

51.ª CONSULTA PÚBLICA

PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

CONTRIBUTOS PARA ENTIDADE REGULADORA DOS SERVIÇOS ENERGÉTICOS

INTELI – INTELIGÊNCIA EM INOVAÇÃO

07.Agosto.2015

ÍNDICE

1. Enquadramento	2
2. Contributos para Revisão	3
2.1. Questões de Fundo	3
2.1.1 Definição de “ponto de entrega à rede de mobilidade eléctrica” e Modelo de medição de consumos de mobilidade eléctrica	3
2.1.2 Modelo de repercussão de custos de acesso a redes e termo de potência ajustados à Mobilidade Eléctrica .	6
2.2. Comentários e Sugestões de Alteração ao “Regulamento da Mobilidade Eléctrica”	8
2.3. Comentários e Sugestões de Alteração a Outros Documentos do Enquadramento da Mobilidade Eléctrica	11
2.3.1 Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados	11

1. ENQUADRAMENTO

Com a revisão do Programa para a Mobilidade Eléctrica, através das alterações introduzidas no Decreto-Lei da Mobilidade Eléctrica n.º 39/2010¹, de 26 de Abril, pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de Junho, pretende-se estabelecer as condições adequadas para uma transição da mobilidade eléctrica para um ambiente de mercado aberto e concorrencial, contribuindo para um crescimento sustentado da mobilidade eléctrica. No contexto europeu, o quadro de referência criado pela Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, vem contribuir para uma harmonização de esforços entre os Estados e consagra vários dos princípios já previstos no modelo português de mobilidade eléctrica, nomeadamente a interoperabilidade, peça central deste modelo.

Neste enquadramento, numa abordagem à proposta de revisão do “Regulamento da Mobilidade Eléctrica” da ERSE são particularmente relevantes, em primeiro lugar, as alterações ao modelo de mobilidade eléctrica adoptado, decorrentes de modificações no modelo da Entidade Gestora da Mobilidade Eléctrica (EGME), cuja actividade é parcialmente regulada pela ERSE, assim como implicações decorrentes de modificações na estrutura das atividades de operação de pontos de carregamento e de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica e respectivas implicações na relação entre estes agentes e o sistema eléctrico.

Em segundo lugar, considera-se que um dos principais aspectos que poderão contribuir para uma melhoria do enquadramento da mobilidade eléctrica passa por criar condições adequadas à introdução de infraestrutura de carregamento inteligente em espaços privados de acesso público (como parques de estacionamento) e privado (vulgo habitações, garagens e parqueamentos de edifícios habitacionais ou empresariais). Em particular, crê-se que a possibilidade de, nestes espaços, garantir a separação de consumos através de soluções de *submetering* baseadas na integração dos pontos de carregamento e respectivos meios de medição com a EGME e, através desta, em plena articulação com a gestão da rede eléctrica (ORD), será um grande facilitador da expansão da infraestrutura, da inovação e sustentabilidade de serviços associados à mobilidade eléctrica e, conseqüentemente, do desejado crescimento deste mercado. O paradigma do utilizador de veículos eléctricos, com o seu carácter itinerante (carregamento baseado em pequenas transacções em diversos pontos) e com a possibilidade de armazenar e, futuramente, devolver energia à rede em função de estímulos ajustados ao seu perfil, é disruptivo face ao paradigma convencional do sector eléctrico (um utilizador = um ponto de entrega), o que justifica esta diferenciação e a sua coerência com a gestão da rede de mobilidade eléctrica.

Assim, apresentam-se no ponto 0 um conjunto de contributos da INTELI para a “51.ª Consulta Pública - Proposta de Revisão do Regulamento da Mobilidade Eléctrica” que incidem fundamentalmente sobre:

1. Questões de fundo, incluindo:
 - a. Uma clarificação da definição de “ponto de entrega à rede de mobilidade eléctrica” e do modelo de medição de consumos de electricidade para mobilidade eléctrica;
 - b. Revisão de alguns dos aspectos do modelo de integração com o sistema eléctrico e proposta de revisão do modelo tarifário específico, em particular com adequação a espaços privados.
2. Sugestões de alteração ao documento do “Regulamento da Mobilidade Eléctrica”;
3. Sugestão de alteração a outros documentos do domínio da ERSE.

¹ Entretanto alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de Dezembro, e pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de Agosto.

