestre alvo de reporte, desagregado por tipo de agente (i.e., CEME, OPC, DPC ou UVE).
- B – Indicadores relativos à atividade de medição
 - Indicador B1 – Número de saídas de pontos de carregamento sem medição em corrente alternada: indicador relativo ao número de saídas de pontos de carregamento (cada ponto de carregamento pode ter várias saídas) integrados na rede de mobilidade elétrica existentes no final do semestre alvo de reporte, cuja medição não seja feita em corrente alternada, desagregado por tipo (i.e., normal ou rápido).

- Indicador B2 – Número total de carregamentos: indicador relativo ao número total de carregamentos realizados pelos UVE na rede de mobilidade elétrica durante o semestre alvo de reporte, desagregado por tipo de ponto de carregamento (i.e., normal ou rápido), por tipo de operador de ponto de carregamento (i.e., OPC ou DPC) e por concelho.
- Indicador B3 – Energia ativa dos carregamentos: indicador relativo ao total de energia ativa consumida nos carregamentos de veículos elétricos realizados pelos UVE na rede de mobilidade elétrica durante o semestre alvo de reporte, desagregado por tipo de ponto de carregamento (i.e., normal ou rápido), por tipo de operador de ponto de carregamento (i.e., OPC ou DPC) e por concelho.
- C – Indicadores relativos à leitura
 - Indicador C1 – Periodicidade de leitura dos pontos de carregamento: indicador relativo à periodicidade de leitura dos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica relativamente ao semestre alvo de reporte, desagregado por tipo de posto de carregamento (i.e., normal ou rápido) e por tipo de operador (i.e., OPC ou DPC). O indicador deve ser calculado através do produto entre o número de dias do semestre e o quociente entre o número de pontos de carregamento e o número de leituras realizadas.
- D – Indicadores relativos à disponibilização de dados de consumo
 - Indicador D1 – Atraso na disponibilização de diagramas de carga pelos ORD: indicador a apurar para cada ORD, dado pelo número de dias em que foi excedido o prazo previsto para a disponibilização à EGME dos diagramas de carga relativos aos equipamentos de medição instalados nos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica.
 - Indicador D2 – Atraso na disponibilização de diagramas de carga pela EGME: indicador dado pelo número de dias em que foi excedido o prazo previsto para a disponibilização aos ORD dos diagramas de carga relativos aos equipamentos de medição instalados nos pontos de saída dos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica.
 - Indicador D3 – Atraso na disponibilização de dados pela EGME aos CEME: indicador dado pelo número de dias em que foi excedido o prazo previsto para a disponibilização aos CEME dos dados necessários para estes faturarem aos UVE.
 - Indicador D4 – Atraso na disponibilização de dados pela EGME aos OPC: indicador dado pelo número de dias em que foi excedido o prazo previsto para a disponibilização aos OPC dos dados necessários para estes faturarem aos CEME.

6 QUALIDADE DE SERVIÇO

Segundo o RME, o Manual de Procedimentos da Atividade da EGME deve detalhar, entre outras, matérias relativas à qualidade de serviço, nomeadamente um conjunto de indicadores que permita caracterizar a qualidade de serviço da rede de mobilidade elétrica.

Pelas razões já apresentadas nos anteriores capítulos, a presente proposta visa assimilar no RME os conteúdos previstos para o Manual de Procedimentos da Atividade da EGME.

6.1 PRINCÍPIOS GERAIS

A proposta apresentada acrescenta clarificações no que respeita à partilha de responsabilidades, ao direito de regresso e à relação com o regime legal de responsabilidade civil, no âmbito dos aspetos de qualidade de serviço.

6.2 MEIOS DE ATENDIMENTO

Foram acrescentadas e clarificadas definições relativas ao atendimento telefónico e ao atendimento por escrito.

ATENDIMENTO TELEFÓNICO DOS OPC E CEME AVALIADOS COM INDICADOR GERAL

A proposta define um indicador geral a aplicar aos OPC e aos CEME para avaliação dos seus desempenhos no atendimento telefónico. Não é proposto um nível mínimo (padrão) a cumprir, uma vez que não existe ainda informação histórica suficiente para permitir a sua definição de forma adequada.

