

CONSULTA PÚBLICA 92

DOCUMENTO JUSTIFICATIVO E PROPOSTA DE ARTICULADO

Proposta de Alteração do
Regulamento da Mobilidade Elétrica

MOBILIDADE ELÉTRICA



ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	1
2	MEDIÇÃO EM CORRENTE CONTÍNUA – CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO	3
3	PROVEITOS DA ATIVIDADE DE GESTÃO DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA	7
4	PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RME	9
4.1	Prazo para novos pontos de carregamento sem medição em CA	9
4.2	Grupos de trabalho.....	10
4.3	Medição para fornecimentos em corrente contínua.....	10
4.4	Proveitos permitidos da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica	11
5	PROPOSTA DE ARTICULADO	13
	Artigo 38.º Proveitos da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica.....	13
	Artigo 51.º Características mínimas dos equipamentos de medição	14
	Artigo 102.º Pontos de carregamento com equipamentos de medição em corrente contínua	15
	Artigo 95.º-A Grupos de trabalho.....	16

1 INTRODUÇÃO

O [Regulamento da Mobilidade Elétrica \(RME\)](#), publicado em novembro de 2019, prevê um regime transitório para a medição em pontos de carregamento rápido em corrente contínua, uma vez que não existem normas metrológicas ou procedimentos aplicáveis à medição em corrente contínua, dada a juventude e o carácter inovador destes sistemas.

A lacuna referida existe a nível europeu e, apesar de se terem iniciado trabalhos que poderão levar à solução da questão, não é expectável que tal venha a acontecer a breve prazo.

Na sequência da publicação do RME, a Associação Portuguesa do Veículo Elétrico (APVE) constituiu um grupo de trabalho tendo em vista encontrar uma solução, ainda que temporária, que permita a medição em corrente contínua, com vantagens face à instalação de equipamentos de medição em corrente alternada. Este grupo de trabalho, ainda que informal, reúne todos os principais interessados nesta matéria, designadamente, operadores de pontos de carregamento, comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica, fabricantes de postos de carregamento para veículos elétricos, Mobi.E, IPQ, DGEG, ENSE e ERSE.

Apesar dos esforços do grupo de trabalho, a situação de pandemia devida à COVID 19 atrasou o desenvolvimento dos trabalhos. Tal implica que, nos termos previstos no regime transitório do RME, todos os novos pontos de carregamento em corrente contínua a integrar na rede de mobilidade elétrica devam ter medição em corrente alternada e todos os já existentes tenham de ser adaptados nesse sentido até 30 de junho de 2021.

Dadas as vantagens da medição em corrente contínua, e para evitar que a ausência de regra por inexistência dessa tecnologia constitua uma barreira ao desenvolvimento da rede de postos de carregamento rápidos, considera-se desejável alargar o prazo previsto no regime transitório do RME para que se encontre uma solução, reforçando o papel do grupo de trabalho entretanto constituído.

A implementação do modelo regulatório para definição dos proveitos permitidos dessa atividade permitiu à ERSE identificar algumas situações plasmadas no RME em vigor que carecem de correção na formulação, não alterando o método de regulação.

É nesse sentido que se submete a consulta pública esta proposta de revisão pontual e limitada do RME.

A consulta pública decorre até ao dia 30 de outubro de 2020, 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 da alteração ao RME. Juntamente com a aprovação e publicação da versão final, 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.

2 MEDIÇÃO EM CORRENTE CONTÍNUA – CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO

Em 2019, no decurso da elaboração do Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME), a ERSE verificou a inexistência de normas metrológicas ou de procedimentos relativos à medição em corrente contínua (CC). Esta situação era e é relevante porque os carregamentos nos postos rápidos são efetuados em corrente contínua. Foi também possível verificar que a ausência de normas metrológicas era extensível a nível europeu e mesmo mundial. Mais recentemente, verificou-se que a Euramet¹ tem um projeto em fase de aprovação – “[Metrological characterisation of Electric Vehicle Charging Stations](#)” – que pretende contribuir para a normalização referente às questões de medição no carregamento de veículos elétricos, onde se inclui o carregamento em CC. Importa referir que este projeto tem um prazo de execução de três anos.

