

COMENTÁRIOS DO GRUPO EDP
À PROPOSTA DE
REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉCTRICA
COLOCADO EM CONSULTA PÚBLICA

Lisboa, 3 de Junho, 2011

**COMENTÁRIOS À PROPOSTA DE
REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉCTRICA
COLOCADO EM CONSULTA PÚBLICA**

(Artigo 54.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril)

I. Comentário de Enquadramento

O Regulamento da Mobilidade Eléctrica é uma peça essencial no panorama do novo paradigma de mobilidade que faz parte da Política Energética nacional. Importa realçar que este tem que ser conjugado de forma coerente e coordenada com os regulamentos do Sector Eléctrico para que as duas realidades se possam interligar sem obstáculos administrativos, económicos ou de qualquer outro tipo.

Nesse sentido importará que os regulamentos do sector eléctrico, presentemente em consulta pública, contemplem o desenvolvimento de várias matérias que permitam a interligação mencionada.

Da leitura da proposta de regulamentação do sector eléctrico colocada em consulta pública pela ERSE no dia 13 de Maio de 2011, e que engloba o Regulamento Tarifário, o Regulamento de Relações Comerciais e o Regulamento de Acesso às Redes e Interligações, constata-se não existir ainda uma consideração da mobilidade eléctrica naqueles documentos. Assim, importaria adequar o texto proposto naqueles regulamentos, designadamente no que respeita ao estabelecimento de contratos de uso de redes com o Gestor de Operações da Rede de Mobilidade Eléctrica (“GOME”) ou com os comercializadores de electricidade mas com teor específico para a mobilidade eléctrica, nomeadamente “aceitando” que os pedidos de ligação à rede sejam efectuados pelo

GOME, bem como a possibilidade de existirem diversos comercializadores associados a um mesmo ponto de entrega e da imputação dos usos a cada um deles, ou também no que se relaciona com as eventuais alterações ao Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados.

Os comentários que seguidamente se apresentam foram elaborados pressupondo que os regulamentos específicos do sector eléctrico incorporarão as alterações necessárias.

II. Comentários Específicos

A. Ponto de Entrega à Instalação de Mobilidade Eléctrica: Artigo 4º - Siglas e definições

A possibilidade de numa mesma instalação de utilização se poderem registar consumos de energia relacionados e não-relacionados com a mobilidade eléctrica, assim como as obrigações lavradas no artigo 27º do presente Regulamento no que diz respeito à individualização de consumos, justificam a introdução de uma nova definição associada à identificação do ponto de entrega a uma Rede de Mobilidade Eléctrica.

A introdução desta definição permitirá ainda contribuir para uma maior precisão e clareza deste Regulamento como poderá ser constatado em alguns dos pontos seguintes.

Propõe-se, portanto, a diferenciação do Ponto de Entrega do ORD, definido nos termos do Regulamento de Relações Comerciais, do Ponto de Entrega à Instalação de Mobilidade Eléctrica. Esta diferenciação deverá, idealmente, ser inscrita no Regulamento de Relações Comerciais.

O Ponto de Entrega à Instalação de Mobilidade Eléctrica deve situar-se imediatamente à entrada da instalação de uso exclusivo para a

Mobilidade Eléctrica e deve ser o ponto onde o ORD possa instalar o equipamento de medição ao abrigo do artigo 27º ora proposto (Individualização de consumos).

Assim, sugere-se a introdução de uma nova definição, com o seguinte texto:

Artigo 4º, número 2

“[...]”

aa) Ponto de Entrega à Instalação de Mobilidade Eléctrica – ponto imediatamente a montante de uma infra-estrutura eléctrica dedicada exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos eléctricos, onde poderão ser instaladas as unidades de contagem do operador da rede de distribuição que permitam individualizar esses consumos.

[...]”

B. Perdas e consumos próprios: Artigo 4º - Siglas e definições

Uma vez consagrada a diferenciação entre o Ponto de Entrega do ORD, definido nos termos do Regulamento de Relações Comerciais, e Ponto de Entrega à Instalação de Mobilidade Eléctrica, sugere-se que a definição de “Perdas e consumos próprios” seja reescrita em benefício da clareza e precisão, nos termos seguintes:

Artigo 4º, número 2

“c) Perdas e consumos próprios – diferença entre a energia eléctrica colocada a montante de um ponto de carregamento, medida no Ponto de Entrega à Instalação de Mobilidade Eléctrica, e a energia eléctrica entregue fisicamente ao veículo eléctrico e medida pelo

equipamento de medição do ponto de carregamento, no mesmo intervalo de tempo.”

