

**DOCUMENTO JUSTIFICATIVO DO
REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉCTRICA
(artigo 54.º do Decreto-Lei n.º 39/2010 de 26 de Abril)**

Maio 2011

Este documento está preparado para impressão em frente e verso

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

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	1
2	REDE DE MOBILIDADE ELÉCTRICA	3
2.1	Intervenientes na mobilidade eléctrica.....	5
2.2	Principais fluxos na Rede de Mobilidade Eléctrica	5
3	REGULAÇÃO DO GESTOR DE OPERAÇÕES DA MOBILIDADE ELÉCTRICA	7
3.1	Período de Regulação	7
3.2	Actividade Regulada do Gestor de Operações da Rede de Mobilidade Eléctrica	7
3.3	Proveitos do Gestor de Operações da Rede de Mobilidade Eléctrica	8
3.4	Tarifas a aplicar pelo Gestor de Operações da Rede de Mobilidade Eléctrica.....	8
4	TARIFAS DE ACESSO ÀS REDES DE ENERGIA ELÉCTRICA	11
5	SUPERVISÃO DE PREÇOS	13
6	GESTÃO DA REDE DE MOBILIDADE ELÉCTRICA	15
6.1	Medição de energia eléctrica para mobilidade.....	15
6.2	Perdas e consumos próprios	16
6.3	Acerto de contas e desvios do sector da mobilidade eléctrica	17
7	QUALIDADE DE SERVIÇO	19
8	GARANTIAS ADMINISTRATIVAS E RESOLUÇÃO DE CONFLITOS	21
8.1	Garantias administrativas	21
8.2	Resolução de conflitos	21
9	DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS	25

1 INTRODUÇÃO

O Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, que veio regular a organização, o acesso e o exercício das actividades de mobilidade eléctrica e procede ao estabelecimento de uma rede piloto de mobilidade eléctrica e à regulação de incentivos à utilização de veículos eléctricos, determinou no seu artigo 54º que compete à ERSE aprovar o Regulamento da Mobilidade Eléctrica.

Neste contexto, o presente documento pretende justificar os princípios adoptados pela ERSE na preparação da proposta do referido regulamento, apresentando um enquadramento da Rede de Mobilidade Eléctrica, o modelo definido pelo Governo para o seu funcionamento e as opções tomadas pela ERSE para o modelo de regulação do Gestor de Operações da Rede de Mobilidade Eléctrica (GOME).

Este documento apresenta a seguinte estrutura:

- No capítulo 2 descreve-se sucintamente a Rede de Mobilidade Eléctrica e os seus principais fluxos físicos, fluxos de informação e fluxos financeiros, conforme modelo definido pelo Governo. Também neste capítulo são enumerados os diplomas já publicados que enquadram o sector da mobilidade eléctrica.
- As opções propostas pela ERSE para a regulação do GOME são explicitadas no capítulo 3, em particular o modelo de remuneração do custo com capital e a tarifa a aplicar pelo GOME aos Comercializadores de Electricidade para a Mobilidade Eléctrica (CEME).
- O capítulo 4 apresenta os princípios gerais para a definição das Tarifas de Acesso às Redes de Energia Eléctrica aplicáveis à Mobilidade Eléctrica.
- No capítulo 5 dispõem-se os princípios para a supervisão de preços praticados no sector da mobilidade eléctrica.
- O tratamento das perdas na Rede de Mobilidade Eléctrica, dos consumos próprios dos pontos de carregamento, do acerto de contas e dos desvios associados ao sector da mobilidade eléctrica são abordados no capítulo 6.
- No capítulo 7 descreve-se a abordagem da ERSE ao tema da qualidade de serviço no sector da mobilidade eléctrica, a qual se propõe seja progressiva e adequada à evolução do sector.
- À semelhança do previsto na generalidade dos actuais regulamentos do sector eléctrico e do gás natural, o capítulo 8, intitulado “Garantias administrativas e resolução de conflitos”, pretende incluir as regras relativas à função reguladora da ERSE no papel de autoridade administrativa, incumbindo-lhe a fiscalização do cumprimento das respectivas regras, de acordo com o procedimento administrativo, bem como as matérias respeitantes à resolução de conflitos com recurso à mediação e à conciliação, não descurando a promoção da arbitragem.

- Por último, o capítulo relativo às “Disposições finais e transitórias”, abarca os artigos respeitantes às matérias alusivas às sanções administrativas, aos pareceres interpretativos da ERSE, à fiscalização e aplicação do regulamento e à sua entrada em vigor.

Considera-se que a proposta do Regulamento da Mobilidade Eléctrica deverá ser submetida para consulta dos seguintes organismos e entidades:

- Gestor de Operações da Mobilidade Eléctrica (GOME);
- Comercializadores de Electricidade para a Mobilidade Eléctrica (CEME);
- Operadores de Pontos de Carregamento (OPC);
- Gabinete para a Mobilidade Eléctrica em Portugal (GAMEP);
- Direcção Geral de Energia e Geologia (DGEG);
- Operador da Rede de Distribuição;
- Comercializadores de Electricidade;
- Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT);
- Associação Nacional de Municípios;
- Associações de Consumidores;
- Associação Portuguesa do Veículo Eléctrico (APVE);
- Público em geral através do Portal da ERSE.