6.3 RESOLUÇÃO DE INCIDENTES

AÇÕES A TOMAR PELOS OPC

Cada OPC passa a ter um prazo de quatro horas para corrigir incidentes de impossibilidade de desligação do cabo de carregamento e um prazo de 72 horas para repor as condições normais de funcionamento em situações de avaria da comunicação do ponto de carregamento com o Sistema de Gestão da EGME. Os OPC devem ainda reportar à EGME, no prazo máximo de 24 horas, as avarias cuja duração se preveja superar as 72 horas.

AÇÕES A TOMAR PELA EGME

São propostos indicadores gerais a aplicar à EGME para avaliação do seu desempenho nas seguintes situações:

- Resolução, no prazo de três horas, de falhas totais que inviabilizem o carregamento de veículos elétricos;
- Resolução, no prazo de 24 horas, de falhas totais que inviabilizem o acesso ao Sistema de Gestão da EGME;
- Resolução, no prazo de 48 horas, de erros ou omissões da EGME nas transações entre a EGME e os CEME, OPC ou DPC.

6.4 PEDIDOS DE INFORMAÇÃO E RECLAMAÇÕES

PEDIDOS DE INFORMAÇÃO E RECLAMAÇÕES COM PRAZO DE RESPOSTA ESTABELECIDO CONTRATUALMENTE E INFERIOR OU IGUAL A 15 DIAS ÚTEIS

Os CEME passam a ter de definir contratualmente com os UVE os prazos (não superiores a 15 dias úteis) com que se comprometem a responder a pedidos de informação e reclamações.

A proposta define indicadores gerais a aplicar aos OPC, aos CEME e à EGME para avaliação dos seus desempenhos na resposta a pedidos de informação e reclamações. Não são propostos níveis mínimos (padrões) a cumprir, por não existir ainda informação histórica suficiente para permitir a sua definição de forma adequada.

6.5 ENVIO DE INFORMAÇÃO DE QUALIDADE DE SERVIÇO À ERSE

A proposta apresentada define o envio, diretamente pelas entidades pertinentes, da informação de base de qualidade de serviço que permita à ERSE o cálculo dos diversos indicadores gerais e a verificação do cumprimento dos prazos previstos. Propõe-se ainda o envio de informação complementar relativa à utilização da infraestrutura, nomeadamente sobre o tempo de utilização dos pontos de carregamento.

Deixa de ser obrigação da EGME a determinação do conjunto de indicadores de qualidade de serviço e o seu envio à ERSE.

7 OUTROS TEMAS

7.1 DETENTOR DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE ACESSO PRIVATIVO

O regime legal vigente³³ prevê que o titular de um ponto de carregamento localizado em espaço privado de acesso privado possa ser, por opção, integrado na rede de mobilidade elétrica. Para dar enquadramento regulamentar a esta situação, a ERSE prevê, no atual regulamento, a figura de “detentor de ponto de carregamento de acesso privativo” (DPC).

REGIME DO DPC DENSIFICADO, DISTINGUINDO-O DO REGIME DO OPC

Todavia, o atual regulamento tem pouco desenvolvimento relativo à figura de DPC. Na presente proposta este tema foi desenvolvido, tendo-se optado pelo seguinte:

- Considera-se que o DPC deve limitar-se aos casos em que o titular de um ponto de carregamento instalado numa local privado de acesso privativo opta, por iniciativa própria, por integrar o ponto na rede de mobilidade elétrica;
- A integração do ponto de carregamento do DPC na rede de mobilidade elétrica não obriga a que o ponto seja de acesso universal, ou seja, o ponto é utilizado somente por quem o DPC entenda;
- O DPC recebe informação da EGME referente aos carregamentos efetuados no respetivo ponto de carregamento (início, fim e energia);
- O DPC celebra com a EGME um contrato de adesão. A garantia associada a esse contrato respeita somente à tarifa da EGME;
- Não estão previstas faturas entre um DPC e CEME.