REGIME TRANSITÓRIO DO RME PODE CRIAR DIFICULDADES AO MERCADO

O regime transitório do RME (art.º 102.º), aplicável na ausência de normas metrológicas relativas à medição em CC aprovadas pelas entidades competentes, obriga à instalação de equipamentos de medição em corrente alternada (até 30 de junho de 2021) para os pontos de carregamento instalados até 30 de junho de 2020. Adicionalmente, o regime transitório tem como consequência a impossibilidade de integração de novos pontos de carregamento em CC, na rede de mobilidade elétrica, sem medição em corrente alternada, a partir de 30 de junho de 2020, mantendo os postos que já estavam instalados até essa data.

Já depois da publicação do RME, em novembro de 2019, foram identificadas por alguns fabricantes de postos de carregamento de veículos elétricos dificuldades resultantes do regime transitório, designadamente:

- Limitação ao desenvolvimento de soluções tecnológicas, uma vez que, ao impor medição em corrente alternada (CA), não se permite, por exemplo, a utilização simultânea de mais do que uma saída em CC, nem a utilização de soluções com baterias nos pontos de carregamento (que permitam diminuir a potência solicitada à rede, bem como dissociar os momentos de carregamento dos veículos elétricos dos momentos de consumo dos postos de carregamento).
- Criação de barreiras para a introdução no mercado de soluções já existentes, algumas delas somente com medição em CC e com dificuldade de adaptação para acomodar medição em CA.

¹ A [Euramet](#) é a organização metrológica regional da Europa.

Por outro lado, diversos operadores de pontos de carregamento identificaram dificuldades de reconversão dos pontos já existentes, para instalação de equipamentos de medição em CA, atendendo aos custos elevados, quando comparados com o valor económico do ponto de carregamento. A própria entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (Mobi.E) informou que a comunicação entre o seu sistema de gestão e os equipamentos de medição em CA obrigará a alterações nesse sistema².

Como referido acima, a leitura conjugada das disposições relativas a medição e do regime transitório do RME conduz a que, e uma vez que continuam a não existir normas metrológicas ou procedimentos para a medição em CC, não possam ser integrados na rede de mobilidade elétrica pontos de carregamento em CC que não disponham de equipamento de medição em CA cumprindo as regras metrológicas aplicáveis. Esta consequência apresenta-se como uma barreira à instalação de pontos de carregamento rápido, tipo de equipamentos que tem tido um desenvolvimento significativo nos tempos recentes.

Importa reforçar que a ERSE não tem competências atribuídas na área da metrologia, não lhe cabendo, portanto, colmatar a lacuna existente relativa à medição em CC. O regime transitório previsto no RME foi a solução possível com a limitação referida, sendo que, durante o respetivo processo de consulta pública, não foram identificadas alternativas viáveis.

GRUPO DE TRABALHO EM CURSO TENDO EM VISTA SOLUCIONAR A QUESTÃO

Perante as dificuldades identificadas, a Associação Portuguesa do Veículo Elétrico (APVE)³ contactou, com o apoio da ERSE, as diversas entidades interessadas, incluindo os seus associados, para encontrar uma solução, ainda que provisória, para a lacuna de normativo legal sobre medição em CC. Foi, assim, constituído, no início de 2020, um grupo de trabalho reunindo 24 entidades⁴, para levantamento e discussão do problema e definição da estratégia a adotar.

² O sistema de gestão da Mobi.E comunica com o computador do posto de carregamento, cabendo a este recolher a informação do equipamento de medição do(s) ponto(s).

³ A Associação Portuguesa do Veículo Elétrico (APVE) é um organismo de utilidade pública sem fins lucrativos, de âmbito nacional, criada em 1999, que reúne associados das diversas áreas da mobilidade elétrica e que tem como missão a promoção de uma ampla utilização de veículos com propulsão elétrica (a bateria, híbrido e a pilha de combustível), integrada numa política de transportes e mobilidade sustentável. A APVE é o Organismo de Normalização Setorial na área da mobilidade elétrica, tendo a seu cargo a gestão das comissões técnicas CT 146 – Veículos Rodoviários com Propulsão Elétrica e CTE 69 - Sistemas Elétricos para Veículos Elétricos Rodoviários.

