

78ª Consulta Pública ERSE

Alteração do Regulamento da Mobilidade Elétrica

Comentários Galp Power

02/09/2019

ÍNDICE

INTRODUÇÃO E ENQUADRAMENTO DA PARTICIPAÇÃO DA GALP POWER NA CONSULTA PÚBLICA.....	3
COMENTÁRIOS E CONTRIBUTOS	4
1. Definições (artigo 4º, nº 2)	4
2. Definição de DPC (artigo 8º, nº 1)	4
3. Relacionamento entre CEME e OPC para cumprimento do dever de informação aos UVE (artigo 13º, nº 4).....	4
4. Divulgação de preços de energia praticados (artigo 18º, nº1)	5
5. Inconsistência com a definição de DCP (artigo 20º, nº1).....	5
6. Metodologia de cálculo do valor das garantias do CEME (artigo 25º, nº2 a) i)).....	5
7. Metodologia de cálculo do valor mínimo das garantias (artigo 26º, nº1).....	6
8. Valor mínimo para as garantias a prestar pelo CEME (artigo 26º, nº2)	6
9. Incumprimento do CEME perante a EGME (artigo 29º).....	6
10. Incumprimento do OPC ou DPC perante a EGME (artigo 31º).....	7
11. Situações de previsível cessação do contrato de adesão (artigo 32º, nº 1)	7
12. Estrutura da tarifa da EGME aplicável aos CEME (artigo 40º).....	7
13. Diferenciação das tarifas de acesso em função do nível de tensão da entrega de eletricidade à rede de mobilidade elétrica (artigo 43º)	8
14. Estrutura das tarifas de Energia e Comercialização da RAA e RAM (artigos 44º e 45º).....	9
15. Períodos horários (artigo 46º).....	9
16. Entregas de eletricidade à rede de mobilidade elétrica (artigo 47º).....	10
17. Interrupção de comunicação por iniciativa do OPC ou DPC (artigo 51º, nº 6)	10
18. Atendimento telefónico dos OPC para comunicação de avarias (artigo 64º, nº 1).....	11
19. Tarifa a aplicar pelos ORD aos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica.....	11
20. Informação que permita a monitorização da evolução do setor.....	12
21. Remissões para o Regulamento Tarifário do setor elétrico.....	12
22. Inconsistência de referências.....	12

Introdução e enquadramento da participação da Galp Power na Consulta Pública

A Galp Power atua no Setor da Mobilidade Elétrica como CEME e como OPC, contando com uma carteira de clientes e de utilizadores dos seus pontos de carregamento em rápido crescimento.

A Galp Power atua ainda nos setores elétrico e do gás natural enquanto comercializadora em regime de mercado, contando com uma carteira de cerca de 265.000 clientes de eletricidade e 290.000 clientes de gás natural¹.

A mobilidade elétrica é um setor que tem observado rápidos desenvolvimentos e uma crescente adesão por parte dos utilizadores de veículos, que procuram cada vez mais alternativas às soluções que passam pelo consumo de combustíveis fósseis e associadas emissões poluentes. À medida que o setor caminha para o início da fase comercial, é fundamental atualizar o RME e toda a regulamentação associada à mobilidade elétrica com base na experiência adquirida a cada nova fase de implementação.

Este documento reflete sobre alguns tópicos na proposta final de regulamentação que consideramos poderem ser melhorados ou alvo de reflexão adicional.

¹ valores a junho de 2019

Comentários e contributos

1. Definições (artigo 4º, nº 2)

O conceito de "entidade terceira" é definido como "pessoa singular ou coletiva com interesse legítimo e direito de acesso aos dados de carregamento do veículo elétrico, por via de consentimento do titular dos dados, se aplicável, ou de um contrato com este que implique o acesso aos dados (...)". Notamos que, de acordo com o RGPD, o interesse legítimo é por si só um fundamento de licitude de acesso e tratamento de dados pessoais, não sendo obtido por consentimento ou necessidade de execução de um contrato (os outros dois fundamentos de licitude explicitamente referidos). Consideramos que esta definição deve ser revista para clarificar se pretendem ser referidos dois ou três fundamentos de licitude. Pretendia dizer-se "com interesse legítimo ou direito de acesso (...)?"