2 REDE DE MOBILIDADE ELÉCTRICA

No âmbito da execução do Plano Nacional de Acção para a Eficiência Energética, o Governo pretende posicionar Portugal como pioneiro na adopção de novos modelos para a mobilidade rodoviária, ambientalmente sustentáveis e que possam explorar a relação com a rede eléctrica e a integração com as cidades. Para tanto, o Governo decidiu através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2009 de 2 de Fevereiro, lançar o Programa da Mobilidade Eléctrica, que visa a criação de condições para a massificação do veículo eléctrico, garantindo uma infra-estrutura adequada à evolução do parque de veículos eléctricos e o desenvolvimento de um modelo de serviço que permita a qualquer cidadão ou organização o acesso a toda e qualquer solução de mobilidade eléctrica rodoviária, fornecida por qualquer construtor de veículos eléctricos. Neste diploma, considera-se fundamental para alcançar tais objectivos a definição do enquadramento legal e regulamentar do sector da mobilidade eléctrica, estabelecer-se a organização do sector, a sua interacção com o sector eléctrico e as regras para o exercício das actividades da mobilidade eléctrica.

Posteriormente, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2009 de 7 de Setembro, o Governo definiu os seguintes princípios fundamentais subjacentes ao Programa para a Mobilidade Eléctrica:

- a) O modelo de mobilidade eléctrica terá particular enfoque no utilizador, garantindo-lhe equidade e universalidade no acesso ao carregamento, independentemente do comercializador escolhido e assegurando as condições técnicas de interoperabilidade entre as diversas marcas e modelos de veículos, baterias e sistemas de carregamento.
- b) O mercado da mobilidade eléctrica deve garantir condições atractivas para a entrada de várias empresas no mercado, promovendo a livre concorrência.
- c) Será privilegiada a utilização de energia de fontes renováveis, nomeadamente através do aproveitamento da capacidade eólica em períodos de baixo consumo, beneficiando dos mecanismos de produção descentralizada em meios urbanos, e antecipando a integração com redes inteligentes na lógica de bidireccionalidade dos fluxos energéticos entre veículos e rede.

Na mesma Resolução, foram ainda definidas as seguintes etapas para o Programa da Mobilidade Eléctrica:

- a) Fase piloto: em curso até ao final de 2011, que inclui a construção de uma infra-estrutura mínima experimental de mobilidade eléctrica a nível nacional, permitindo testar soluções de carregamento.
- b) Fase de crescimento: terá início em 2012 e implicará o alargamento da infra-estrutura experimental, com adopção das soluções testadas com sucesso no domínio da rede de carregamento.

c) Fase de consolidação: terá início logo que a procura de veículos eléctricos atingir um nível sustentado e, simultaneamente, estiverem criadas as condições para a introdução da bidireccionalidade dos fluxos de energia com a rede eléctrica.

Na sequência da definição destas linhas estratégicas, foram publicados, até à presente data, os seguintes diplomas que enquadram o sector da mobilidade eléctrica:

- Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, que estabelece o regime jurídico da mobilidade eléctrica, aplicável à organização, acesso e exercício das actividades relativas à mobilidade eléctrica, bem como as regras destinadas à criação de uma rede piloto de mobilidade eléctrica. Neste diploma são atribuídas à ERSE diversas competências no âmbito da mobilidade eléctrica, nomeadamente a aprovação do Regulamento da Mobilidade Eléctrica.
- Portaria n.º 456/2010, de 1 de Julho, que estabelece os requisitos técnicos e financeiros a que fica sujeita a atribuição de licença para o exercício da actividade de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica, bem como algumas regras e procedimentos aplicáveis à instrução do respectivo requerimento.
- Portaria n.º 468/2010, de 7 de Julho, que estabelece os termos em que são concedidos os incentivos financeiros à aquisição de veículos novos exclusivamente eléctricos previstos no artigo 38.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril.
- Portaria n.º 1201/2010, de 29 de Novembro, que estabelece os requisitos técnicos a que fica sujeita a atribuição de licença para o exercício da actividade de operação de pontos de carregamento da rede de mobilidade eléctrica.
- Portaria n.º 1202/2010, de 29 de Novembro, que estabelece os termos aplicáveis às licenças de utilização privativa do domínio público para a instalação de pontos de carregamento de baterias de veículos eléctricos em local público de acesso público.
- Portaria n.º 173/2011, de 28 de Abril, que estabelece as condições mínimas, os limites de capital e os riscos cobertos pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil por danos causados no exercício da actividade de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica, a que se refere o n.º 2 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril.
- Portaria n.º 180/2011, de 2 de Maio, que regula os termos e condições essenciais da remuneração da actividade de operação de pontos de carregamento, em conformidade com o disposto no n.º 3 do artigo 18.º do Decreto -Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril.