2. CONTRIBUTOS PARA REVISÃO

2.1. QUESTÕES DE FUNDO

2.1.1 DEFINIÇÃO DE “PONTO DE ENTREGA À REDE DE MOBILIDADE ELÉCTRICA” E MODELO DE MEDIÇÃO DE CONSUMOS DE MOBILIDADE ELÉCTRICA

Conforme descrito, considera-se que a capacidade de assegurar uma solução de diferenciação dos consumos de electricidade para carregamento de baterias de veículos eléctricos será determinante para o crescimento da infraestrutura de carregamento em edifícios e outras urbanizações, sem custos acrescidos para os utilizadores, sejam particulares ou empresas e outras entidades, e para o sistema eléctrico.

O alargamento de infraestrutura a estes espaços e determinante para a expansão da mobilidade eléctrica, e deverá permitir:

1. Garantir soluções de carregamento onde se prevê a maioria dos consumos (nomeadamente espaços privados de acesso privativo), com base em modelos de investimento otimizados e tendencialmente auto-sustentáveis;
2. Alargar o carregamento inteligente a esse tipo de espaços e privilegiar:
 - a. Uma gestão de carregamento inteligente e balanceada, que permita reduzir os custos de investimento e operação, nomeadamente através da optimização de infraestrutura e necessidades de potência;
 - b. O carregamento com base em electricidade proveniente de fontes renováveis e/ou em períodos de vazio;
 - c. A livre escolha pelo utilizador do fornecedor de electricidade (que, por contraponto e tomando como exemplo o caso de garagens partilhadas, se veria restrito ao comercializador associado ao ponto de entrega do edifício), com possibilidade de, à semelhança da rede de acesso público, garantir situações como o “carregamento em casa com energia da empresa”, extremamente relevante no caso de veículos de frota;
 - d. Na mesma lógica, a livre escolha pelo utilizador de soluções proporcionadas por diferentes operadores de pontos de carregamento (OPC) ou a possibilidade de integração dos seus próprios equipamentos com a rede de mobilidade eléctrica, garantindo diferenciação e acerto de consumos;
 - e. Uma maior integração com a gestão da rede eléctrica, mas respeitando o carácter distintivo do veículo eléctrico;
2. A monitorização da energia da mobilidade eléctrica, num contexto de aprendizagem e evolução e escalabilidade do mercado e de potencial e gradual evolução da energia dos transportes (que representa actualmente mais de 30% do consumo de energia primária no país) de combustíveis tradicionais para outros, como a electricidade.

O tipo de solução deverá privilegiar uma flexibilidade que permita:

1. Investimentos sem custos adicionais relevantes para os utilizadores e sem onerar o sistema eléctrico, tirando partido, sempre que possível, da optimização de infraestruturas eléctricas existentes;
2. Maior liberdade para a emergência de soluções de carregamento e serviços a partir da dinâmica do mercado e da introdução de modelos auto-sustentáveis do ponto do vista económico;
3. Inovação nos serviços, através de exploração de modelos de valorização de informação, *bundling* de serviços, fidelização, etc., centrados nos operadores de mobilidade eléctrica, à semelhança da evolução registada nas telecomunicações aos níveis das comunicações móveis ou IPTV, num ambiente aberto e concorrencial.

Parece-nos ser este um facto determinante. De facto:

1. A Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, onde se define, no ponto 1. do Artigo 4.º, que “Os Estados-Membros asseguram que o quadro jurídico permita que o fornecimento de electricidade a um ponto de carregamento possa ser contratado com fornecedores que não sejam as entidades que efetuam o fornecimento ao edifício ou às instalações em que esses pontos de carregamento estão localizados”;

2. O DL n.º 90/2014, de 11 de Junho, define no ponto 3 do Artigo 27.º que, “no caso em que a instalação, disponibilização, operação e manutenção dos pontos de carregamento seja a cargo dos próprios detentores, estes poderão também optar por solicitar a integração destes pontos de carregamento na rede da mobilidade eléctrica, de forma a usufruir da possibilidade de fornecimento de eletricidade para mobilidade eléctrica ou de outros serviços associados à mobilidade eléctrica e garantir os devidos acertos de energia com a instalação local”.

Ora, no entender da INTELI, o enquadramento actual não responde cabalmente a este desafio. Em particular, considera-se que a definição de “Ponto de entrega à rede de mobilidade de eléctrica” (PERME), patente no Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados e replicada no Regulamento da Mobilidade Eléctrica em consulta como o “ponto imediatamente a montante de uma infraestrutura eléctrica dedicada exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos eléctricos, onde são instalados os equipamentos de medição do operador da rede de distribuição, que permitem individualizar esses consumos” se mostra desajustada.