⁴ Comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica, operadores de pontos de carregamento, EGME, fabricantes de postos de carregamento de veículos elétricos, laboratórios metrológicos acreditados, APVE, IPQ, DGEG, ENSE e ERSE.

O grupo de trabalho realizou diversas⁵ reuniões tendo, até à data, desenvolvido os seguintes trabalhos:

- Caracterização da situação de medição nos pontos de carregamento rápido;
- Início do desenvolvimento de um procedimento de calibração⁶ que venha a permitir determinar o erro de medição associado aos equipamentos de medição dos pontos de carregamento com saídas em CC, para as quais não existem normas metrológicas ou procedimentos.

Apesar dos trabalhos já realizados, não foi ainda possível concluir o procedimento de calibração que poderá vir a colmatar, a título provisório, a lacuna referida. Importa mencionar que a situação de pandemia devida à COVID 19 condicionou significativamente a atividade do grupo.

DOS 268 PONTOS DE CARREGAMENTO EM CORRENTE CONTÍNUA, SOMENTE UM TEM MEDIÇÃO EM CORRENTE ALTERNADA

Conforme referido, o grupo de trabalho liderado pela APVE efetuou o levantamento da situação existente, que se pode sistematizar do seguinte modo⁷:

- Total de pontos de carregamento em CC⁸ – 268.
- Os carregadores rápidos têm dois pontos de carregamento rápido em CC (e alguns têm ainda um ponto de carregamento em CA), mas, na maioria dos casos, só se utiliza um ponto de carregamento em CC de cada vez⁹.
- Dos 268 pontos de carregamento em CC, só um tem contagem em CA, cumprindo a regulamentação aplicável, nomeadamente a que resulta da [diretiva MID](#), antes da conversão CA/CC. Importa referir que muitos destes pontos de carregamento têm vindo a ser recentemente instalados, apontando

⁵ O grupo de trabalho criou um subgrupo para trabalho mais técnico de desenvolvimento de um procedimento de calibração. Assim, o grupo geral efetuou duas reuniões e o grupo de trabalho técnico realizou nove reuniões.

⁶ Embora o trabalho ainda esteja em curso, e possa por isso sofrer alterações, o que se pretende é adotar um procedimento que permita comparar a medida enviada à Mobi.E (medida efetuada pelo ponto de carregamento com os equipamentos próprios e sem cumprir norma metrológica, dada a sua inexistência) com a medida recolhida por equipamento de laboratório que será intercalado, no momento da calibração, entre o ponto de carregamento e o veículo elétrico. Esta comparação, feita em condições pré-definidas, permitirá determinar o erro de medição do ponto de carregamento. O equipamento de laboratório será utilizado para medir a energia entregue ao veículo elétrico.

⁷ Informação referente a 31 de julho de 2020. O número de pontos de carregamento rápido tem aumentado significativamente nos últimos meses.

⁸ O ponto de carregamento corresponde à tomada/cabo que liga ao veículo elétrico.

⁹ Tem uma saída para cada tipo de protocolo/tomada (*CHAdEMO, Combo type 2 based*).

para que a solução mais comum no mercado continue a ser sem medição em CA antes da conversão.

- As perdas na conversão CA/CC situam-se entre os 6 e os 8%¹⁰.
- O custo de adaptação (colocação de contador MID CA antes da conversão) é o seguinte¹¹:
 - 47% dos pontos – 10 a 20% do custo do carregador
 - 53% dos pontos – 5 a 10% do custo do carregador

Verifica-se que somente menos de 1% cumprem as condições previstas no regime transitório do RME, ou seja, têm um equipamento de medição em CA antes da conversão CA/CC. Todos os restantes teriam de ser adaptados, com custos entre 5 a 20% do custo do carregador.

Se esta proporção se mantivesse para os novos equipamentos a instalar, o atual regime transitório limitaria a escolha de equipamentos pelos operadores de pontos de carregamento.

Por fim, importa reforçar que, com a medição em CA, as perdas da conversão CA/CC terão sempre um potencial de conflito com o utilizador, uma vez que o utilizador verá faturada uma quantidade distinta da indicação que provavelmente obterá através de aplicações do seu próprio veículo.