Neste contexto, no pressuposto de que os veículos eléctricos estarão disponíveis brevemente no mercado automóvel, um dos principais eixos de trabalho para o desenvolvimento da mobilidade eléctrica consiste no desenvolvimento e implementação de soluções técnicas para a rede de pontos de carregamento e respectivo sistema de gestão e monitorização, bem como do sistema de preços aplicável. Neste último aspecto, a intervenção da ERSE passa no essencial pela regulação económica

do GOME, por este ser um monopólio natural, e pela definição de tarifas de acesso às redes eléctricas aplicáveis à mobilidade eléctrica, tendo em conta as particularidades deste sector descritas adiante neste documento.

2.1 INTERVENIENTES NA MOBILIDADE ELÉCTRICA

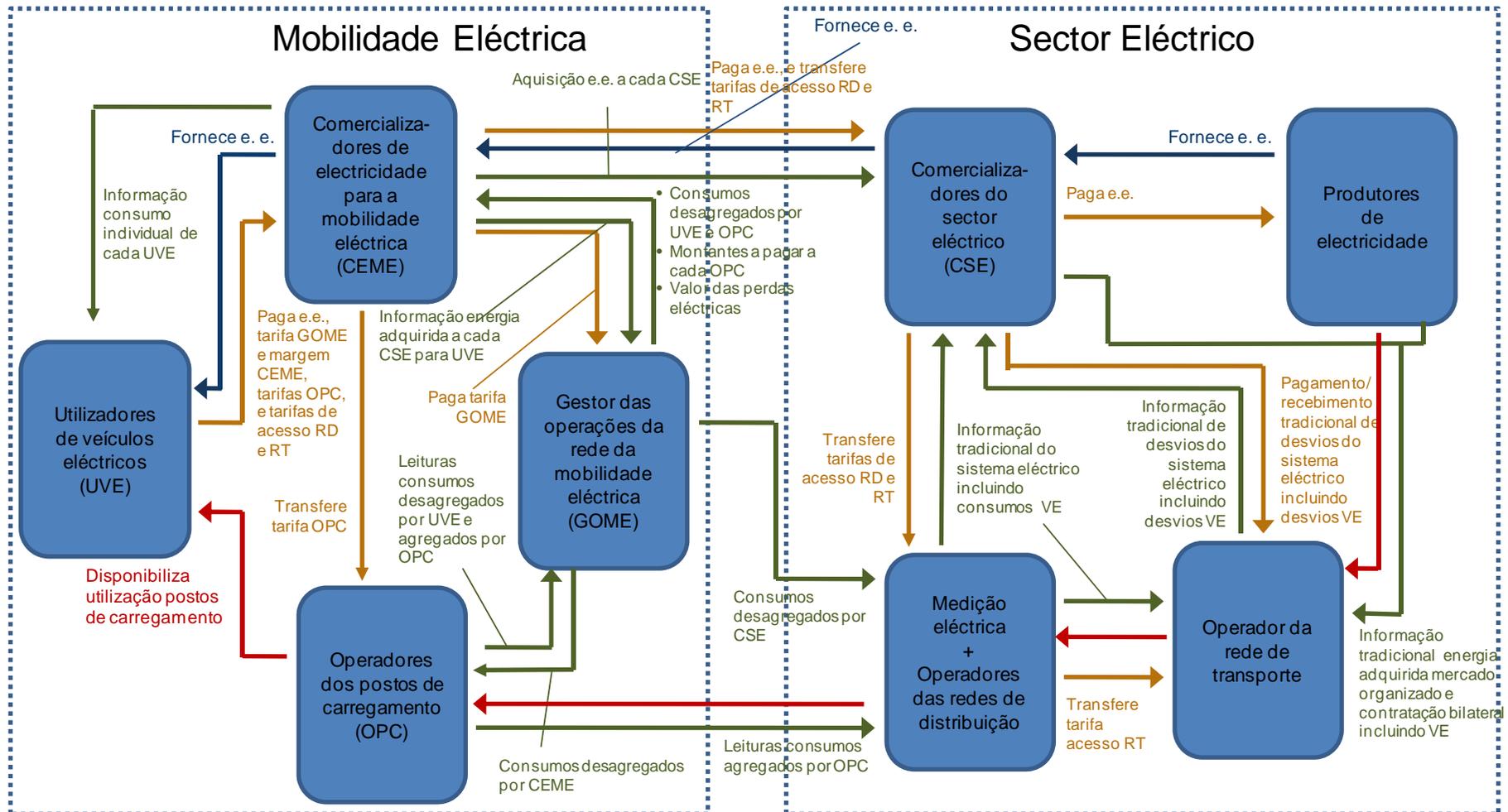
De acordo com o Decreto-Lei n.º 39/2010, os intervenientes nos relacionamentos comerciais relativos à mobilidade eléctrica são os seguintes:

