

**DISCUSSÃO DOS COMENTÁRIOS À PROPOSTA DE
REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE
ELÉTRICA**

Novembro 2015

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	COMENTÁRIOS RECEBIDOS E OBSERVAÇÕES DA ERSE.....	4
1	FORNECIMENTO DE ENERGIA A PARTIR DE UPAC	5
2	ENTIDADES CREDENCIADAS PARA INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO.....	7
3	ESPECIFICIDADE DAS REGIÕES AUTÓNOMAS	9
4	FLUXOS E DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÃO	13
5	GMLDD DO SE	21
6	IMPACTO NO SEN.....	31
7	INFORMAÇÃO NA FATURA.....	33
8	INFORMAÇÃO NA FATURA.....	39
9	MEDIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA	43
10	MEIOS DE ATENDIMENTO	51
11	MEIOS DE PAGAMENTO	59
12	MODELO DE REGULAÇÃO	63
13	MANUAL DE PROCEDIMENTOS DA EGME.....	75
14	PEDIDOS DE INFORMAÇÃO, RECLAMAÇÕES E COMUNICAÇÕES DE AVARIAS	79
15	QUALIDADE DE SERVIÇO.....	81
16	RELACIONAMENTO COMERCIAL	83
17	SUJEITOS INTERVENIENTES (DEVERES E DIREITOS)	87
18	TARIFAS	91
19	UNIVERSALIDADE DO ACESSO	103
20	VENDA DE ENERGIA A TERCEIROS	105

1 INTRODUÇÃO

O Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, veio alterar o Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, estabelecendo mudanças na organização, no acesso e no exercício das atividades de mobilidade elétrica.

Considerando que o artigo 54.º do referido Decreto-Lei estabelece que compete à ERSE aprovar o Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME), a ERSE submeteu a discussão pública, em 26 de junho do corrente, a respetiva proposta de revisão regulamentar do RME.

As principais alterações introduzidas pela nova redação do DL n.º 39/2010 são as seguintes:

- a) A adoção de regras que permitem aos utilizadores de veículos elétricos aceder a qualquer ponto de carregamento integrado na rede de mobilidade elétrica, independentemente do operador detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica que tenham contratado.
- b) A atividade de comercialização de energia elétrica só pode ser exercida por operadores de pontos de carregamento (OPC).
- c) A atividade de OPC é exercida em regime de concorrência.
- d) Os detentores do registo de comercialização de energia para a mobilidade elétrica (CEME) podem contratar o fornecimento de energia elétrica a um ou mais comercializadores do setor elétrico ou através dos mercados organizados.
- e) A inclusão das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira na rede de mobilidade elétrica.
- f) O ajustamento para perdas e auto-consumo é incorporado no consumo próprio de cada ponto de carregamento, deixando de ser calculado explicitamente.

De salientar que o Despacho n.º 6826/2015 de 18 de junho, estabeleceu que a atividade da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME) continuará a ser assegurada, até 12 de junho de 2018, renovável por períodos mínimos de um ano, pela sociedade Mobi.E, S. A.

Refere-se igualmente a publicação da portaria 241/2015 de 12 de agosto que, considerando a importância que a operação de pontos de carregamento assume no contexto da atividade de mobilidade elétrica, determina o cumprimento de um conjunto de requisitos técnicos, com vista à autorização do exercício daquela atividade.

No âmbito do processo de consulta pública que decorreu entre 26 de junho e 8 de agosto do corrente, para além dos pareceres do Conselho Tarifário e do Conselho Consultivo, a ERSE recebeu comentários e sugestões de diversas entidades, designadamente de entidades públicas, empresas do setor e associações de consumidores. Os comentários recebidos sobre estas alterações regulamentares complementares foram objeto de integração no processo de revisão dos regulamentos do setor elétrico.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

Salientam-se entre as alterações introduzidas nesta revisão os seguintes aspetos:

- Alteração da composição das tarifas da EGME, devidas pelo OPC e CEME: Excluído o termo dependente do tempo de carregamento e substituído por um termo fixo (que recupera os custos de ligação e comunicação com a EGME)
- Situações de incumprimento contratual: Remissão para o Manual de procedimentos da EGME de situações pontuais de incumprimento ou falha de comunicação, a realizar pela EGME na sua função de gestora da rede de mobilidade. Aplicação do regime do DL 90/2014 em situações de incumprimento duradouro (4 meses) sem prejuízo da possibilidade de contraordenação da DGEG.
- Alteração da fórmula de proveitos permitidos da EGME (com possibilidade de diferimentos).
- Eliminada a Definição de “Ponto de entrega à rede de mobilidade elétrica”, sendo a fronteira entre as duas redes (SE e ME) estabelecida pelo conjunto de contadores dos pontos de carregamento.
- Concretização das Modalidades de aprovisionamento de energia pelos CEME.
- Introdução do princípio da “teia contratual” entre CEMEs e OPCs através da EGME.
- Introdução da definição de “Detentor de ponto de carregamento de acesso privativo” (DPC).
- Introdução do princípio de validação pela ERSE das Condições gerais dos contratos entre CEMEs e UVEs, nomeadamente para identificação de cláusulas abusivas.
- Introdução de Indicadores de Qualidade de Serviço no conteúdo do Manual de Procedimentos da EGME.

Durante o período de consulta pública a ERSE recebeu comentários das seguintes entidades:

- A CELER – Cooperativa de Electrificação de Rebordosa, C.R.L.
- ANMP – Associação Nacional de Municípios Portugueses
- APREN – Associação Portuguesa de Energias Renováveis
- APVE – Associação Portuguesa do Veículo Eléctrico
- Celestino Araújo
- CEVE – Cooperativa Eléctrica do Vale d’Este
- Conselho Consultivo
- Conselho Tarifário
- Cooperativa de Electrificação A LORD, CRL
- Cooperativa Eléctrica do Loureiro, CRL
- Cooperativa Eléctrica de S. Simão de Novais, CRL
- DECO – Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor
- DGEG – Direção Geral de Energia e Geologia

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

- DRET – Direcção Regional da Economia e Transportes
- EDA – Electricidade dos Açores
- EDP Comercial
- EDP Distribuição
- Eduardo Jorge Ferreira
- EEM – Empresa de Electricidade da Madeira
- Galp Energia
- IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
- INTELI – Inteligência em Inovação
- Mobi.E
- Secretaria de Estado da Energia
- ZEEV – Zero Emission Electric Vehicles

2 COMENTÁRIOS RECEBIDOS E OBSERVAÇÕES DA ERSE

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

1 FORNECIMENTO DE ENERGIA A PARTIR DE UPAC			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
1	ZEEV	Os painéis solares poderão ser utilizados para geração de electricidade associados ao carregador? Terão de ser operados por um comercializador ou podem ser instalados pelo operador com o objetivo de reduzir os custos? Como são considerados no âmbito da actividade da EGME?	<p>O DL n.º 90/2014 prevê a publicação de legislação complementar para fomentar novos modelos de mobilidade nomeadamente no que diz respeito a pontos de carregamento em parques de estacionamento.</p> <p>De qualquer forma o DL n.º 153/2014 prevê explicitamente a atribuição periódica de licenças a Unidades de Pequena Produção para alimentação de veículos elétricos. A DGEG publica na sua página de Internet os resultados das diversas atribuições realizadas. Por outro lado os CEME podem constituir-se como agentes de mercado aprovendo energia nessa circunstância de várias formas, por exemplo através de contratos bilaterais com produtores com centrais fotovoltaicas.</p> <p>A respetiva energia produzida será contabilizada pela EGME e atribuída às entidades adequadas.</p>
2	APREN	<p>Para o caso de operadores de parques de estacionamento com PCs deverá ser prevista a possibilidade de instalação de painéis solares fotovoltaicos para gerar eletricidade usada nos PCs. Esta regulamentação deve também contemplar a possibilidade de recurso a armazenamento de energia em baterias neste tipo de instalações, isto é, um PC poderá ser alimentado através de 3 vias:</p> <ul style="list-style-type: none"> da rede, de painéis fotovoltaicos, de baterias que por sua vez podiam ser alimentadas por qualquer uma dos 	<p>O DL 90/2014 prevê a publicação de legislação complementar para fomentar novos modelos de mobilidade nomeadamente no que diz respeito a pontos de carregamento em parques de estacionamento.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

1 FORNECIMENTO DE ENERGIA A PARTIR DE UPAC			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		modos acima.	
3	APREN	Deve ser dado um incentivo ao consumo de energia elétrica renovável. Nesse sentido, com o previsível e desejável aumento da inteligência das redes de distribuição, deverá ser prevista a possibilidade dos UVE aderirem a um modelo deste género, podendo ser controlados até certo limite pelos ORD, com a respetiva compensação tarifária.	A solução tecnológica referida será seguramente uma realidade com o advento das redes inteligentes. A ERSE considera que estes modelos deverão ser associados a mecanismos de mercado em alternativa a compensações tarifárias penalizadoras dos consumidores do setor elétrico.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

2 ENTIDADES CREDENCIADAS PARA INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
4	ZEEV	A instalação e manutenção de postos de carregamento deverá poder ser executada por qualquer entidade credenciada para a execução de instalações eléctricas no nível de tensão correspondente. Vedar essa competência aos operadores detentores da licença é limitador do desenvolvimento do mercado não promovendo uma verdadeira concorrência.	Nos termos do artigo 5.º, n.º 3 do DL 90/2014, a operação dos pontos de carregamento corresponde à instalação, disponibilização, exploração e manutenção dos pontos de carregamento, estando sujeita ao cumprimento dos demais termos e condições para o seu exercício. Os requisitos técnicos para o exercício da atividade estão previstos no artigo 14.º e na Portaria n.º 241/2015.
5	APREN	A instalação e manutenção de postos de carregamento deverá poder ser executada por qualquer entidade credenciada para a execução de instalações eléctricas no nível de tensão correspondente. Limitar esta possibilidade no Regulamento é condicionante para o desenvolvimento do mercado e não promove uma verdadeira concorrência (art.º7).	Nos termos do artigo 5.º, n.º 3 do DL 90/2014, a operação dos pontos de carregamento corresponde à instalação, disponibilização, exploração e manutenção dos pontos de carregamento, estando sujeita ao cumprimento dos demais termos e condições para o seu exercício. Os requisitos técnicos para o exercício da atividade estão previstos no artigo 14.º e na Portaria n.º 241/2015.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

3 ESPECIFICIDADE DAS REGIÕES AUTÓNOMAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
6	CT	<p>1. Sendo salutar o alargamento da mobilidade elétrica às Regiões Autónomas, no que concerne a pequenos sistemas isolados, este deve acautelar algumas particularidades.</p> <p>2. Os postos de carregamento rápidos a introduzir nas ilhas poderão acarretar algumas consequências de curto ou médio prazo já que, o potencial aumento da procura em horas de ponta pode traduzir-se, em reforço de potência em centros produtores (a título ilustrativo refere-se que um posto de carregamento rápido tem uma potência equivalente a 1% da potência instalada na ilha Graciosa ou 5% da potência instalada na ilha do Corvo).</p> <p>3. O CT reconhece que o potencial de desenvolvimento da mobilidade elétrica nas Regiões é muito expressivo. Contudo, dado que a inexistência de mercado livre pode gerar ineficiências na participação dos CEME num contexto totalmente regulado, o CT sublinha a necessidade de acautelar a não transferência de custos para o SEN.</p>	<p>Enquanto ORDs, a EDA e a EEM deverão desempenhar um papel de relevo no planeamento e licenciamento dos pontos de carregamento nas Regiões Autónomas.</p> <p>A inexistência de comercializadores em mercado nas Regiões Autónomas implicará que o aprovisionamento da energia pelos CEME seja realizado principalmente por recurso à EEM e EDA. Tendencialmente, esta situação levará a uma maior utilização das redes nas RAs e a um aumento dos fornecimentos enquanto comercializadores. Assim, para um mesmo nível tarifário, as transferências de custos para o SEN deverão tendencialmente reduzir-se.</p>
7	EDA	<p>A mobilidade elétrica tem potencial para ser um mecanismo relevante para a linearização do diagrama de cargas das ilhas e consequente otimização da exploração destes sistemas. O carregamento de veículos elétricos, em períodos de menor procura, designadamente no vazio e super vazio, além da linearização do diagrama de cargas, permitirá o aumento da penetração de renováveis, com os naturais benefícios ambientais daí inerentes e uma redução da dependência energética de combustíveis fósseis na Região Autónoma dos Açores.</p> <p>Perspetiva-se que a rede de abastecimento a implementar funcione, sobretudo, como um sistema de socorro dos consumidores. A economia das ilhas tem uma componente no setor do turismo, e associadamente de viaturas de aluguer, que, dadas as pequenas distâncias, revelam um grande potencial para os veículos elétricos. O aumento significativo de viaturas elétricas poderá levar a aumentos da procura, nem sempre nos períodos desejados, pelo que</p>	<p>No que respeita às tarifas reguladas do setor da mobilidade elétrica a definir pela ERSE (designadamente a Tarifa da EGME), as mesmas não terão diferenciação por períodos horários dado que não refletem custos associados às redes elétrica, mas sim aos sistemas informáticos e de comunicação, bem como serviços necessários à gestão de operações da rede de carregamento da mobilidade elétrica.</p> <p>No entanto, as tarifas de acesso às redes para a mobilidade elétrica, quer no Continente, quer nas RAA, têm uma diferenciação horária com vista a induzir comportamentos que privilegiem o carregamento nos</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

3 ESPECIFICIDADE DAS REGIÕES AUTÓNOMAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		as tarifas a praticar devem ser claramente indutoras de comportamentos adequados.	períodos de vazio. Adicionalmente, a opção tarifária a escolher pelos OPC nos contratos de fornecimento a realizar com um comercializador, visando os consumos da instalação do OPC (que não inclui os pontos de carregamento de mobilidade elétrica) deverá também ter em conta este aspeto, sendo contudo uma escolha da responsabilidade do OPC.
8	EDA	A regulação a implementar deve, tanto quanto possível, ser simplificada, minimizando os custos administrativos associados, de modo a evitar-se que a mesma assuma uma dimensão demasiado pesada e onerosa, o que poderá constringer a implementação e o desenvolvimento da rede de mobilidade.	No que respeita ao modelo regulatório da EGME, uma das linhas orientadoras da ERSE na alteração do modelo regulatório da EGME foi a sua simplificação face ao modelo atualmente em vigor. No que respeita aos restantes intervenientes da mobilidade elétrica, salienta-se que os deveres de informação e os requisitos de qualidade de serviço impostos por este regulamento prendem-se maioritariamente com a proteção aos UVE que utilizam a rede carregamento.
9	EEM	Se considerarmos, além do investimento envolvido, os custos de manutenção e operação, facilmente se conclui que o número de carregamentos para garantir a sustentabilidade de um posto de carregamento teria de ser significativo. Por outro lado, considerando que o tempo de carregamento para a mobilidade elétrica pode ser significativo, esse facto limita o n.º de carregamentos por ponto de carregamento, antevendo-se tarifas elevadas para manter a sustentabilidade da atividade do OPC, bem como dos CEME. Acresce ainda, que as exigências da qualidade de serviço, na revisão do RME, nomeadamente no que se refere às obrigações imputadas aos OPC, particularmente no que diz respeito ao atendimento telefónico permanente, vêm agravar, ainda mais, os custos de exploração associados à	O regime legal alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, estabelece as obrigações e direitos de cada entidade que integra a rede da mobilidade elétrica. As exigências de qualidade de serviço impostas aos operadores do ponto de carregamento no RME refletem o normativo legal. A ERSE considerando que se trata ainda de um período de expansão da atividade propôs um regime simples mas que garanta a proteção dos UVE ao nível técnico e económico, na utilização da infraestrutura.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

3 ESPECIFICIDADE DAS REGIÕES AUTÓNOMAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>atividade.</p> <p>Atualmente na RAM, não existe nenhum OPC. As condições estabelecidas para a sua exploração, pelo menos numa 1ª fase, parecem-nos insuficientes para garantir a sustentabilidade dos mesmos. Caso venha a verificar-se a não viabilidade dos OPC, ter-se-á de procurar outros modelos para a rede de mobilidade elétrica, os quais, poderão passar pela extensão da regulação, pelo menos temporária, à atividade de OPC, ou mesmo à simplificação do modelo, sem os CEME e a EGME, através de um sistema de pré-pagamento.</p>	<p>Assim, a imposição de assegurar um atendimento telefónico não parece excessivamente onerosa, bem como não impõe a forma de o concretizar.</p> <p>As adaptações ao regime legal aprovado pelo DL 90/2014, a aplicar nas Regiões Autónomas, deverão ser realizadas nos termos do artigo 57.º do DL 90/2014, que prevê que os atos e procedimentos necessários à execução do referido DL competem às respetivas administrações regionais.</p>
10	EEM	<p>Por fim, na sequência da inclusão das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira na rede de mobilidade elétrica e, considerando as particularidades subjacentes a estes pequenos sistemas isolados, nomeadamente, a inexistência de um mercado livre num contexto de um sistema totalmente regulado, onde, as tarifas aplicadas aos consumidores de energia elétrica são tarifas de venda a clientes finais definidas pelo regulador, julgamos que, subsistindo dúvidas, seria desejável uma melhor clarificação sobre quais as tarifas que serão aplicadas à energia elétrica fornecida pela EDA e pela EEM referente aos consumos para carregamentos de veículos elétricos efetuados a partir de pontos de carregamento localizados nas regiões.</p>	<p>A ERSE clarifica a questão na redação do RME. Os preços da tarifa de energia aplicável à mobilidade elétrica nas regiões autónomas, a praticar pela EDA e pela EEM, para aprovisionamento dos CEME para carregamentos nas regiões autónomas, coincidirá com os preços da Tarifa de Energia, aplicáveis às entregas em MT, BTE e BTN com estrutura tetra e tri-horária.</p> <p>Esta situação não inibe que o CEME das regiões autónomas não se possa aprovisionar de energia através de produtores locais, que produzam por exemplo, energia renováveis. Nesta situação, o CEME poderá realizar um contrato bilateral com o produtor de energia, o qual comunica à EGME, para devidos efeitos de apuramento e acertos de energia, por CEME e carteiras de comercializador. Nas regiões autónomas, são igualmente obrigatórias e aplicáveis as obrigações</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

3 ESPECIFICIDADE DAS REGIÕES AUTÓNOMAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
			de troca de informação entre a EGME e os operadores das redes e comercializadores do setor elétrico.
11	CC	Considera-se igualmente que a regulamentação aplicável à mobilidade elétrica deve atender às especificidades das Regiões Autónomas, que deverão ter consagração no Regulamento da Mobilidade Elétrica e no Manual de Procedimentos da Atividade da EGME.	As adaptações ao regime legal aprovado pelo DL 90/2014, a aplicar nas Regiões Autónomas, deverão ser realizadas nos termos do artigo 57.º do DL 90/2014, que prevê que os atos e procedimentos necessários à execução do referido DL competem às respetivas administrações regionais. Assim, a regulamentação da ERSE carece da necessária habilitação legal para consagrar as devidas alterações.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

4 FLUXOS E DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
12	ZEEV	A integração com uma plataforma comum gerida pela EGME tem de ser opcional, embora existam diversas vantagens em fazê-lo. No entanto e de acordo com a regulamentação proposta, a ligação à EGME irá acarretar custos que se reflectem na tarifa de energia, que no caso de muitas empresas significa um acréscimo de 100% face à tarifa que têm contratada no local.	A integração no sistema da EGME está definida na legislação do setor que prevê igualmente a sua regulação pela ERSE. Esta regulação permitirá a determinação de custos eficientes, minimizando o impacto dos custos dos utilizadores finais.
13	ZEEV	A competência atribuída à EGME de controlo da informação dos fluxos energéticos para efeitos estatísticos, poderá ser mantida por esta mesmo num modelo livre, podendo constituir obrigação de comunicação por parte do operador do respectivo posto de carregamento.	Tendo em consideração a legislação em vigor, esta obrigação não pode ser imposta fora da rede da mobilidade elétrica. No que diz respeito aos OPC, essa obrigação está estabelecida no artigo n.º 16.º do DL 90/2014.
14	CT	<p>A ERSE apresenta no seu documento justificativo da alteração ao RME a ilustração dos fluxos físicos e financeiros entre os agentes do setor da mobilidade elétrica resultado da interpretação da legislação em vigor.</p> <p>A análise dos fluxos e particularmente relevante para clarificar a proposta do legislador em que a relação do setor da mobilidade elétrica com os utilizadores de veículos elétricos (UVE), com a exceção do ato físico de carregamento, será da competência exclusiva dos comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME).</p> <p>O modelo de comunicação dos consumos/tempo reais entre o OPC/EGME/CEME, por ausência de mais informações, admite-se que esteja em linha com o definido no Guia de Medição Leitura e Disponibilização de Dados (GMLDD) para o setor elétrico.</p> <p>Nesse pressuposto, os fluxos de informação com os dados reais de consumo de eletricidade, tempos de utilização dos pontos de carregamento e dados de faturação serão apresentados em momento diferente do próprio consumo.</p>	A informação identificada (energia consumida, tempo de carregamento e os diversos custos para faturação incluindo o custo cobrado pelo OPC) é conhecida no final da operação de carregamento.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