¹⁰ O grupo de trabalho recolheu informação dos fabricantes da grande maioria (99%) dos carregadores instalados na rede de mobilidade elétrica.

¹¹ Valores estimados pelos fabricantes.

3 PROVEITOS DA ATIVIDADE DE GESTÃO DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

A forma de regulação para a atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica, que se encontra no atual RME consiste numa regulação por custos aceites, com ajustamentos determinados ao fim de dois anos tendo por base valores reais, e com uma componente de diferimento intertemporal dos proveitos permitidos.

A IMPLEMENTAÇÃO DO MODELO REGULATÓRIO PERMITIU IDENTIFICAR NECESSIDADE DE APERFEIÇOAMENTOS PONTUAIS

A implementação do modelo regulatório para definição dos proveitos permitidos da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica permitiu à ERSE identificar algumas situações plasmadas no RME em vigor que carecem de revisão. Salienta-se, contudo, que as alterações agora propostas não alteram a forma de regulação já estabelecida anteriormente, consistindo tão só em aperfeiçoamentos para a aplicação do modelo proposto.

4 PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RME

4.1 PRAZO PARA NOVOS PONTOS DE CARREGAMENTO SEM MEDIÇÃO EM CA

No capítulo 2 referiu-se que a limitação imposta pelo RME, que não permite a integração na rede de mobilidade elétrica de novos pontos de carregamento em CC sem medição em CA desde 1 de julho do corrente ano, é uma barreira ao desenvolvimento da rede de carregadores rápidos. Por outro lado, o grupo de trabalho liderado pela APVE tem vindo a desenvolver trabalhos que tornam expectável a possibilidade de encontrar uma metodologia que resolva a lacuna de metrologia legal em CC.

Importa reforçar que, para além das vantagens já referidas no capítulo anterior, a medição em CC tem vantagens para o utilizador de veículo elétrico, porque evita que lhe seja faturado um valor distinto (mais elevado) do valor indicado no seu veículo, diferença motivada pelas perdas na conversão CA/CC. Apesar do RME impor a divulgação desta informação, o valor de perdas depende do regime de carga da bateria, o que dificulta significativamente a comunicação com o utilizador.

Tendo em conta o exposto, a ERSE considera desejável conceder mais tempo para que se encontre uma solução metrológica para a medição em CC, permitindo que se continuem a instalar pontos de carregamento rápidos em CC sem que estejam equipados com medição em CA, propondo-se a adoção deste regime até 30 de junho de 2021, alinhando com o prazo de adaptação para os equipamentos instalados até 30 de junho passado, previsto no RME.

Todavia, importa reforçar que se não for possível encontrar uma solução metrológica neste período de tempo, todos os equipamentos instalados terão de ser adaptados e efetuar a medição em CA, o que deverá ocorrer até 30 de junho de 2021. Propõe-se ainda que, como último recurso, esta data possa ser prorrogada por decisão do Conselho de Administração da ERSE, pelo prazo máximo de 12 meses, tendo em conta, designadamente, a necessidade de finalização de normas metrológicas ou procedimentos pelas entidades competentes.

Propõe-se assim alterar o regime transitório do RME, designadamente o seu artigo 102.º.

4.2 GRUPOS DE TRABALHO

O projeto piloto da mobilidade elétrica terminou em 1 de julho passado, data a partir da qual todos os carregamentos realizados pelos utilizadores em postos integrados na rede de mobilidade elétrica passaram a ser pagos.

Trata-se de um setor que, sendo jovem, será naturalmente inovador nos modelos de negócio, podendo também tirar partido da inovação tecnológica a que se assiste.

É assim expectável que surjam normais dificuldades na implementação do RME, havendo vantagem em dinamizar grupos de trabalho que facilitem a partilha e discussão de temas, contribuindo para melhorias do próprio regulamento. Esta opção foi seguida no Regulamento da Qualidade de Serviço quando, em 2014, após uma significativa revisão do regulamento, foi criado um grupo de acompanhamento que tem vindo a desenvolver diversos trabalhos de maior detalhe, contribuindo para uma maior eficácia regulamentar.