- Utilizador de veículo eléctrico (UVE), é um utilizador da Rede de Mobilidade Eléctrica que para o carregamento das baterias do seu veículo recorre aos pontos de carregamento integrados nesta rede, tendo para o efeito estabelecido vínculo contratual com um ou mais comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica.
- Comercializador de Electricidade para a Mobilidade Eléctrica (CEME), é uma entidade titular de licença nos termos dos artigos 7.º e 8.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, cuja actividade consiste na compra a grosso e venda a retalho de energia eléctrica, para fornecimento aos utilizadores de veículos eléctricos com a finalidade de carregamento das respectivas baterias nos pontos de carregamento integrados na Rede de Mobilidade Eléctrica. São também responsáveis pela contratação e pagamento do acesso aos pontos de carregamento pelos seus clientes.
- Operador de Pontos de Carregamento (OPC), é uma entidade titular de uma licença nos termos dos artigos 14.º e 15.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, cuja actividade consiste na instalação, disponibilização, exploração e manutenção de infra-estruturas, de acesso público ou privativo, integrados na Rede de Mobilidade Eléctrica e que permitam o carregamento de baterias veículos eléctricos.
- Gestor de Operações da Rede de Mobilidade Eléctrica (GOME), é uma sociedade, constituída nos termos do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, cuja actividade consiste na gestão e monitorização da Rede de Mobilidade Eléctrica, nomeadamente em termos dos fluxos energéticos, de informação e financeiros, necessários ao funcionamento da rede.

2.2 PRINCIPAIS FLUXOS NA REDE DE MOBILIDADE ELÉCTRICA

Na Figura 2-1 ilustram-se os principais fluxos físicos e financeiros entre agentes do sector da mobilidade eléctrica e sua interacção com o sector eléctrico, resultante da interpretação dos diplomas já publicados e das informações complementares enviadas à ERSE pelo Ministério da Economia e da Inovação.

Figura 2-1 – Fluxos físicos e financeiros no sector da mobilidade eléctrica e sua interacção com o sector eléctrico.



As cores das setas indicam actividades distintas, a saber; **Fornecimento de energia eléctrica (e.e.)**, **utilização dos postos de carregamento e redes eléctricas**, **Pagamentos** e **Fluxos de informação**.

3 REGULAÇÃO DO GESTOR DE OPERAÇÕES DA MOBILIDADE ELÉCTRICA

O Decreto-Lei n.º 39/2010 estabelece no seu capítulo VI que o Gestor de Operações da Rede de Mobilidade Eléctrica fica sujeito a regulação económica, atribuindo as respectivas competências de regulação à ERSE.

3.1 PERÍODO DE REGULAÇÃO

Não existe actualmente experiência em regulação de infra-estruturas de rede dedicadas exclusivamente à mobilidade eléctrica, pelo que é indesejável a existência de períodos de regulação muito longos. Por outro lado, as infra-estruturas terão um desenvolvimento inicial através de um piloto, com duração de cerca de um ano e na qual se pretende testar soluções tecnológicas e a aceitação social do sistema, seguida de uma fase de consolidação e expansão das infra-estruturas, que visa essencialmente a dispersão geográfica. Por este motivo, o primeiro período de regulação terá, excepcionalmente, a duração de um ano. Haverá igualmente a necessidade de estabelecer um justo compromisso entre um controlo regulatório efectivo e a liberdade de gestão da empresa regulada, pelo que tendo em conta a experiência adquirida através dos sectores eléctrico e do gás natural, sugere-se que os períodos de regulação subsequentes tenham a duração de três anos. Dado que a mobilidade eléctrica está directamente relacionada com o sector eléctrico, existem vantagens em ter os respectivos períodos de regulação coincidentes.

3.2 ACTIVIDADE REGULADA DO GESTOR DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉCTRICA

O GOME tem uma actividade regulada, designada por actividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Mobilidade Eléctrica, que se encarrega da gestão de todos os processos que relacionam o GOME com os CEME e com os OPC, nomeadamente:

- Integração de novos CEME na rede de mobilidade eléctrica;
- Integração de novos UVE nas carteiras de clientes dos CEME;
- Recolha, desagregação e tratamento de informação dos UVE de cada CEME;
- Integração de novos OPC na rede de mobilidade eléctrica;
- Integração na rede de mobilidade eléctrica de novos pontos de carregamento de OPC existentes;
- Monitorização em tempo real de todos os pontos de carregamento da rede de mobilidade eléctrica;
- Recolha, desagregação e tratamento da informação dos carregamentos efectuados nas infra-estruturas de cada OPC.

Para esta actividade a ERSE terá de calcular os proveitos permitidos, de acordo com os princípios explicitados no ponto 3.3, os quais darão origem a uma única tarifa regulada, designada tarifa do GOME, descrita no ponto 3.4.

3.3 PROVEITOS DO GESTOR DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉCTRICA

A forma de regulação proposta para a actividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Eléctrica do GOME pretende adaptar-se às especificidades do sector da mobilidade eléctrica, tendo-se definido uma regulação por custos aceites com ajustamento ao fim de dois anos com base em valores reais e com alisamento da componente do custo com capital num período de cinco anos.

Dado que o sector da mobilidade eléctrica se encontra em fase de arranque e os investimentos do GOME são maioritariamente indivisíveis, propõe-se a aplicação de uma metodologia de remuneração dos activos, designada por alisamento ou nivelamento do custo com capital, que pretende, do ponto de vista financeiro, estabelecer um perfil de pagamentos adequado à procura de energia eléctrica para carregamento de baterias de veículos eléctricos, permitindo uma repartição justa entre os clientes actuais e futuros. A forma maioritariamente usada para o cálculo do custo com capital nas empresas reguladas do sector energético em Portugal, consiste na aplicação de uma taxa de remuneração ao valor da base de activos fixos não financeiros, adicionado do valor das amortizações do exercício, líquidas de participações e subsídios. O valor nivelado do custo com capital é obtido mediante a ponderação das quantidades futuras actualizadas, tendo em conta o crescimento previsto ao longo do período de nivelamento de capital. Tendo em conta a natureza dos activos fixos que suportam as actividades do GOME, maioritariamente hardware, software e sistemas de comunicações, propõe-se um período de nivelamento de capital de cinco anos. Sob proposta do GOME, este período pode ser extendido até 15 anos.