C. Competências e atribuições do GOME: Artigo 15º

O arranque e o decurso da actividade do GOME pode evidenciar a oportunidade e, inclusivamente, a necessidade de desenvolvimento de actividades por parte desta entidade que não estão inscritas no conjunto das suas actividades reguladas e não façam parte da sua vocação central.

O GOME pode encontrar-se em circunstâncias favoráveis ao fornecimento de serviços de valor acrescentado, nomeadamente ao nível da prestação de serviços de facturação a eventuais CEME de menor dimensão que não desejem deter uma estrutura própria para a execução dessas tarefas.

Pelos motivos expostos, propõe-se complementar a redacção existente do artigo 15º no sentido de permitir que o GOME venha a desenvolver actividades não-reguladas e acordadas com outros agentes do sector, entendidas enquanto serviços de valor acrescentado, designadamente serviços de facturação, nos termos seguintes:

Artigo 15º

“ 2 - O GOME pode desenvolver outras actividades não-reguladas e acordadas com outros agentes do sector.”

D. Taxa anual de ligação devida pela integração de cada ponto de carregamento na Rede de Mobilidade Eléctrica: Artigo 12º

Pela integração de cada ponto de carregamento na Rede de Mobilidade Eléctrica, o OPC deve pagar ao GOME uma contrapartida que constitui um pagamento único e cujo valor é fixado anualmente pela ERSE. No entanto, o Regulamento da Mobilidade Eléctrica não é explícito quanto à consideração da taxa de integração na formulação das tarifas de serviço máximas aplicáveis pelo OPC nos pontos de carregamento rápido ou normal, definidas na Portaria n.º 180/2011, de 2 de Maio.

Considera-se pertinente que este montante, devido ao GOME, deva ter em consideração o preço máximo de carregamento estipulado. Sugere-se a inclusão de um ponto adicional a este artigo que o explicita nos seguintes termos:

Artigo 12º

“5 – O montante a recuperar pelo GOME pela integração de cada ponto de carregamento na Rede de Mobilidade Eléctrica deverá ter em atenção as tarifas de serviço máximas aplicáveis pelos OPC nos pontos de carregamento rápido ou normal.”

E. Parcela de ajustamento dos proveitos da actividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Mobilidade Eléctrica: Artigo 17º

O modelo regulatório subjacente ao cálculo dos proveitos permitidos da actividade regulada do GOME pressupõe a inerência de desvios que se repercutem num desfasamento temporal de 2 anos em termos de remuneração do capital accionista entretanto mobilizado por esta via. Atendendo a que o capital accionista deve ser remunerado

enquanto tal, constata-se que o cálculo do montante de ajustamento previsto no número 5 deste artigo traduz pressupostos distintos daqueles, pelo que se considera de toda a relevância a sua revisão.

No sentido de reestabelecer o equilíbrio desejável da formulação dos proveitos permitidos, propõe-se que seja substituída, na redacção do ponto 5, a remuneração deste capital, que actualmente é baseada na *EURIBOR a três meses* verificada nos anos *t-1* e *t-2*, adicionada do respectivo *spread*, pela taxa de remuneração dos activos ra_r que consta da fórmula (2) para os anos considerados.

Assim, a redacção proposta resultaria da seguinte forma:

Artigo 17º

“5 – O ajustamento (ΔR_{t-2}^{GOME}) é determinado pela seguinte expressão:

$$\Delta R_{t-2}^{GOME} = \left[(Rf_{t-2}^{GOME} - R_{t-2}^{GOME}) \times \left(1 + \frac{ra_{r_{t-2}}}{100} \right) \times \left(1 + \frac{ra_{r_{t-1}}}{100} \right) \right]$$

Em que:

Rf_{t-2}^{GOME} Proveitos facturados pelo GOME por aplicação da tarifa do GOME, no ano *t-2*.

R_{t-2}^{GOME} Proveitos da actividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Mobilidade Eléctrica, calculados de acordo com a expressão constante em 1), com base nos valores verificados no ano *t-2*, excepto na componente de custo com capital a qual se mantém constante.

$ra_{r_{t-2}}$ Taxa de remuneração dos activos fixos tangíveis, goodwill e activos intangíveis afectos à actividade de Integração de Agentes

e *Gestão de Operações da Mobilidade Eléctrica*, fixada para o período de regulação t-2, em percentagem.

$ra_{r_{t-1}}$ Taxa de remuneração dos activos fixos tangíveis, goodwill e activos intangíveis afectos à actividade de *Integração de Agentes e Gestão de Operações da Mobilidade Eléctrica*, fixada para o período de regulação t-1, em percentagem.”