2. Definição de DPC (artigo 8º, nº 1)

A proposta define que "o DPC é a pessoa, singular ou coletiva, titular de um ponto de carregamento, situado em local de acesso privativo, integrado na rede de mobilidade elétrica por opção do titular".

Consideramos que esta definição não deixa imediatamente clara a diferença entre um DPC e um OPC que explore um ponto de carregamento de acesso privativo (artigo 7º, nº1: "o OPC é a entidade (...) cuja atividade consiste na instalação, disponibilização, exploração e manutenção de infraestruturas de acesso público ou privativo").

Propomos inclusão da referência a ser "uma atividade sem caráter comercial, diretamente associada ao titular ou utilizador do veículo elétrico" (conforme documento de enquadramento) para tornar a diferença mais explícita.

Notamos que a definição de OPC não poderá deixar de referir infraestruturas de acesso privativo (considere-se, por exemplo, a instalação de pontos de carregamento no parque de estacionamento privado de uma empresa por parte de um OPC).

3. Relacionamento entre CEME e OPC para cumprimento do dever de informação aos UVE (artigo 13º, nº 4)

A proposta estipula que os OPC e os CEME devem "relacionarem-se entre si, para efeitos do cumprimento" do dever de informação aos UVE sobre "os meios disponíveis para a comunicação de avarias, sobre segurança e utilização dos pontos de carregamento".

Esta proposta é demasiado genérica, não definindo claramente as responsabilidades que recaem sobre os OPC e sobre os CEME, devendo ser reformulada.

Adicionalmente, considerando o elevado número de OPC e CEME no setor e que os UVE de cada CEME podem utilizar os pontos de qualquer OPC, não é razoável esperar que um CEME consiga estabelecer vias de comunicação com todos os OPC com a eficácia e regularidade necessária para assegurar que os UVE são tempestivamente informados de todas as informações relevantes sobre, por exemplo, cada ponto de carregamento existente no país.

Propomos que toda a informação sobre meios disponíveis para a comunicação de avarias, segurança e utilização dos pontos de carregamento seja disponibilizada à EGME pelos OPC, e divulgada pela EGME publicamente e a todos CEME para que estes a possam transmitir aos UVE quando necessário. É necessário que a informação esteja centralizada numa fonte de acesso comum onde é carregada apenas uma vez por cada agente e pode ser consultada ou divulgada por todos a partir daí. Propõe-se que a EGME atue enquanto repositório e agente de divulgação de informação, centralizando a comunicação entre CEME e OPC.

4. Divulgação de preços de energia praticados (artigo 18º, nº1)

A proposta de RME define que o CEME está obrigado a prestar à EGME "*informação acerca de volumes e preços de energia praticados em cada momento*". Notamos que a disponibilização de preços de todas as transações realizadas irá expor dados comercialmente sensíveis dos CEME, nomeadamente relativos a contratos privados, negociados com preços diferentes dos preços do tarifário público (por exemplo, contratos para frotas).

A informação sobre preços praticados deverá ser divulgada apenas em formato agregado por forma a proteger os interesses comerciais dos CEME e não distorcer a concorrência entre agentes expondo dados comercialmente sensíveis. Por outro lado, a expressão "em cada momento" carece de uma melhor concretização, admitindo-se que existam obrigações periódicas de reporte (mensal, trimestral?), não em "contínuo" pela complexidade burocrática associada e duvidosa relevância quer regulatória, quer de supervisão.