Para a determinação do custo de capital propõe-se a utilização da média ponderada do custo do capital próprio e do alheio (WACC), sendo a metodologia aplicada para o cálculo do custo do capital próprio o CAPM.

3.4 TARIFAS A APLICAR PELO GESTOR DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉCTRICA

Está prevista a existência de uma contrapartida relativa à actividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Mobilidade Eléctrica, a tarifa do GOME, a aplicar pelo GOME aos CEME, pelo facto de estes serem os agentes com que o GOME se relaciona comercialmente.

Esta tarifa deve recuperar os proveitos permitidos da actividade regulada do GOME, recuperando os custos da estrutura física e comercial afecta à gestão das operações da rede de mobilidade eléctrica, nomeadamente os custos relativos a:

- Sistemas de informação e comunicação destinados à integração da rede de mobilidade eléctrica.
- Gestão dos dados relativos a informação energética e financeira dos comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica, dos operadores das redes de distribuição e, eventualmente, de outros prestadores de serviços.
- Serviços de medição e leitura dos consumos energéticos associados ao serviço de carregamento de baterias de veículos eléctricos em cada ponto de carregamento.
- Monitorização do funcionamento da rede de mobilidade eléctrica.

A forma como os custos são reflectidos na tarifa depende das variáveis de facturação, cuja definição e escolha são fundamentais para a aplicação coerente do sistema tarifário. A escolha e definição destas variáveis de facturação devem permitir reflectir o custo de fornecimento dos vários serviços, originados por cada cliente.

Propõe-se ainda que a tarifa do GOME seja composta pelos seguintes preços:

- Termo tarifário dependente do número de carregamentos, definido em Euros por carregamento, por tipo de carregamento.
- Termo tarifário dependente do tempo de carregamento, definido em Euros por h, por tipo de carregamento e por período tarifário.

A estrutura destes preços deve ser orientada pela estrutura dos custos incrementais por número de carregamentos e por tempo de carregamento, consoante o tipo de carregamento, normal ou rápido.

A utilização do número de carregamentos prende-se com a correlação existente entre esta variável e a “carga” da rede de comunicações da mobilidade eléctrica ou, de outra forma, com o número transacções realizadas as quais, num momento inicial, obrigam à troca de toda a informação necessária para a validação do cliente e início do carregamento. Por outro lado, a duração dos carregamentos está relacionada com o número de actualizações periódicas de informação a realizar durante o tempo total do carregamento.

4 TARIFAS DE ACESSO ÀS REDES DE ENERGIA ELÉCTRICA

A energia eléctrica entregue à Rede de Mobilidade Eléctrica provém das redes de distribuição de energia eléctrica. Os pontos de carregamento poderão ser alimentados em BTN e BTE ou MT, consoante se trate de carregamentos normais ou rápidos e dependendo da tipologia das instalações e número de pontos de carregamento em cada “estação de serviço”.

Neste contexto aos consumos de energia eléctrica efectuados a partir de pontos de carregamento deverão ser aplicadas as tarifas de Acesso às Redes aplicáveis às entregas em MT, BTE e BTN, definidos no Regulamento Tarifário do sector eléctrico.

As tarifas de Acesso às Redes de Energia Eléctrica serão compostas por preços da energia activa discriminados por nível de tensão e período tarifário e definidos em Euros por kWh.

Assim, nas entregas à Rede de Mobilidade Eléctrica, os preços da tarifa de Acesso aplicáveis às entregas em MT, BTE e BTN, definidos no Regulamento Tarifário do sector eléctrico, serão convertidos para preços de energia por período tarifário, em euros por kWh, com base numa regra de facturação, a aprovar no despacho de aprovação das tarifas e preços.

5 SUPERVISÃO DE PREÇOS

O Decreto-Lei n.º 39/2010 estabelece, no artigo 11.º, que os comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica devem enviar à ERSE, informação sobre os volumes e preços de energia eléctrica praticados, em cada momento, aos seus clientes, discriminando os valores relativos a cada um dos serviços por si prestados.

Neste contexto de atribuição à ERSE de competências no âmbito do acompanhamento dos volumes e preços de energia eléctrica praticados no sector da mobilidade eléctrica, o Regulamento de Mobilidade Eléctrica deve prever o envio da referida informação, por parte dos comercializadores à ERSE. Posteriormente a ERSE aprovará o conteúdo e desagregação da informação a enviar.

Adicionalmente a ERSE entende que, de forma a fomentar a transparência, que constitui um factor crítico para a eficiência do mercado, os referidos comercializadores devem disponibilizar os preços que se propõem praticar, utilizando para o efeito, designadamente a sua página na internet.