Concluindo, considera-se que a figura do DPC deve ser reservada a titulares de pontos de carregamento que vejam vantagens em estar integrados na rede de mobilidade elétrica, pelos serviços que lhes presta. Nesta medida, trata-se de uma figura distinta do OPC, que gere pontos de acesso público.

³³ Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho.

7.2 DESEMPENHO DA EGME NA ATIVAÇÃO, BLOQUEIO, DESBLOQUEIO E CANCELAMENTO DE CARTÕES DE UVE

A proposta apresentada inclui um indicador geral a aplicar à EGME para avaliar o seu desempenho na ativação, bloqueio, desbloqueio e cancelamento de cartões de UVE, considerando, para cada ação, o prazo de 24 horas.

7.3 PROJETOS PILOTO

CRIADO ESPAÇO PARA INOVAÇÃO

A mobilidade elétrica é um setor muito recente e em que a inovação se faz sentir de forma muito significativa, podendo apontar-se como exemplos o controlo de carga dos veículos e o contributo para mercados de serviços de sistema ou sistemas de carregamento bidirecional (*vehicle-to-grid*).

É difícil prever regras para situações que não se conseguem antever, dado o carácter frequentemente disruptivo das inovações. Considera-se por isso desejável criar espaço para a inovação, evitando que as regras estabelecidas sejam uma barreira.

Considera-se ainda que é desejável que as inovações sejam testadas na forma de projetos piloto, ou seja, de modo restrito e controlado.

Assim, na proposta de RME que se apresenta é estabelecida a figura de projeto piloto, considerando-se projetos piloto os projetos de investigação ou de demonstração, com a duração máxima de três anos, que se destinem a promover a inovação no setor da mobilidade elétrica. Estes projetos devem ser aprovados pela ERSE, na sequência de proposta fundamentada por parte de qualquer entidade.

O projeto piloto pode prever que durante a execução seja derogada a aplicação de normas do RME aos participantes no projeto piloto.

De modo a garantir a transparência dos processos, deve ser dada publicidade aos projetos aprovados.

7.4 CONDOMÍNIOS

UMA BARREIRA A ULTRAPASSAR NO SENTIDO DE DINAMIZAR A MOBILIDADE ELÉTRICA

É expectável, e mesmo desejável, que parte significativa dos carregamentos de veículos elétricos seja feita nas instalações de utilização existentes, ou seja, tirando partido das infraestruturas elétricas existentes. Os pontos de carregamento na via pública, ou em espaços comerciais, serão principalmente destinados a quem não tenha possibilidade de carregar o seu veículo de outra forma ou para situações pontuais de falta de autonomia.

Assim, importa encontrar soluções simples e graduais para carregamento em condomínios. A simplicidade é fundamental para que seja compreendida pelos condóminos, fóruns em que a decisão é difícil. O gradualismo das soluções é também muito importante para permitir soluções que sirvam os condóminos que necessitam de efetuar carregamentos sem que seja necessário criar uma infraestrutura dimensionada para todo o edifício, com custos elevados, e que seria somente utilizada, numa primeira fase, por alguns.

De modo sintético, identificam-se duas questões a resolver:

- Local de ligação elétrica – o local onde se vai ligar a infraestrutura de carregamento deve ter em consideração as questões de segurança e dimensionamento da instalação de utilização (serviços comuns do edifício, por exemplo). A multiplicidade de instalações existentes, com soluções que evoluíram ao longo dos anos, torna difícil encontrar uma única solução, sendo necessárias soluções tipo. Foi neste sentido que a DGEG publicou o [Guia Técnico das Instalações Elétricas Para Alimentação de Veículos Elétricos](#). Apesar de não ser exaustivo, neste guia encontram-se os principais esquemas tipo para ligação de pontos de carregamento de veículos elétricos em condomínios.
- Partilha de custos entre os condóminos – dependendo do esquema escolhido para a ligação, designadamente da eventual ligação à rede de mobilidade elétrica, na maioria das situações existe a necessidade de partilha de custos entre os condóminos. Importa delimitar esta questão e permitir soluções simplificadas.

Assim, embora as questões abordadas neste ponto se encontrem praticamente todas fora do âmbito do RME, há uma fronteira importante com o setor elétrico que importa discutir e recolher contributos durante

a consulta pública. Na sequência dos contributos recebidos, podem identificar-se necessidades de melhoria noutros regulamentos da responsabilidade da ERSE.