Considera-se que da leitura directa desta definição resulta, necessariamente, a obrigação / responsabilização do Operador da Rede de Distribuição (ORD) pela leitura de consumos de mobilidade eléctrica, o que obrigaria sempre, no caso de espaços privados, sejam edifícios ou outras urbanizações, à criação de um novo ponto de entrega, dedicado à mobilidade eléctrica, com custos adicionais para os detentores do espaço (ponto de entrega, quadro de colunas, etc.), conforme apresentado na Figura 1.

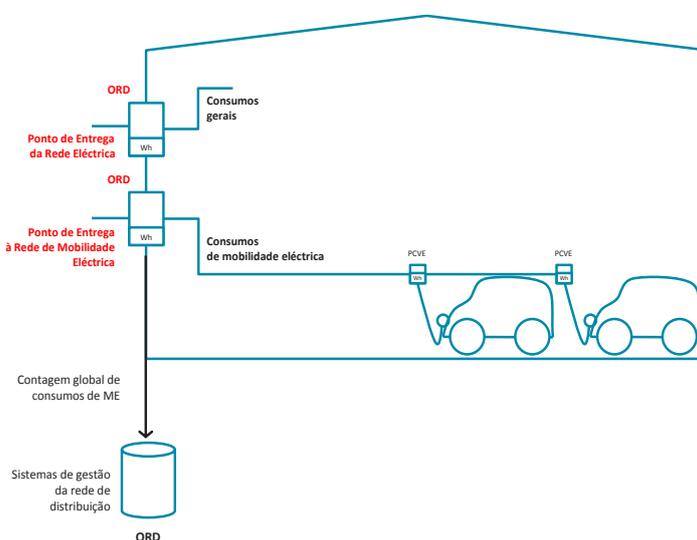


Figura 1: Modelo inferido da definição actual de PERME

Propõe-se, por isso, rever e clarificar esta definição, de forma a incluir cabalmente a possibilidade de, em instalações privadas, se optar pela individualização de consumos afectos à mobilidade eléctrica dos restantes, através da integração da contagem do equipamento de carregamento com a rede de mobilidade eléctrica e do reconhecimento de consumos específicos para efeito de acerto do consumo medido no ponto de entrega que alimenta a instalação, no caso de espaços privados de acesso privativo, em pontos de carregamento operados por OPC, nos termos previstos nos Artigos 25.º, 26.º e 27.º do DL n.º 90/2014, de 11 de Junho, ou da responsabilidade do detentor do espaço, nos termos previstos no Artigo 27.º do mesmo decreto-lei.

Tendo a Entidade Gestora da Mobilidade Eléctrica competências técnicas e sistemas de gestão de fluxos energéticos e financeiros adequados, nos termos das duas atribuições definidas pelo enquadramento legal existente, e garantindo-se a integração de equipamentos de medição da responsabilidade dos OPC ou, opcionalmente, dos detentores do espaço, estão criadas as condições para que este acerto possa ser assegurado pela EGME, permitindo-se assim a definição de regras claras para a diferenciação de electricidade para carregamento de baterias de veículos eléctricos, com a garantia de flexibilidade e escolha previstas nos enquadramentos legais nacional português e europeu.

Tendo em conta o desafio assim descrito, sugere-se:

1. **Alterar a definição de “Ponto de entrega à rede de mobilidade eléctrica”,** conforme definido no ponto 7 do Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados, de Julho de 2015 e no Regulamento da Mobilidade Eléctrica para:

Ponto de entrega à rede de mobilidade de eléctrica – Ponto de Entrega do sector eléctrico a montante de infraestrutura eléctrica de carregamento de baterias de veículos eléctricos, onde se permite individualizar esses consumos através do acerto com os equipamentos de medição do operador de pontos de carregamento ou do detentor do espaço, integrados com a Entidade Gestora da Mobilidade Eléctrica, devendo o Ponto de Entrega e estes equipamentos de medição estar registados nos sistemas de gestão operados por esta entidade e cumprir com os requisitos definidos no quadro legal e regulamentar.

Daqui resulta uma redacção mais abrangente e adequada à flexibilidade desejável, contemplando quer uma situação em que as condições da instalação existente implicam um novo ponto de entrega (com novo quadro, quadro de colunas e infraestrutura e jusante) – Figura 2 – quer uma situação em que as condições locais permitem acomodar a instalação de infraestrutura sem investimentos adicionais de fundo – Figura 3.