5. Inconsistência com a definição de DCP (artigo 20º, nº1)

O nº 2 do artigo 20º determina que "*o DPC pode integrar os sistemas e pontos de carregamento por si explorados na rede de mobilidade elétrica*". Considerando que o regulamento foi revisto para considerar como DPC apenas agentes que tenham optado por pertencer à rede de mobilidade elétrica, esta formulação não corresponde ao pretendido e é inconsistente com a definição de DPC.

6. Metodologia de cálculo do valor das garantias do CEME (artigo 25º, nº2 a) i))

É indicado que uma das parcelas a considerar no cálculo do valor das garantias a prestar pelos CEME são os pagamentos dos CEME aos OPC.

Alertamos para o facto de os fluxos entre atividades da mesma entidade jurídica (quando uma entidade atua simultaneamente como CEME e OPC) não deverem ser considerados para o cálculo do valor da garantia, uma vez que não colocam em risco outros agentes ou o sistema da mobilidade elétrica. Ao incluir estes fluxos os CEME estariam a ser onerados desnecessariamente, sem qualquer benefício para o sistema.

7. Metodologia de cálculo do valor mínimo das garantias (artigo 26º, nº1)

Tal como proposto, o regulamento prevê que seja a EGME a publicar a metodologia de cálculo das garantias, definindo genericamente que a garantia se destina a cobrir o *"risco associado aos próximos quatro meses"* e que deve ser definida tendo *"em consideração o histórico dos últimos 12 meses"*.

Consideramos que a metodologia não deve ser estabelecida unilateralmente pela EGME, devendo ser, no mínimo, sujeita a consulta pública e aprovação pela ERSE.

8. Valor mínimo para as garantias a prestar pelo CEME (artigo 26º, nº2)

A proposta de regulamento define 100.000 € como o valor mínimo da garantia a prestar pelo CEME junto da EGME. Consideramos que o facto de este valor ser fixo em termos absolutos (vs. em termos de pontos de carregamento como para os OPC e DPC) pode onerar excessivamente os CEME, inclusivamente inibindo a entrada no mercado de novos agentes.

9. Incumprimento do CEME perante a EGME (artigo 29º)

A proposta de regulamento estipula que o atraso no pagamento de uma fatura dá à EGME o direito a suspender, de imediato, o registo de novos clientes do CEME na rede de mobilidade elétrica.

Este requisito é mais exigente do que o aplicado no caso de incumprimento do CEME perante o OPC, em que o CEME pode estar até 15 dias em incumprimento até que lhe sejam aplicadas sanções (5 do prazo máximo de notificação e 10 de prazo de regularização). Acresce que o prazo de pagamento de uma fatura pode ser facilmente ultrapassado por razões administrativas e não necessariamente por intenção ou falta de capacidade de pagamento (extravios, contagem de datas mora a partir da receção vs. da emissão). Recomendamos que se coloque, antes da suspensão, um prazo de notificação da EGME ao CEME do seu incumprimento, com um prazo para a sua regularização, para que sejam evitadas suspensões excessivas e injustificadas.

Adicionalmente, questionamos a ordem por que devem ser executadas as ações previstas neste artigo: a garantia deve ser executada antes ou depois da suspensão do CEME? Caso a garantia seja executada conforme previsto, deve entender-se que a dívida se mantém ou considera-se saldada e não se atinge a suspensão? Notamos que, correspondendo a 4 meses de faturação, a garantia terá à partida um valor superior a apenas uma fatura em mora sendo suficiente para regularizar a dívida. Este ponto deve ser clarificado.

Consideramos igualmente importante clarificar o procedimento de notificação do CEME da sua suspensão, nomeadamente:

- Existirá o risco de os clientes mais recentes do CEME (com contratos por ativar) serem prejudicados pela ação da EGME?
- O CEME terá a obrigação de não celebrar novos contratos?