4 FLUXOS E DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
15	CC	<p>Os fluxos de informação entre a EGME e o operador de rede de distribuição assumem importância fundamental para o bom funcionamento da rede de mobilidade elétrica e do mercado elétrico.</p> <p>O Conselho Consultivo identifica a necessidade de uma adequada coordenação das peças regulamentares que tratam desta matéria, designadamente o RME, o Manual de Procedimentos da Atividade da EGME e o Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados (GMLDD).</p>	<p>A ERSE concorda com a necessidade de coordenação identificada sendo uma das suas preocupações na elaboração das peças de regulamentação em questão.</p>
16	CC	<p>Informação aos utilizadores de veículos elétricos</p> <p>A tarifa aplicada aos clientes da RME, para além das componentes já conhecidas dos consumidores (tarifas de acesso, tarifa de energia e tarifa de comercialização), irá incluir a tarifa do OPC e da EGME.</p> <p>A tarifa de OPC não é definida pela ERSE, uma vez que a atividade se encontra em concorrência.</p> <p>O Conselho Consultivo considera que o RME deve estabelecer regras que concretizem os deveres de informação dos OPC, cujos princípios gerais estão consagrados no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 90/2014. Importa assegurar que os UVE têm acesso à informação necessária para poderem tomar decisões informadas sobre o ponto de carregamento onde efetuam o carregamento das baterias dos seus veículos.</p> <p>De igual modo, o Conselho Consultivo considera que o artigo 28.º -A da proposta de RME deve ser completado com as obrigações de informação a observar pelos CEME no que diz respeito às tarifas e preços aplicáveis aos UVE, bem como a periodicidade da sua atualização.</p>	<p>A ERSE concorda com a integração no RME dos deveres de informação dos OPC e dos CEME tendo alterado o articulado em conformidade.</p>
17	EDP	Fluxos de informação envolvendo o ORD	O modelo proposto de relacionamento comercial entre

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

4 FLUXOS E DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
	Distribuição	<p>O relacionamento entre o setor elétrico e a rede da mobilidade elétrica prevê diversas interações, designadamente entre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Os CEME e os comercializadores do setor elétrico para efeitos de aquisição de energia e pagamento do acesso às redes elétricas; • Os OPC e os comercializadores do setor elétrico para fornecimento à instalação de utilização onde estão instalados os terminais de carregamento (consumo que não diz respeito à mobilidade elétrica); • A EGME e o operador da rede de distribuição para assegurar as trocas de informação sobre consumos que permitam o apuramento e disponibilização de dados de acordo com as regras estabelecidas para o mercado elétrico. <p>Os fluxos de informação entre a EGME e o operador de rede de distribuição assumem importância fundamental para o bom funcionamento da rede de mobilidade elétrica e do mercado elétrico.</p> <p>Torna-se, assim, necessário assegurar um elevado nível de coordenação entre a EGME e a EDP Distribuição para operacionalizar os fluxos de informação que será necessário estabelecer. As regras e procedimentos sobre esta matéria deverão ser aprovados pela ERSE, designadamente no RME, no Manual de Procedimentos da Atividade da EGME e no GMLDD.</p> <p>Para reforçar a importância deste assunto, refira-se que a faturação do acesso às redes elétricas correspondente aos consumos da rede da mobilidade elétrica será efetuada com base em medidas que são comunicadas ao ORD pela EGME.</p>	<p>os vários intervenientes pressupõe a existência de fluxos de informação entre o ORD e a EGME, designadamente no que respeita aos consumos e para a aplicação das respetivas tarifas e preços. Estes fluxos estão detalhados no Guia de Medição.</p> <p>A regulamentação distingue dois enquadramentos, no que respeita ao relacionamento do setor elétrico com os diferentes intervenientes da mobilidade. Ou seja:</p> <p>O relacionamento entre OPC e comercializador de energia elétrica, que é concretizado através de um contrato de fornecimento de energia elétrica para a instalação do OPC e que assegurará os consumos auxiliares dessa instalação. É uma relação sujeita à regulamentação do setor elétrico, para efeitos de contratação, medição e faturação. O consumo da instalação do OPC é, para todos os efeitos, um consumo de um cliente final do setor elétrico. Tem a particularidade de, no caso da instalação do OPC não ter um contador do setor elétrico individualizado para os consumos auxiliares, o consumo do OPC resultar da subtração dos consumos dos carregamentos da mobilidade aos consumos totais da instalação.</p> <p>O CEME poderá aprovisionar-se de energia por diversas modalidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se o CEME celebrar contrato com um ou mais

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

4 FLUXOS E DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
			<p>comercializadores do setor elétrico (para pontos de carregamento distintos ou no mesmo ponto de forma sucessiva no tempo) para efeitos da compra de energia de energia. O contrato de aquisição de energia é realizado ao abrigo das normas existentes para o setor elétrico. A medição e a faturação da energia vendida aos UVE são realizadas de acordo com as regras do RME.</p> <p>- O CEME também poderá adquirir energia em mercado organizado. Nestas condições, o CEME tem de se constituir como agente de mercado, ao abrigo das regras do setor elétrico, relacionando-se com o operador da rede de distribuição de forma direta para efeitos de pagamento do acesso às redes e com os produtores de energia para efeitos de compra de energia.</p> <p>- A EGME tem de estar informada pelos CEME, a todo o tempo, das formas de aprovisionamento de energia, de forma a garantir a boa gestão do sistema.</p>
18	EDP Distribuição	<p>Faturação do acesso às redes elétricas</p> <p>Nos termos estabelecidos no artigo 18.º da proposta de alteração do RME, a tarifa de acesso às redes elétricas correspondente à mobilidade elétrica aplica-se às entregas a UVE em MT, BTE e BTN. A tarifa de acesso de acesso às redes (preços de energia por período tarifário em €/kWh) é aplicada pelos ORD aos comercializadores do setor elétrico (CSE), que</p>	<p>A redação do n.º 3 do artigo 18.º já permite a faturação do acesso diretamente aos CEME prevendo já a hipótese de poderem adquirir a energia a quem quiserem. Não obstante, foi detalhado o relacionamento do CEME através do CSE (um ou mais) e prevista a</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

4 FLUXOS E DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>posteriormente transferem esses custos para os CEME a quem fornecem energia elétrica para carregamento de VE.</p> <p>Verificando-se a necessidade de separação de consumos nas situações referidas no ponto 3.5, a faturação do acesso às redes correspondente ao consumo da instalação de utilização que não diz respeito à mobilidade elétrica será efetuada pelo ORD ao CSE com o qual foi celebrado o contrato de fornecimento, sendo aplicadas as tarifas de acesso às redes elétricas publicadas pela ERSE.</p> <p>A EDP Distribuição considera que seria desejável que a proposta de alteração do RME definisse de forma mais clara o fluxo de faturação do acesso às redes elétricas que corresponde aos consumos da mobilidade elétrica (ORD-CSE-CEME).</p> <p>Considera-se igualmente que deveria ser prevista a faturação do acesso às redes diretamente aos CEME, no caso destes adquirirem as suas necessidades de energia elétrica diretamente em mercados organizados. Nestas situações, os CEME devem observar as regras estabelecidas na regulamentação do setor elétrico para acesso ao regime de mercado, incluindo a celebração dos seguintes contratos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contrato de Uso das Redes com o operador da rede de distribuição; • Contrato de Adesão ao Mercado de Serviços de Sistema com o operador da rede de transporte. 	<p>possibilidade de se constituir como agente de mercado para aprovisionamento de energia em mercado.</p>
19	INTELI	<p>Artigo 26.º</p> <p>Ponto 2</p> <p><u>Proposta</u>: alterar redacção do ponto 2 para “Os CEME devem enviar à ERSE e à EGME, informação sobre os volumes e preços de energia elétrica praticados em cada momento, aos seus clientes, os valores relativos a cada um dos serviços por si prestados.</p>	<p>O artigo 11.º, n.º 1, al. i) impõe de facto a obrigação de informação pelos CEME à ERSE e à EGME. O incumprimento dessa regra constitui, nos termos do artigo 45.º, n.º 1, al. b) uma contraordenação leve, sendo da competência da DGEG o processamento da mesma. Neste contexto, a lei é habilitação suficiente</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

4 FLUXOS E DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<u>Justificativo</u> : alinhamento com o disposto no Artigo 11.º do DL n.º 90/2014.	para constituir a obrigação. Assim, sem prejuízo de nos documentos complementares previstos no RME haver informação de maior detalhe sobre as obrigações de informações e formas de cumprimento das mesmas, considera-se que não cabe à ERSE, através do RME, criar uma duplicação de obrigação que criará inclusive dúvidas na interpretação sobre a quem cabe a responsabilidade de fiscalização da regra.
20	APVE	Artigo 26.º Ponto 2 Alterar redacção do ponto 2 para “Os CEME devem enviar à ERSE e à EGME, informação sobre os volumes e preços de energia elétrica praticados em cada momento, aos seus clientes, os valores relativos a cada um dos serviços por si prestados.”, conforme Artigo 11.º do DL n.º 90/2014.	O artigo 11.º, n.º 1, al. i) impõe de facto a obrigação de informação pelos CEME à ERSE e à EGME. O incumprimento dessa regra constitui, nos termos do artigo 45.º, n.º 1, al. b) uma contraordenação leve, sendo da competência da DGEG o processamento da mesma. Neste contexto, a lei é habilitação suficiente para constituir a obrigação. Assim, sem prejuízo de nos documentos complementares previstos no RME haver informação de maior detalhe sobre as obrigações de informações e formas de cumprimento das mesmas, considera-se que não cabe à ERSE, através do RME, criar uma duplicação de obrigação que criará inclusive dúvidas na interpretação sobre a quem cabe a responsabilidade de fiscalização da regra.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

4 FLUXOS E DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
21	IMT	<p>Finalmente, é de sublinhar a importância da disponibilização de informação fiável que permita fazer um acompanhamento da evolução da mobilidade elétrica. Importaria garantir, pelo menos, que a informação (cf. art.º24º, nº 9) a prestar pela EGME à ERSE (Energia elétrica adquirida pelos CEME, energia elétrica entregue por OPC aos UVE, tempos de carregamento, número de pontos de carregamento, número de UVE) fosse igualmente disponibilizada às entidades competentes em matéria de mobilidade e transportes, o que não está explicitamente acautelado. Essa transmissão poderia fazer-se no âmbito do GAMEP e do respetivo Conselho Consultivo (como previsto no art.º 37º do DL 90/2014), cuja intervenção não é, contudo, mencionada no Regulamento.</p> <p>Na verdade, mantém-se a preocupação do IMT relativamente à monitorização da mobilidade elétrica. A perda de informação estatística decorrente da existência de pontos de carregamento não ligados à rede motivou já observações deste Instituto aquando da apreciação do projeto de Decreto-Lei, uma vez que na fase piloto do projeto mobi-e, a instalação de contadores “inteligentes” permitia obter facilmente um vasto conjunto de indicadores que, de agora em diante, não serão disponibilizados com a mesma facilidade, obrigando as entidades responsáveis a encontrar formas de colmatar esta falta.</p>	<p>A ERSE, considera que os elementos estatísticos referidos pelo IMT devem ser facultados pela EGME ao abrigo do artigo 21.º, n. 2, al. r) do DL 90/2014. Neste contexto, o RME tem o relacionamento existente com a ERSE. A ERSE considera que o Manual de Procedimentos da EGME deverá detalhar a forma, condições e periodicidade de envio da informação ao GAMEP, não sendo legalmente necessário que o RME duplique a obrigação que já decorre da lei e cuja verificação cabe, de forma genérica, à Direção Geral de Energia e Geologia.</p>
22	DGEG	<p>4. Capítulo IV - Proveitos, tarifas reguladas e preço</p> <p>...</p> <p>Relativamente ao nº 9 do artigo 24, entende-se que a informação disponibilizada deve também ser remetida à DGEG.</p> <p>Entende-se que deve ser adicionado um artigo, neste capítulo, que estabeleça o dever do OPC de prestar informação à ERSE e à EGME, das tarifas de cada ponto de carregamento, para além das obrigações para com os UVE indicadas no n.º 4 do art.º 17.º DL n.º 90/2014.</p>	<p>O RME deverá aprovar regras e procedimentos que se tornem necessários ao cumprimento do regime legal definido. Nos termos do artigo 17.º do DL 90/2014, não decorre a obrigação de informação específica dos OPC para com a ERSE, nem para com a EGME de informação sobre os preços.</p> <p>A ERSE considera adequada, nesta fase, a não obrigação de informação por parte dos OPC para com a ERSE, que obrigaria à criação de um fluxo de</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

4 FLUXOS E DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
			<p>informação redundante, considerando que essa informação está disponível através de meios de comunicação acessíveis (obrigatoriamente), bem como a mesma informação é do conhecimento da EGME aquando da integração dos OPC na rede de mobilidade elétrica.</p> <p>Salienta-se ainda que a ausência de consagração desta obrigação em particular, com custos inerentes, não impede, nem limita o direito da ERSE, EGME e DGEG solicitarem a informação que considerem relevante para o desempenho das suas atividades.</p>
23	DGEG	<p>6. Capítulo VI - Deveres de informação dos CEME</p> <p>A proposta de regulamento, neste capítulo, também deve estabelecer um artigo para aprofundar as condições relativas aos deveres de informação dos OPC, nomeadamente que devem disponibilizar, no local e por ponto de carregamento, a informação do centro de atendimento para assistência técnica e do tarifário de uso do ponto de carregamento demais serviços e usos locais, utilizando os mais diversos suportes (ex. sonoro, ativável pelo cartão da ME, por telemóvel, por OCR, etc.).</p> <p>Deve ainda exigir às várias entidades OPC e EGME, a disponibilização informação, nomeadamente sobre tarifas no sítio de internet.</p> <p>No n.º 2 do artigo 28.º -A, para além dos serviços da mobilidade o CEME deve discriminar na faturação quaisquer outros serviços prestados ao UVE, por si ou por qualquer outra entidade (ex. política de estacionamento, EGME, etc.)</p> <p>Sugere-se assim a seguinte redação: "... pontos de carregamento, e outros serviços, preferencialmente ..."</p>	<p>A ERSE concorda com o comentário apresentado tendo alterado o articulado em conformidade.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

5 GMLDD DO SE			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
24	CT	<p>O RME em consulta pública dispõe que a aplicação e consequente faturação do Acesso às Redes para energia elétrica entregue a mobilidade elétrica deverá ser efetuada no referencial do contador de mobilidade elétrica utilizado pelo UVE para carregamento do seu veículo elétrico.</p> <p>Considerando que existe diferença entre o contador da mobilidade elétrica utilizado pelo UVE e o contador do ORD instalado no ponto de entrega que advém dos consumos próprios do posto de carregamento e que as entregas da rede de distribuição são aplicadas tarifas de acesso com termos de energia e potência, o CT entende que o GMLDD deverá integrar uma regra para cálculo do valor da Potência Contratada da instalação de utilização onde se situam os Postos de Carregamento.</p> <p>Uma vez que se consideram valores de 15 minutos, o CT admite que a regra poderá definir a aplicação do escalão imediatamente acima do valor máximo registado no último ano.</p>	<p>A ERSE concorda com o comentário do CT sobre este ponto. Esta regra deverá integrar o GMLDD.</p> <p>Neste contexto, o GMLDD será alterado, incluindo a seguinte regra:</p> <p><i>Para efeitos de aplicação da tarifa de acesso às redes em instalações de BTN que alimentem pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica, o escalão de potência contratada a considerar corresponde ao escalão igual ou imediatamente superior ao maior valor da potência ativa média, registada em qualquer período ininterrupto de 15 minutos, apurado pela diferença das medidas registadas no contador do operador de rede de distribuição e nos contadores dos terminais de carregamento, durante o intervalo de tempo a que a fatura respeita”</i></p>
25	INTELI	<p>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.</p> <p>O alargamento de infraestrutura a estes espaços e determinante para a expansão da mobilidade eléctrica, e deverá permitir:</p> <p>1. Garantir soluções de carregamento onde se prevê a maioria dos consumos (nomeadamente espaços privados de acesso privativo), com base em modelos de</p>	<p>A ERSE alterou o RME contemplando a figura dos detentores de ponto de carregamento privativos, em conformidade com o estipulado no DL 90/2014.</p> <p>De igual modo, o GMLDD foi alterado de forma a incluir as instalações de acesso privativo que venham a optar por se integrar na da rede de mobilidade elétrica. O regime aplicável a estas instalações é idêntico às restantes instalações que integram a rede de mobilidade. As regras aplicáveis, no Guia de Medição,</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

5 GMLDD DO SE			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>investimento otimizados e tendencialmente auto-sustentáveis;</p> <p>2. Alargar o carregamento inteligente a esse tipo de espaços e privilegiar:</p> <p>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;</p> <p>b. O carregamento com base em electricidade proveniente de fontes renováveis e/ou em períodos de vazio;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>e. Uma maior integração com a gestão da rede eléctrica, mas respeitando o carácter distintivo do veículo eléctrico;</p> <p>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.</p> <p>O tipo de solução deverá privilegiar uma flexibilidade que permita:</p>	<p>serão as dos pontos 79 a 81. Nestas está prevista a separação dos consumos (setor eléctrico e setor da mobilidade). Nas situações em que o detentor do local utilize apenas a instalação eléctrica doméstica (sem integração do ponto de carregamento na rede de mobilidade eléctrica) não usufrui dos serviços da mobilidade, pelo que não será possível separar os consumos da instalação em função do uso.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

5 GMLDD DO SE			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>Parece-nos ser este um facto determinante. De facto:</p> <p>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 eletricidade 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”;</p> <p>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”.</p> <p>Ora, no entender da INTELI, o enquadramento actual não responde cabalmente a este</p>	

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

5 GMLDD DO SE			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>desafio. Em particular, considera-se que a definição de “Ponto de entrega à rede de mobilidade de elétrica” (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 elétrica dedicada exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos elétricos, onde são instalados os equipamentos de medição do operador da rede de distribuição, que permitem individualizar esses consumos” se mostra desajustada.</p> <p>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.</p>	<p>A natureza privada ou de acesso público da instalação não altera as competências do ORD no que se refere à leitura e medição. A partir do momento que a instalação de acesso privativo opte por fazer parte integrante da rede de mobilidade, com um CEME, terá de instalar um contador da mobilidade de modo a permitir a individualização dos consumos da eletricidade e permitir usufruir dos preços de energia da mobilidade.</p> <p>Adicionalmente refere-se que a ERSE considera não decorrer do RME, ou do Guia de medição, a obrigação de instalação de um segundo contador do setor eléctrico, como está na imagem 1.</p> <p>Finalmente a definição de “Ponto de entrega à rede de mobilidade eléctrica” foi retirada do RME, dada a não utilização da mesma no modelo definido.</p>
		<p>O diagrama ilustra um sistema de distribuição de energia. No topo, um edifício representa o consumidor. Abaixo dele, há dois pontos de entrega à rede elétrica, cada um com o seu próprio contador (CEME) e etiquetado como 'ORD'. O primeiro ponto de entrega serve para 'Consumos gerais'. O segundo ponto de entrega serve para 'Consumos de mobilidade eléctrica', que está ligado a dois veículos elétricos (EVs) através de estações de carregamento (PCBE). Ambos os pontos de entrega estão ligados a um 'Contagem global de consumos de ME'. Este sistema de medição global está conectado aos 'Sistemas de gestão da rede de distribuição' e ao 'ORD'.</p> <p><i>Figura 1: Modelo inferido da definição actual de PERME</i></p>	

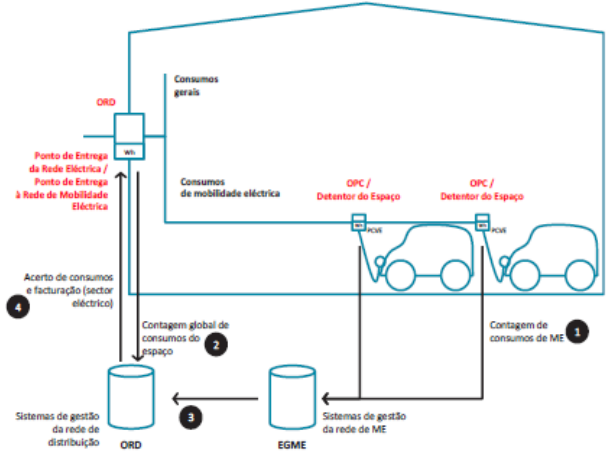
51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

5 GMLDD DO SE			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Tendo em conta o desafio assim descrito, sugere-se:</p> <p>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:</p> <p>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</p>	

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

5 GMLDD DO SE			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>A ERSE reviu o articulado do RME e verificou não ser necessária a definição de “ponto de entrega à rede da mobilidade eléctrica” pelo que eliminou aquela definição.</p> <p>A gestão de fluxos energéticos e financeiros será definida no Manual de Procedimentos da EGME.</p>
		<p>Figura 2: Proposta de alteração (novo ponto de entrega)</p>	

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

5 GMLDD DO SE			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		 <p><i>Figura 3: Proposta de alteração (ponto de entrega existente)</i></p> <p>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.</p>	
26	INTELI	<p>Ponto 7. DEFINIÇÕES</p> <p>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</p>	<p>O ponto 10 trata das situações de medição que fazem parte integrante do setor elétrico.</p> <p>O setor da mobilidade e os respetivos contadores da mobilidade estão descritos no artigo 27.º do RME. Neste falta a figura do detentor da instalação privada que integra a rede da mobilidade.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

5 GMLDD DO SE			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>os requisitos definidos no quadro legal e regulamentar.</p> <p>Ponto 10. FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS DE MEDIÇÃO</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Proposta: alterar a redacção do ponto 10:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <u>Pontos de Entrega à Rede de Mobilidade Eléctrica</u>; 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.” <p>Ponto 79. OBJETIVO E ÂMBITO</p> <p>Proposta: Incluir como entidades adicionais “OPC” e “Clientes detentores de instalações</p>	