F. Definição de um prémio de risco associado à actividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Mobilidade Eléctrica: Artigo 17º

Atendendo às especificidades desta actividade, aos riscos tecnológicos que lhe estão associados e à natureza conjuntural em que o GOME iniciará a sua actividade, nomeadamente tendo em conta a inexistência de experiência no sector ou de *benchmarks* internacionais comparáveis, a inclusão de um prémio de risco na taxa remuneração do investimento do GOME apresenta-se como uma medida adequada à remuneração da actividade regulada em causa.

Assim, propõe-se um enquadramento regulamentar que pondere os factores mencionados na taxa de remuneração ra_r definida no Artigo 17º, n.º 2, e que permita alcançar uma solução equilibrada atendendo aos custos de oportunidade e riscos inerentes percebidos pelos investidores, particularmente no sector eléctrico.

Neste sentido, sugere-se a seguinte redacção do Regulamento:

Artigo 17º

“ 2 – (...)

$$ra_r = ra'_r + \rho$$

Em que :

ra'_r Taxa de remuneração, considerada isenta de risco, dos activos fixos tangíveis, goodwill e activos intangíveis afectos à actividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Mobilidade Eléctrica, fixada para o período de regulação *r*, em percentagem.

ρ Taxa de risco estimada e associada aos activos fixos tangíveis, goodwill e activos intangíveis afectos à actividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Mobilidade Eléctrica, em percentagem.”

G. Estrutura geral da tarifa do GOME – consideração de um termo fixo:

Artigo 20º

A estrutura de custos do GOME, bem como o enquadramento geral do início da actividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Mobilidade Eléctrica, indiciam a preponderância de uma componente de custos fixos não despreciable. De facto, a publicação do Regulamento da Mobilidade Eléctrica ocorrerá numa fase inicial da massificação da utilização de veículos eléctricos e será nesse contexto que o GOME desenvolverá a sua actividade regulada. Previsivelmente, nos primeiros períodos da sua actividade, o GOME

oferecerá essencialmente um serviço que consistirá na disponibilização de infra-estruturas geograficamente muito disseminadas conjuntamente com a capacidade de oferecer serviços de gestão e de monitorização da Rede Eléctrica que permitam assegurar a constituição de um sistema de acesso verdadeiramente universal aos UVE.

Assim, considera-se ser razoável assumir que o potencial UVE, ainda que disponha de meios de carregamento em instalações privadas ou de acesso privado, esteja disposto a contratar um serviço que lhe permita aceder a um ponto de carregamento público ou de acesso público que ofereça uma cobertura geográfica mais abrangente, tecnologicamente compatível e não condicionante da sua relação contratual com o CEME. A disponibilização das infra-estruturas do GOME poder-se-á comparar, de certo modo, à oferta de um seguro aos UVEs que mitiga eventuais limitações da autonomia e lhes confere maior liberdade de opção na utilização de veículos eléctricos.

Assim, propõe-se que a estrutura geral da tarifa do GOME (artigo 20º) inclua uma parcela que reflecta alguma aderência aos custos da oferta deste serviço de forma transparente para o UVE, ou seja, consagrando um custo fixo que poderia ser entendido como uma “jóia” ou um “prémio de seguro”.

Neste sentido, sugere-se a seguinte redacção para a estrutura tarifária do GOME:

Artigo 20º

“1 – A tarifa do GOME é composta pelos seguintes preços:

- a) Termo tarifário fixo dependente do número de UVE habilitados a utilizar a infra-estrutura disponibilizada pelo GOME, definidos em Euros por licença válida num período de tempo pré-estabelecido (e.g. anual).*
- b) Termo tarifário dependente do número de carregamentos, definido em Euros por carregamento, por tipo de carregamento.*

c) Termo tarifário dependente do tempo de carregamento, definido em Euros por h , por tipo de carregamento e por período tarifário.”

H. Adequação da metodologia de cálculo da tarifa do GOME: Artigo 21º

Decorre da alteração proposta ao artigo 20º a necessidade de proceder à adequação da metodologia de cálculo que consta da fórmula (4), artigo 21º, relativa à metodologia de cálculo da tarifa do GOME. Esta alteração permitirá incorporar a parcela da tarifa de termo fixo conforme se indica a seguir:

Artigo 21º

“ (...)

$$\tilde{R}_t^{GOME} = LC_{t_c} \times TLC_{t_c}^{GOME} + NC_{t_c} \times TNC_{t_c}^{GOME} + TC_{t_c} \times TTC_{t_c}^{GOME}$$

em que:

LC_{t_c} o somatório do número de licenças atribuídas aos UVE, previsto para o ano t , por tipo de carregamento C .

$TLC_{t_c}^{GOME}$ Preço do termo tarifário dependente do tempo de vigência da licença atribuída aos UVE no ano t , por tipo de carregamento C .

(...)”