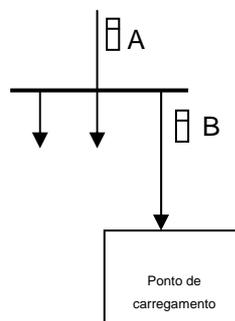
6 GESTÃO DA REDE DE MOBILIDADE ELÉCTRICA

6.1 MEDIÇÃO DE ENERGIA ELÉCTRICA PARA MOBILIDADE

Uma instalação de utilização de energia eléctrica pode alimentar um ponto de carregamento (ou conjunto de pontos) incluído na Rede de Mobilidade Eléctrica. Encontram-se nesta situação, por exemplo, parques de estacionamento privados de acesso público ou estações de serviço de abastecimento de combustíveis. É expectável que o ponto de carregamento seja alimentado através da mesma instalação eléctrica que abastece outros consumos.

Uma vez que em cada ponto de carregamento incluído na Rede de Mobilidade Eléctrica podem realizar-se carregamentos por via de diferentes comercializadores da mobilidade eléctrica, que por sua vez podem adquirir energia eléctrica a um comercializador distinto do comercializador da restante instalação eléctrica, é necessário individualizar os consumos para mobilidade eléctrica, conforme se exemplifica na figura seguinte.

Figura 6-1 - Ponto de carregamento num parque de um centro comercial



No exemplo da figura anterior, o consumo do centro comercial será o consumo dado pelo equipamento de medição A descontado do consumo registado pelo equipamento de medição B. Este último é repartido entre os vários comercializadores da mobilidade eléctrica recorrendo à informação do GOME.

O exemplo apresentado é uma situação relativamente simples. Existirão situações mais complexas, designadamente com instalações de utilização alimentadas em média tensão e situações em que a diferença entre as leituras do equipamento A e do equipamento B é mais complexa, nomeadamente pela diferente informação e discriminação existente entre os dois equipamentos de medição.

6.2 PERDAS E CONSUMOS PRÓPRIOS

Nos termos da alínea e) do n.º 2 do Artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 39/2010 compete ao GOME determinar eventuais perdas e consumos próprios de energia eléctrica do ponto de carregamento e o respectivo consumo para carregamento de baterias de veículos eléctricos, bem como atribuir as referidas perdas e consumos próprios.

Por outro lado, a alínea e) do n.º 1 do artigo 11.º refere que os CEME devem pagar aos comercializadores de electricidade do sector eléctrico os montantes devidos pelas perdas e consumos próprios de energia eléctrica do ponto de carregamento, na proporção do volume de energia eléctrica consumida pelos respectivos clientes, salvo quando o próprio for o comercializador de electricidade.

Para efeitos do Regulamento da Mobilidade Eléctrica, define-se como “*perdas e consumos próprios*” a quantidade de energia correspondente à diferença em cada hora entre a energia total entregue a um conjunto de pontos de carregamento abastecido pelo mesmo circuito eléctrico e a soma da energia eléctrica fornecida aos veículos eléctricos por cada um desses pontos de carregamento no mesmo período horário. Para efeitos da energia entregue fisicamente aos veículos eléctricos por cada ponto de carregamento considera-se o valor da contagem do respectivo ponto de carregamento.

Para determinação dos volumes de “*perdas e consumos próprios*”, a solução que acabou por ser consensualizada será a instalação de um equipamento de medição adicional, da responsabilidade do operador da rede eléctrica de distribuição, a montante do conjunto de pontos de carregamento abastecidos pelo mesmo circuito, equipamento que terá de ter capacidade de registar leituras com a discriminação temporal adequada. Com base nesta solução consensualizada, compete aos operadores da redes de distribuição, aos operadores dos pontos de carregamento e ao GOME enviarem à ERSE, para aprovação, uma proposta conjunta do referido mecanismo, incluindo o processo de determinação dos respectivos perfis horários de perdas e consumos próprios, em função do tipo de carregamento, rápido ou normal.

Com base no perfil horário de perdas e consumos próprios que venha a ser determinado em cada ano, e aplicado a todos os pontos de carregamento nacionais, a energia entregue aos veículos eléctricos em cada ponto de carregamento será ajustada para o referencial de saída da rede de distribuição, devendo esta quantidade ser considerada para efeitos da compra de energia eléctrica pelos comercializadores da mobilidade eléctrica aos comercializadores do sector eléctrico, quantidade essa que deve ser acrescida das respectivas perdas das redes eléctricas para efeitos das compras do comercializador do sector eléctrico no mercado organizado ou bilateralmente.

6.3 ACERTO DE CONTAS E DESVIOS DO SECTOR DA MOBILIDADE ELÉCTRICA

Para efeitos de balanço da energia eléctrica consumida pela rede de mobilidade eléctrica para o carregamento dos veículos eléctricos considera-se que a cada CEME é imputado o consumo agregado dos pontos de carregamento da sua responsabilidade, ou seja, cada comercializador da mobilidade eléctrica é visto pelo acerto de contas como um ponto de carregamento virtual e agregador de consumos.