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

5 GMLDD DO SE			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>privadas de acesso privativo”.</p> <p>Ponto 80.1 Instalação de equipamento de medição e telecontagem</p> <p>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 cuja rede alimenta a instalação <u>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</u>, 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.”</p> <p>Ponto 82. DISPONIBILIZAÇÃO E ACESSO AOS DADOS DE LEITURA DOS EQUIPAMENTOS DE MEDIÇÃO</p> <p>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 <u>imediatamente a montante da instalação dedicada exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos eléctricos</u> 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.”</p>	

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

6 IMPACTO NO SEN			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
27	DECO	<p>Impactos no Sistema Elétrico Nacional (SEN)</p> <p>A opção de carregamento nos postos da RME (postos de carregamento públicos) irá passar sempre por uma maior utilização dos postos de carregamento rápidos, pois o carregamento em postos lentos dificilmente é exequível quer para viagens longas e nas utilizações do dia-a-dia, grande parte dos UVE têm a opção de carregamento em casa, durante a noite.</p> <p>Neste sentido, a ERSE deve ter em atenção o impacto que os carregamentos rápidos, poderão vir a ter na capacidade da rede do SEN, em especial, na baixa-tensão.</p>	<p>A Portaria 8809/2015 de 10 de agosto publicou, em Anexo, a Metodologia de localização de novos pontos de carregamento rápidos a qual identifica e localiza aproximadamente os locais, nesta fase, um conjunto de cerca de 50 pontos de carregamento rápidos. Desta forma está garantida a informação necessária para o ORD identificar eventuais necessidades de reforço de rede.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

7 INFORMAÇÃO NA FATURA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
28	EDP Distribuição	<p>Situações de incumprimento contratual</p> <p>A legislação em vigor e a proposta de RME não estabelecem regras a seguir caso se verifiquem situações de incumprimento contratual por parte dos agentes envolvidos.</p> <p>Considera-se que o RME deveria estabelecer regras a adotar no tratamento deste tipo de situações, designadamente as seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incumprimento contratual dos OPC e CEME para com a EGME; • Medidas de proteção dos UVE no caso do respetivo CEME ficar impedido de continuar a exercer a atividade. 	<p>Nos termos do artigo 45.º do DL 90/2014:</p> <ul style="list-style-type: none"> - O não pagamento pelos CEME aos CSE, aos OPC e à EGME são puníveis com contraordenação; - O não pagamento do OPC à EGME é punível com contraordenação (DGEG) - O não cumprimento das funções da EGME previstas no artigo 22.º também são sujeitas a contraordenação. <p>Em relação ao primeiro aspeto identificado no comentário, no âmbito da relação contratual entre os OPC e a EGME e entre os CEME e a EGME, é entendimento da ERSE que a alínea f) do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, estabelece o tratamento a adotar por parte da EGME.</p> <p>Já em relação ao segundo aspeto, no âmbito da proteção dos UVE na circunstância do respetivo CEME ficar impedido de continuar a exercer a atividade, o paralelismo com o setor elétrico parece poder ter lugar, nas situações em que dado comercializador descontinue a sua atividade, de forma voluntária ou não, devendo o UVE celebrar contrato com novo CEME, salvaguardada a situação específica dos pré-pagamentos que, no entendimento da ERSE, deverá ser prevista nas condições dos contratos a celebrar entre os CEME e os UVE.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

7 INFORMAÇÃO NA FATURA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
			O UVE deve poder aceder a vários CEME simultaneamente, através de vários cartões. Dessa forma, a proteção do UVE no caso de impedimento de um CEME não parece relevante, podendo este contratar com outro CEME de imediato.
29	EDP Comercial	<p>Interrupção do fornecimento por falta de pagamento</p> <p>No âmbito da regulação do setor elétrico, um comercializador pode solicitar ao ORD a interrupção de fornecimento de um ponto de entrega, por falta de pagamento do cliente em causa.</p> <p>O tratamento destas situações está omissa da proposta de RME e levanta preocupações, para as quais alertamos, já que, transpondo diretamente esta regra para um CEME, enquanto cliente de um CSE, a falta de pagamento de um CEME poderia resultar igualmente num pedido de interrupção de fornecimento ao CEME, por parte do CSE junto do ORD, que se refletiria na interrupção de fornecimento de pontos de carregamento que não serviriam apenas aquele CEME.</p> <p>Fazendo a analogia para o setor elétrico, esta situação pode ser vista da mesma forma que a falta de pagamento de redes por parte de um comercializador, na seguinte medida:</p> <p>(i) Existe a obrigação de celebrar um contrato de uso de redes (CONTUR), entre o comercializador e o ORD, que regula a base do seu relacionamento;</p> <p>(ii) O CONTUR pode ser suspenso ou cessado por incumprimento das obrigações de uma das partes, entre as quais se inclui o não pagamento dos encargos devidos pelo uso de redes;</p> <p>(iii) A inexistência de CONTUR impossibilita o comercializador de continuar a fornecer os</p>	<p>Em relação à alínea i), a ERSE entende não haver necessidade, nesta fase, de regulamentar a relação contratual entre os CSE e os CEME, que deverão encontrar as formas de proteção jurídica adequadas.</p> <p>Em relação à alínea ii), a ERSE concorda com o comentário: o eventual incumprimento contratual por parte de um CEME para com um dado CSE não deverá motivar qualquer interrupção de fornecimento a postos de carregamento. Mas poderá justificar a aplicação da al. f) do artigo 23.º além das garantias impostas no âmbito dos contratos entre CSE e CEME em causa</p> <p>Por último, em relação à alínea iii), entende-se não haver necessidade de previsão, desde já, do mecanismo do fornecimento supletivo para acautelar situações de descontinuidade da atividade por parte de CEME. Note-se que o contexto de aplicação do fornecimento supletivo seria, necessariamente, mais abrangente que o associado ao incumprimento contratual de um dado CEME para com um dado CSE.</p> <p>Em qualquer caso, assegurada a celeridade de</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

7 INFORMAÇÃO NA FATURA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>seus clientes.</p> <p>(iv) Na situação em que um cliente se veja sem fornecedor de energia elétrica, e até que contrate outro fornecedor, o interesse do cliente é salvaguardado através do fornecimento supletivo por parte do CUR.</p> <p>Neste sentido, entendemos que, nestas situações de falta de pagamento por parte do CEME:</p> <p>(i) O CEME pode ficar impossibilitado de manter a sua atividade, de acordo o que for estabelecido contratualmente entre um CEME e um CSE;</p> <p>(ii) Não deve haver lugar à interrupção de fornecimento de pontos de carregamento, associados à sua função de OPC, nomeadamente porque deve ser garantida a universalidade de acesso à infraestrutura de carregamento, e porque esse(s) ponto(s) de carregamento pode servir também outros CEME que tenham contratado o serviço de acesso com aquele OPC;</p> <p>(iii) Pode fazer sentido definir regras de fornecimento supletivo que salvaguardem os UVE que se encontrem na situação de inexistência de fornecedor (CEME), por incumprimento deste nas suas obrigações junto de um CSE. Para tal, seria necessário enquadrar esta atividade, a definição de preços de fornecimento supletivo, e os próprios meios de pagamento, nomeadamente através de da implementação de sistemas pré-pagos ou outros de pagamento imediato (numerário, MB, telemóvel, ...), para maior comodidade do cliente e mesmo como forma de mitigação do risco de incumprimento do pagamento.</p> <p>Assim, parece-nos fundamental que o RME preveja um enquadramento regulamentar que acautele estas situações. Por outro lado, o próprio enquadramento regulamentar do setor elétrico poderá carecer de ajustes para acomodar estas situações.</p>	<p>celebração de contrato entre CEME e UVE, por um lado, e, mais relevante ainda, estando prevista no n.º 2, do artigo 9.º do RME, a possibilidade de celebração de contrato de um dado UVE com vários CEME, o fornecimento fica acautelado.</p> <p>De referir que a interrupção não envolve qualquer atuação física no local, basta uma interrupção eletrónica do fornecimento. Este esquema deve ser muito ágil para permitir, por exemplo, modalidades de pré-pagamento, nas quais o fornecimento é interrompido logo que o <i>plafond</i> se esgota.</p> <p>Pode ser necessário diferenciar entre a interrupção de fornecimento, devido por exemplo à modalidade de pré-pagamento, e a cessação ou suspensão do contrato entre o CEME e o UVE, que implica uma inativação do cartão.</p> <p>O cancelamento de um contrato entre o CEME e o CSE</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

7 INFORMAÇÃO NA FATURA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
			<p>origina um desequilíbrio que tem que ser resolvido no contexto da mobilidade elétrica. Não pode originar numa interrupção de fornecimento a um posto de carregamento concreto.</p> <p>A relação entre CEME e CSE não é necessário regulamentar (encontrarão as formas de proteção jurídica adequadas).</p> <p>A relação entre o CEME e o UVE deve ser acautelada. A relação entre o CEME e o setor da mobilidade também.</p> <p>Relativamente à situação (i), a resposta é “Não”. A relação entre CSE e CEME não deve afetar os clientes (UVE).</p> <p>Mas se um CEME deixar de ter contrato(s) ativo(s) de fornecimento com um ou vários CSE, os seus clientes não poderão ser fornecidos.</p> <p>O fornecimento supletivo não é necessário se o UVE puder celebrar contrato com outro CEME, inclusivamente ter vários contratos em simultâneo. O fornecimento supletivo não se aplica a esta circunstância em particular mas à situação genérica de UVE sem comercializador (p.e. por histórico de incumprimento).</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

7 INFORMAÇÃO NA FATURA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
			As modalidades de pré-pagamento, semelhantes ao modelo de negócio dos combustíveis líquidos, resolvem bem este problema.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

8 INFORMAÇÃO NA FATURA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
30	EDP Comercial	<p>O artigo 28-Aº, ponto 2, estabelece que “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 elétrica, quer ao acesso aos pontos de carregamento, preferencialmente para cada transação efetuada”.</p> <p>Alertamos para o risco que o excesso de detalhe de informação a disponibilizar na fatura possa trazer. Entendemos que o detalhe por transação não seja obrigatório mas, ainda assim não podemos deixar de chamar a atenção para o impacto que tal teria, não só ao nível de custos associados ao desenvolvimento dos sistemas de informação, mas também na complexidade que pode comprometer o objetivo base que é a “clara, completa e adequada compreensão dos valores faturados”, pelo que seria duplamente contraproducente para o cliente.</p>	<p>Como o próprio comentário refere, não é obrigatório o detalhe por transação pelo que a redação proposta nesta consulta já permite aos operadores detentores do registo de comercialização a definição do nível de detalhe adequado desde que cumpra os objetivos referidos de clareza e compreensão dos valores faturados.</p>
31	APVE	<p>Artigo 28.º-A</p> <p>Alterar 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 elétrica, quer ao acesso aos pontos de carregamento, preferencialmente para cada transação efetuada”, de forma a possibilitar maior flexibilidade tarifária aos OPC e CEME</p>	<p>O comentário refere o objetivo de “possibilitar maior flexibilidade tarifária aos OPC e CEME”, não explicitando de que forma isso está limitado pela redação proposta nesta consulta.</p>
32	INTELI	<p>Artigo 28.º-A</p> <p>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 elétrica, quer ao acesso aos pontos de</p>	<p>É referido que a redação proposta “poderá limitar a flexibilidade tarifária dos CEME”, não sendo explicitado de que forma tal poderá ocorrer com a redação proposta nesta consulta.</p> <p>A referência no comentário à “transparência na</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

8 INFORMAÇÃO NA FATURA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>carregamento, preferencialmente para cada transação efetuada”</p> <p>Justificativo: a obrigação de “desagregar a informação relativa quer ao fornecimento da energia elétrica, 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 Diretiva 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.”</p>	<p>formulação e fixação da remuneração e dos preços dos serviços prestados” não é relevante para a definição do que deve constar na fatura, uma vez que não é nesta que se formula e fixa a remuneração ou os preços dos serviços prestados. A fatura deve, isso sim, permitir a compreensão pelo cliente dos valores faturados, que foram previamente formulados e fixados.</p> <p>O comentário não clarifica de que forma a redacção proposta na consulta está em desacordo, ou não cumpre, com o preconizado no texto da Diretiva 2014/94/EU mencionado.</p>
33	DECO	<p>Utilizadores de Veículos Elétricos \</p> <p>O Decreto-lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, no artigo 44.º, alínea a), define como uma das atribuições da regulação "Proteger os direitos e os interesses dos utilizadores de veículos eléctricos em relação a preços e qualidade de serviço, promovendo a sua informação e esclarecimento;" . '</p> <p>Neste sentido, considera a DECO que a proposta de regulamento deveria ser mais abrangente na defesa dos direitos e interesses dos UVE, nomeadamente nos dois pontos já presentes no regulamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • . Informação aos UVE , • Qualidade de Serviço <p>Na informação sobre as tarifas, o regulamento apenas prevê faturas que devem prever uma</p>	<p>O comentário não fundamenta a consideração de que “os CEME não podem prestar a informação da totalidade das tarifas a serem pagas pelos UVE”.</p> <p>O n.º 1 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril define que “os comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica devem informar, de forma clara, completa e adequada, os respectivos utilizadores acerca dos preços e demais condições de prestação dos seus serviços.”</p> <p>Face ao exposto, considera-se que a obrigação de fornecimento de uma informação completa já está prevista na legislação atual e não se limita ao momento</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

8 INFORMAÇÃO NA FATURA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>clara, completa e adequada compreensão dos valores faturados. No entanto, é omissa quanto à informação a prestar, relativamente às tarifas, antes da entrega da fatura,</p> <p>Os UVE irão ter nas suas faturas os seguintes componentes-energia elétrica tarifas de acesso as redes do SEN, tarifa OPC, tarifa ÉGME e tarifa CEME - onde a tarifa do OPC pode variar, dependendo do posto de carregamento utilizado pelo UVE.</p> <p>Neste sentido, reconhecendo, que os CEME não podem prestar a informação da totalidade das tarifas a serem pagas pelos UVE, a DECO recomenda a ERSE que estabeleça regras que concretizem os deveres de Informação, tanto dos OPC como dos CEME, relativos às tarifas que praticarem, de modo a permitir aos UVE tomarem decisões informadas sobre qual o posto de carregamento que devem utilizar.</p> <p>A ERSE deve também definir uma periodicidade razoável para a atualização das tarifas, e as formas de comunicação das atualizações aos UVE.</p>	<p>da faturação, ainda que seja esse aspeto concreto que é referido na proposta de RME.</p> <p>No que respeita à questão da atualização das tarifas com uma “periodicidade razoável”, referida no comentário, a ERSE considera que cabe aos CEME, sobretudo nesta fase de desenvolvimento do setor, definirem a periodicidade, bem como as formas de comunicação mais adequadas para tal, que lhes permita cumprir o preconizado no referido n.º 1 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 39/2010.</p>
34	CEVE	<p>Ponto 2 do Artigo 28ºA “Informação a fornecer aos clientes”, afigura-se-nos que de forma a manter uma uniformização da informação a prestar aos clientes em todo o setor elétrico, as faturas da mobilidade elétrica aos clientes, além da informação do acesso aos pontos de carregamento, deve também discriminar o valor das tarifas de acesso às redes, e os custos de interesse económico geral, à imagem do que acontece nas faturas de consumo de energia.”</p>	<p>O comentário não fundamenta a necessidade de uniformização da informação a prestar aos clientes do setor elétrico com a informação a prestar aos clientes da mobilidade elétrica.</p> <p>A ERSE considera que a desagregação de informação das faturas preconizada na proposta de alteração ao RME tem o grau de complexidade mais adequado para esta fase de desenvolvimento do setor da mobilidade elétrica.</p>

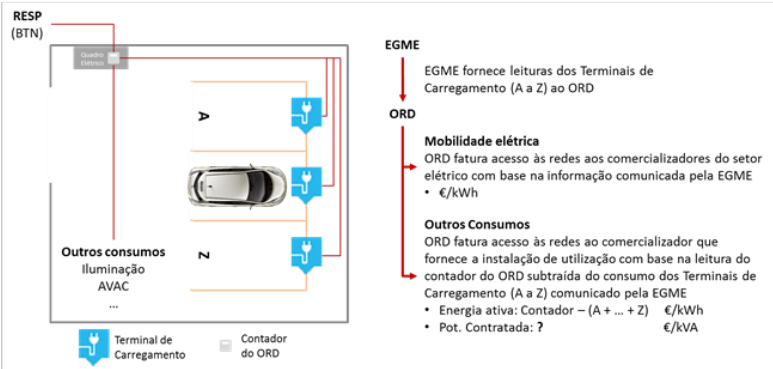
51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

9 MEDIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
35	CC	<p>O RME e o GMLDD estabelecem regras para a individualização dos consumos correspondentes à mobilidade elétrica (carregamento de baterias cuja medição é assegurada nos terminais de carregamento que ligam aos veículos elétricos) dos restantes consumos que possam existir na mesma instalação de utilização.</p> <p>O consumo da instalação de utilização que não diz respeito à mobilidade elétrica será objeto de um contrato de fornecimento a celebrar com um comercializador de energia elétrica do setor elétrico.</p> <p>Está previsto que o consumo da instalação de utilização seja calculado por diferença das medidas registadas no contador do operador da rede de distribuição na entrada (ponto de entrega) da instalação de utilização e as quantidades medidas pelos contadores dos terminais de carregamento das baterias. Trata-se de uma metodologia simplificadora que permite calcular a energia consumida na instalação de utilização sem obrigar à instalação de mais um contador a alterações no quadro da instalação para separar os circuitos que alimentam os terminais de carregamento dos restantes.</p> <p>Esta metodologia simplificadora recomenda, no entanto, que no caso de instalações em baixa tensão normal (potência até 41,4 kVA) sejam estabelecidas regras para cálculo da potência contratada a considerar no contrato de fornecimento da instalação de utilização que não diz respeito à mobilidade elétrica. Com efeito, para estas instalações será necessário estabelecer regras que permitam apurar o escalão de potência contratada a atribuir à instalação, bem como a periodicidade de atualização deste valor.</p>	<p>A ERSE concorda com o comentário do CT sobre este ponto. Esta regra deverá integrar o GMLDD, estabelecendo a regra de faturação da potência contratada aos serviços auxiliares da instalação do OPC.</p> <p>Sugestão de alteração:</p> <p><i>Para efeitos de aplicação da tarifa de acesso às redes em instalações de BTN que alimentem pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica, o escalão de potência contratada a considerar corresponde ao escalão igual ou imediatamente superior ao maior valor da potência ativa média, registada em qualquer período ininterrupto de 15 minutos, apurado pela diferença das medidas registadas no contador do operador de rede de distribuição e nos contadores dos terminais de carregamento, durante o período de 12 meses anteriores, incluindo o mês a que a fatura respeita”.</i></p>
36	EDP Distribuição	<p>Nos casos em que os terminais de carregamento integram a rede da mobilidade elétrica, o RME e o Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados (GMLDD) estabelecem regras para a individualização dos consumos correspondentes à mobilidade elétrica dos restantes consumos que possam existir na mesma instalação de utilização.</p>	<p>A ERSE concorda com o comentário do CT sobre este ponto. Esta regra deverá integrar o GMLDD, estabelecendo a regra de faturação da potência contratada aos serviços auxiliares da instalação do</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

9 MEDIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>O consumo da instalação de utilização que não diz respeito à mobilidade elétrica será objeto de um contrato de fornecimento a celebrar com um comercializador de energia elétrica do setor elétrico.</p> <p>Está previsto que o consumo da instalação de utilização seja calculado por diferença, em cada período de 15 minutos, das medidas registadas no contador do operador da rede de distribuição na entrada na instalação de utilização e as quantidades medidas pelos contadores dos terminais de carregamento das baterias. Trata-se de uma metodologia simplificadora que permite calcular a energia consumida na instalação de utilização sem obrigar à instalação de mais um contador ou a alterações no quadro da instalação para separar os circuitos que alimentam os terminais de carregamento dos restantes.</p> <p>Esta metodologia simplificadora recomenda, no entanto, que no caso de instalações em baixa tensão normal (BTN - potência contratada até 41,4 kVA) sejam definidas regras para cálculo da potência contratada a considerar no contrato de fornecimento da instalação de utilização (consumo que não diz respeito à mobilidade elétrica). Com efeito, sendo a potência contratada faturada por escalões de potência normalizados, será necessário estabelecer uma regra que permita determinar o escalão que resulta das medições de energia elétrica efetuadas.</p> <p>Na figura seguinte apresenta-se um exemplo de uma instalação de utilização BTN na qual funcionam 3 terminais de carregamento.</p>	<p>OPC.</p> <p>Sugestão de alteração:</p> <p><i>Para efeitos de aplicação da tarifa de acesso às redes em instalações de BTN que alimentem pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica, o escalão de potência contratada a considerar corresponde ao escalão igual ou imediatamente superior ao maior valor da potência ativa média, registada em qualquer período ininterrupto de 15 minutos, apurado pela diferença das medidas registadas no contador do operador de rede de distribuição e nos contadores dos terminais de carregamento, durante o período de 12 meses anteriores, incluindo o mês a que a fatura respeita”.</i></p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