É aqui importante notar que, enquanto no caso de suspensão de um OPC, um UVE poderá dirigir-se a outros pontos de carregamento para carregar o seu veículo, no caso de suspensão de um CEME, os clientes com contratos recém-celebrados, mas ainda não ativados, ver-se-ão impedidos de carregar os seus veículos em todos os pontos da rede, a menos que mudem de CEME ou sejam clientes de vários CEME em simultâneo.

Deste modo, solicita-se a clarificação de que modo os clientes por ativar tomarão conhecimento da suspensão do CEME em incumprimento com vista a poderem tomar medidas que permitam efetivar a adesão à rede de mobilidade elétrica junto de outros CEME.

10. Incumprimento do OPC ou DPC perante a EGME (artigo 31º)

Damos por replicado o comentário anterior. O regime aplicado a uma dívida de um OPC ou DPC perante a EGME é mais rigoroso do que o regime aplicado a uma dívida de um CEME perante o OPC e parece, em todos os casos, excessivo, não dando ao OPC/DPC oportunidade de justificar e regularizar a situação.

11. Situações de previsível cessação do contrato de adesão (artigo 32º, nº 1)

Nas "*situações de previsível cessação do contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica*" a proposta de regulamento estipula vários deveres de ação e informação. No entanto, não está claro o que deve ser entendido por "*situações de previsível cessação do contrato de adesão*". Por exemplo, a suspensão de um CEME enquadra-se aqui? Este ponto deverá ser explicitado.

12. Estrutura da tarifa da EGME aplicável aos CEME (artigo 40º)

Apesar deste ponto não ter sido alvo de revisão, considerando que esta tarifa não foi aplicada até ao momento, aproveitamos para alertar para o facto de que a existência de um termo fixo definido em euros/dia na sua estrutura vai contra o racional que tem vindo a ser adotado para as restantes tarifas do setor da mobilidade elétrica, vai contra as expectativas dos UVE e poderá mesmo distorcer e desincentivar a utilização da rede de mobilidade elétrica.

Não obstante reconhecermos que a atividade da EGME é unicamente remunerada através da tarifa EGME e que esta terá certamente uma componente de custos fixos que não depende do seu volume de atividade, notamos que, ao incluir na tarifa uma componente fixa em euros/dia, é expectável que esta venha a ser refletida nos tarifários dos CEME. Assim, do ponto de vista do UVE, passará a ser-lhe cobrado um valor pelo facto de ter o cartão de utilizador/contrato ativo. Isto vai contra a expectativa dos UVE de que os seus custos de mobilidade estejam apenas associados ao consumo/utilização do veículo, sem “mensalidades”. Vai ainda contra a preocupação que foi demonstrada ao não incluir um termo fixo nas TAR a aplicar à mobilidade elétrica, até pela “novidade” que representaria nos hábitos dos consumidores quanto aos custos com veículos pessoais.

É importante desassociar as estruturas tarifárias com termos fixos em euros/dia aplicadas ao setor elétrico (onde, efetivamente, se pode assumir que existe um consumo contínuo de eletricidade ou uma utilização contínua da rede) das estruturas tarifárias a aplicar à mobilidade elétrica onde a utilização do veículo é perfeitamente discreta em termos temporais e a existência de pagamentos dissociados da utilização não faz sentido, em particular, para os UVE. Arrisca-se assim a criação de um desincentivo à transição dos utilizadores para a mobilidade elétrica ao impor-lhes um custo fixo que não existe na mobilidade tradicional.

Adicionalmente, face à facilidade e rapidez de ativar e desativar os cartões de utilizador, ao incluir um termos fixo em euros/dia cria-se um incentivo a que os clientes ativem e desativem os cartões para evitar o termo fixo, trazendo custos adicionais para a EGME e para o setor.

Assim, propomos que seja considerada a eliminação do termo fixo em euros/dia da tarifa EGME.