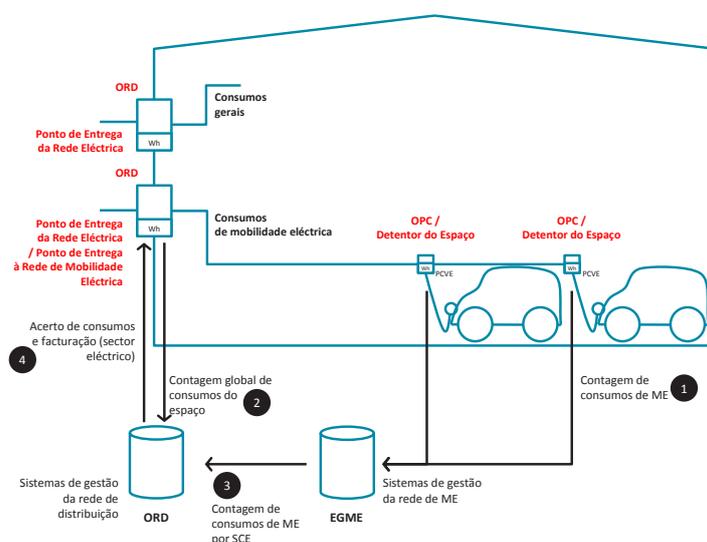


Figura 2: Proposta de alteração (novo ponto de entrega)

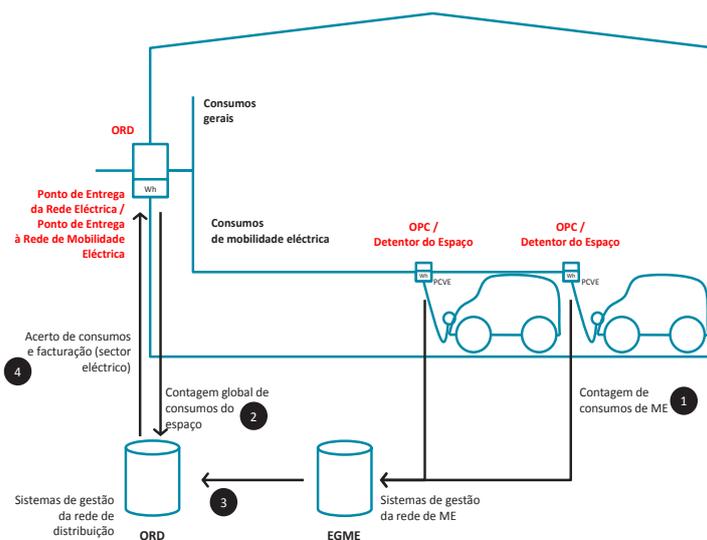


Figura 3: Proposta de alteração (ponto de entrega existente)

2. **Definir as regras e especificações técnicas que permitem a equipamentos de medição associados a pontos de carregamento diferenciar e acertar consumos com o ponto de entrega e com a gestão da rede de distribuição.**

2.1.2 MODELO DE REPERCUSSÃO DE CUSTOS DE ACESSO A REDES E TERMO DE POTÊNCIA AJUSTADOS À MOBILIDADE ELÉCTRICA

Para além da diferenciação de energia, um dos desafios à expansão da capacidade de carregamento de veículos eléctricos é a aplicação de modelo específico de custos de acesso a redes que permita ajustar custos de potência disponível ao seu uso efectivo. Concretamente, e nomeadamente em regime de BT, a necessidade de prever potência limite para o carregamento de vários veículos em simultâneo, quando essa hipótese pode ser efectivamente remota mas existe apesar da capacidade de realizar carregamentos de forma inteligente e balanceada, poderá ter uma forte incidência em termos de custos fixos e desencorajar a opção por veículos eléctricos. O caso de garagens colectivas ou ambientes de operação de frotas é particularmente gravoso, dada a necessidade de prever a potência instalada para situações limite.

Os custos de acesso às redes têm já um ajuste ao caso específico da mobilidade eléctrica, conforme expresso na versão actual do Regulamento da Mobilidade Eléctrica, onde se verifica, no número 3 do Artigo 22º, que “Nas entregas da rede de mobilidade eléctrica aos UVE, os preços da tarifa de Acesso aplicáveis às entregas aos UVE em MT, BTE e BTN, definidos no Regulamento Tarifário do setor eléctrico, são convertidos para preços de energia por período tarifário, em Euros por kWh, a aprovar pela ERSE.”.

Sistematizam-se no Quadro 1 diferentes situações a prever para o acesso a electricidade para carregamento de baterias de veículos eléctricos.

