

Pronúncia da Horizon Distance, S.A/Power Dot

02 de setembro de 2019

HorizonDistance, S.A., identificada com o NIPC n.º 514 514 790, com sede na Rua Sant'ana à Lapa 148 2º, 1200-800, Lisboa, entidade licenciada como OPC – Operador de ponto(s) de carregamento - em Portugal, representada no mercado da mobilidade elétrica com a marca Power Dot,

Pronúncia

no âmbito da 78.^a Consulta Pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica, expondo e requerendo o seguinte:

Enquadramento Geral

O presente regulamento, aprovado ao abrigo do n.º 7 do Artigo 5.º, da alínea b) do Artigo 24.º e ainda do n.º 3 do Artigo 43.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação vigente, estabelece disposições aplicáveis ao exercício das atividades relativas à mobilidade elétrica abrangidas pela regulação da ERSE, designadamente as regras de relacionamento comercial entre os agentes, os métodos para a formulação e cálculo de tarifas de acesso às redes de energia elétrica para a mobilidade elétrica e as tarifas a aplicar pela entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, bem como as obrigações relativas às matérias de qualidade de serviço e de prestação de informação que impendem sobre os intervenientes e as atividades que integram a rede de mobilidade elétrica.

É com grande satisfação que a Power Dot pretende participar na elaboração deste regulamento, contribuindo com a experiência real enquanto Operador de Postos de Carregamento ativo desde 2018. Acreditamos que uma regulação clara e transparente trará benefícios claros para o sector e aumentará a confiança dos vários intervenientes.

No entanto, não podemos deixar de referir que esta proposta em concreto acaba por ter um efeito contrário ao esperado e apresenta uma ameaça muito evidente ao sector da mobilidade elétrica em Portugal.

A introdução de tarifas extra cujo o impacto direto é impossível estimar à luz deste regulamento, está a levar a uma incerteza de todos os intervenientes na capacidade de cumprir os seus planos de negócio e na permanência no sector. Acreditamos que existir uma EGME em Portugal é benéfico para todo o sistema mas apenas se o custo de gestão da rede for inferior a 2.5% do valor do mercado anual (total dos consumos por parte dos UVEs). Caso contrário, acreditamos que as soluções de redes privadas (fora da EGME) poderão servir de forma mais eficiente o UVE e contribuir mais ativamente para o crescimento do sector.

É também de sublinhar que a introdução de garantias vai reduzir a atractividade e a capacidade de investimento por parte dos OPCs e DPCS. Acreditamos que as novas normas devem produzir um efeito exatamente contrário, que aumentem a transparência e reduzam as barreiras ao investimento.

Note-se que também todas as exigências que são colocadas aos CEMEs, OPCs e DPCS irão impactar o custo final de carregamento para o UVE e reduzir a atractividade da mobilidade elétrica quando comparada com soluções de combustíveis fósseis.

É tempo de trazer clareza e transparência ao sistema mas também é tempo de atrair mais UVEs e investimento para o sector.

Comentários

Artigo 26 – Metodologia de cálculo e valores mínimos das garantias

A garantia de 4 meses mínimo de valor de garantia sendo que numa primeira fase, sem qualquer histórico, foi calculado o valor mínimo de 2.000€ por cada ponto de carregamento, acarreta um esforço considerável para a capacidade de investimento do OPC devido ao decréscimo do *Working Capital* com esta nova *liability*. Este valor, poderá corresponder a mais de 60% do valor de instalação de um novo posto (no caso de um PCN) e irá afectar seriamente a capacidade de investimento dos operadores.

No que toca ao racional de cálculo, este valor pressupõe que mensalmente, o ponto de carregamento do OPC vai faturar bastante mais de 500€ por mês, uma vez que este valor seria apenas para pagar o valor da taxa da EGME. Com base nos números atuais, a MOBIE pode confirmar que este facto está longe de ser verdade. Se este for o valor que a EGME está a considerar como taxa mínima (ou mesmo que seja máxima), o mais natural é que os OPCs irão acabar por pagar para operar os seu próprios carregadores o que levará ao natural desaparecimento do sector.