13. Diferenciação das tarifas de acesso em função do nível de tensão da entrega de eletricidade à rede de mobilidade elétrica (artigo 43º)

A proposta de RME define diferentes tarifas de acesso às redes elétricas para a mobilidade consoante a entrega de eletricidade à rede onde o ponto de carregamento se encontra seja feita em BT ou em MT.

Compreendemos e aceitamos o princípio de que os utilizadores das infraestruturas não devem pagar por infraestruturas que não utilizam. No entanto, esta alteração vai afetar única e exclusivamente os UVE (uma vez que as tarifas de acesso às redes elétricas para a mobilidade são suportadas por estes), que não têm capacidade de influenciar ou avaliar se o ponto de carregamento que estão a utilizar pertence a uma rede ligada em BT ou MT. Enquanto, no SEN, é o cliente final que escolhe o nível de tensão em que pretende ligar-se à rede (dentro das possibilidades técnicas existentes) e suporta os acessos de acordo com essa escolha, na mobilidade elétrica a ligação à rede depende dos OPC mas são os UVE a suportar as tarifas de acesso. Acresce que diferentes níveis de tensão de ligação à RESP não garantem uma diferenciação no tipo de carregamento disponibilizado aos UVE. Consideramos, assim, não fazer sentido que uma especificação técnica que os UVE não controlam e que é alheia ao serviço que lhes é prestado possa ter impacto no preço final que estes suportam.

Consideremos o caso de dois UVE: o primeiro utiliza um ponto de carregamento instalado no parque de estacionamento de uma grande superfície ligada à RESP em MT, o segundo utiliza um ponto de carregamento exatamente igual mas instalado numa rede ligada à RESP em BT. Apesar de ser prestado exatamente o mesmo serviço, o primeiro suportaria um valor mais baixo de TAR, muito possivelmente sem sequer compreender o motivo. Questionamos se passaria a existir a obrigação de os pontos de carregamento identificarem e divulgarem o nível de tensão da ligação à RESP da rede a que estão associados.

Adicionalmente, estaríamos a criar incentivos à utilização de alguns pontos da rede em detrimento de outros, criando não só entraves à concorrência na atividade de OPC mas também incentivos para pedidos de ligação direta à rede de MT que podem não fazer sentido para o SEN na sua globalidade.

Considerando esta diferenciação, assim como as tarifas específicas para a RAA e RAM, é expectável que cada CEME se apresente no mercado com, no mínimo, 6 categorias de preço base no seu tarifário, a aplicar consoante o local onde o UVE carregue o seu veículo (Continente BT, Continente MT, RAA MT, RAA BT, RAM MT, RAM BT), multiplicadas por 3 escalões horários cada. Esta diferenciação será extremamente confusa para os UVE.

Assim, manifestamo-nos contra esta discriminação de tarifas em função do nível de tensão do ponto de entrega à rede em que à rede de mobilidade elétrica se insere.

14. Estrutura das tarifas de Energia e Comercialização da RAA e RAM (artigos 44º e 45º)

Damos por replicado o comentário nº 12 feito em relação à existência de um termo fixo na tarifa da EGME a aplicar aos CEME, agora incidindo sobre as tarifas de Energia e Comercialização da RAA e RAM. Compreendemos que estas tarifas visam recuperar os proveitos dos comercializadores regulados destas regiões enquanto agentes do SEN. No entanto, esta estrutura tarifária irá distorcer a oferta dos CEME obrigando-os a ter tarifários específicos para esta região com termos fixos significativos em euros/dia.

15. Períodos horários (artigo 46º)

Apesar deste ponto não ter sido alvo de revisão, deixamos a proposta de simplificar o regime de períodos horários, agregando os períodos horários fora de vazio, publicando apenas tarifas bi-horárias e não tri-horárias. Esta sugestão tem o objetivo de simplificar os tarifários a apresentar aos UVE, promovendo uma maior compreensão dos mesmos por parte destes.