Quadro 1: Abordagem a modelo de potência ajustado à mobilidade eléctrica em espaços privados

Casos tipo	Exs.	Responsável pelo contrato com o CSE	Responsável pelo custo de acesso a redes para consumos de ME
A. Instalação principal exclusivamente dedicada ao carregamento de baterias de veículos eléctricos	<ul style="list-style-type: none"> — Espaços públicos — Espaços privados de acesso público — Espaços privados de acesso privativo 	— OPC	— OPC
B. Instalação principal não dedicada exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos eléctricos (<i>submetering</i>)	B1. Potência existente acomoda carregamento de baterias de veículos eléctricos	<ul style="list-style-type: none"> — Espaços privados de acesso público: pequenos parques de estacionamento, hotéis, restaurantes — Espaços privados de acesso privativo: garagens partilhadas ou moradias unifamiliares 	<ul style="list-style-type: none"> — Detentor do espaço — OPC ou — Detentor do espaço (nos termos do número 3 do Artigo 27.º do DL n.º 90/2014)
	B2. Necessidade de potência adicional exclusivamente para efeito de carregamento de baterias de veículos eléctricos	<ul style="list-style-type: none"> — Espaços privados de acesso público: parques de estacionamento, centros comerciais — Espaços privados de acesso privativo: garagens partilhadas ou moradias unifamiliares 	— Detentor do espaço

A distinção do modelo de custos aplicável a consumos de electricidade para mobilidade eléctrica é fundamental para uma potencial discriminação positiva destes consumos. No entanto, actualmente, e na ausência de enquadramento de maior detalhe, o modelo existente apenas prevê a situação descrita no caso tipo A, ou seja, quando a infraestrutura a jusante do PERME é exclusivamente dedicada ao carregamento de baterias de veículos eléctricos. Importa, por isso, prever o caso de edifícios e outras urbanizações em que os consumos de electricidade eléctrica sejam registados sem alteração do ponto de entrega, como os casos B1 e B2.

Assim, propõe-se o estudo de evolução do modelo de custos de potência específicos para a mobilidade eléctrica que contemple:

1. Aplicação de taxas de potência segundo modelo de potência contratada variável com aplicação quer a espaços públicos quer a espaços privados;
2. Para espaços privados de acesso privativo, um ajuste que permita reflectir os custos, de forma proporcional e equitativa, para situações de:
 - a. Locais com ponto de entrega associado à residência;
 - b. Locais com ponto de entrega comum, caso de garagens colectivas ou ambientes de operação de frotas.
3. No caso de locais com ponto de entrega já existente, a inclusão de regras que permitam tirar partido da diferenciação de consumos e potência, permitindo ao utilizador fazer uso da potência já contratada:
 - a. Sem custos adicionais, no caso em que a potência disponível se mostra suficiente para o carregamento (na sequência da possibilidade de existência de contagens no ponto de carregamento, sem contadores da rede de distribuição);
 - b. Assumindo apenas os custos adicionais, no caso em que o carregamento pontual exige potência para além da regulamentar disponível.

Quadro 2: Abordagem a modelo de potência ajustado à mobilidade eléctrica em espaços privados

Casos tipo		Custo de acesso a redes	Proposta de aplicação do modelo	Proposta de operacionalização
A. Instalação principal exclusivamente dedicada ao carregamento de baterias de veículos eléctricos		— Exclusivo da ME, liquidado pelo OPC e pelo CEME	— Aplicação de taxa de acesso a redes específica para a mobilidade eléctrica	— Implementação de modelo de diferenciação com base no registo de potência nos equipamentos de medição de consumos na componente de infraestrutura exclusivamente dedicada ao carregamento de veículos eléctricos, através da EGME
B. Instalação principal não dedicada exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos eléctricos (<i>submetering</i>)	B1. Potência existente acomoda carregamento de baterias de veículos eléctricos	— Potência contratada: liquidado pelo detentor do espaço — (Eventual: diferenciar e deduzir do Ponto de Entrega custos de potência correspondente ao apurado pelos consumos de ME e liquidado pelo OPC ou detentor do espaço (nos termos do número 3 do Artigo 27.º do DL n.º 90/2014))	— Aplicação de taxa de acesso a redes aplicável aos regimes de MT e BTN para potência contratada	— Integração de informação com ORD
	B2. Necessidade de potência adicional exclusivamente para efeito de carregamento de baterias de veículos eléctricos	— Potência contratada: liquidado pelo detentor do espaço — Potência adicional: liquidado pelo OPC ou detentor do espaço (nos termos do número 3 do Artigo 27.º do DL n.º 90/2014)	— Aplicação de taxa de acesso a redes aplicável aos regimes de MT e BTN para potência contratada — Aplicação de taxa de potência específica para a mobilidade eléctrica na componente adicional de potência	

Assim, propõem-se como medidas:

1. O estudo de evolução do modelo de potência contratada para o caso da mobilidade eléctrica, a desenvolver conjuntamente entre a EGME e a ERSE, de forma a acomodar as diferentes situações descritas;
2. A implementação de rotinas nos sistemas de gestão da rede de mobilidade eléctrica para efeito de suporte à implementação deste modelo.