9 MEDIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		 <p>A EDP Distribuição propõe que seja consagrada a seguinte regra aplicável às situações anteriormente descritas: “O escalão de potência contratada a considerar corresponde ao escalão imediatamente superior ao maior valor da potência ativa média, registada em qualquer período ininterrupto de 15 minutos, apurado pela diferença das medidas registadas no contador do operador de rede de distribuição e nos contadores dos terminais de carregamento, durante o intervalo de tempo a que a fatura respeita.”</p> <p>No caso de instalações em BTN, o dispositivo de controlo de potência (DCP) deverá permitir a disponibilização da potência necessária, incluindo os consumos referentes à mobilidade elétrica.</p>	
37	EDP Comercial	<p>Pontos de carregamento não ligados à rede de mobilidade elétrica</p> <p>O artigo 27.º, ponto 1, estabelece a obrigação de “equipamentos de medição necessários para que os consumos destinados à mobilidade elétrica, através de carregamentos feitos em pontos de carregamento incluídos na rede de mobilidade elétrica, sejam individualizados.” Este ponto estabelece a obrigatoriedade apenas para pontos de carregamento diretamente ligados à rede de mobilidade elétrica, algo que é reforçado no ponto 4 deste mesmo artigo.</p>	A ERSE concorda com o comentário apresentado tendo alterado o articulado em conformidade.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

9 MEDIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>Por outro lado, o artigo 27.º, ponto 3, refere a “instalação e manutenção dos equipamentos de medição relativos aos consumos dos pontos de carregamento que não se integrem na rede de mobilidade elétrica”, como sendo da responsabilidade do ORD.</p> <p>O ponto 3 apresenta alguma incoerência, com os pontos 1 e 4, já que parece apontar para a obrigação de um segundo contador na instalação de um cliente, que disponha de um ponto de carregamento ligado diretamente à sua instalação e não à rede de mobilidade elétrica.</p> <p>Neste sentido, sugerimos a eliminação deste ponto 3, na medida em que:</p> <p>(i) A obrigação de dispor de um segundo contador, com toda a complexidade e custo inerentes, pode: (1) inviabilizar que entidades privadas possam equacionar oferecer energia aos seus clientes, através de pontos de carregamento de VE ligados diretamente à sua instalação de consumo; (2) desincentivar a instalação de pontos de carregamento na sua instalação, privilegiando o uso de meras tomadas elétricas para carregamento de VE, menos eficientes no carregamento, com prejuízo para o cliente.</p> <p>(ii) Tratando-se de um equipamento de consumo, a jusante do ponto de entrega, entendemos que o ORD não deverá ter a responsabilidade de garantir a não ligação de outros equipamentos de consumo, que nos parece razoável admitir que possam ser ligados e utilizados na instalação do cliente</p>	
38	MOBI.E	<p>Capítulo V</p> <p>A MOBI.E, S.A. considera que a gestão de informação da rede de mobilidade elétrica pressupõe a definição clara dos pontos de entrega à rede e os respetivos critérios de medição. Neste sentido, os equipamentos de medição deverão permitir a individualização dos consumos efetuados pela rede de mobilidade elétrica, sem que tal represente um ónus adicional no sistema. Assim, deverá ser tida em consideração a não redundância de</p>	<p>A ERSE está de acordo com o comentário apresentado e alterou o articulado em conformidade.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

9 MEDIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>aparelhos de medição, que oneram o sistema.</p> <p>Acresce que o Decreto-Lei nº 39/2010, de 26 de abril, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 90/2014, de 11 de junho, prevê que a instalação, disponibilização, exploração e manutenção de pontos de carregamento de acesso privativo possa ser efetuada pelos detentores do local de instalação do ponto de carregamento, pelo que importa que o regulamento preveja esta situação. Por conseguinte, é proposta a seguinte alteração ao nº 2 e nº 3 do Artigo 27.º:</p> <p>Artigo 27.º</p> <p>Individualização de consumos</p> <p>2 - Os equipamentos de medição referidos no número anterior, destinados à mobilidade elétrica, serão instalados, no respeito das especificações técnicas definidas por lei, pelo respetivo OPC ou pelo detentor do local de instalação do ponto de carregamento.</p> <p>3 – [Propomos a sua revogação].</p>	
39	INTELI	<p>Artigo 27.º</p> <p>Ponto 2</p> <p><u>Proposta:</u> alterar redacção do ponto 2 para “Os equipamentos de medição referidos no número anterior destinados à mobilidade elétrica são instalados, no respeito das especificações técnicas definidas por lei, em cada ponto de entrega à rede de mobilidade elétrica 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 elétrica</p> <p><u>Justificativo:</u> ajuste aos princípios e modelo de mobilidade eléctrica, nos termos descritos nos</p>	A ERSE está de acordo com os comentários apresentados tendo alterado o articulado em conformidade.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

9 MEDIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>pontos 0 e 2.1.</p> <p>Ponto 3</p> <p><u>Proposta</u>: revogar / eliminar.</p> <p><u>Justificativo</u>: 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 accertos, 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.</p>	
40	APVE	<p>Artigo 27.º</p> <p>Ponto 2</p> <p>Em linha com o proposto para o Artigo 4.º, 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 <u>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</u>”, de acordo com o disposto nos Artigos 25.º, 26.º e 27.º do DL n.º 39/2010, na redacção resultante do DL n.º 90/2014.</p> <p>Ponto 3</p> <p>Sugere-se revogar ou eliminar, na medida em que, de acordo com o disposto no Artigo 27º do DL n.º 39/2010, na redacção resultante do DL n.º 90/2014, todos os pontos de carregamento sujeitos a individualização de consumos devem estar integrados na rede de mobilidade eléctrica</p>	A ERSE está de acordo com os comentários apresentados tendo alterado o articulado em conformidade.
41	DGEG	5. Capítulo V - Gestão de informação da rede de mobilidade eléctrica	A ERSE concorda com a generalidade dos comentários

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

9 MEDIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>Relativamente ao Artigo 27.º, deve ser revisto tendo em conta os seguintes considerações:</p> <p>a) Num ponto de entrega à rede de mobilidade elétrica podem existir mais do que um ponto de carregamento (caso normal, o mais frequente).</p> <p>b) Cada ponto de carregamento tem de ter um equipamento de medição (para além do contador inteligente que já existe no ponto de entrega à rede de mobilidade elétrica).</p> <p>c) Os contadores inteligentes a instalar nos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica são da responsabilidade do ORD.</p> <p>d) Os equipamentos de medição são da responsabilidade do OPC e deverão ser fiscalizados pela EGME.</p>	<p>apresentados considerando no entanto que a existência de contadores inteligentes nos pontos de carregamento e de contadores definidos no Guia de Medição para o setor elétrico permitem realizar a determinação das grandezas necessárias (potência de ponta e energia a atribuir ao OPC, por diferença) sem dificuldade. Estes fluxos serão definidos com detalhe no Manual de Procedimentos da EGME</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

10 MEIOS DE ATENDIMENTO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
42	EDP Distribuição	<p>O artigo 29.º-C estabelece que o atendimento telefónico dos OPC deve permitir a receção de comunicação de avarias. Por sua vez, o artigo 29.º-D prevê a possibilidade dos CEME poderem optar por disponibilizar atendimento telefónico para comunicação de avarias.</p> <p>Atendendo à fase embrionária da mobilidade elétrica e à necessidade de assegurar a máxima eficiência de custos, considera-se que seria de ponderar a centralização do atendimento telefónico para comunicação de avarias da rede de mobilidade elétrica na EGME. Enquanto entidade responsável pela monitorização da rede de carregamento, a EGME poderia desempenhar um papel ativo na receção e despiste de avarias, podendo constituir-se como o ponto central de contacto dos clientes em caso de deteção de uma avaria num ponto de carregamento. Quando necessário, a EGME encaminharia a comunicação de avaria para o OPC respetivo, que estaria obrigado a disponibilizar à EGME um meio de comunicação para este efeito.</p>	<p>Os OPC são responsáveis por garantir o serviço mínimo de ter a capacidade de receber comunicações de avarias dos UVE que utilizam os seus pontos de carregamento, podendo para tal optar por uma diversidade de soluções de forma a maximizar a eficiência de custos. Não é claro que a imposição, através do regulamento, da solução de centralização apresentada seja a melhor solução ou que não acarrete outras questões. A redação proposta a consulta não impede que os OPC acordem, com as entidades que entenderem, a forma de disponibilizar a receção de comunicações de avarias.</p>
43	EDP Comercial	<p>Atendimento telefónico para comunicação de avarias</p> <p>O artigo 29.º-C, ponto 2, estabelece que “o atendimento telefónico dos OPC deve permitir a receção de comunicação de avarias”.</p> <p>Já o artigo 29.º-D, ponto 1, refere que o “atendimento telefónico para comunicação de avarias deve estar permanentemente disponível e não ter custos para os UVE”. Este mesmo artigo prevê ainda, no ponto 3, que os CEME possam “optar por disponibilizar atendimento telefónico para comunicação de avarias”.</p> <p>Por um lado, não fica claro, sendo um CEME também necessariamente um OPC, em que medida um agente que desempenhe estas funções tem a obrigação ou a opção de disponibilizar atendimento telefónico para comunicação de avarias.</p> <p><u>Solicita-se clarificação sobre este tema.</u></p>	<p>A ERSE concorda que sendo o CEME também necessariamente um OPC, o ponto 3 é pouco claro pelo que o retirou.</p> <p>A opinião expressa no comentário de que o benefício de ter uma linha telefónica disponível 24h por dia não compensa o encargo que daí advém não está fundamentada.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

10 MEIOS DE ATENDIMENTO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>Por outro lado, sendo esta uma obrigação, o custo associado a ter uma linha telefónica disponível 24 horas por dia é muito elevado, o que a ser obrigatório para todos os CEME e OPC pode inviabilizar a sua existência, o que nos parece constituir uma barreira à entrada e atuação de agentes de menor dimensão. Adicionalmente, não nos parece que o benefício de ter uma linha telefónica disponível 24 horas por dia compense o excessivo encargo que daí advém.</p> <p>Finalmente, e atendendo à fase de desenvolvimento, ainda precoce, da mobilidade elétrica, mas tentando acautelar as preocupações evidenciadas pela ERSE, sugere-se a centralização do atendimento telefónico para comunicação de avarias da rede de mobilidade elétrica na EGME.</p> <p>Enquanto entidade responsável pela monitorização da rede de carregamento, esta poderia centralizar este tipo de contactos, encaminhando a comunicação de avarias para o respetivo OPC, com os inerentes ganhos de eficiência que daí resultariam.</p> <p>Naturalmente, os OPC deveriam assegurar a existência de um ponto de contacto específico para este tipo de interações com a EGME, que permitisse uma atuação rápida, sem no entanto implicar a obrigação de estar disponível 24 horas por dia, e com um dimensionamento mais adequado à sua atividade.</p>	<p>Os OPC são responsáveis por garantir o serviço mínimo de ter a capacidade de receber comunicações de avarias dos UVE que utilizam os seus pontos de carregamento, podendo para tal optar por uma diversidade de soluções de forma a maximizar a eficiência de custos. Não é claro que a imposição, através do regulamento, da solução de centralização apresentada seja a melhor solução ou que não acarrete outras questões. A redação proposta a consulta não impede que os OPC acordem, com as entidades que entenderem, a forma de disponibilizar a receção de comunicações de avarias.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

10 MEIOS DE ATENDIMENTO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
44	MOBI.E	<p>A MOBI.E, S.A. sugere uma abordagem distinta aos procedimentos e meios de atendimento, de modo a cumprir com os níveis de qualidade de serviço a prestar aos UVE.</p> <p>A exposição que se segue teve por base o Documento Justificativo da Proposta de Alteração do REM (Anexo III), em particular, a proposta da ERSE acerca dos meios de atendimento mínimos obrigatórios a disponibilizar aos UVE pelos CEME e OPC.</p> <p>A MOBI.E, S.A. propõe uma abordagem distinta ao modelo conceptual que está subjacente a este capítulo. Neste contexto, considera que a gestão do serviço de atendimento deve ter como primeiro interlocutor a EGME, sendo gratuita a chamada efetuada.</p> <p>A EGME assume-se como responsável pelo front-office de uma linha de atendimento estratificada por níveis de atendimento, por forma a evitar a redundância de meios de atendimento e a garantir a rapidez e qualidade das respostas às solicitações dos UVE.</p> <p>Assim, configura-se um número telefónico único para comunicação de avarias e reclamações o qual presta um serviço organizado de acordo com três níveis. O primeiro nível é assegurado por um call center generalista da responsabilidade da EGME, o qual dá resposta a questões relativas à rede de mobilidade elétrica e procede à triagem e eventual encaminhamento da chamada para os restantes dois níveis. O segundo nível, de apoio técnico de primeira linha, cujas solicitações são respondidas pelo Departamento Técnico da EGME. O terceiro nível, da responsabilidade dos OPC, que responde a questões de maior complexidade técnica, podendo incluir a eventual deslocação de uma equipa ao posto de carregamento.</p> <p>O modelo implícito nas disposições do capítulo VII do RME sob consulta pressupõe que todos os OPC possuam meios para operacionalizar um call center, em permanência, situação que iria onerar de forma excessiva o sistema e constituir-se como uma barreira à entrada de novos OPC.</p>	<p>A ERSE considera importante uma reflexão sobre um modelo de serviço centralizado e obrigatório. Embora pareça a solução mais eficiente e pragmática, não deve ser vedada a possibilidade aos OPC que o pretendam, da oferta de um serviço de atendimento telefónico complementar.</p> <p>Os OPC são responsáveis por garantir o serviço mínimo de ter a capacidade de receber comunicações de avarias dos UVE que utilizam os seus pontos de carregamento, podendo para tal optar por uma diversidade de soluções de forma a maximizar a eficiência de custos. Não é claro que a imposição, através do regulamento, da solução de centralização apresentada seja a melhor solução ou que não acarrete outras questões. A redação proposta pela ERSE não impede que os OPC acordem, com as entidades que entenderem, a forma de disponibilizar a receção de comunicações de avarias.</p> <p>A redação proposta pela ERSE não impõe formas de implementação deste serviço, nomeadamente os <i>call</i></p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

10 MEIOS DE ATENDIMENTO																							
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE																				
		<p>A proposta da MOBI.E, S.A. permite diminuir os custos operacionais do sistema, através de um único call center, bem como garantir um serviço de atendimento obrigatório muito menos complexo e mais “friendly” para o consumidor - UVE - ao criar um único canal de comunicação.</p> <p>Para o UVE existe um único número de atendimento às suas solicitações, sendo o seu atendimento processado de forma sequencial entre os vários níveis de atendimento, em função do grau de complexidade da questão/reclamação/avaria.</p> <p>A MOBI.E, S.A. propõe que os CEME possuam meios de atendimento específicos às questões/reclamações comerciais.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nível de Atendimento</th> <th>Interveniente</th> <th>Telefónico ou equivalente</th> <th>Endereço eletrónico ou receção através de sítio na internet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1º Nível</td> <td>EGME</td> <td>Avarias e reclamações</td> <td>Obrigatório para pedidos de informação e reclamações</td> </tr> <tr> <td>2º Nível</td> <td>EGME</td> <td>Apoio técnico de primeira linha</td> <td>#</td> </tr> <tr> <td>3º Nível</td> <td>OPC</td> <td>Apoio técnico avançado incluindo deslocação de equipa técnica ao Posto</td> <td>#</td> </tr> <tr> <td>Atendimento específico do CEME</td> <td>CEME</td> <td>Atendimento comercial</td> <td>Obrigatório para pedidos de informação e reclamações</td> </tr> </tbody> </table> <p>A MOBI.E, S.A., de acordo com o exposto, propõe uma alteração do modelo de atendimento aos UVE, a qual implica uma alteração substancial do articulado do regulamento sob consulta. Neste sentido, apresentamos desde já a nossa total disponibilidade para contribuir para uma nova redação.</p>	Nível de Atendimento	Interveniente	Telefónico ou equivalente	Endereço eletrónico ou receção através de sítio na internet	1º Nível	EGME	Avarias e reclamações	Obrigatório para pedidos de informação e reclamações	2º Nível	EGME	Apoio técnico de primeira linha	#	3º Nível	OPC	Apoio técnico avançado incluindo deslocação de equipa técnica ao Posto	#	Atendimento específico do CEME	CEME	Atendimento comercial	Obrigatório para pedidos de informação e reclamações	<p><i>centres</i> referidos no comentário.</p> <p>Relativamente ao “modelo implícito”, a redação proposta pela ERSE não pressupõe nenhum modelo implícito, procurando antes definir as obrigações e serviços mínimos, permitindo às entidades a escolha dos meios mais adequados para as cumprir e implementar.</p> <p>A título de exemplo, recorde-se que atualmente existem, no setor elétrico, pequenos distribuidores exclusivamente em baixa tensão que disponibilizam um serviço permanente de receção de comunicação de avarias sem disporem de <i>call centres</i>.</p> <p>A ERSE agradece a disponibilidade da MOBI.E, S.A. e não deixará de ter em conta, em futuras revisões em fases mais evoluídas do setor, as sugestões de alteração ao atendimento propostas no comentário.</p>
Nível de Atendimento	Interveniente	Telefónico ou equivalente	Endereço eletrónico ou receção através de sítio na internet																				
1º Nível	EGME	Avarias e reclamações	Obrigatório para pedidos de informação e reclamações																				
2º Nível	EGME	Apoio técnico de primeira linha	#																				
3º Nível	OPC	Apoio técnico avançado incluindo deslocação de equipa técnica ao Posto	#																				
Atendimento específico do CEME	CEME	Atendimento comercial	Obrigatório para pedidos de informação e reclamações																				

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

10 MEIOS DE ATENDIMENTO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
45	INTELI	<p>Artigos 29.º B, C e D</p> <p><u>Proposta</u>: 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 elétrica (IVR)</p> <p><u>Justificativo</u>: 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:</p>	<p>A redacção proposta pela ERSE não impede que os OPC e os CEME acordem, com as entidades que entenderem e da forma que entenderem, a forma de disponibilizar os serviços referidos nos artigos mencionados no comentário.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

10 MEIOS DE ATENDIMENTO																							
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE																				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Meios de contacto</th> </tr> <tr> <th>Actividade</th> <th>Telefónico ou equivalente</th> <th>Endereço postal</th> <th>Endereço eletrónico ou recepção através de sítio na internet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>OPC</td> <td>Obrigatório para avarias (2ª linha)</td> <td>Obrigatório</td> <td>Obrigatório (2ª linha) para pedidos de informação e reclamações</td> </tr> <tr> <td>CEME</td> <td>Obrigatório (2ª linha)</td> <td>Obrigatório</td> <td>Obrigatório (2ª linha) para pedidos de informação e reclamações</td> </tr> <tr> <td>EGME</td> <td>Obrigatório (1ª linha), através de número único da mobilidade eléctrica</td> <td>Obrigatório</td> <td>Obrigatório (1ª linha) para pedidos de informação e reclamações / reencaminhamento</td> </tr> </tbody> </table> <p>Artigos 29.º G</p> <p><u>Proposta</u>: 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.”</p> <p><u>Justificativo</u>: 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.</p>	Meios de contacto				Actividade	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	
Meios de contacto																							
Actividade	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																				
46	APVE	Artigos 29.º B, C e D Eventualmente, prever situação de número único de acesso à mobilidade eléctrica																					
47	DECO	<p>No que concerne à qualidade de serviço, o regulamento apenas define meios de atendimento obrigatórios para os OPC e CEME, assim como meios para recepção de pedidos de informação e reclamações.</p> <p>Relativamente aos pedidos de informações e reclamações, a DECO considera que a proposta de regulamento deveria ser mais ambiciosa, e não pode deixar ao critério de condições estabelecidas contratualmente entre os UVE e CEME, critérios como os prazos de resposta a reclamações.</p> <p>A DECO considera que, estando esta atividade em desenvolvimento e crescimento, a ERSE deve definir metas de qualidade para respostas a pedidos de informação e reclamações, uma</p>	<p>O comentário não apresenta a razão pela qual os prazos de resposta a reclamações não podem ser estabelecidos contratualmente entre UVE e CEME, constituindo-se assim como mais um fator diferenciador e de concorrência entre CEME.</p> <p>A ERSE considera que, precisamente por estar esta atividade em desenvolvimento e crescimento, a definição, neste momento, de metas obrigatórias de resposta a pedidos de informação e reclamações, sem</p>																				

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

10 MEIOS DE ATENDIMENTO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>vez que, a não resposta em tempo adequado, pode ser um fator negativo para o desenvolvimento da RME.</p> <p>Outro aspeto relevante para os UVE é a comunicação de avarias e a sua resolução. Dada a limitada autonomia da maioria dos veículos elétricos e o número limitado de postos de carregamento, torna-se indispensável a qualquer UVE não só poder comunicar uma avaria num posto de carregamento, como também, ter acesso a informação em tempo real sobre a disponibilidade dos postos de carregamento instalados, assim como, a soluções em caso de impossibilidade de carregar o seu veículo.</p> <p>A DECO salienta que a proposta de regulamento é omissa quanto a obrigações e responsabilidades dos OPC no que concerne à qualidade de serviço técnica nos postos de carregamento, assim como, à informação técnica de utilização e segurança que os OPC devem prestar aos UVE.</p>	<p>valores históricos deste setor para análise, constituiriam, para os CEME uma barreira à entrada no mercado.</p> <p>No que respeita à informação em tempo real sobre a disponibilidade dos postos de carregamento, a solução referida no comentário é uma das possíveis mas, nesta fase, deve ser permitido aos CEME, no seu relacionamento com os UVE, disponibilizar os serviços complementares que entendam ir ao encontro das necessidades dos UVE. Por sua vez, os UVE podem preferir outras soluções para estas questões, pelo que é prematuro impor, através do RME, a solução referida no comentário.</p> <p>O Decreto-Lei n.º 90/2014, no seu artigo 16.º, alíneas d) e e) já descreve as obrigações dos OPC no que respeita aos referidos temas da qualidade de serviço técnica e da segurança de utilização.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