16. Entregas de eletricidade à rede de mobilidade elétrica (artigo 47º)

O RME proposto define a obrigação de medição nos pontos de entrega da RESP à rede de mobilidade elétrica e nos pontos de saída dos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica, definindo os primeiros como *"ponto de interface com o setor elétrico, caracterizado por um CPE, a jusante do qual existe uma instalação de utilização de energia elétrica com pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica"*.

Esta nova definição retira a obrigatoriedade de existir um CPE exclusivo imediatamente a montante da rede de mobilidade elétrica, quando comparada com a definição que consta do GMLDD (*"ponto imediatamente a montante de uma infraestrutura elétrica dedicada exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos elétricos, que permite individualizar os consumos da rede de mobilidade elétrica"*), reconhecendo que podem existir instalações dedicadas a outros fins que não a mobilidade elétrica após o ponto de entrega da RESP. Assim, os consumos da rede de mobilidade elétrica passam a ser isolados no ponto de entrega pela diferença entre o total de eletricidade entregue à rede à qual a rede de mobilidade elétrica pertence e as saídas dos pontos de carregamento.

Consideramos esta alteração positiva, indo de encontro às condições reais de muitas instalações de carregamento de veículos elétricos que não têm ligação direta à RESP (inserir-se dentro de redes já existentes). No entanto, notamos a ausência da inclusão do conceito de "CPE virtual" no RME como meio para identificar o ponto de entrega [virtual] da rede ligada à RESP à instalação dedicada exclusivamente ao carregamento de veículos elétricos e os seus consumos específicos.

Considerando que o CPE associado à ligação à RESP está associado a um CSE, mas que o ORD terá que faturar acessos aos CEME cujos utilizadores utilizem os pontos de carregamento instalados na rede de mobilidade elétrica contida na rede ligada à RESP (ou aos CSE que aprovisionem eletricidade em nome desses CEME), faz sentido que exista uma forma de identificar inequivocamente o local de entrega dos consumos a faturar. Será um local de entrega virtual dentro de uma rede já claramente identificada pelo CPE de ligação à RESP.

Os CPEs virtuais têm sido a modalidade adotada pelo ORD para identificar e gerir as entregas às infraestruturas alocadas exclusivamente à mobilidade elétrica, pelo que defendemos a sua explicitação e inclusão no RME.

17. Interrupção de comunicação por iniciativa do OPC ou DPC (artigo 51º, nº 6)

A proposta define que *"se o OPC ou o DPC interromperem, por sua iniciativa, a comunicação entre o ponto de carregamento e o Sistema de Gestão da EGME (...)"*. Deve ser clarificado o que se deve entender por interrupção por iniciativa do OPC ou DPC, em particular considerando que o artigo 67º define prazos para a comunicação de avarias. Pretende mencionar-se interrupções injustificadas e sem aviso prévio? Notamos que, excluindo as avarias, haverá situações em que esta ligação poderá ter que ser interrompida por iniciativa do OPC ou DPC sem que haja nenhuma intenção de prejudicar o sistema da EGME, por exemplo, para manutenção.

Propomos a seguinte redação alternativa "se o OPC ou o DPC interromperem, sem aviso prévio à EGME e sem que tenha sido comunicada uma avaria, a comunicação (...)".

18. Atendimento telefónico dos OPC para comunicação de avarias (artigo 64º, nº 1)

É definido que "*o atendimento telefónico dos OPC deve permitir (...) a comunicação de avarias, estar permanentemente disponível e não ter custos para os utilizadores*".

Atualmente este apoio é assegurado através de uma linha dedicada da EGME (e não dos OPC), afixada nos pontos de carregamento, sendo assim desde o início do projeto piloto. Esta particularidade prende-se com o facto de, dadas as especificidades dos sistemas que controlam a rede de mobilidade e interação entre si (sistemas dos CEME, OPC e EGME), a EGME ser a única entidade em condições de prestar um apoio eficaz e eficiente aos UVE quando estes encontram problemas no carregamento.