2.2. COMENTÁRIOS E SUGESTÕES DE ALTERAÇÃO AO “REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉCTRICA”

No que respeita ao “Regulamento da Mobilidade Eléctrica”, propõem-se as seguintes alterações.

Artigo 4º, ponto 2, alínea g) [anterior f)]

Rever definição de “Ponto de entrega à rede de mobilidade de eléctrica”, em linha com o disposto no ponto 2.1.1.

Ponto de entrega à rede de mobilidade de eléctrica – Ponto de Entrega do sector eléctrico a montante de infraestrutura eléctrica de carregamento de baterias de veículos eléctricos, onde se permite individualizar esses consumos através do acerto com os equipamentos de medição do operador de pontos de carregamento ou do detentor do espaço, integrados com a Entidade Gestora da Mobilidade Eléctrica, devendo o Ponto de Entrega e estes equipamentos de medição estar registados nos sistemas de gestão operados por esta entidade e cumprir com os requisitos definidos no quadro legal e regulamentar.

Artigo 11.º

Proposta: alterar redacção do ponto 1 para “O CEME está obrigado ao dever de informação e cooperação com a EGME visando o cumprimento das obrigações relativas à gestão e monitorização dos fluxos energéticos e financeiros, para garantir a informação acerca de volumes e preços de energia praticados em cada momento, discriminados por utilizador, ponto de carregamento e operador, assim como preços de outros serviços por si contratualizados em nome dos clientes”

Justificativo: alinhamento com o disposto no Artigo 11.º do DL n.º 90/2014.

Artigo 12.º-B

Proposta: incluir na definição do Manual, no ponto 7, requisitos adicionais, sugerindo-se:

- Especificações técnicas de integração de pontos de carregamento e sistemas de terceiros com os sistemas de gestão da rede de mobilidade eléctrica;
- Termos de gestão de qualidade do serviço / SLAs e respectiva responsabilidade dos diferentes intervenientes (EGME, OPC e CEME).

Justificativo: facilitar a integração de pontos de carregamento e sistemas de terceiros com os sistemas de gestão da rede de mobilidade eléctrica e propor requisitos partilháveis pelos agentes de mercado para a qualidade de serviço aos utilizadores.

Artigo 26.º

Ponto 2

Proposta: alterar redacção do ponto 2 para “Os CEME devem enviar à ERSE e à EGME, informação sobre os volumes e preços de energia eléctrica praticados em cada momento, aos seus clientes, os valores relativos a cada um dos serviços por si prestados.”

Justificativo: alinhamento com o disposto no Artigo 11.º do DL n.º 90/2014.

Artigo 27.º

Ponto 2

Proposta: alterar redacção do ponto 2 para “Os equipamentos de medição referidos no número anterior destinados à mobilidade eléctrica são instalados, no respeito das especificações técnicas definidas por lei, ~~em cada ponto de entrega à rede de mobilidade eléctrica pelo respetivo OPC ou pelos próprios detentores, no caso em que a instalação, disponibilização, operação e manutenção dos pontos de carregamento seja a seu cargo e optem por solicitar a integração destes pontos de carregamento na rede da mobilidade eléctrica~~”

Justificativo: ajuste aos princípios e modelo de mobilidade eléctrica, nos termos descritos nos pontos 0 e 2.1.

Ponto 3

Proposta: revogar / eliminar.

Justificativo: Considera-se que o princípio deve ser que os pontos de carregamento alvo de eventual individualização de consumos de "mobilidade eléctrica", nomeadamente para efeito de acertos, devem estar sempre ligados à EGME, em respeito do Artigo 27º do DL n.º 39/2010, na redacção resultante do DL n.º 90/2014, pelo que esta nota deve ser eliminada.