11 MEIOS DE PAGAMENTO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
48	CT	<p>Não sendo a mobilidade elétrica um serviço público essencial, recomenda-se que o Regulamento permita a implementação complementar de formas flexíveis de contratação, nomeadamente sistemas pré-pagos ou outros, com grande amplitude do ponto de vista da comercialização, de forma a possibilitar um acesso mais generalizado aos serviços de carregamento por parte dos utentes, nacionais e turistas.</p>	<p>Atenta a novidade do modelo de mobilidade elétrica e a consequente falta de experiência na sua aplicação, o estabelecimento das regras associadas deverá ser suficientemente abrangente de modo a acomodar os vários submodelos possíveis, alguns deles dificilmente antecipáveis. A ERSE, no exercício de revisão do RME, procurou obedecer a este princípio. Nesse sentido, e no contexto concreto das modalidades de pagamento à disposição dos UVE, o RME, salvaguardada a necessidade de estabelecimento de contrato entre os UVE e, pelo menos, um CEME, não dispõe em relação às modalidades de pagamento a disponibilizar pelos CEME aos UVE, por se entender que as mesmas constituem um grau de liberdade a integrar, nomeadamente, na estratégia comercial dos CEME. Assim, da redação do RME, não decorre a impossibilidade de existência de formas mais flexíveis de pagamento, nomeadamente de sistemas de pré-pagamento. Note-se que modalidades de pré-pagamento ou de pagamento direto têm necessariamente subjacentes regras e vínculos contratuais entre os UVE e os CEME, mesmo que pouco “visíveis” para os UVE. Em qualquer caso, a um dado carregamento, independentemente da modalidade de pagamento adotada, tem que estar associado um dado CEME e um dado CSE.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

11 MEIOS DE PAGAMENTO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
			Deve ser possível enquadrar fornecimentos esporádicos/eventuais, que permitam o modelo de negócio semelhante ao das bombas de gasolina. Nessa modalidade, o custo do fornecimento é pago no momento pelo UVE, não ficando aderente de qualquer contrato de fornecimento com um CEME e não precisando de um cartão. Veja-se, por exemplo, o que se pode passar com carros alugados. Nesta situação, o “cliente eventual” corresponde a uma única transação e extingue-se nesse momento.
49	CC	As condições de utilização da rede de mobilidade eléctrica por UVE estrangeiros, sem contrato com um CEME, designadamente através da aquisição de cartões pré-pagos;	Ver resposta ao comentário #48.
50	ZEEV	<p>Um dos objectivos subjacentes à criação do modelo de mobilidade eléctrica preconizado é a promoção da adopção e utilização de veículos eléctricos, sendo um factor crítico de sucesso a existência de uma rede de carregamento o mais alargada e distribuída possível. A legislação em vigor dificulta precisamente essa expansão com a introdução da obrigatoriedade de interligação com a EGME de todo e qualquer ponto de carregamento, nomeadamente em espaços privados de acesso público. Este modelo impede por exemplo a instalação livre em parques de estacionamento de empresas, centros comerciais, estádios, etc, ainda que sem objectivo de cobrar qualquer valor pelo carregamento. Estas entidades vêem-se assim impedidas de oferecer um serviço diferenciado aos seus clientes através por exemplo, da oferta de carregamento. A existência de condições para o fazer irá dar origem a um crescimento exponencial de pontos de carga.</p> <p>O Regulamento proposto invalida ainda que qualquer entidade possa disponibilizar o acesso a um posto de carregamento privado através de um cartão pré-pago ou de cartões de</p>	<p>Em relação ao primeiro ponto do comentário, relativo à impossibilidade de pontos de carregamento em espaços privados de acesso público que não estejam integrados na RME, faz-se notar que esta decorre do estabelecido no n.º 1 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, não podendo o RME dispor em sentido distinto.</p> <p>Em relação ao segundo ponto do comentário, no âmbito da flexibilização das modalidades de pagamento: Ver resposta ao comentário #48.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

11 MEIOS DE PAGAMENTO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>fidelização. Cada entidade deverá poder optar pela integração na rede de mobilidade eléctrica da EGME, contribuindo assim para o crescimento do número de pontos de carregamento disponíveis no país.</p> <p>Não está claro como se processa o eventual pagamento futuro nos postos públicos na rede da EGM através de cartões de crédito ou até mesmo sistema de pagamento com dinheiro.</p> <p>Como podem os OPC oferecer serviços diferenciados de taxaçoão pre-pagos e pos-pagos? A responsabilidade dessa gestão é do OPC ou da EGME? Quais os fluxos financeiros e responsabilidades?</p> <p>Nos locais de carregamento em que o estacionamento esteja sujeito a uma taxaçoão (privado ou público) o UVE terá de fazer pagamentos distintos? Se feitos de forma agregada, como são geridas as diferentes tarifas e qual o fluxo financeiro?</p>	
51	EDP Distribuição	<p>O n.º 4 do artigo 10.º da proposta de RME estabelece que "(...) os montantes devidos pela utilização do ponto de carregamento podem ser cobrados diretamente aos utilizadores do veículo eléctrico." Considera-se que esta possibilidade deve ser objeto de clarificação e desenvolvimento na regulamentação da mobilidade eléctrica.</p> <p>Conforme já referido, considera-se que a possibilidade de utilizar meios de pagamento direto (no momento do carregamento) e a possibilidade de utilização da modalidade de pré-pagamento poderão ter um reflexo muito positivo na dinamização da mobilidade eléctrica.</p>	<p>O artigo 16.º refere-se aos deveres do OPC, designadamente na obrigação de integração da rede de mobilidade eléctrica. Na al. f) prescreve igualmente que a EGME tem poderes para promover junto de outras entidades da mobilidade eléctrica (e.g. os CEME) operações de faturaçoão em seu nome, bem como a receber dos utilizadores do veículo eléctrico de forma direta.</p> <p>- No RME o princípio do relacionamento entre OPC e CEME é que o CEME paga ao OPC o uso da infraestrutura. Assim, o sujeito passivo da é o CEME. Com exceçoão das situaçoões em que a EGME represente o OPC e poderá exigir esse pagamento de</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

11 MEIOS DE PAGAMENTO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
			<p>forma direta aos UVE</p> <p>Em relação à flexibilização das modalidades de pagamento, ver resposta ao comentário #48.</p>
52	DECO	<p>Clientes sem Contrato com um CEME</p> <p>O modelo de funcionamento da RME prevê que os UVE, para utilizarem a rede, tenham um contrato com um CEME. Numa rede que se prevê ser nacional, numa clara aposta na mobilidade em veículos elétricos, a DECO sugere que sejam estudadas outras formas de acesso e utilização da RME, que não requeiram obrigatoriamente um contrato de fornecimento com um CEME, tais como, por exemplo, cartões pré-pagos ou cartões recarregáveis.</p>	<p>Ver resposta ao comentário #48.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

12 MODELO DE REGULAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
53	CT	<p>O CT questiona se a nova entidade regulada, EGME, atividade assumida pela Mobi.E, irá assumir o ativo e passivo desta última, designadamente, tendo em conta que já foram efetuados investimentos em hardware e software para este mesmo fim durante a fase piloto e cujos investimentos se encontram já amortizados.</p>	<p>A regulação da ERSE incidirá sobre a atividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Mobilidade Elétrica, que será exercida pela MOBI.E S.A.</p> <p>Importa sublinhar que a metodologia de regulação incide sobre os custos de imobilizado (ativo) e sobre os custos de exploração que venham a ser considerados economicamente justificáveis. Eventuais passivos da empresa, não influenciam os custos transferidos para os intervenientes, através das tarifas da EGME.</p>
54	CT	<p>a) Proveitos da EGME</p> <p>A proposta de RME define um modelo de aceitação de custos economicamente justificáveis para efeitos da determinação dos proveitos da EGME.</p> <p>O CT considera que sendo esta uma atividade inovadora (sobre a qual a possibilidade de estabelecimento de referenciais de custos, realização de benchmarks ou de estudos comparativos com entidades homólogas de outros países e muito limitada), o modelo de regulação proposto poderá ser justificável.</p> <p>No entanto, o CT alerta para o risco de este modelo poder tornar a rede de carregamento economicamente insustentável - risco aliás reconhecido pela ERSE - colocando em risco a própria dinamização da mobilidade elétrica.</p> <p>De notar que tal é uma decorrência do abandono do conceito de "nivelamento intertemporal da componente do custo com o capital" em vigor no RME atual, que em boa medida mitigava estes riscos.</p> <p>Este risco é ainda potenciado pelo facto de a ERSE estar a assentar a sua análise de</p>	<p>Conforme referido pelo CT, a ERSE reconhece no Documento Justificativo que, na ausência de subsídios para esta atividade regulada, o modelo regulatório definido pela ERSE poderá tornar-se insustentável.</p> <p>Pelos comentários apresentados na consulta pública, a ERSE constata preocupações de vários intervenientes quanto à sustentabilidade do modelo regulatório, designadamente num cenário em que os subsídios sejam insuficientes face aos custos da atividade regulada da EGME, o que poderá tornar as tarifas da EGME incomportáveis nos primeiros anos.</p> <p>As projeções de UVE para os próximos anos não são compatíveis com os custos gerados pela atividade da EGME. O modelo regulatório da ERSE tem que se</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

12 MODELO DE REGULAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>viabilidade - não quantificada - na existência de uma rubrica designada por "subsídios e participações".</p> <p>Na ausência destes "subsídios e participações", questiona o CT se o modelo de custos aceites economicamente justificáveis terá uma tradução tarifária comportável e adequada à dinamização da atividade da mobilidade elétrica.</p> <p>Atento o exposto, solicita o CT a ponderação destes aspetos por parte da ERSE.</p>	<p>conformar com as circunstâncias externas, nomeadamente decisões governativas sobre a atribuição de subsídios a esta atividade.</p> <p>A desoneração dos UVE em prejuízo de outros agentes do setor da ME não está prevista na legislação.</p>
55	CT	<p>b) Proveitos não regulados da EGME</p> <p>No documento justificativo (p.13) a ERSE refere a existência de proveitos não regulados que prevê que cresçam de forma gradual no último terço do período analisado.</p> <p>Tratando-se de proveitos não regulados associados a atividades não reguladas que esta entidade possa vir a exercer ao abrigo da legislação em vigor, o CT questiona como é que os mesmos podem vir a beneficiar a atividade regulada.</p> <p>O CT questiona ainda, se caso essas atividades venham a apresentar perdas se as mesmas poderão de igual modo afetar os proveitos da atividade regulada.</p>	<p>Por este motivo, a ERSE reconsiderou o modelo regulatório definido para a atividade regulada da EGME, que passou a prever o diferimento intertemporal em determinadas circunstâncias, designadamente no caso do proveito unitário a recuperar por carregamento realizado na rede ultrapassar um limite a definir (parâmetro regulatório), que se considera possa comprometer o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal.</p> <p>No entanto, a ERSE pretende evitar situações em que as tarifas não reflitam os custos, fruto de um diferimento destes que se baseie numa evolução irrealista da atividade.</p> <p>O entendimento da ERSE sobre "outros proveitos não regulados" corresponde à prestação de serviços pela EGME, fora da esfera da regulação da ERSE nos termos definidos no n.º 9 do artigo e na alínea d) do n.º2</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

12 MODELO DE REGULAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
			<p>do artigo 21 do DL 39/2010, de 26 de abril, na redação do DL 90/2014 de 11 de junho. Estas prestações de serviço poderão ter por base os sistemas de informação e comunicação que suportam a atividade regulada e que poderão constituir-se como uma mais valia para todos os intervenientes da rede de mobilidade elétrica (ex. emissão de cartões de acesso à rede, serviços de faturação para outros agentes, outros serviços associados à mobilidade elétrica » estacionamento).</p> <p>Importa dizer que os serviços “não regulados” devem obedecer a um conjunto de princípios importantes (perímetro contabilístico, não transferência de risco, partilha de custos de estrutura, etc).</p>
56	CT	<p>c) Subsídios e participações</p> <p>De acordo com as normas contabilísticas em vigor, as participações relacionadas com ativos amortizáveis devem ser reconhecidas como rendimentos durante a vida do ativo e, no caso dos subsídios à exploração estes devem ser reconhecidos em resultados no exercício económico a que respeitam.</p> <p>O CT solicita a clarificação sobre a utilização dos termos "subsídios" e "participações" e sua aplicação na fórmula do artigo 17.0 do RME, nas componentes designadas por S_t, $[(Am)]_t$ e $[(Act)]_t$.</p>	<p>Para clarificação da redação do RME, a ERSE retirou a palavra “participações” na parcela S_t, devendo entender-se as “participações” como sendo associadas ao investimento, as quais são deduzidas ao ativo sujeito a remuneração.</p>
57	EDP Distribuição	<p>O RME em vigor estabeleceu um modelo de regulação para a atividade de Integração de Agentes de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica com as seguintes características principais:</p>	<p>A ERSE reconsiderou o modelo regulatório definido para a atividade regulada da EGME, que passou a prever o diferimento intertemporal de custos em determinadas</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

12 MODELO DE REGULAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<ul style="list-style-type: none"> • Custos de exploração aceites, ajustados ao fim de dois anos com base nos valores reais; • Alisamento da componente do custo de capital. <p>A ERSE justificou este modelo de regulação com o facto do setor da mobilidade elétrica se encontrar numa fase de arranque com reduzidos níveis de procura. Por estas razões e considerando que os investimentos desta atividade são maioritariamente indivisíveis e ocorrem no momento do arranque da atividade, o RME em vigor estabeleceu uma metodologia de remuneração dos ativos, designada por alisamento ou nivelamento do custo com capital, destinada a estabelecer um perfil de pagamentos aderente à evolução da procura (número de carregamentos) e, conseqüentemente, uma repartição mais justa dos custos entre os clientes atuais e futuros. Considerando a natureza dos ativos fixos que suportam esta atividade (hardware, software e sistemas de comunicações), a ERSE definiu um período de nivelamento de capital de cinco anos, que poderia ser alargado até 15 anos.</p> <p>A proposta de alteração do RME considera um novo modelo de regulação baseado na aceitação dos custos economicamente justificáveis, sendo abandonado o nivelamento intertemporal da componente do custo com capital.</p> <p>A ERSE refere a dificuldade de elaborar previsões de médio/longo prazo para a procura dirigida à rede de mobilidade elétrica, necessárias para aplicação do modelo de nivelamento de capital. A ERSE refere ainda que a informação de que dispõe sobre o modelo inicial de financiamento desta atividade a levou a propor um modelo de regulação mais simples, baseado na aceitação dos custos economicamente justificáveis.</p> <p>Da análise da informação disponibilizada pela ERSE no documento justificativo que fundamenta as propostas de alteração do RME não ficam claras as razões que justificam a proposta de alteração do modelo de regulação desta atividade.</p>	<p>circunstâncias, designadamente no caso do proveito unitário a recuperar por carregamento realizado na rede ultrapassar um limite a definir (parâmetro regulatório), que se considera possa comprometer o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal.</p> <p>No entanto, a ERSE pretende evitar situações em que as tarifas não reflitam os custos, fruto de um diferimento destes que se baseie numa evolução irrealista da atividade.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

12 MODELO DE REGULAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>Acresce que a ERSE, no balanço das vantagens e desvantagens associadas ao modelo de regulação proposto, não deixa de assinalar “(...) o elevado risco deste modelo tornar a rede de carregamento economicamente insustentável, caso não se atinja um nível mínimo de procura ou não existam mecanismos externos à regulação para controlar os custos a recuperar por aplicação da tarifa regulada (...)”</p> <p>Atendendo à importância da EGME no modelo de organização aprovado para a mobilidade elétrica em Portugal, o modelo de regulação económica desta atividade deve ter em consideração a atual fase de desenvolvimento da mobilidade elétrica e a necessidade de mitigar o risco de tornar a rede de mobilidade elétrica insustentável para os UVE. Neste sentido, considera-se que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deve ser adotado um modelo de regulação que assegure que os custos a suportar na fase de arranque da mobilidade elétrica são aceitáveis e não constituem uma barreira à adesão e crescimento do número de UVE; • A alteração proposta para o modelo de regulação só deverá ser efetivada com a confirmação da existência de subsídios ou participações que permitam a utilização da RME com custos aceitáveis. 	
58	S. E. Energia	<p>No que respeita a metodologia de cálculo das tarifas, importa que o Regulamento da Mobilidade Elétrica sob consulta preveja, de uma forma geral e abstráia, um mecanismo de alisamento de custos, por forma a garantir a sustentabilidade tarifária.</p> <p>Este mecanismo deverá ser aplicável sempre que os subsídios, participações ou financiamentos não cubram os custos da EGME, evitando aumentos tarifários significativos a suportar pelos utilizadores de veículos elétricos.</p> <p>Assim, afigura-se necessário tomar medidas adicionais com vista a garantir a previsão, geral</p>	<p>A ERSE reconsiderou o modelo regulatório definido para a atividade regulada da EGME, que passou a prever o diferimento intertemporal de custos em determinadas circunstâncias, designadamente no caso do proveito unitário a recuperar por carregamento realizado na rede ultrapassar um limite a definir (parâmetro regulatório), que se considera possa comprometer o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

12 MODELO DE REGULAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		e abstrata, do mecanismo de alisamento de custos no âmbito da metodologia de cálculo de tarifas.	No entanto, a ERSE pretende evitar situações em que as tarifas não reflitam os custos, fruto de um diferimento destes que se baseie numa evolução irrealista da atividade.
59	EDP Comercial	<p>Âmbito de atuação da EGME</p> <p>O artigo 15.º, ponto 2, permite à EGME “desenvolver atividades não reguladas”.</p> <p>Sobre este ponto, não podemos deixar de expressar que nos parece inadequado que a EGME, que é a entidade regulada que gere a rede pública de mobilidade elétrica, possa também desenvolver atividades não reguladas no negócio da mobilidade elétrica, pelo potencial conflito de interesses que daí possa advir e eventual concorrência que possa fazer aos agentes a operar efetivamente em regime concorrencial.</p> <p>Neste sentido, <u>sugerimos a eliminação deste ponto.</u></p>	<p>O entendimento da ERSE sobre “outros proveitos não regulados” corresponde à prestação de serviços pela EGME, fora da esfera da regulação da ERSE nos termos definidos no n.º 9 do artigo e na alínea d) do n.º2 do artigo 21 do DL 39/2010, de 26 de abril, na redação do DL 90/2014 de 11 de junho. Estas prestações de serviço poderão ter por base os sistemas de informação e comunicação que suportam a atividade regulada e que poderão constituir-se como uma mais valia para todos os intervenientes da rede de mobilidade elétrica (ex. emissão de cartões de acesso à rede, serviços de faturação para outros agentes, outros serviços associados à mobilidade elétrica » estacionamento).</p> <p>De acordo com a interpretação que faz do DL 39/2010, na redação dada pelo DL 90/2014, a ERSE considera que a EGME não poderá desempenhar outras atividades em regime de concorrência definidas nesta legislação, designadamente as de OPC e de CEME.</p>
60	MOBI.E	A MOBI.E, S.A., enquanto entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME), considera que a proposta da entidade reguladora no âmbito do cálculo dos proveitos, tarifas	Apesar de estar prevista a atribuição de subsídios, tendo em conta as preocupações de vários participantes

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

12 MODELO DE REGULAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>reguladas e preços, é uma forma viável de operacionalização da rede, para esta fase, ainda de arranque do mercado. De facto, o mercado da mobilidade elétrica está em fase embrionária, sendo que não existem casos de estudos ou dados empíricos que permitam o benchmarking de modelos ou tendências.</p> <p>Para colmatar as atuais falhas de mercado e o risco associado à evolução da procura, no curto prazo, a rede de mobilidade elétrica, bem como os seus agentes, beneficiam da intervenção da política pública.</p> <p>Em particular, a entidade gestora, no âmbito do desenvolvimento da atividade regulada, beneficia de suporte à sua atividade, durante os próximos 2 anos.</p> <p>Neste enquadramento, a metodologia de cálculo das tarifas da EGME, sob consulta, permite que a tarifa da MOBI.E, S.A. a aplicar aos CEME e OPC seja zero, no período referido. Assim, a MOBI.E, S.A. não tem qualquer objeção às expressões (1), (2) e (4) do presente Regulamento, devendo a aplicação das mesmas ser avaliada ao longo do período de arranque do mercado.</p> <p>Contudo, fruto das características do mercado, do carácter inovador da rede de mobilidade elétrica e da escassez de informação empírica, sugere-se que seja considerada expressamente no Regulamento da Mobilidade Elétrica uma maior flexibilidade à revisão de parâmetros no decorrer do período, para que, se necessário, se proceda a um célere e eficaz ajustamento do modelo da atividade de integração de agentes e gestão de operações da mobilidade elétrica.</p> <p>A MOBIE.S.A. considerou que a referência à expressão (3), do nº5, do artigo 17º, se tratou de um lapso, tendo considerado, em seu lugar e para efeitos de cálculo, a expressão (1).</p>	<p>na Consulta Pública, a ERSE reconsiderou o modelo regulatório definido para a atividade regulada da EGME, que passou a prever o diferimento intertemporal de custos em determinadas circunstâncias, designadamente no caso do proveito unitário a recuperar por carregamento realizado na rede, ultrapassar um limite a definir (parâmetro regulatório), que se considera possa comprometer o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal.</p>
61	ZEEV	<p>No modelo proposto as alterações de custos de integração são da iniciativa da EGME, entidade monopolista, que mesmo requerendo a aprovação da ERSE apenas terá de estar</p>	<p>O n.º 11 do artigo 26.º (anterior 24.º) pretende introduzir requisitos adicionais de informação à EGME,</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