I. Determinação das quantidades associadas à energia entregue à Rede de Mobilidade Eléctrica: Artigo 22º

A introdução da definição de Ponto de Entrega à Instalação de Mobilidade Eléctrica permite precisar com maior rigor o disposto no número 4 do artigo 22º nos seguintes termos:

Artigo 22º

“4 – As quantidades associadas à energia entregue à Rede de Mobilidade Eléctrica devem ser determinadas nos Pontos de Entrega à Instalação de Mobilidade Eléctrica.”

J. Períodos tarifários: Artigo 23º

Na medida em que a electricidade consumida no âmbito da mobilidade eléctrica é a que tem como enquadramento mais geral a dos regulamentos do sector eléctrico, não se encontram razões técnicas, operacionais ou de mercado objectivas que, à partida, possam justificar uma distinção entre períodos tarifários do sector eléctrico e os períodos tarifário da mobilidade eléctrica.

No entanto, também se compreende que se possa querer flexibilizar a definição dos períodos tarifários não lhes conferindo um cariz tão permanente quanto o dos regulamentos.

Atentas estas razões sugere-se a seguinte redacção para o artigo 23º:

Artigo 23º

“Para efeitos do presente Regulamento consideram-se os períodos tarifários em vigor no sector eléctrico”

K. Informação a fornecer à ERSE pelo GOME: Artigo 24º

Considerando a redefinição proposta para a estrutura geral da tarifa do GOME, sugere-se a adequação deste artigo nomeadamente do seu número 9, relativamente às informações a prestar à ERSE sobre o ano $t-2$, estimativas para o ano $t-1$ e previsões para o ano t :

Artigo 24º, número 9

“f) Número de licenças atribuídas a UVE.”

L. Informação a fornecer à ERSE pelos Comercializadores de Electricidade para a Mobilidade Eléctrica: Artigo 26º

Considerando que os CEME devem poder fixar livremente os seus próprios drivers de facturação e que estes, por sua vez, podem ou não estar relacionados com o volume ou com o preço da energia eléctrica, o disposto no número 2 pode constituir uma limitação à liberdade de actuação dos CEME em mercado.

Sugere-se, pelos motivos expostos, a reformulação da redacção do número 2 deste artigo atendendo ao facto que os preços podem não depender de energia eléctrica, sugerindo o envio à ERSE de preços de referência, de acordo com a prática seguida por outros comercializadores de energia eléctrica:

Artigo 26º

“2 - Os CEME devem enviar à ERSE, informação sobre os volumes e preços de referência praticados, em cada momento, aos seus clientes, discriminando os valores relativos a cada um dos serviços por si prestados.”

M. Individualização de consumos: Artigo 27º

O número 1 procura salvaguardar a possibilidade de poderem existir outros consumos na mesma instalação de utilização que não os destinados exclusivamente à Mobilidade Eléctrica. No entanto, para maior clareza do exposto, a referência à definição de Ponto de Entrega à Mobilidade Eléctrica permite sugerir uma redacção mais precisa:

Artigo 27º

“1 – Devem ser instalados os equipamentos de medição necessários no Ponto de Entrega à Instalação de Mobilidade Eléctrica para que os consumos destinados à mobilidade eléctrica sejam individualizados dos restantes consumos que possam existir na mesma instalação de utilização.”

Adicionalmente, à luz do exposto na proposta de Regulamento de Mobilidade Eléctrica, tomando também em consideração as sugestões para a sua alteração explicitadas neste documento, afigura-se recomendável que o GOME venha a estabelecer um contrato de uso de redes com o ORD ou que as condições gerais do contrato de uso de redes celebrado com os comercializadores de electricidade sejam alteradas de forma a conter a previsão de fluxos associados à mobilidade eléctrica (isto é, nomeadamente, que i) possam ser accionados por pedido de ligação do GOME, ii) seja o GOME a determinar os usos que lhes são imputáveis, ii) o ORD possa facturar esses usos por aplicação da tarifa de entrega à rede da mobilidade eléctrica). Recomenda-se, portanto, que se proceda às alterações necessárias aos Regulamentos do Sector Eléctrico relevantes.

N. Ajustamento para perdas e consumos próprios: Artigo 28º

Propõe-se, para benefício da precisão do que se pretende transmitir no número 1, uma simplificação da redacção deste ponto recorrendo à definição de Ponto de Entrega à Instalação de Mobilidade Eléctrica, nos seguintes termos:

"1 - Constitui objectivo do ajustamento para perdas e consumos próprios da Rede de Mobilidade Eléctrica relacionar a energia eléctrica entregue fisicamente aos UVE com a energia medida no Ponto de Entrega à Instalação de Mobilidade Eléctrica."