Tendo por base o somatório das contagens individuais horárias, ajustadas para perdas e consumos próprios dos pontos de carregamento, associadas à energia fornecida aos veículos eléctricos que lhes é imputada pelo GOME, cada CEME deve efectuar as suas compras aos comercializadores do sector eléctrico (CSE) no sentido de garantir a energia suficiente para satisfazer a suas necessidades. Compete a cada comercializador do sector eléctrico ajustar essas quantidades de energia ao referencial de MAT, de forma a incorporar esta energia no seu portfólio de compras para todos os outros seus clientes do sector eléctrico.

Uma vez que existe um erro inerente à previsão aos consumos associados a cada comercializador da mobilidade eléctrica, este facto será gerador de desvios horários face ao volume de compras aos comercializadores do sector eléctrico no dia anterior.

Não estando prevista legalmente nos diplomas em questão qualquer competência para o GOME no sentido de apurar desvios dos CEME perante os CSE, não se considera necessário determinar nem alocar estes desvios de previsão.

Assim, o tratamento dos desvios imputados ao comercializador do sector eléctrico mantém-se inalterado independentemente de ter sido originado pela rede de mobilidade eléctrica (através dos diferentes CEME) ou outro qualquer cliente do sector eléctrico.

O relacionamento comercial entre o CSE e os seus clientes é livre e como tal não é objecto de regulação pela ERSE.

7 QUALIDADE DE SERVIÇO

O Decreto-Lei n.º 39/2010 estabelece que a regulação deve contribuir para que sejam adoptadas práticas que promovam a existência de adequados padrões de qualidade de serviço¹.

Deste modo, a regulação da ERSE, nomeadamente através do Regulamento de Mobilidade Eléctrica, deve ter em consideração a componente qualidade de serviço.

Todavia, a novidade deste sector incluindo a nível mundial dificulta a identificação das variáveis de qualidade de serviço, a que se poderiam aplicar indicadores de qualidade de serviço e respectivos padrões. Não é ainda hoje possível conhecer as dimensões da qualidade de serviço que os consumidores valorizarão. Naturalmente que poderiam ser feitas extrapolações com outros sectores, mas o risco de falhar seria elevado.

Assim, a ERSE propõe a adopção de uma abordagem gradualista:

- O Regulamento da Mobilidade Eléctrica prevê obrigações de informação à ERSE sobre qualidade de serviço para os comercializadores de electricidade para mobilidade eléctrica, operadores de postos de carregamento e gestor de operações de mobilidade eléctrica.
- De modo a garantir que qualquer reclamação apresentada é respondida, o Regulamento da Mobilidade Eléctrica estabelece a obrigação de resposta.
- Durante a vigência do Regulamento da Mobilidade Eléctrica, a ERSE estabelecerá de modo mais concreto, em conjunto com os agentes referidos no ponto anterior, a informação a disponibilizar à ERSE.
- Com a experiência adquirida do funcionamento do sistema de mobilidade eléctrica e a informação entretanto recolhida, a ERSE poderá, em futuras revisões do Regulamento da Mobilidade Eléctrica, vir a estabelecer indicadores de qualidade de serviço e padrões mínimos para os mesmos. A par do desenho de indicadores haverá a necessidade de estabelecer mecanismos de verificação da informação, tais como as auditorias.

¹ Alínea d) do art.º 44.º.

8 GARANTIAS ADMINISTRATIVAS E RESOLUÇÃO DE CONFLITOS

8.1 GARANTIAS ADMINISTRATIVAS

A ERSE como pessoa colectiva de direito público está sujeita às normas do direito administrativo e, designadamente, às disposições constantes do Código de Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-lei nº 442/91, de 15 de Novembro e alterado pela Lei nº 30/2008, de 10 de Julho.

O Código de Procedimento Administrativo aplica-se a todos os órgãos da Administração Pública que, no desempenho da actividade administrativa de gestão pública, estabeleçam relações com os particulares, bem como aos órgãos do Estado, ainda que não integrados na Administração Pública, desenvolvam funções materialmente administrativas.

Desta forma, pretende o referido código assegurar a informação dos interessados e a sua participação na formação das decisões que lhes digam respeito, bem como salvaguardar em geral a transparência da acção administrativa e o respeito pelos direitos e interesses legítimos dos cidadãos. Neste âmbito, enquadram-se competências atribuídas à ERSE, designadamente as conferidas através do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril.

Assim, de acordo com o procedimento administrativo, a ERSE decidirá sobre os assuntos da sua competência, praticando o correspondente acto administrativo. Para esse efeito, a iniciativa desta tramitação poderá decorrer da apresentação de uma queixa ou reclamação de um particular.

A ERSE proferirá decisões condenatórias, na sequência da instrução de um processo, desde que a prática de determinado facto consubstancie uma infracção.

Nestes termos, previu-se a existência de um capítulo denominado “*Garantias administrativas*” que contem as normas sobre a admissibilidade de petições, queixas e denúncias estabelecendo-se que, sem prejuízo do recurso aos tribunais, os interessados podem apresentar junto da ERSE quaisquer petições, queixas ou denúncias contra acções ou omissões dos agentes que intervêm nas actividades de mobilidade eléctrica e que constituam inobservância das regras previstas no regulamento, desde que não revistam natureza contratual.