Artigo 28.º-A

Proposta: alterar redacção do ponto 2 para “As faturas a apresentar pelos operadores detentores do registo de comercialização aos seus clientes devem permitir uma clara, completa e adequada compreensão dos valores faturados, ~~devendo desagregar a informação relativa quer ao fornecimento da energia eléctrica, quer ao acesso aos dos pontos de carregamento, preferencialmente para cada transação efetuada”~~”

Justificativo: a obrigação de “desagregar a informação relativa quer ao fornecimento da energia eléctrica, quer ao acesso aos dos pontos de carregamento, preferencialmente para cada transação efetuada” poderá limitar a flexibilidade tarifária dos CEME. Propõe-se retirar, garantindo-se que a informação disponibilizada permita cumprir com o disposto no DL n.º 39/2010, na redacção resultante do DL n.º 90/2014, em que se define como princípio da remuneração das actividades de mobilidade eléctrica, no n.º 4 do Artigo 2.º, a “Transparência na formulação e fixação da remuneração e dos preços dos serviços prestados, e na Directiva 2014/94/EU, em que se define, no n.º 10 do Artigo 4.º, que “Os Estados-Membros asseguram que os preços cobrados pelos operadores de pontos de carregamento acessíveis ao público sejam razoáveis, fácil e claramente comparáveis, transparentes e não discriminatórios.”

Artigos 29.º B, C e D

Proposta: prever situação em que MOBI.E assegura este serviço, nomeadamente atendimento de 1ª linha e avarias (OPC), através de número único de acesso à mobilidade eléctrica (IVR)

Justificativo: numa fase em que se pretende estimular o desenvolvimento da mobilidade eléctrica, nomeadamente através da atracção de novos agentes de mercado – tendo-se nomeadamente definido como dever mínimo para um OPC a operação de um único ponto de carregamento, nos termos do n.º1 do Artigo 16.º do DL n.º 39/2010, na redacção resultante do DL n.º 90/2014 –, a possibilidade de centralização de serviços de atendimento na MOBI.E poderá contribuir para este efeito, ao reduzir eventuais barreiras à entrada por parte de OPC e CEME que encontram assim uma solução para o cumprimento destas obrigações; por outro lado, considera-se que a centralização de atendimento de primeira linha num número único de acesso é um factor de confiança para os utilizadores.

Ao reduzir as exigências colocadas aos operadores para o arranque da actividade, este será um factor de estímulo ao mercado, de forma concorrencial, contribuindo para os princípios definidos na Directiva 2014/94/UE, onde se propõe que o “estabelecimento e a exploração dos pontos de carregamento para veículos eléctricos deverão processar-se no

âmbito de um mercado concorrencial, com acesso aberto a todas as partes interessadas na instalação ou na exploração de infraestruturas de carregamento.”

Tomando como referência o quadro síntese da página 30 do Documento Justificativo da Alteração ao Regulamento da Mobilidade Elétrica”, propõe-se, resumidamente, o seguinte:

Actividade	Meios de contacto		
	Telefónico ou equivalente	Endereço postal	Endereço eletrónico ou recepção através de sítio na internet
OPC	Obrigatório para avarias (2ª linha)	Obrigatório	Obrigatório (2ª linha) para pedidos de informação e reclamações
CEME	Obrigatório (2ª linha)	Obrigatório	Obrigatório (2ª linha) para pedidos de informação e reclamações
EGME	Obrigatório (1ª linha), através de número único da mobilidade eléctrica	Obrigatório	Obrigatório (1ª linha) para pedidos de informação e reclamações / reencaminhamento

Artigos 29.º G

Proposta: alterar redacção do ponto 1 para “Os OPC e os CEME devem ~~instalar~~ e manter operacionais e auditáveis os sistemas de registo necessários à verificação do cumprimento das obrigações de qualidade de serviço nas matérias que lhes são aplicáveis.”

Justificativo: prever situação em que MOBI.E assegura este serviço a OPC e CEME, como forma de redução de barreiras à entrada por parte de novos agentes de mercado, nomeadamente OPC e CEME de pequena dimensão.

2.3. COMENTÁRIOS E SUGESTÕES DE ALTERAÇÃO A OUTROS DOCUMENTOS DO ENQUADRAMENTO DA MOBILIDADE ELÉCTRICA

2.3.1 GUIA DE MEDIÇÃO, LEITURA E DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS

No “Documento justificativo da alteração ao regulamento da mobilidade eléctrica”, que acompanha esta consulta, refere-se, no ponto 7.1, que o “RME remete para o Guia de Medição a definição da forma de integração da informação de consumos de energia eléctrica da rede de mobilidade eléctrica no seio do modelo e funcionamento do setor eléctrico. Em particular, o Guia de Medição deve determinar as regras aplicáveis à individualização dos consumos de mobilidade eléctrica. Deste modo, o Guia de Medição determina a necessidade de individualização de consumos da generalidade dos pontos de carregamento.”