É também de notar que a garantia de OPC em comparação com DPC é 10 vezes superior. Apesar de acreditarmos que seja expectável que a utilização de um ponto de carregamento de um DPC seja menor do que um ponto de carregamento de um OPC, não é esperado que esta suposição se vai aplicar a todos os casos. Certas localizações geográficas mais rurais em espaços públicos poderão até obter menos carregamentos que espaços urbanos privados e por isso vemos esta discrepância como bastante acentuada.

É imperativo que o valor mínimo seja reduzido uma vez que tanto a grandeza do valor como o racional de cálculo não terem em consideração a realidade da mobilidade elétrica.

Também deveria estar previsto uma diminuição do valor mínimo de garantia à medida que o OPC ou DPC aumente o número de postos de carregamentos ligados à rede. Quanto maior a dimensão do operador, menor é o risco de incumprimento tanto pela capacidade financeira como pela receita gerada nos diferentes pontos de carregamento.

Secção II - Proveitos da EGME

A presente regulação deve clarificar como vão ser dimensionados os proveitos a recuperar da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica, previstos para o ano t. Este valor vai impactar diretamente o custo de carregamento, podendo ser um valor bastante significativo.

Como previsto no Artigo 39^a, alínea 2, as tarifas da EGME, a aplicar pela EGME aos CEME, aos OPC e aos DPC, devem proporcionar os proveitos a recuperar da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica, definidos no Artigo 38.º. No entanto, não existe nesta proposta de regulação qualquer limite para tais custos o que traz uma incerteza significativa a todos os intervenientes do sector do peso da EGME na operação.

De forma a dimensionarmos o problema, consideremos o seguinte exercício: no ano de 2020 em Portugal existem 1000 pontos de carregamento ativos onde, em média, ocorrem 4 carregamentos por dia com um preço final para o UVE de 5€ por carregamento. Neste cenário, seriam realizados em 2020 1.460.000 carregamentos, ou seja, um consumo de €7.3m. Considerando um custo de Gestão de Rede de Mobilidade Elétrica de €2.5m em 2020 (valor não longe da realidade), significaria que, neste cenário, as tarifas da EGME seriam superiores a 1/3 do mercado. Este valor seria um absurdo, e determinaria a insustentabilidade do negócio de um OPC, DPC ou CEME. No caso dos

OPCs, DPCS e CREMEs passarem o custo da taxa diretamente para o cliente, a atratividade da mobilidade elétrica em Portugal passará a ser nula, principalmente quando comparada com outros países europeus ou outras formas de mobilidade.

Acreditamos que os custos Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica devem ser adaptados à realidade da própria rede e devem ser limitados na presente proposta de regulação. Uma vez que os custos serão pagos pelas entidades intervenientes na Mobilidade Elétrica, este orçamento deve ser apresentado e aprovado por votação dos mesmos. Cada orçamento deveria ter um caderno de encargos associado com objectivos claros para a EGME num determinado ano.

Como foi dito anteriormente, a existência de uma Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica só fará sentido na caso dos seus custos anuais serem inferiores a 2.5% do consumo dos UVEs num determinado ano (valor total do mercado de carregamento de veículos elétricos). Caso contrário, será mais eficiente tanto para o cliente como para os intervenientes no mercado da mobilidade elétrica criarem redes privadas independentes.

Artigo 53.º Princípios gerais - Disponibilização de dados de consumo

De forma a existir mais transparência e aumentar a confiança dos proprietários dos parques de estacionamento a apostar na mobilidade elétrica, a nosso ver é crucial que, na fatura do CSE para a instalação do parque de estacionamento exista de forma discriminada todos os consumos da mobilidade elétrica referente a esse período temporal de faturação.