Quando um UVE encontra um problema ao efetuar o carregamento não tem, muitas vezes, a capacidade de distinguir entre a origem do problema e qual o agente a contactar para o resolver. Por exemplo, não consegue distinguir se uma impossibilidade de realizar o carregamento se deve a uma avaria no ponto de carregamento, falha de comunicação do ponto de carregamento com o sistema de gestão, avaria do sistema de gestão ou cartão bloqueado ou cancelado pelo CEME. Adicionalmente, existem problemas com a infraestrutura do ponto de carregamento que, atualmente, os OPC não têm meios técnicos para resolver pelo facto de ser a EGME a controlar remotamente a maioria das funções dos equipamentos de carregamento – por exemplo, no caso de um cabo preso ou bloqueado, à data, é a EGME quem consegue intervir remotamente no equipamento para tentar o desbloqueio remoto.

A EGME é a entidade melhor colocada para fazer o diagnóstico de problemas com os pontos de carregamento e, caso não os consiga resolver e em função do teor dos contactos, encaminhar o contacto para os OPC ou os CEME. O contacto do UVE apenas com o OPC poderia levar ao atraso na resolução dos problemas e conduzir à necessidade de vários contactos com entidades sem meios para proceder a um diagnóstico integrado do problema.

Assim recomendamos que o RME centralize o atendimento de telefónico de apoio aos pontos de carregamento na EGME, não exigindo aos OPC/DPC atendimento próprio.

19. Tarifa a aplicar pelos ORD aos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica

O nº 4 do artigo 39 define que "*a tarifa de Acesso às Redes de Energia Elétrica para a Mobilidade aplica-se às entregas dos CEME aos UVE*". No entanto, não consta nem do RME nem do Regulamento Tarifário que esta tarifa também deve ser aplicada pelo ORD na faturação de TAR aos consumos associados a pontos de carregamento de veículos elétricos.

Apesar de os agentes já atuarem de acordo com esse princípio, consideramos que seria importante este ponto ser explicitado.

20. Informação que permita a monitorização da evolução do setor

É nossa expectativa que a mobilidade elétrica seja monitorizada de forma semelhante aos setores elétrico e do gás natural, com a divulgação periódica de, por exemplo, quotas de mercado em número de utilizadores (cartões), em número de carregamentos e em volume de eletricidade vendida.

Os artigos 77º e 78º preveem um conjunto de informações que a EGME deverá remeter à ERSE com periodicidade semestral. Questionamos se esta informação a remeter pela EGME e, em particular, a periodicidade semestral será suficiente para permitir a adequada divulgação de informação sobre o setor e corresponder às expectativas dos diferentes *stakeholders* neste aspeto. Notamos a ausência de disposições em relação a informação a fornecer pelos OPC e CEME à ERSE.

Adicionalmente, a proposta de RME prevê ainda que os indicadores previstos nas alíneas a) a f) do número 1 do artigo 78º sejam *“publicados pela EGME na sua página na internet”*. Esta publicação será feita também numa base semestral? Tratando-se de uma divulgação por meios eletrónicos seria recomendado considerar uma periodicidade superior à semestral devendo, em qualquer dos casos, este ponto ser clarificado.

21. Remissões para o Regulamento Tarifário do setor elétrico

Vários artigos do RME remetem para o Regulamento Tarifário do setor elétrico. No entanto, este regulamento é omissivo em relação à mobilidade elétrica pelo que recomendamos que, na próxima revisão regulamentar do setor elétrico, todos os aspetos relevantes sejam incluídos.

22. Inconsistência de referências

Identificamos as seguintes inconsistências na referenciação de artigos: no nº 3 do artigo 11º deve ler-se *“(...) para efeitos do previsto do nº 4 do artigo 9º”*. No nº 4 do artigo 9º deve ler-se *“(...) nos termos referidos no nº 3 do artigo 11º”*.