8.2 RESOLUÇÃO DE CONFLITOS

Os Estatutos da ERSE aprovados pelo Decreto-Lei nº 97/2002, de 12 de Abril, estabelecem no art.º 24 que: “ 1 - A ERSE deve fomentar a arbitragem voluntária para a resolução de conflitos de natureza comercial ou contratual entre as entidades concessionárias e licenciadas de produção, transporte e de distribuição e entre elas e os consumidores. 2 - Para cumprimento do disposto no número anterior, a

ERSE pode cooperar na criação de centros de arbitragem e estabelecer acordos com centros de arbitragem.”

Ainda, especificamente no sector eléctrico, o Decreto-Lei n.º 29/2006, de 15 de Fevereiro, que estabelece as bases gerais da organização e funcionamento do sistema eléctrico nacional e as bases gerais aplicáveis ao exercício das actividades de produção, transporte, distribuição e comercialização de electricidade e à organização dos mercados de electricidade determina no nº 4 do art.º 74º que: “*Compete ao Estado, através da ERSE, promover a arbitragem, tendo em vista a resolução de conflitos entre os agentes e os clientes.*”

Disposição igual existe no Decreto-Lei n.º30/2006, de 15 de Fevereiro, que estabelece os princípios gerais relativos à organização e ao funcionamento do Sistema Nacional de Gás Natural e o exercício das actividades de recepção, armazenamento, transporte, distribuição e comercialização de gás natural, estipulando no nº 4 do art.º 68 que: “*Compete ao Estado, através da ERSE, promover a arbitragem, tendo em vista a resolução de conflitos entre os agentes e os clientes.*”

Nestes termos, considera-se que deverá ser transposto, por analogia, para o Regulamento da Mobilidade Eléctrica as regras respeitantes à resolução de conflitos já delineadas para o sector eléctrico e para o sector do gás natural, considerando o que dispõem os artigos 42º e 44º do Decreto-lei nº 39/2010, de 26 de Abril, os quais conferem à ERSE a competência de regulação da actividade de gestão de operações da rede de mobilidade eléctrica, bem como atribuições de protecção dos direitos e os interesses dos utilizadores de veículos eléctricos em relação a preços e qualidade de serviço, promovendo a sua informação e esclarecimento; assegurar a existência de condições que permitam, às actividades reguladas a obtenção do equilíbrio económico e financeiro; velar pelo cumprimento, por parte dos agentes, das obrigações estabelecidas na lei, nos regulamentos e nas licenças; bem como contribuir para a progressiva melhoria das condições técnicas e ambientais das actividades reguladas, estimulando, nomeadamente, a adopção de práticas que promovam a existência de padrões adequados de qualidade de serviço e de defesa do meio ambiente.

Assim, no âmbito do relacionamento comercial e contratual, cabe à ERSE prever no Regulamento da Mobilidade Eléctrica a possibilidade de o consumidor poder recorrer a mecanismos de resolução extrajudicial de conflitos, onde se inclui a arbitragem voluntária. Este tipo de arbitragem assenta na voluntariedade dos intervenientes nos conflitos, os quais celebram, para o efeito, uma convenção de arbitragem.

Não cabendo à ERSE impor às partes o recurso à arbitragem, poderá sempre sugerir-la como forma de assegurar este mecanismo de resolução extrajudicial de conflitos.

Importa, ainda, referir que a resolução extrajudicial de conflitos abarca para além da arbitragem outros procedimentos, como sejam a mediação e a conciliação de litígios.

Tendo em conta que o recurso à arbitragem é precedido, na maioria das vezes, de um procedimento de mediação e de conciliação, importa fazer referência a estas duas figuras no Regulamento da Mobilidade Eléctrica, à semelhança do que foi considerado no sector eléctrico e no sector do gás natural.

Em face do exposto, estabeleceu-se no Regulamento da Mobilidade Eléctrica um capítulo respeitante à “*Resolução de conflitos*” no qual se determina, entre outras matérias, a possibilidade de os interessados apresentarem reclamações junto da entidade com quem se relacionam contratual ou comercialmente, sempre que considerem que os seus direitos não foram devidamente acautelados.

Caso não seja obtida uma resposta atempada ou fundamentada ou a mesma não resolva satisfatoriamente a reclamação apresentada, os interessados podem solicitar a sua apreciação pela ERSE, individualmente ou através de entidades representativas dos seus interesses.

9 DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Por último, o Regulamento da Mobilidade Eléctrica deve conter um capítulo com “*Disposições finais e transitórias*” que deve abarcar os artigos respeitantes às matérias alusivas às sanções administrativas, aos pareceres interpretativos da ERSE, à fiscalização e aplicação do regulamento e à entrada em vigor do respectivo regulamento.

Considerou-se que deve ser dado um prazo de entrada em vigor razoável ao Regulamento da Mobilidade Eléctrica de forma a permitir aos agentes envolvidos na Rede de Mobilidade Eléctrica conhecerem o seu conteúdo, a fim de estarem habilitados a cumprir o teor do mesmo. Deverá também ser tido em conta que a data de início de aplicação das tarifas deve respeitar as orientações do Governo para a fase piloto quanto a custos de acesso à Rede de Mobilidade Eléctrica.