12 MODELO DE REGULAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		devidamente fundamentada para que seja aceite unilateralmente. Acrescente-se o nº11 do artº 24 salvaguarda os aumentos propostos pela EGME quando os contratos de prestação de serviços excedam 20% da actividade regulada da mesma, factor imprevisível e apenas controlado pela própria EGME.	designadamente a prestar informação detalhada sobre os contratos de prestação de serviço que celebrar, sempre que estes tenham um peso relevante nos custos totais da atividade.
62	DECO	<p>Deste modo, questiona-se a ERSE sobre o que irá assumir a EGME, em relação ao resultado do projeto-piloto, no que concerne aos Postos de Carregamento já instalados, ao desenvolvimento da plataforma de centralização da informação, os ativos e passivos, assim como, os resultados dos exercícios de anos anteriores.</p> <p>A EGME é a empresa de gestão e monitorização da rede de mobilidade elétrica, no que concerne aos fluxos energéticos, financeiros e de informação.</p> <p>No entanto, a RME que agora transita para a EGME, foi desenvolvida numa fase de projeto-piloto, onde foram instalados postos de carregamento e desenvolvido o sistema de acesso e monitorização da rede.</p> <p>Contudo não é claro que atividades, desenvolvidas no projeto-piloto, passam para a esfera da EGME, nem quais os ativos passivos e resultados de exercícios anteriores, sendo que é proposto um modelo de regulação sem conhecer estes dados.</p> <p>De salientar que, a RME é uma aposta nos veículos elétricos, espelhada no Programa para a Mobilidade Elétrica, que está em desenvolvimento. Numa fase inicial do desenvolvimento da actividade, os proveitos unitários da EGME é um valor elevado a recuperar na tarifa paga pelos UVE quando efetuam carregamentos na RME. A ERSE reconhece que recuperar integralmente estes pode tornar as tarifas dissuasoras da utilização da RME.</p> <p>Face ao exposto, a DECO considera que/ p modelo regulatório apresentado para a atividade da EGME revela a falta de informação sobre a entidade e sobre a atividade a regular. Face a falta de experiência na regulação da atividade, a opção por um modelo de aceitação de</p>	<p>A regulação da ERSE incidirá sobre a atividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Mobilidade Elétrica, que será exercida pela MOBI.E S.A. Importa contudo sublinhar que a metodologia de regulação incide sobre os custos de imobilizado (ativo) e sobre os custos de exploração que venham a ser considerados economicamente justificáveis. Eventuais passivos da empresa, não influenciam os custos transferidos para os intervenientes, através das tarifas da EGME.</p> <p>Tendo em conta as preocupações de vários participantes na Consulta Pública sobre a previsibilidade e proveniência de subsídios, a ERSE reconsiderou o modelo regulatório definido para a atividade regulada da EGME, que passou a prever o diferimento intertemporal de custos em determinadas circunstâncias, designadamente no caso do proveito unitário a recuperar por carregamento realizado na rede, ultrapassar um limite a definir (parâmetro regulatório), que se considera possa comprometer o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

12 MODELO DE REGULAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>custos economicamente justificáveis merece a nossa concordância, por permitir uma maior flexibilidade ao regulador para ajudar e adaptar o modelo no futuro.</p> <p>Dado o elevado valor dos proveitos unitários a recuperar pelo EGME, fruto da fase de desenvolvimento que se encontra a RME, a ERSE apresenta um modelo de redução da tarifa unitária, nos primeiros anos, baseado em subsídios e participações.</p> <p>A DECO questiona a ERSE sobre a razoabilidade e previsibilidade destes subsídios e participações, assim como a sua proveniência. Assim como/questiona sobre qual a alternativa/caso não se venham a obter tais subsídios e participações, pois com o modelo proposto, os custos da RME seria um entrave grande ao seu próprio desenvolvimento.</p>	
63	EDA	<p>No que se refere à questão relacionada com a opção a tomar por um dos modelos propostos para as compensações dos OPC à EGME, considera-se que a segunda opção será a mais adequada, considerando que um pagamento inicial mais elevado, subjacente à primeira opção, poderá diminuir a atratividade para a instalação de novos OPC, sobretudo nos primeiros anos nos quais se antevem baixos níveis de atividade.</p>	<p>Atendendo aos comentários recolhidos no âmbito da consulta, a ERSE concorda com o comentário apresentado sendo o custo de integração dos OPC na rede de rede de mobilidade elétrica, previsto no artigo 12.º, n.º 2, 3 e 4, substituído pelo termo tarifário fixo previsto no artigo 20.º A (documento da consulta pública).</p>
64	GALP ENERGIA	<p>A Galp Energia tem participado ativamente desde o primeiro momento no desafio de potenciar a mobilidade elétrica em Portugal, tendo atualmente o estatuto de operador de pontos de carregamento (Galpgeste) e comercializador de eletricidade para a mobilidade (Galp Gás&Power) ao abrigo do DL 39/2010.</p> <p>Em nosso entender, as iniciativas de potenciar a mobilidade elétrica, entre as quais se inclui o enquadramento legal, deverão salvaguardar os clientes de mobilidade elétrica - por via das propostas de valor que venham a ser definidas pelos detentores de licenças de</p>	<p>A sustentabilidade do modelo de negócio da rede de carregamento da mobilidade elétrica é um fator crítico para o sucesso dos vários intervenientes e a ERSE concorda que os custos do sistema (tarifas EGME) imputados ao OPC e CEME sejam compatíveis com as receitas destes agentes. Contudo, será expectável que as tarifas EGME a suportar pelos CEME e OPC, venham a ser refletidas por estes agentes na tarifa</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

12 MODELO DE REGULAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>comercialização e, ao mesmo tempo, assegurar a viabilidade económica dos operadores de pontos de carregamento e dos detentores de licenças de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica.</p> <p>Relativamente ao documento em causa sujeito a Consulta Pública - Proposta de Revisão do Regulamento da Mobilidade Elétrica, parece vir dar resposta a um conjunto de questões críticas para o funcionamento da mobilidade elétrica em Portugal, cabendo-nos contudo nesta fase destacar como crítico a sustentabilidade económica do modelo de remuneração a adoptar. Fazendo sentido que os intervenientes designadamente, o OPC – Operador de pontos de carregamento e o CEME- detentor do registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, para além de investimentos, custos com pessoal, outros custos necessários a criação de um negócio à volta a mobilidade elétrica, assumam custos do sistema (tarifas da EGME), é fundamental que estes sejam compatíveis com as receitas decorrentes da mobilidade elétrica.</p>	CEME e na tarifa OPC que serão pagas pelos UVE.
65	DGEG	<p>A DGEG concorda com a ERSE relativamente à limitação para a realização de exercícios de "benchmarking", mas considera que, havendo um exemplo muito concreto da Noruega, que após o abrandamento do projeto de mobilidade elétrica em Portugal, com o programa de assistência da "Troika", passou a ser o país líder neste novo tipo de tecnologia graças nomeadamente a uma política de incentivos, tornando-se rapidamente o país com mais carros elétricos per capita do mundo.</p>	<p>Agradecemos o comentário da DGEG pelo seu contributo para o enriquecimento desta discussão. Este comentário foca-se nos modelos de negócio da mobilidade elétrica, como um todo, sendo obviamente relevante a análise do caso Norueguês, devido à adoção acelerada de veículos elétricos que se observou nos últimos anos neste país. Contudo, no seu documento justificativo a ERSE referiu que "existem possibilidades reduzidas de realização de exercícios de <i>benchmarking</i> ou de comparação direta com entidades homólogas noutros países" relativamente à atividade regulada da EGME conforme disposta na legislação.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

12 MODELO DE REGULAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
			Sobre esta atividade, que centraliza a gestão de operações de uma rede de carregamento dedicada à mobilidade elétrica e processa os fluxos de informação física e financeira entre os diversos intervenientes, não se encontra pelo que temos conhecimento, paralelo a nível internacional. No entanto, a ERSE tem consciência que a mobilidade elétrica é um tema em constante mudança, pelo que não poderá deixar de estar atenta à evolução dos quadros legais e económicos que a caracterizam e que poderão materializar-se em eventuais <i>benchmarks</i> .
66	DGEG	<p>A ERSE recorreu a exercícios de simulações para uma melhor perceção dos impactos deste modelo de regulação com base em informação não auditada disponibilizada pela SGORME. A ERSE refere que reviu esta informação adequando à realidade atual, não incluindo valores no seu documento justificativo.</p> <p>Não se conhecendo as simulações e os exercícios efetuados pela ERSE para a perceção dos impactos do modelo de regulação proposto face ao anterior, não é possível ter um conhecimento e visão integral e plena do comportamento dos modelos, de modo que os comentários da DGEG se restringem à análise efetuada à informação que consta exclusivamente do documento justificativo da ERSE.</p> <p>A DGEG salienta que a análise está suportada por uma procura exponencial, em que não foram considerados desvios na faturação. A sustentabilidade económica da mobilidade elétrica parece estar muito dependente de se alcançar um determinado nível de procura e de existirem instrumentos de financiamento extra regulação (subsídios e participações, etc.) que permitam sustentar nomeadamente os custos de operação e manutenção, de modo a controlar os custos a recuperar com a tarifa regulada.</p>	<p>A escassez de informação sobre a utilização da rede de mobilidade elétrica, bem como de informação financeira real e previsional das atividades a desenvolver pela EGME, levou a ERSE a utilizar informação não auditada que foi disponibilizada pela SGORME (antiga designação da EGME) em 2011. Tendo em conta os desenvolvimentos mais lentos que se observou no setor da mobilidade elétrica face ao que era expectável em 2011, a ERSE adequou os pressupostos de evolução do número de veículos elétricos e do número de carregamentos na rede de mobilidade elétrica, tendo em conta os veículos elétricos existentes em 2015 (cerca de 1100). Foi igualmente introduzido um desfasamento temporal de 2 anos no desenvolvimento do projeto de mobilidade elétrica, que se refletiu em todas as variáveis consideradas na simulação. As simulações apresentadas pela ERSE, mesmo com o seu caráter qualitativo, permitiram perceber aspectos críticos para a regulação da EGME e expô-los aos agentes na consulta pública com vista à sua discussão, sendo os comentários recebidos prova disso. Nesse quadro, sublinhe-se que os vetores críticos da sustentabilidade económica da mobilidade elétrica relevados pela DGEG,</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

12 MODELO DE REGULAÇÃO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
			designadamente o nível de procura e a existência de instrumentos de financiamento extra regulação, refletem as principais conclusões da análise efetuada pela ERSE.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

13 MANUAL DE PROCEDIMENTOS DA EGME			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
67	CC	<p>O RME prevê a publicação do Manual de Procedimentos da Atividade da EGME. Este Manual estabelecerá regras de detalhe sobre um conjunto de matérias essenciais para o bom funcionamento da rede de mobilidade elétrica e para as trocas de informação com os agentes do setor elétrico, em particular com o operador da rede de distribuição.</p> <p>O artigo 12.º-A prevê que o Manual de Procedimentos seja aprovado pela ERSE na sequência de proposta da EGME.</p> <p>Considerando a relevância das matérias que serão objeto deste Manual e sem prejuízo da Consulta Pública promovida pela ERSE, considera -se que na preparação da proposta a EGME deve previamente ouvir os CEME, OPC, EDA, EEM e os operadores de rede de distribuição do setor elétrico. Nesse sentido, recomenda-se que a redação do artigo 12.º-A seja alterada no sentido de prever expressamente que sejam ouvidas as entidades anteriormente referidas.</p>	<p>A ERSE concorda com o comentário apresentado tendo alterado o articulado em conformidade.</p>
68	EDP Distribuição	<p>O RME prevê a publicação do Manual de Procedimentos da Atividade da EGME. Este Manual estabelecerá regras de detalhe sobre um conjunto de matérias essenciais para o bom funcionamento da rede de mobilidade elétrica e para as trocas de informação com os agentes do setor elétrico, em particular com o operador da rede de distribuição.</p> <p>O artigo 12.º-A prevê que o Manual de Procedimentos seja aprovado pela ERSE na sequência de proposta da EGME.</p> <p>Considerando a relevância das matérias que serão objeto deste Manual e sem prejuízo da Consulta Pública promovida pela ERSE, considera-se que a proposta a apresentar pela EGME deve ser elaborada com a participação dos operadores de rede de distribuição do setor elétrico. Nesse sentido, recomenda-se que a redação do artigo 12.º-A seja alterada no sentido de prever expressamente a participação dos ORD na preparação da proposta de Manual a apresentar à ERSE.</p>	<p>A ERSE concorda com o comentário apresentado tendo alterado o articulado em conformidade.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

13 MANUAL DE PROCEDIMENTOS DA EGME			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
69	MOBI.E	<p>O Manual de Procedimentos da Atividade da EGME é um instrumento de apoio à gestão da rede, no âmbito das competências da MOBI.E, S.A., designadamente no que se refere à gestão da informação, do relacionamento com os diferentes agentes de mercado e à garantia de qualidade do serviço prestado aos UVE. Neste sentido, consideramos que deverá existir uma clarificação dos temas abordados no conteúdo do documento, para que o Manual esteja em consonância com as atribuições da EGME. A MOBI.E, S.A., enquanto entidade gestora da rede, propõe a alteração da alínea b), do nº 1 do Artigo 12º-B, e a inclusão das alíneas f), g) e h) no mesmo número do referido artigo:</p> <p>Artigo 12º - B</p> <p>Conteúdo do Manual de Procedimentos da Atividade da EGME</p> <p>1- O Manual de Procedimentos da Atividade da EGME deve detalhar, entre outras, as seguintes matérias:</p> <p>(...)</p> <p>b) Gestão da informação necessária para a faturação de montantes devidos ou a receber pelas entidades que desenvolvam atividades relacionadas com a mobilidade elétrica.</p> <p>(...)</p> <p>f) Monitorização da origem da energia elétrica fornecida aos UVE.</p> <p>g) Gestão e monitorização dos níveis de serviço dos OPC na prestação de serviços aos UVE.</p> <p>h) Gestão do processo de integração dos pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos no sistema de gestão da rede de mobilidade elétrica.</p>	<p>A ERSE concorda com o comentário apresentado tendo alterado o articulado em conformidade.</p>
70	INTELI	<p>Artigo 12.º-B</p> <p><u>Proposta</u>: incluir na definição do Manual, no ponto 7, requisitos adicionais, sugerindo-se:</p>	<p>A ERSE é de opinião que as matérias em apreço deverão constar no manual de operações da EGME</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

13 MANUAL DE PROCEDIMENTOS DA EGME			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p><input type="checkbox"/> Especificações técnicas de integração de pontos de carregamento e sistemas de terceiros com os sistemas de gestão da rede de mobilidade eléctrica;</p> <p><input type="checkbox"/> Termos de gestão de qualidade do serviço / SLAs e respectiva responsabilidade dos diferentes intervenientes (EGME, OPC e CEME).</p> <p><u>Justificativo:</u> 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.</p>	previsto no artigo 23.º alínea d), onde se deve explorar a utilização do conceito de documentos complementares, como no Guia de Medição. A ERSE não deve aprovar normas de cariz muito técnico para as quais não está devidamente habilitada e que podem recair nas competências da regulamentação técnica da DGEG.
71	APVE	<p>Artigo 12.º-B</p> <p>Incluir na definição do Manual, no ponto 7, requisitos e especificações técnicas relacionados com a integração de pontos de carregamento com os sistemas de gestão da rede de mobilidade eléctrica.</p>	Ver resposta ao comentário anterior.
72	DGEG	<p>3. Capítulo III - Manual de procedimentos da atividade da EGME</p> <p>Relativamente ao nº 1 artigo 12.º-A, a informação deve também ser remetido à DGEG.</p> <p>Relativamente aos nºs 2 e 4 do mesmo artigo considera-se que a DGEG deve ser envolvida no processo de aprovação e alteração do manual.</p>	A ERSE considera a DGEG como entidade fundamental a ter em conta no processo de consulta pública destinado à aprovação e publicação do referido Manual de Procedimentos.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

14 PEDIDOS DE INFORMAÇÃO, RECLAMAÇÕES E COMUNICAÇÕES DE AVARIAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
73	CC	<p>O Decreto-lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, no artigo 44.º alínea a), define como uma das atribuições da regulação "Proteger os direitos e os interesses dos utilizadores de veículos elétricos em relação a preços e qualidade de serviço, promovendo a sua informação e esclarecimento;".</p> <p>Na proposta de regulamento a ERSE define os meios de atendimento obrigatórios que os CEME e os OPC devem disponibilizar, assim como, os meios para os pedidos de informações e às reclamações que lhes sejam remetidas, definindo como obrigatória a resposta.</p> <p>Relativamente ao prazo de resposta as reclamações, a ERSE opta por deixar ao critério dos CEME e dos OPC, que devem mencionar nos contratos os prazos de resposta. Esta situação pode não acautelar os interesses dos utilizadores da RME, que podem ser sujeitos a prazos de resposta inaceitáveis. Neste sentido, o Conselho Consultivo recomenda à ERSE uma monitorização muito próxima desta situação no sentido de assegurar que todas as reclamações são respondidas num prazo adequado.</p>	<p>A ERSE não deixará de acompanhar e monitorizar de forma próxima os prazos de resposta propostos nos contratos bem como os tempos médios de resposta.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

15 QUALIDADE DE SERVIÇO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
74	CC	A proposta de regulamento é omissa quanto a obrigações e responsabilidades dos OPC no que respeita à qualidade de serviço técnica nos postos de carregamento.	A ERSE considera, que dada a juventude deste setor em Portugal, será prematura a definição completa das referidas obrigações e responsabilidades dos OPC, para além da publicação de alguns indicadores.
75	MOBI.E	A MOBI.E, S.A. considera o capítulo VII de primordial importância, devendo o mesmo ser mais abrangente, de modo a incluir outros critérios de qualidade de serviço, designadamente os tempos de resposta para resolução de avarias e níveis de disponibilidade dos postos de carregamento.	A ERSE está de acordo com o comentário apresentado e, apesar da juventude do setor em Portugal, tem como intenção a definição de alguns indicadores de qualidade de serviço.
76	DGEG	<p>7. Capítulo VII - Qualidade de Serviço</p> <p>Relativamente ao artigo 29º -A, os níveis de qualidade de serviço não são concretamente definidos. Sobre a qualidade de serviço entende-se que deve ser uma obrigação não só do CEME, mas também explicitamente do OPC.</p> <p>Quanto à responsabilidade do atendimento telefónico das avarias técnicas dos pontos de carregamento, expresso no artigo* 29.c -D, deve ser explícita a responsabilidade do OPC dado o enquadramento e obrigações referida no DL 90/2014. Sugere-se o entendimento de que o ideal seria um número único a gerir pela EGME e que faria o encaminhamento para os vários OPC e CEME.</p>	A ERSE está de acordo com o comentário apresentado e, apesar da juventude do setor em Portugal, tem como intenção a definição de alguns indicadores de qualidade de serviço.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

16 RELACIONAMENTO COMERCIAL			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
77	CC	A redação do n.º 4 do artigo 10.º da proposta de RME, deve ser clarificada e eventualmente alterada para "4 - Nas situações em que as operações de faturação sejam realizadas por entidade distinta do CEME, os montantes devidos pela utilização do ponto de carregamento podem ser cobrados diretamente aos utilizadores do veículo elétrico."	No RME foi clarificado o relacionamento entre OPC e CEME, designadamente pela utilização da plataforma da EGME no que diz respeito ao relacionamento comercial destes dois tipos de entidades.
78	MOBI.E	<p>RELACIONAMENTO ENTRE O UVE E O CEME</p> <p>A MOBI.E, S.A. propõe que o CEME, no seu relacionamento comercial com o UVE, seja o responsável pelo fornecimento da informação ao UVE relativamente à origem da energia elétrica e aos impactes ambientais associados a esse fornecimento. Neste sentido, propõem-se a seguinte alteração ao nº 6 do Artigo 9º:</p> <p>Artigo 9º</p> <p>Relacionamento entre o UVE e o CEME</p> <p>6 - O CEME deve assegurar que a faturação a entregar ao UVE discrimine os montantes devidos pelo acesso ao ponto de carregamento, dos demais montantes devidos pelo carregamento do veículo elétrico, assim como, a origem da energia elétrica fornecida aos seus clientes e respetivos impactes ambientais.</p>	<p>No âmbito do comentário relativo ao relacionamento entre o UVE e o CEME, a ERSE considera que a redação proposta para o artigo 28.º-A do RME já estabelece o princípio identificado. Com efeito, nos termos do n.º 3 do referido artigo, os CEME devem informar os respetivos UVE, dos aspetos relacionados com a rotulagem de energia elétrica.</p> <p>Não são conhecidas razões ou argumentos para colocar no RME a obrigação de os CEME comunicarem à EGME a informação da rotulagem. A EGME pode solicitar aos CEME esta informação se assim o entender.</p>
79	MOBI.E	<p>RELACIONAMENTO ENTRE O CEME E A EGME</p> <p>A MOBI.E, S.A. considera que, nos termos da legislação, o relacionamento entre os CEME e a EGME pressupõe o fornecimento de informação por parte do CEME à EGME relativamente à origem da energia elétrica fornecida e os respetivos impactes ambientais. Por conseguinte, é proposta a seguinte alteração ao nº 1 do Artigo 11º:</p> <p>Artigo 11º</p> <p>Relacionamento entre o CEME e a EGME</p>	<p>No âmbito do comentário relativo ao relacionamento entre o UVE e o CEME, a ERSE considera que a redação proposta para o artigo 28.º-A do RME já estabelece o princípio identificado. Com efeito, nos termos do n.º 3 do referido artigo, os CEME devem informar os respetivos UVE, dos aspetos relacionados com a rotulagem de energia elétrica.</p> <p>Não são conhecidas razões ou argumentos para colocar</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