Artigo 57.º Modelo e formato dos dados disponibilizados pela EGME

Ao longo do documento são feitas várias referências à partilha de informação via página de internet da EGME. Como exemplo “*A EGME deve publicar e manter atualizados, na sua página na internet, o modelo e o formato dos dados referidos no número anterior*”. No nosso entender, deveria ser disponibilizada pela EGME uma plataforma web comum aos OPC e CEMEs com acesso a informação de consumos, faturação referente a cada entidade, extração de relatórios por ponto de carregamento etc.

No seguimento do comentário anterior “*Acesso aos consumos de pontos de carregamento do OPC*”, pode ser muito importante que a extração em formato PDF/CSV dos consumos de um ponto de carregamento possa ter um certificado digital por parte da EGME. Podendo assim o OPC partilhar com o proprietário os consumos e faturação devida no modelo de partilha de receita entre ambos.

Artigo 63.º Meios de atendimento obrigatórios

Devido a algumas falhas de software e leitura de cartões por parte dos carregadores (falhas tipo 1), deveria também estar contemplado uma linha de atendimento telefónico obrigatória por parte da EGME aos UVE. Para as falhas tipo 2 e tipo 3, a linha de atendimento telefónica também é relevante para que os OPC e CEME possam reportar este tipo de falhas diretamente via telefone.

Acreditamos, no entanto, que a melhor forma para dar resposta ao utilizador será através de email ou *chat*. Actualmente, a utilização do email é solução mais comum e eficaz no que toca a suporte ao utilizador por várias razões: a) toda a informação fica registada para análise do problema e mais rápida resolução b) os tempos de resposta são mais baixos do que o telefone uma vez que a eficiência das equipa na resposta é mais elevada c) não se corre o risco de o utilizador não obter

suporte por não querer esperar em linha. Posto isto, sugerimos que seja dada a hipótese de cada OPC escolha qual o tipo de suporte que pretende oferecer aos seus clientes, podendo este ponto servir também como uma vantagem competitiva.

Artigo 65.º Desempenho no atendimento telefónico

Os níveis de serviço ou *SLAs (Service Level Agreements)* apresentados nesta proposta de regulação são evidentemente mais exigentes do que indústrias comparáveis. Serviços como a Saúde 24 ou numa linha de apoio de uma seguradora é normal esperar mais de 60 segundos, daí acreditarmos que este tempo deve ser alargada.

Pontos não incluídos na proposta de Regulamento da Mobilidade Elétrica

Acesso aos consumos de pontos de carregamento do OPC

Considerando o modelo de negócio operado por vários OPCs, onde existe um modelo misto de investimento e partilha de receita com o proprietário do parque de estacionamento (e. Centro Comercial), seria relevante de alguma forma que a EGME pudesse certificar que os consumos do OPC nos carregadores nesse espaço correspondem à realidade. Desta forma existiria mais transparência e confiança para os proprietários dos parques de estacionamento apostarem na mobilidade elétrica. Sugerimos portanto que o Software cedido pela EMGE permita emitir relatórios de consumo de cada posto.

Entidades certificadoras e inspetoras de postos de carregamento

Segundo a nossa experiência, tem existido um atraso considerável na colocação em operação dos postos devido à falta de recursos das entidades inspetoras /certificadoras de instalações elétricas. No nosso entender deveriam estar regulados este interveniente com respectivos prazos e qualidade de serviço. Ao definir um prazo máximo após a entrada do processo, e superado esse mesmo prazo sem que tenha existido a certificação/inspeção, deveria ser aprovado tacitamente e iniciar-se a operação do posto, mesmo antes de se obter o certificado /inspeção.

Pedidos de ligação à rede e viabilidade para mobilidade elétrica junto da EDP Distribuição

Com o crescimento da mobilidade elétrica em Portugal, deveria estar contemplado um regime específico e diferenciado de pedidos de viabilidade e ligação à rede específicos para a montagem de postos de carregamento. Desta forma dar-se-ia uma resposta mais rápida e personalizada à realidade da mobilidade elétrica, com definição de um departamento concreto, contactos, prazos, e qualidade de serviço.