Assim, propõe-se que o RME passe a dispor sobre a possibilidade de a ERSE criar grupos de trabalho temáticos em que convidará os principais interessados em cada tema a participar. Esta opção permitirá que a participação dos agentes se faça mais a montante nos procedimentos, criando assim uma maior compreensão e discussão sobre os temas. Para o feito propõe-se o aditamento do artigo 95.º-A.

4.3 MEDIÇÃO PARA FORNECIMENTOS EM CORRENTE CONTÍNUA

Como referido anteriormente, o RME estabelece a necessidade de, para os pontos de carregamento que fornecem em CC – e persistindo a atual ausência de normas metrológicas ou procedimentos relativos à medição em CC –, adotar medição em CA, o mais tardar até 30 de junho de 2021.

A medição em CA nestes pontos de carregamento, sendo feita a montante da conversão CA/CC, determina a consideração das perdas dessa conversão como energia de carregamento (paga pelos utilizadores dos veículos elétricos), prevendo o RME que, nestes casos, os operadores dos pontos de carregamento facultem informação relativa a essas perdas (cujos valores nominais, de acordo com informação disponibilizada pelos fabricantes dos postos de carregamento instalados, são da ordem dos 6 a 8%).

Sem prejuízo do referido, e num cenário de normalização das regras de medição em CC, resulta evidente que, nos pontos de carregamento que fornecem em CC, deve ser privilegiada a medição em CC, evitando-

se assim transferir para os utilizadores as perdas associadas ao processo de conversão CA/CC que tem lugar nos postos de carregamento. Com este enquadramento, propõe-se uma alteração ao atual artigo 51.º do RME, precisamente com o objetivo de clarificar a adoção preferencial de medição em CC nestes casos.

4.4 PROVEITOS PERMITIDOS DA ATIVIDADE DE GESTÃO DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

Conforme referido anteriormente, a implementação do modelo de cálculo dos proveitos permitidos da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica permitiu detetar situações pontuais que carecem de retificação da formulação, não alterando a forma de regulação já estabelecida anteriormente, nomeadamente para a recuperação intertemporal dos proveitos permitidos.

Assim, nesse sentido, propõe-se alterar o artigo 38.º do RME.

5 PROPOSTA DE ARTICULADO

Neste capítulo apresentam-se as propostas de alteração ao articulado do RME, assinaladas em modo revisão. É ainda proposto o aditamento de um artigo.

Nos termos do artigo 10.º dos Estatutos da ERSE, anexos ao Decreto-Lei n.º 97/2002, de 12 de abril, na redação vigente, ao abrigo das alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 3.º, do n.º 1 do artigo 9.º e da alínea c) do n.º 2 do artigo 31.º dos Estatutos da ERSE, bem como do n.º 7 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua atual redação, o Conselho de Administração da ERSE submete a Consulta Pública a seguinte proposta de alteração regulamentar:

Artigo 38.º

Proveitos da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica

1 - (...)

2 - (...)

3 - O valor da recuperação intertemporal dos proveitos permitidos ocorrida no ano t-n é calculado de acordo com a seguinte expressão:

$$RDif_{t-n} = \sum_{n=1}^{n=y} \left[\frac{Dif_{t-n}}{y} \times \prod_1^n \left(1 + \frac{i_{t-n}}{100} \right)^n \right] \quad (4)$$

em que:

$RDif_{t-n}$ Proveitos permitidos diferidos no ano t-n

y Período, em anos, a que corresponde a recuperação intertemporal dos proveitos permitidos

i_{t-n} Taxa média de financiamento da EGME em percentagem no ano t-n.

4 - (...).

5 - (...).

6 - (...)

7 - A parcela (\tilde{Dif}_t) é definida tendo em conta a seguinte expressão:

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{se } \frac{\tilde{R}_t^{EGME} - RDif_{t-n}}{\tilde{Q}_t} < K_t, \tilde{Dif}_t = 0 \\ \text{se } \frac{\tilde{R}_t^{EGME} - RDif_{t-n}}{\tilde{Q}_t} \geq K_t, \tilde{Dif}_t = \tilde{R}_t^{EGME} - K_t \times Q_t - RDif_{t-n} \end{array} \right. \quad (6)$$

em que:

K_t Valor máximo dos proveitos a recuperar, \tilde{R}_t^{EGME} , por unidade \tilde{Q}_t , no ano t

\tilde{Q}_t Valor previsto do indutor de custo definido para a atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica, no ano t.