16 RELACIONAMENTO COMERCIAL			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>1 - 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, assim como, à origem da energia elétrica fornecida aos seus clientes.</p> <p>Nota: Este artigo possui dois números 1, sendo que, o comentário se refere ao primeiro.</p>	<p>no RME a obrigação de os CEME comunicarem à EGME a informação da rotulagem. A EGME pode solicitar aos CEME esta informação se assim o entender.</p>
80	INTELI	<p>Artigo 11.º</p> <p><u>Proposta:</u> 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, <u>discriminados por utilizador, ponto de carregamento e operador, assim como preços de outros serviços por si contratualizados em nome dos clientes.</u></p> <p>Justificativo: alinhamento com o disposto no Artigo 11.º do DL n.º 90/2014.</p>	<p>A ERSE entende que o alinhamento entre o disposto no n.º 1 do artigo 11.º do RME e o disposto na alínea i) do n.º 1 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, se encontra salvaguardado com a redacção proposta.</p>
81	DGEG	<p>2. Capítulo II - Sujeitos intervenientes e relacionamento Comercial</p> <p>Neste capítulo entende-se que deve ser incluída, explicitamente, a obrigação do OPC prestar assistência aos UVE, bem como garantir o acesso universal dos UVE ao(s) seu(s) ponto(s) de carregamento(s).</p> <p>Entende-se também que deve ser incluída uma provisão relativa ao envolvimento do UVE com a EGME que garanta a sua ligação, nomeadamente nos casos de pontos de carregamento de acesso privativo (ex. habitações) a que eventualmente se queiram ligar à rede da mobilidade (cfr. alínea l) do n.º 2 do art.º 21.º, conjugado com o n.º 1 do art.º 27.º do DL 90/2014).</p> <p>O artigo 9.º deve também incluir uma referência aos demais serviços que podem ser</p>	<p>A ERSE considera que o universo referido está previsto nos princípios gerais do articulado.</p> <p>Este envolvimento foi considerado através da criação da figura do Detentor de pontos de carregamento de acesso privativo</p> <p>Foi considerada a referência em questão.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

16 RELACIONAMENTO COMERCIAL			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>prestados pelo CEME. Bem como o relacionamento entre o CEME e os comercializadores de eletricidade registado através do DL 172/2006, de 23 de agosto, no âmbito dos contratos de fornecimento de energia elétrica (alínea b, art.º 11.º do DL 90/2014).</p> <p>No n.º 6 do artigo 9.º, a faturação prestada pelo CEME, deve incluir a discriminação dos montantes correspondentes a quaisquer outros serviços e usos, para além do serviço de acesso ao ponto de carregamento. Pelo que se sugere a seguinte redação: "... acesso ao ponto de carregamento, por outros serviços ou usos, dos demais montantes devidos aos pelo carregamento do veículo elétrico. "</p> <p>O n.º 7 do artigo 9.º estabelece que é o CEME que tem que assegurar o acesso dos UVE a todos os pontos de carregamento da rede de ME, o que se entende ser uma competência da EGME e uma obrigação dos OPC.</p> <p>O princípio do acesso do veículo elétrico registado na rede de ME a qualquer ponto de carregamento da rede, não deve exigir que o Comercializador estabeleça contratos com todos os OPC, mas sim através da EGME. Isto é, um novo OPC que adere à rede de mobilidade deve aceitar desde logo aderir uma "teia contratual" criada pela EGME, onde automaticamente concorda que todos os outros CEME que já estão na rede de mobilidade (ou venham a aderir) acedam aos seus pontos. Do mesmo modo um novo CEME que adere à rede de mobilidade, e aceita aderir a uma "teia contratual" passa a aceder aos pontos de todos os OPC que estão na rede de mobilidade elétrica. A "teia contratual" seria um contrato de adesão, com direitos e obrigações a ser gerido pela EGME, e aos quais aderem os OPC e os CEME.</p> <p>O artigo 10.º deve estabelecer o princípio de que o CEME contrata com os OPC através da EGME, por forma a garantir o princípio da universalidade do acesso dos CEME aos postos de carregamento dos vários OPC. Nas operações de faturação indicadas no n.º 4 do mesmo artigo devem figurar quaisquer outros serviços e usos, para além dos prestados pelo CEME,</p>	<p>A ERSE considera que a referência em questão tem como objetivo identificar as necessidades dos CEME para ser possível o acesso nacional dos UVE, como por exemplo a um UVE do continente nas Reg. Autónomas.</p> <p>A ERSE concorda com o princípio da "teia contratual", tendo-o introduzido no articulado.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

16 RELACIONAMENTO COMERCIAL			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>Pelo que se sugere a seguinte redação:</p> <p>n.º 1 artigo 10º: "O CEME, diretamente ou através da EGME, contrata com os OPC..."</p> <p>n.º 4 artigo 10º - Aparentemente, em vez de OPC deve ser CEME: "... por entidade distinta do CEME, os montantes ... " e "... veículos elétricos e outros serviços. "</p> <p>O Artigo 11º (relacionamento entre o CEME e EGME), atribui no n.º 1 ao CEME a responsabilidade de informação relativa a volumes e preços de energia praticados que se julga ser da competência da EGME, pelo que deveria ser adotada uma redação em conformidade com o estabelecido na alínea j) do n.º 1 do artigo 11.º do DL n.º 90/2014, que aliás alarga o acesso à informação à ERSE e à DGEG.</p> <p>Relativamente ao artigo 12.º, ainda que o artigo seja relativo ao relacionamento entre o OPC e a EGME, importará salvaguardar que a informação disponibilizada deve também ser remetida à DGEG, ERSE, de acordo com o t) do n.º 1 do DL 90/2014</p> <p>O n.º 5 do artigo 12º deve também explicitar os tipos de serviços a que se refere.</p>	<p>A ERSE considera, que sem prejuízo das competências da EGME, o referido artigo estabelece as obrigações de divulgação de informação dos CEME para permitir as referidas competências.</p> <p>A ERSE considera que o acesso a esta informação, previsto na legislação por parte da ERSE e DGEG, deverá ser feito junto da EGME, de forma centralizada.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

17 SUJEITOS INTERVENIENTES (DEVERES E DIREITOS)			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
82	EDP Comercial	<p>O Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, estabelece a separação de atividades entre a comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) e a operação de pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica (OPC). Por outro lado, estabelece que a atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica só pode ser exercida por operadores de pontos de carregamento, devidamente licenciados.</p> <p>Esta definição de atividades é vertida na proposta apresentada de revisão ao RME, no artigo 6.º que, em conjugação com os artigos 10.º e artigo 9.º, ponto 7, levanta algumas dúvidas pelo que se solicita clarificação.</p>	<p>A ERSE regista a pertinência deste comentário, atendendo à redação do n.º 5 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, segundo a qual um comercializador de eletricidade para a mobilidade elétrica (que é igualmente detentor de pontos de carregamento) não pode impedir ou tornar excessivamente onerosa a utilização de certos pontos de carregamento, favorecendo injustificadamente a utilização dos demais, nos contratos de fornecimento que celebrar com UVEs. Neste contexto, no âmbito das suas competências de supervisão de preços no setor da mobilidade elétrica, a ERSE deverá ter acesso aos preços praticados por cada OPC pela utilização dos seus pontos de carregamento, com desagregação desta utilização pelos UVE pertencentes a cada CEME. A análise de informação desagregada desta forma deverá permitir averiguar a existência de tratamento discriminatório de diferentes CEME na utilização de pontos de carregamento de um determinado OPC ou OPC/CEME.</p>
83	INTELI	<p>No que respeita ao “Regulamento da Mobilidade Elétrica”, propõem-se as seguintes alterações.</p> <p>Artigo 4º, ponto 2, alínea g) [anterior f)]</p> <p>Rever definição de “Ponto de entrega à rede de mobilidade de elétrica”, em linha com o disposto no ponto 2.1.1.</p>	<p>A ERSE reviu o articulado do RME tendo concluído pela não necessidade da definição do ponto de entrega à rede da mobilidade elétrica.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

17 SUJEITOS INTERVENIENTES (DEVERES E DIREITOS)			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		Ponto de entrega à rede de mobilidade de elétrica – Ponto de Entrega do sector eléctrico a montante de infraestrutura elétrica 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.	
84	ZEEV	Deverão ser criadas condições favoráveis ao desenvolvimento de uma rede que assente em postos de carga adequados ao efeito que garantam a segurança e conforto na utilização. O regulamento tal como está proposto irá potenciar os carregamentos com recurso a tomadas convencionais, adaptadores e extensões, solução altamente indesejável.	A ERSE regula a EGME mas a definição da rede de mobilidade elétrica e dos elementos que a constituem não é uma competência sua.
85	APVE	<p>Artigo 4º, ponto 2, alínea g) [anterior f)]</p> <p>A definição de “Ponto de entrega à rede de mobilidade de elétrica” poderá limitar a instalação de pontos de carregamento alimentados pela alimentação já existente, por exemplo em shoppings, áreas de serviço, parques de estacionamento, etc., obrigando sempre a nova baixada. Ora, sendo a entidade gestora a assegurar compensação dos consumos, parece-nos que poderemos prever a situação em que os pontos de carregamento não constituem um novo ponto de ligação à rede. Inclusive, se o dono da instalação optar por reconhecer autoconsumos dos PCs e eventuais perdas e o ORD receber da EG os consumos da rede para descontar no contador total, agiliza-se muito este tipo de instalações.</p> <p>Assim, propõe-se como nova redação:</p> <p>“Ponto de entrega à rede de mobilidade de elétrica – Ponto de Entrega do sector eléctrico a montante de infraestrutura elétrica de carregamento de baterias de veículos eléctricos, onde se permite individualizar esses consumos através do acerto com os equipamentos de medição</p>	A ERSE reviu o articulado do RME tendo concluído pela não necessidade da definição do ponto de entrega à rede da mobilidade elétrica. De referir que o n.º 9 do artigo n.º 6 do DL 90/2014 prevê legislação complementar para fomentar novos modelos de mobilidade, onde poderão ser definidos regimes específicos de afetação da utilização de pontos de carregamento e respetivos espaços de estacionamento.

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

17 SUJEITOS INTERVENIENTES (DEVERES E DIREITOS)			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>do operador de pontos de carregamento ou do detentor do espaço, integrados com a Entidade Gestora da Mobilidade Eléctrica“</p> <p>Estas alterações deverão ser reflectidas na regulamentação adicional, nomeadamente no Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados, de Julho de 2015.</p>	
86	IMT	<p>Existe, ainda assim, um aspeto que mereceria clarificação e que se prende com a possibilidade de os utilizadores de veículos elétricos poderem proceder às operações de carregamento de veículos que não sejam de sua propriedade, o que parece ser contrariado pela definição de “Utilizador de Veículo Elétrico (UVE)” (cf. artº 5º).</p> <p>Na verdade, de acordo com a referida definição, “O UVE é um cliente da rede de mobilidade elétrica que, para o carregamento das baterias do seu veículo, utiliza os pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica, tendo para o efeito estabelecido vínculo contratual com um ou mais CEME”.</p> <p>Não parece adequado usar o pronome possessivo (“seu”) já que se considera que o UVE não terá de ser necessariamente proprietário do veículo que utiliza e cujas baterias pretende carregar. Acresce que, no articulado do DL 90/2014, que enquadra o Regulamento, quando se menciona o UVE, não é feita qualquer restrição que deixe prever a obrigatoriedade de uma relação de propriedade face ao veículo. Esta restrição seria inconveniente ao não acolher diferentes modelos de mobilidade, que passam, por exemplo, por soluções de uso partilhado de veículos ou de aluguer, sendo certo que, em termos gerais, tais soluções são preconizadas como uma das formas de estimular a transferência do transporte individual para outras opções mais sustentáveis.</p> <p>Nessa perspetiva, sugere-se a modificação da definição de utilizador de veículo elétrico (UVE), que passaria a ler-se como segue: “O UVE é um cliente da rede de mobilidade elétrica que, para o carregamento das baterias de um ou mais veículos, utiliza os pontos de</p>	<p>A ERSE entende o comentário apresentado, mantendo no entanto o articulado uma vez que a expressão “seu veículo” se refere ao veículo de que aquele indivíduo é utilizador.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

17 SUJEITOS INTERVENIENTES (DEVERES E DIREITOS)			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica, tendo para o efeito estabelecido vínculo contratual com um ou mais CEME". A ser aceite esta modificação, deverá ser alterado, em consequência, também o nº1 do art.º 9º.	

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

18 TARIFAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
7	CT	<p>Tarifas da EGME aplicáveis aos CEME</p> <p>A proposta de RME prevê que a tarifa a aplicar pela EGME aos CEME seja composta pelos seguintes preços:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Termo fixo, definido em Euros por ano; • Termo dependente do número de carregamentos, definido em Euros por carregamento; • Termo dependente do tempo de carregamento, definido em Euros por hora e por período tarifário. <p>Os dois primeiros preços refletem a estrutura de custos da prestação dos serviços assegurados pela EGME. O termo fixo reflete a existência de uma parte de custos fixos na atividade da EGME, enquanto o segundo preço está associado à necessidade de a EGME registar e processar toda a informação relativa as transações despoletadas pelos UVE que varia proporcionalmente com o número de carregamentos.</p> <p>A consideração de um termo dependente do tempo de carregamento levanta dúvidas ao CT. Por um lado, a duração dos carregamentos não parece ser um indutor de custos na EGME. Por outro lado, ao aplicar um preço dependente do tempo de carregamento pode estar a promover-se o carregamento nos postos mais rápidos, com maior potência, o que poderá não ser a opção mais eficiente do ponto de vista do sistema elétrico.</p> <p>A utilização do carregamento rápido, em detrimento das formas mais lentas, dificultará a gestão dos consumos de energia ligados a mobilidade elétrica, designadamente a possibilidade de transferir o carregamento para os períodos noturnos, onde é normal existir maior quantidade de produção renovável.</p> <p>Pelas razões apontadas o CT solicita à ERSE o esclarecimento das razões que subjazem à</p>	<p>No que respeita à tarifa da EGME devida pelos OPC, atendendo aos comentários recolhidos na consulta pública que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Manifestam concordância com a manutenção de um preço associado à integração da instalação na rede de mobilidade; - O referido preço deverá ser repartido ao longo do tempo, de forma a não constituir uma dificuldade no início da atividade. - Foram apresentados argumentos, com os quais se concorda, relativamente à exclusão do termo tarifário dependente do tempo de carregamento. <p>Face ao exposto, a estrutura geral das tarifas da EGME aplicáveis aos OPC passará a ser composta pelos seguintes preços:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Termo tarifário fixo, definidos em Euros por dia; - Termo tarifário dependente do número de carregamentos, definidos em Euros por carregamento. <p>O custo de integração dos OPC na rede de rede de mobilidade elétrica, previsto no artigo 12.º, n.º 2, 3 e 4, é substituído pelo termo tarifário fixo previsto no artigo 20.º A (documento da consulta pública).</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

18 TARIFAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		proposta de adoção deste 3.º termo e a ponderação da sua não adoção.	
88	CT	<p>Tarifas da EGME aplicáveis aos OPC</p> <p>O documento em análise coloca em discussão dois modelos de tarifa a aplicar pela EGME aos OPC.</p> <p>O primeiro modelo prevê um pagamento único pela integração de novas instalações na rede de mobilidade elétrica, enquanto o segundo modelo prevê, para além de um pagamento inicial, a aplicação de uma tarifa a pagar pelo OPC pela prestação de serviços da EGME ao OPC. Depreende-se que, no primeiro modelo, o pagamento único seria significativamente superior ao que resultaria em caso de aplicação da estrutura tarifária correspondente ao segundo modelo.</p> <p>O CT considera que a segunda opção se poderá adequar mais à realidade atual, caracterizada por reduzidos níveis de atividade. Efetivamente, numa altura em que não existe uma quantidade de UVE suficiente para justificar o investimento em novas instalações de carregamento, um pagamento inicial mais elevado, tenderá a diminuir a propensão dos OPC para expandir a rede existente, com os naturais reflexos negativos no crescimento do número de UVE.</p> <p>Relativamente à metodologia sugerida para a segunda opção, e a semelhança do que acontece em relação às tarifas aplicáveis aos CEME pela EGME, o CT reitera as suas dúvidas e o seu pedido de esclarecimento sobre a inclusão de um termo tarifário dependente do tempo de carregamento.</p>	<p>No que respeita à tarifa da EGME devida pelos OPC, atendendo aos comentários recolhidos na consulta pública que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Manifestam concordância com a manutenção de um preço associado à integração da instalação na rede de mobilidade; - O referido preço deverá ser repartido ao longo do tempo, de forma a não constituir uma dificuldade no início da atividade. - Foram apresentados argumentos, com os quais se concorda, relativamente à exclusão do termo tarifário dependente do tempo de carregamento. <p>Face ao exposto, a estrutura geral das tarifas da EGME aplicáveis aos OPC passará a ser composta pelos seguintes preços:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Termo tarifário fixo, definidos em Euros por dia; - Termo tarifário dependente do número de carregamentos, definidos em Euros por carregamento. <p>O custo de integração dos OPC na rede de rede de mobilidade elétrica, previsto no artigo 12.º, n.º 2, 3 e 4, é substituído pelo termo tarifário fixo previsto no artigo 20.º A (documento da consulta pública).</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

18 TARIFAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
89	MOBI.E	<p>A tarifa de acesso às redes de energia elétrica aplicáveis à mobilidade elétrica está já prevista no Regulamento da Mobilidade Elétrica, está definida no Regulamento Tarifário do Setor Elétrico e é aplicável às entregas dos CEME aos UVE (termo variável em EUR/kWh). No entanto, no seu relacionamento com o Setor Elétrico, nomeadamente com os comercializadores do setor elétrico, os OPC são considerados clientes indiferenciados do Setor Elétrico, com o respetivo modelo tarifário associado (termo fixo de potência em EUR/dia e variável em EUR/kWh), não se aplicando um modelo específico de tarifas de acesso às redes que permitam ajustar custos de potência disponível ao seu uso efetivo.</p> <p>Neste contexto, a MOBI.E, S.A. disponibiliza-se para colaborar na revisão do atual modelo de interação entre os sujeitos intervenientes na rede de mobilidade elétrica e sua operacionalização, com suporte nos sistemas de gestão da rede, por forma a diminuir os custos de operação dos postos de carregamento, promovendo o aumento da rede, e os custos a imputar aos UVE, promovendo a adesão de novos utilizadores.</p>	<p>No que respeita à faturação do termo de potência nas entregas de energia do CSE aos OPC, a ERSE alterou o Guia de Medição no sentido de prever uma regra de cálculo da potência associada apenas à instalação de consumo dos OPC (a qual não integra a rede de mobilidade elétrica).</p> <p>A regra de faturação da potência contratada das instalações de consumo dos OPC (não integrados na mobilidade elétrica) é:</p> <p><i>Para efeitos de aplicação da tarifa de acesso às redes em instalações de BTN que alimentem pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica, o escalão de potência contratada a considerar corresponde ao escalão igual ou imediatamente superior ao maior valor da potência ativa média, registada em qualquer período ininterrupto de 15 minutos, apurado pela diferença das medidas registadas no contador do operador de rede de distribuição e nos contadores dos terminais de carregamento, nos 12 meses anteriores, incluindo o mês a que a fatura respeita”</i></p>
90	EDP Distribuição	<p>Tarifas da EGME aplicáveis aos CEME</p> <p>A proposta de RME prevê que a tarifa a aplicar pela EGME aos CEME seja composta pelos seguintes preços:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Termo fixo, definido em Euros por ano; 	<p>A ERSE concorda com os argumentos aduzidos. Assim, no que respeita à estrutura das tarifas da EGME aplicáveis aos CEME é excluído o termo tarifário dependente do tempo de carregamento. Esta alteração está refletida nos artigos 20.º e 21.º.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

18 TARIFAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<ul style="list-style-type: none"> • Termo dependente do número de carregamentos, definido em Euros por carregamento; • Termo dependente do tempo de carregamento, definido em Euros por hora e por período tarifário. <p>Os preços da tarifa devem permitir refletir adequadamente o custo do fornecimento dos serviços prestados pela EGME aos CEME.</p> <p>O termo fixo reflete a existência de uma parte de custos fixos na atividade da EGME, designadamente os custos das instalações físicas e com os sistemas de informação e comunicação necessários ao desempenho das funções que lhe estão atribuídas.</p> <p>O número de carregamentos apresenta uma correlação elevada com a carga da rede de comunicações da mobilidade elétrica pelo que se considera uma variável de faturação adequada para recuperar os custos de prestação dos serviços assegurados pela EGME. Com efeito, os custos de comunicação parecem estar sobretudo relacionados com o número de transações realizadas, que, conforme referido no documento justificativo da ERSE, obrigam à troca de informação necessária para a validação do cliente e início do carregamento.</p> <p>A utilização do tempo de carregamento como variável de faturação suscita dúvidas pelas seguintes razões:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esta variável não tem uma correlação elevada com os custos da EGME, uma vez que os custos com comunicações não parecem estar diretamente relacionados com a duração dos carregamentos; • A utilização de um preço que depende do tempo de carregamento pode constituir uma sinalização da promoção do carregamento nos postos de maior potência disponível e logo mais rápidos, o que não se considera vantajoso para o sistema elétrico nacional. 	