7.5 DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÃO PELOS CEME AOS UVE NO ÂMBITO DA ROTULAGEM DE ENERGIA ELÉTRICA

Neste ponto são apresentados, de forma resumida, os aspetos principais que motivaram a aplicação à mobilidade elétrica das regras de rotulagem de energia elétrica.

No âmbito da informação prestada pelo CEME aos UVE importa, em primeira instância, abordar os principais objetivos da rotulagem de energia elétrica:

- Diferenciação dos CEME e das suas ofertas - permite que os UVE possam fazer a sua escolha com base num critério adicional ao preço, podendo potenciar uma harmonização que promova critérios de igualdade concorrencial na atividade de comercialização, inclusive fomentando o surgimento de novas ofertas por parte de cada comercializador.
- Responsabilização dos UVE pelas suas escolhas de consumo de energia elétrica - possibilita que os UVE façam opções de consumo informadas, nomeadamente considerando os impactes ambientais provocados pela energia elétrica que os seus veículos consomem. O acesso a esta informação compromete os UVE quanto às suas escolhas de CEME.

A mobilidade elétrica é também fomentada pela crescente percepção e sensibilização do consumidor para as temáticas da sustentabilidade. Neste contexto, a mobilidade elétrica tem e terá um importante impacto nas políticas públicas de áreas como a energia e ambiente que estão interligadas entre si. Em termos ambientais, é expectável uma contribuição relevante para a redução das emissões de gases de efeito de estufa. Adicionalmente, na área da energia, as políticas públicas devem incentivar o objetivo de descarbonização da economia e a adequação do setor elétrico nacional, nomeadamente no que respeita à redução da dependência do petróleo em detrimento das energias renováveis.

O enquadramento legislativo vigente da mobilidade elétrica prevê que uma das atribuições da EGME é a de monitorizar as reduções de emissões de gases de efeito de estufa da rede de mobilidade elétrica. Constatando este requisito legal, e ainda a necessidade de garantir uma harmonização que promova critérios de igualdade concorrencial na atividade de comercialização e um nível mínimo de qualidade da

informação prestada pelos CEME aos UVE seus clientes, a ERSE entendeu prever no RME a informação, permanentemente atualizada, a disponibilizar referente à rotulagem da energia elétrica.

A proposta estabelece a distinção do procedimento aplicável aos CEME em função da respetiva modalidade de aprovisionamento de energia elétrica³⁴.

UTILIZAÇÃO DA INFORMAÇÃO DO SETOR ELÉTRICO

Assim, é proposto no articulado que se aplique a Diretiva ERSE n.º 16/2018, de 13 de janeiro, sobre as regras de rotulagem de energia elétrica aos CEME que tenham obtido o estatuto de agente de mercado, equiparando-os aos CSE.

Nos restantes casos referentes às modalidades de contratação com os CSE devem ser aplicadas as disposições do n.º 1 do artigo 15.º constantes na referida Diretiva, distinguindo duas situações: (i) No caso do aprovisionamento de energia por parte do CEME se realizar através da contratação com apenas um CSE, o CEME deve dispor da informação de rotulagem de energia elétrica referente à oferta do CSE; (ii) No caso do aprovisionamento de energia elétrica ser efetuado através da contratação com vários CSE, o CEME deve ponderar pelo volume de energia elétrica, correspondendo ao *mix* da oferta do CEME, e deve somar o valor das emissões totais de CO₂, ambos imputáveis a cada oferta comercial dos CSE.

³⁴ De acordo com o RME, os CEME podem realizar o seu aprovisionamento de energia elétrica no mercado grossista de energia elétrica, com o estatuto de agente de mercado (recorrendo aos mercados organizados e à contratação bilateral), ou realizando o seu aprovisionamento de energia elétrica junto dos CSE.

Rua Dom Cristóvão da Gama n.º 1-3.º
1400-113 Lisboa
Tel.: 21 303 32 00
Fax: 21 303 32 01
e-mail: erse@erse.pt
www.erse.pt