Assim, não obstante a consulta pública n.º 51 se cingir ao “Regulamento da Mobilidade Eléctrica”, uma análise da versão actual do Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados, de Julho de 2015 sugere as seguintes propostas de alteração, em linha com o modelo atrás proposto.

Ponto 7. DEFINIÇÕES

No ponto 7 do Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados, de Julho de 2015, alterar a definição de “Ponto de Entrega à Rede de Mobilidade Eléctrica” para:

Ponto de entrega à rede de mobilidade de eléctrica – Ponto de Entrega do sector eléctrico a montante de infraestrutura eléctrica de carregamento de baterias de veículos eléctricos, onde se permite individualizar esses consumos através do acerto com os equipamentos de medição do operador de pontos de carregamento ou do detentor do espaço, integrados com a Entidade Gestora da Mobilidade Eléctrica, devendo o Ponto de Entrega e estes equipamentos de medição estar registados nos sistemas de gestão operados por esta entidade e cumprir com os requisitos definidos no quadro legal e regulamentar.

Ponto 10. FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS DE MEDIÇÃO

No ponto 10 do Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados, de Julho de 2015, prever a situação em que os equipamentos de medição da rede de mobilidade eléctrica são da responsabilidade:

1. Do OPC licenciado ou;
2. Do detentor do espaço, no caso em que a instalação, disponibilização, operação e manutenção dos pontos de carregamento seja a cargo do próprio, nos termos previstos no Artigo 27.º do DL n.º 90/2014, de 11 de Junho.

Proposta: alterar a redacção do ponto 10:

- a. Alteração da alínea b) para “Dos ORD nos pontos de ligação das suas redes às redes fora do território nacional, nos pontos de ligação dos clientes finais fisicamente ligados às suas redes, nos pontos de ligação entre redes de distribuição e nos Pontos de Entrega à Rede de Mobilidade Eléctrica;
- b. Inclusão de nova alínea com a seguinte redacção: “Do Operador de Pontos de Carregamento, nos termos previstos nos Artigos 25.º, 26.º e 27.º do DL n.º 90/2014, de 11 de Junho, ou do detentor do espaço, nos termos previstos no Artigo 27.º do DL n.º 90/2014, de 11 de Junho, no caso de infraestrutura dedicada exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos eléctricos e para efeito de diferenciação de energia e acerto com o respectivo Ponto de Entrega à Rede de Mobilidade Eléctrica, através de integração destes equipamentos com a EGME.”

Ponto 79. OBJETIVO E ÂMBITO

Proposta: Incluir como entidades adicionais “OPC” e “Clientes detentores de instalações privadas de acesso privativo”.

Ponto 80.1 Instalação de equipamento de medição e telecontagem

Proposta: alterar o último parágrafo para “O consumo de energia elétrica ativa e reativa registado no equipamento de medição a montante da instalação, da responsabilidade do ~~ORD~~ Operador de Pontos de Carregamento, nos termos previstos nos Artigos 25.º, 26.º e 27.º do DL n.º 90/2014, de 11 de Junho, ou do detentor do espaço, nos termos previstos no Artigo 27.º do DL n.º 90/2014, de 11 de Junho, deve ser descontado do consumo de energia elétrica ativa e reativa medido no equipamento de medição, instalado no ponto de entrega da rede de mobilidade elétrica.”

Ponto 82. DISPONIBILIZAÇÃO E ACESSO AOS DADOS DE LEITURA DOS EQUIPAMENTOS DE MEDIÇÃO

Proposta: alterar a redacção para:

“O ORD a cuja rede a instalação de consumo está ligada é responsável pela aquisição e disponibilização dos dados dos equipamentos de medição instalados nos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica, ~~nomeadamente em instalações privadas de acesso público.~~

A EGME é responsável pela aquisição e disponibilização dos dados dos equipamentos de medição instalados imediatamente a montante da instalação dedicada exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos eléctricos e em cada ponto de carregamento.

A disponibilização de dados de um determinado equipamento de medição só poderá ser efetuada aos OPC, ao proprietário da instalação, a agentes seus representantes e aos ORD.

Para efeitos de acerto de contas, e para apuramento de diferenças entre leituras da EGME e dos ORD, estas entidades podem aceder aos equipamentos de medição instalados nos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica.”