8 - (...)

9 - (...)

10 - (...)

Artigo 51.º

Características mínimas dos equipamentos de medição

1 - As características mínimas do equipamento de medição do ponto de entrega da RESP à rede de mobilidade elétrica encontram-se estabelecidas no GMLDD.

2 - Independentemente do fornecimento aos veículos elétricos ser em corrente alternada ou em corrente contínua, As características mínimas dos equipamentos de medição dos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica devem assegurar o cumprimento do disposto na legislação em regulamentação aplicáveis, em particular no Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril e no Decreto-Lei n.º 45/2017, de 27 de abril, sem prejuízo do disposto no Artigo 102.º.

3 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, os equipamentos de medição dos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica devem cumprir os seguintes requisitos:

a) Comunicar através do protocolo determinado pela EGME;

b) Disponibilizar Memória local para todos os dados recolhidos, por um período mínimo de 30 dias corridos.

4 - O protocolo referido na alínea a) do n.º 3 deve ser publicado pela EGME na sua página na internet no prazo máximo de 20 dias úteis a contar da entrada em vigor do regulamento.

4-5 - Sem prejuízo do disposto no n.º 2 e no número seguinte, nos casos em que o fornecimento aos veículos elétricos seja em corrente contínua, a medição nos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica deve, preferencialmente, ser feita em corrente contínua.

5-6 - No caso de pontos de carregamento em corrente contínua com medição em corrente alternada, os OPC devem facultar aos UVE informação relativa às perdas de conversão desses pontos.

Artigo 102.º

Pontos de carregamento com equipamentos de medição em corrente contínua

1 - Na ausência de normas metrológicas ou de procedimentos relativos à medição em corrente contínua em território nacional aprovadas pelas entidades competentes, aplica-se o disposto no presente artigo.

2 - Nas situações de pontos de carregamento com medição em corrente contínua já integrados na rede de mobilidade elétrica à data de entrada em vigor do presente regulamento ou a integrar até 30 de junho de 2021, devem ser instalados equipamentos de medição em corrente alternada, no máximo, até 30 de junho de 2021. Até 30 de junho de 2021 é admitida a integração na rede de mobilidade elétrica de pontos de carregamento com medição em corrente contínua.

3 - ~~2A~~ — A data referida no número anterior, pode ser prorrogada por decisão do Conselho de Administração da ERSE, pelo prazo máximo de 12 meses, tendo em conta, designadamente, a necessidade de finalização de normas metrológicas ou de procedimentos pelas entidades competentes.

4 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, a classe de exatidão dos equipamentos de medição em corrente contínua não pode ser inferior à dos equipamentos de medição ~~de em~~ corrente alternada certificados para potências equivalentes.

4-5 - Decorridos os prazos previstos nos números anteriores, sem a publicação das normas metrológicas ou de procedimentos relativos à medição em corrente contínua, é obrigatória a instalação de equipamentos de medição em corrente alternada no prazo máximo de 4 meses.

Proposta de aditamento ao Regulamento da Mobilidade Elétrica:

Artigo 95.º-A

Grupos de trabalho

1 - Tendo por objetivo contribuir para o aprofundamento da regulação e acompanhamento das matérias de natureza técnica relativas à mobilidade elétrica, dada a sua natureza inovadora e dinamismo tecnológico, a ERSE pode constituir grupos de trabalho, definindo os seus objetivos e duração expectável.

2 - Os referidos grupos de trabalho podem ser constituídos a pedido dos interessados ou por iniciativa da ERSE, podendo integrar representantes dos serviços da administração central, local e regionalmente competentes no âmbito dos setores regulados, dos operadores de redes e de outras infraestruturas, das associações de consumidores e especialistas nos domínios da mobilidade elétrica, bem como outras personalidades a convite da ERSE.

A participação nos grupos de trabalho é realizada a convite e a título gracioso, não gerando o direito ao recebimento de quaisquer valores, honorários ou ajudas de custo.

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