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

18 TARIFAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>Efetivamente, a utilização do carregamento rápido, em detrimento das formas mais lentas, dificultará a gestão dos consumos relativos à mobilidade elétrica.</p> <p>A dificuldade acrescida em desviar o carregamento para os períodos noturnos, onde é normal existir excesso de produção renovável, ou a impossibilidade de se utilizar o veículo elétrico enquanto sistema de armazenamento de energia, são apenas duas das implicações negativas que a adoção preferencial do carregamento rápido acarretará.</p> <p>Pelas razões indicadas, a EDP Distribuição propõe a exclusão do termo dependente do tempo de carregamento da tarifa a aplicar pela EGME aos CEME.</p>	
91	EDP Distribuição	<p>Tarifas da EGME aplicáveis aos OPC</p> <p>O documento em análise coloca em discussão dois modelos de tarifa a aplicar pela EGME aos OPC.</p> <p>O primeiro modelo considera um pagamento único pela integração das novas instalações na rede de mobilidade elétrica, enquanto o segundo prevê, para além de um pagamento inicial, a aplicação de uma tarifa a pagar pelo OPC pela prestação de serviços da EGME ao OPC. O primeiro modelo conduzirá necessariamente a um custo inicial de integração na rede de mobilidade elétrica superior ao que resultará da aplicação do segundo modelo.</p> <p>A EDP Distribuição considera que o segundo modelo se adequa melhor à realidade atual.</p> <p>Efetivamente, numa fase em que não existe uma quantidade de UVE suficiente para justificar o investimento em novas instalações de carregamento, o agravamento no valor do investimento, provocado pela introdução de um pagamento inicial mais elevado, poderá fazer diminuir o interesse dos OPC para expandirem a rede existente, com reflexo negativo no crescimento do número de UVE.</p> <p>Relativamente à metodologia sugerida para a segunda opção, e tal como referido para as</p>	<p>No que respeita à tarifa da EGME devida pelos OPC, atendendo aos comentários recolhidos na consulta pública que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Manifestam concordância com a manutenção de um preço associado à integração da instalação na rede de mobilidade; - O referido preço deverá ser repartido ao longo do tempo, de forma a não constituir uma dificuldade no início da atividade. - Foram apresentados argumentos, com os quais se concorda, relativamente à exclusão do termo tarifário dependente do tempo de carregamento. <p>Face ao exposto, a estrutura geral das tarifas da EGME aplicáveis aos OPC passará a ser composta pelos seguintes preços:</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

18 TARIFAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		tarifas aplicáveis aos CEME pela EGME, considera-se que a inclusão de um termo tarifário dependente do tempo de carregamento irá promover a utilização do carregamento rápido, em detrimento das formas lentas, com os reflexos negativos anteriormente mencionados.	<p>- Termo tarifário fixo, definidos em Euros por dia;</p> <p>- Termo tarifário dependente do número de carregamentos, definidos em Euros por carregamento.</p> <p>O custo de integração dos OPC na rede de rede de mobilidade elétrica, previsto no artigo 12.º, n.º 2, 3 e 4, é substituído pelo termo tarifário fixo previsto no artigo 20.º A (documento da consulta pública).</p>
92	EDP Distribuição	<p>Tarifas de acesso às redes aplicáveis à mobilidade elétrica</p> <p>As tarifas de acesso às redes de energia elétrica aplicam-se às entregas dos CEME aos UVE. O acesso às redes é faturado pela aplicação de preços de energia ativa por período tarifário, em €/kWh.</p> <p>Considera-se que as tarifas de acesso às redes devem sinalizar de forma adequada a importância dos carregamentos dos VE ocorrerem nos períodos mais favoráveis para a rede elétrica, devendo refletir os custos incrementais das redes.</p> <p>Uma adequada discriminação das tarifas de acesso às redes por período tarifário conjugada com os preços da energia de carregamento (as principais parcelas do tarifário a aplicar pelos CEME aos UVE) traduzir-se-á numa sinalização clara das vantagens em efetuar carregamentos durante os períodos noturnos de vazio, contribuindo para a uma utilização eficiente das redes elétricas.</p>	<p>Sugeria retirar este comentário porque não reflete um comentário concreto.</p> <p>Se não for retirado sugeria a seguinte resposta:</p> <p>O regulamento da mobilidade elétrica prevê nos artigos 22.º a 22.º B que os preços da tarifa de acesso às redes de energia elétrica aplicável à mobilidade é composta por preços de energia ativa discriminada por períodos horários e nível de tensão, visando transmitir os sinais adequados que reflitam o custo da utilização da rede.</p>
93	INTELI	<p>Para além da diferenciação de energia, um dos desafios à expansão da capacidade de carregamento de veículos elétricos é a aplicação de modelo específico de custos de acesso a redes que permita ajustar custos de potência disponível ao seu uso efectivo.</p> <p>Concretamente, e nomeadamente em regime de BT, a necessidade de prever potência limite</p>	<p>O pagamento das tarifas de acesso às redes na mobilidade elétrica é devido pelo CEME. Considerando que o CEME poderá contratar o seu aprovisionamento de energia com um comercializador ou em mercado, o</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

18 TARIFAS															
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE												
		<p>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.</p> <p>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.”.</p> <p>Sistematizam-se no Quadro 1 diferentes situações a prever para o acesso a electricidade para carregamento de baterias de veículos eléctricos.</p> <p><i>Quadro 1: Abordagem a modelo de potência ajustado à mobilidade eléctrica em espaços privados</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Casos tipo</th> <th>Exs.</th> <th>Responsável pelo contrato com o CSE</th> <th>Responsável pelo custo de acesso a redes para consumos de ME</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A. Instalação principal exclusivamente dedicada ao carregamento de baterias de veículos eléctricos</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> — Espaços públicos — Espaços privados de acesso público — Espaços privados de acesso privativo </td> <td>— OPC</td> <td>— OPC</td> </tr> <tr> <td>B. Instalação principal não dedicada exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos eléctricos (submetering)</td> <td> <p>B1. Potência existente acomoda carregamento de baterias de veículos eléctricos</p> <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 <p>B2. Necessidade de potência adicional exclusivamente para efeito de carregamento de baterias de veículos eléctricos</p> <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 </td> <td> <p>— Detentor do espaço</p> <p>— Detentor do espaço</p> </td> <td> <p>— OPC ou</p> <p>— Detentor do espaço (nos termos do número 3 do Artigo 27.º do DL n.º 90/2014)</p> <p>— OPC ou</p> <p>— Detentor do espaço (nos termos do número 3 do Artigo 27.º do DL n.º 90/2014)</p> </td> </tr> </tbody> </table> <p>A distinção do modelo de custos aplicável a consumos de electricidade para mobilidade</p>	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 (submetering)	<p>B1. Potência existente acomoda carregamento de baterias de veículos eléctricos</p> <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 <p>B2. Necessidade de potência adicional exclusivamente para efeito de carregamento de baterias de veículos eléctricos</p> <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 	<p>— Detentor do espaço</p> <p>— Detentor do espaço</p>	<p>— OPC ou</p> <p>— Detentor do espaço (nos termos do número 3 do Artigo 27.º do DL n.º 90/2014)</p> <p>— OPC ou</p> <p>— Detentor do espaço (nos termos do número 3 do Artigo 27.º do DL n.º 90/2014)</p>	<p>pagamento das referidas tarifas de acesso poderá ser realizado através do pagamento ao comercializador do setor eléctrico ou diretamente ao ORD, caso o CEME, se constitua agente de mercado para poder adquirir energia em mercado ou bilateralmente.</p> <p>No caso de uma instalação de privada de acesso privativo, desde que integrada na rede da mobilidade eléctrica, o pagamento da tarifa de acesso à rede é igualmente realizado pelo CEME na medida em que o detentor do espaço privado carece de celebrar um contrato de fornecimento de energia com um comercializador da mobilidade eléctrica (nos termos do artigo 27.º, n.º 3 e artigo 7.º, n.º 7 do DL 90/2014).</p> <p>A ERSE reconhece que a proposta do RME era omissa sobre a figura do detentor do espaço privado que integre a rede de mobilidade eléctrica. Neste contexto, o RME foi alterado prevendo de forma expressa a figura e o seu relacionamento comercial com as demais entidades da mobilidade.</p>
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 (submetering)	<p>B1. Potência existente acomoda carregamento de baterias de veículos eléctricos</p> <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 <p>B2. Necessidade de potência adicional exclusivamente para efeito de carregamento de baterias de veículos eléctricos</p> <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 	<p>— Detentor do espaço</p> <p>— Detentor do espaço</p>	<p>— OPC ou</p> <p>— Detentor do espaço (nos termos do número 3 do Artigo 27.º do DL n.º 90/2014)</p> <p>— OPC ou</p> <p>— Detentor do espaço (nos termos do número 3 do Artigo 27.º do DL n.º 90/2014)</p>												

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

18 TARIFAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>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.</p> <p>Assim, propõe-se o estudo de evolução do modelo de custos de potência específicos para a mobilidade eléctrica que contemple:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>A tarifa de acesso às redes de energia eléctrica para a mobilidade não contempla de forma explícita um custo de potência contratada. O custo do acesso às redes é totalmente viabilizado, num preço de energia.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

18 TARIFAS															
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE												
		<p>potência para além da regulamente disponível.</p> <p><i>Quadro 2: Abordagem a modelo de potência ajustado à mobilidade eléctrica em espaços privados</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Casos tipo</th> <th>Custo de acesso a redes</th> <th>Proposta de aplicação do modelo</th> <th>Proposta de operacionalização</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A. Instalação principal exclusivamente dedicada ao carregamento de baterias de veículos eléctricos</td> <td>— Exclusivo da ME, liquidado pelo OPC e pelo CEME</td> <td>— Aplicação de taxa de acesso a redes específica para a mobilidade eléctrica</td> <td>— 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</td> </tr> <tr> <td>B. Instalação principal não dedicada exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos eléctricos (submetering)</td> <td>B1. Potência existente acomoda carregamento de baterias de veículos eléctricos B2. Necessidade de potência adicional exclusivamente para efeito de carregamento de baterias de veículos eléctricos</td> <td>— 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)) — 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)</td> <td>— Integração de informação com ORD</td> </tr> </tbody> </table> <p>Assim, propõem-se como medidas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	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 (submetering)	B1. Potência existente acomoda carregamento de baterias de veículos eléctricos B2. Necessidade de potência adicional exclusivamente para efeito de 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)) — 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)	— Integração de informação com ORD	<p>As questões colocadas relativas aos incentivos que esta situação poderá provocar, designadamente no incentivo à instalação de determinados pontos de carregamento, menos favoráveis ao sistema eléctrico, é uma questão relevante para a qual a ERSE está disponível para a realização de estudos.</p> <p>Todavia, não se considera que seja oportuno neste momento a complexificação do modelo definido, designadamente pela autonomização dos custos de potência na tarifa de acesso.</p> <p>A ERSE está disponível para colaborar na realização, em conjunto com a EGME, dos estudos necessários à alteração do desenho da tarifa de acesso às redes previstas. Todavia, considera-se que o atual modelo é adequado ao estado inicial e de expansão do conceito da mobilidade.</p>
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 (submetering)	B1. Potência existente acomoda carregamento de baterias de veículos eléctricos B2. Necessidade de potência adicional exclusivamente para efeito de 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)) — 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)	— Integração de informação com ORD												

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

18 TARIFAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
94	DGEG	<p>A ERSE recorreu a exercícios de simulações para uma melhor perceção dos impactos deste modelo de regulação com base em informação não auditada disponibilizada pela SGORME. A ERSE refere que reviu esta informação adequando à realidade atual, não incluindo valores no seu documento justificativo.</p> <p>Não se conhecendo as simulações e os exercícios efetuados pela ERSE para a perceção dos impactos do modelo de regulação proposto face ao anterior, não é possível ter um conhecimento e visão integral e plena do comportamento dos modelos, de modo que os comentários da DGEG se restringem à análise efetuada à informação que consta exclusivamente do documento justificativo da ERSE.</p> <p>A DGEG salienta que a análise está suportada por uma procura exponencial, em que não foram considerados desvios na faturação. A sustentabilidade económica da mobilidade elétrica parece estar muito dependente de se alcançar um determinado nível de procura e de existirem instrumentos de financiamento extra regulação (subsídios e participações, etc.) que permitam sustentar nomeadamente os custos de operação e manutenção, de modo a controlar os custos a recuperar com a tarifa regulada.</p> <p>Parece razoável a proposta da ERSE relativamente à composição da tarifa a aplicar pela EGME aos CEME, com uma parcela fixa (euros/ano) que deverá representar os custos fixos da atividade de integração de agentes e gestão de operações da mobilidade elétrica e duas parcelas variáveis: uma em função do número de carregamentos (euros/carregamento) e uma outra em função do tempo de carregamento (euros/hora), contudo não deve ser em função do período tarifário.</p> <p>No entanto, face aos custos para a EGME decorrentes dos procedimentos necessários ao nível da gestão do sistema, considera-se que deveriam ser equacionadas a criação de "Taxas de ativação" de cada UVE e de cada CEME, ambas pagas uma única vez, no</p>	<p>A tarifa da EGME aplicável aos CEME tem uma componente fixa que visa o ressarcimento das atividades de gestão contínua relativas associadas ao funcionamento da rede da mobilidade elétrica e uma componente variável em função do n.º de carregamentos que geram a necessidade de troca de informação. O tempo de carregamento, para as atividades prestadas pela EGME aos CEME, foi retirada considerando os diversos comentários nesse sentido, com os quais a ERSE concorda.</p> <p>A tarifa da EGME aplicável aos OPC e DPC têm também uma componente fixa que visa o ressarcimento das atividades de gestão contínua relativas associadas ao funcionamento da rede da mobilidade elétrica e uma componente variável em função do n.º de carregamentos que geram a necessidade de troca de informação. A variável relativo ao tempo de carregamento, para as atividades prestadas pela EGME aos OPC e DPC, foi retirada.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

18 TARIFAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>momento de introdução e registo de cada nova identidade.</p> <p>Também relativamente à tarifa a aplicar pela EGME aos OPC, se considera que não deverá ser incluída a componente do período tarifário - mantendo-se as duas parcelas variáveis, uma em função do número de carregamentos (euros/carregamento) e uma outra em função do tempo de carregamento (euros/hora), excluído "o período tarifário" - propondo-se que seja ponderada a criação de duas "taxas de ativação": uma de novos OPC e outra de novos pontos de carregamento. Note-se que haverá reais custos para a EGME decorrentes da introdução no sistema de novos OPC e do processo de integração de cada novo ponto de carregamento.</p>	
95	DGEG	<p>Na presente proposta, a determinação do tarifário a estabelecer pela EGME, não aponta quaisquer tetos máximos para os tarifários entre os OPC e os UVE. Considerando que todo o CEME é um OPC e que todo o OPC deve garantir o acesso a qualquer CEME, é importante que os custos exigidos a um CEME por um OPC não originem problemas concorrenciais, comprometendo o acesso do UVE a um ponto de carregamento. Admitindo-se que o acesso de cada UVE a toda a rede de acesso público é assegurado pela contratação direta ou através da EGME entre a CEME e o OPC (artigo 10º), propõe-se que no contrato a estabelecer pela EGME se salguarde a não distorção da concorrência e do acesso dos UVE a todos os pontos de carregamento de acesso público.</p> <p>Nas faturas do CME ao UVE podem ser incluídos outros serviços ou custos (por exemplo estacionamento) e que não são remuneração da EGME, quando não prestados por esta. Não se verifica também qualquer consideração nas tarifas sobre a integração de componentes referente a políticas locais de gestão da circulação e estacionamento, que se traduzem em custo de estacionamento, em particular para os pontos de carregamento localizados em espaços públicos de acesso público.</p> <p>Verificando-se que as políticas de estacionamento tarifado são hoje, reconhecidamente, das</p>	<p>Nos termos do artigo 5.º, n.ºs 5 e 6, a atividade de comercialização para a mobilidade elétrica e a operação de pontos de carregamento são atividades em livre concorrência, para as quais não estão previstas limitações de preços, que não sejam relativas aos procedimentos para a fixação dos preços pelos respetivos operadores, designadamente, os princípios da igualdade de tratamento e transparência na formulação e fixação da remuneração. Acresce que a ERSE, nos termos do DL 90/2014, não tem mandato para impor tal restrição às referidas atividades.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

18 TARIFAS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
		<p>mais eficazes nas políticas urbanas de mobilidade e transportes, faz sentido que as políticas tarifárias da ME possam estar articuladas com as políticas de circulação e estacionamento locais, da responsabilidade das autarquias ou entidades com responsabilidades delegadas nessa matéria, uma vez que a estas lhe cabem a gestão do espaço público podendo ser remuneradas pela ocupação do espaço público, de acordo com o local, horário e tempo de ocupação, etc. Tal deve exigir a responsabilidade adicional de informação do OPC no ponto de carregamento e à EGME e desta nos seus serviços de informação ao OPC e ao CEME sobre as horas e tempo de carregamento para tarifação.</p>	
96	DGEG	<p>Relativamente ao artigo 3.º, embora salvaguardado o princípio do acesso dos UVE a todos os pontos de carregamento da rede de acesso público (e por essa via, o acesso de todos os comercializadores a todos os pontos), bem como a proteção dos UVE na evolução de tarifas (alínea d), poderiam ser definidos mecanismos de regulação para as tarifas a estabelecer entre o operador e o comercializador, nomeadamente limites máximo ou mínimos, para concretizar os citados princípios.</p>	<p>Nos termos do artigo 5.º, n.ºs 5 e 6, a atividade de comercialização para a mobilidade elétrica e a operação de pontos de carregamento são atividades em livre concorrência, para as quais não estão previstas limitações de preços, que não sejam relativas aos procedimentos para a fixação dos preços, designadamente, os princípios da igualdade de tratamento e transparência na formulação e fixação da remuneração. Acresce que a ERSE, nos termos do DL 90/2014, não tem mandato para impor tal restrição às referidas atividades.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

19 UNIVERSALIDADE DO ACESSO			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
97	EDP Comercial	<p>O artigo 10.º estabelece o relacionamento entre CEME e OPC, na contratação do acesso aos pontos de carregamento por parte dos UVE.</p> <p>O artigo 9.º, ponto 7, estabelece que “o CEME deve assegurar que os seus UVE tenham possibilidade de acesso a qualquer ponto de carregamento, independentemente destes se localizarem em território continental ou na Região Autónoma dos Açores e na Região Autónoma da Madeira”.</p> <p>Daqui entende-se que um CEME tenha de ser OPC, mas que não tenha de assegurar infraestrutura de rede nacional, podendo contratar com outros OPC o acesso a sua infraestrutura. <u>Solicita-se clarificação sobre este entendimento.</u></p> <p>Por outro lado, parece-nos inadequado obrigar os CEME a assegurar o acesso dos seus clientes aos postos de carregamento nas Regiões Autónomas da Madeira e Açores, uma vez que:</p> <p>(i) Não existindo nas Regiões Autónomas um mercado livre no setor elétrico ou tampouco mercados organizados, parece-nos ineficiente e artificial impor esta obrigação a uma atividade em regime de concorrência, quando na prática esta dependerá de atividades puramente reguladas, inclusive na componente de aquisição de energia;</p> <p>(ii) Esta obrigação resulta naturalmente em complexidade e encargos adicionais, e sem benefícios relevantes para os clientes.</p> <p>Assim, propomos a eliminação, no artigo 9.º, ponto 7, da referência às Regiões Autónomas dos Açores e Madeira.</p>	<p>O entendimento da EDP Comercial está correto. Nos termos do DL 90/2014, a licença de CEME está condicionada ao facto de esta entidade ter pelo menos um posto de carregamento, devidamente licenciado (artigo 7.º, n.º 1). Resulta do n.º 4 do referido artigo 7.º, que os CEME estabelecem com os OPC as relações jurídicas necessárias para assegurar o acesso, pelos respetivos utilizadores, aos pontos de carregamento. Resulta do artigo 4.º, n.º 1, al. b) que os utilizadores do veículo elétrico têm acesso universal a todo e qualquer ponto de carregamento de acesso público integrado na rede de mobilidade elétrica, não carecendo de nenhum relacionamento comercial com o OPC. O relacionamento comercial entre CEME e OPC é realizado por intermédio da EGME que tem poderes (nos termos do artigo 16.º, n. 1, al. f) para promover por sua conta e mediante solicitação, a realização de operações de faturação que sejam devidas.</p> <p>O artigo 11.º, n.º 3 e 4 do DL 90/2014 obriga que o CEME assegure a possibilidade de acesso dos seus clientes aos pontos de carregamento nas Regiões Autónomas e vice-versa. Neste contexto, o RME não pode deixar de estar em conformidade com a lei habilitante.</p>

51ª CONSULTA PÚBLICA REVISÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

20 VENDA DE ENERGIA A TERCEIROS			
N.º	Entidade	Comentário	Observações da ERSE
98	Celestino Araújo	<p>...</p> <p>- Devia ser possível que qualquer entidade empresarial como cafés, empresas de serviços, fabris, etc pudessem disponibilizar eletricidade aos VEs nos seus parques cobrando a eletricidade correspondente</p> <p>...</p> <p>Queremos é uma baixada de eletricidade com contador + tomada elétrica ao estilo das cabines de telefones públicos que existiram durante 60 anos! Coloca-se duas moedas e falamos 2 períodos = 2 kwh</p>	<p>No que diz respeito à impossibilidade de pontos de carregamento em espaços privados de acesso público que não estejam integrados na RME, faz-se notar que esta decorre do estabelecido no n.º 1 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, não podendo o RME dispor em sentido distinto.</p>