

## Regulamento da Mobilidade Elétrica – proposta de alteração

### COMENTÁRIOS DA APREN

1/4

## Enquadramento e visão global

A APREN congratula-se com o esforço feito pela ERSE e entidades envolvidas na reformulação do Regulamento da Mobilidade Elétrica (ME), pois este é um setor novo, numa fase inicial, em modernização a um ritmo muito elevado e, como tal, a respetiva regulamentação precisa de acompanhar essa evolução. Contudo dever-se-á ter presente a necessidade de flexibilidade de adaptação desta regulamentação à evolução que certamente se irá verificar no setor.

A APREN identifica este tema da maior relevância no âmbito da sua atividade, e de grande importância para o êxito de uma descarbonização custo-eficaz, conforme desiderato nacional, expresso, nomeadamente, no plano nacional de energia e clima 2030 (PNEC 2030) e no Roteiro para a Neutralidade Carbónica em 2050 (RNC 2050).

Contudo, e atendendo à especificidade deste Regulamento, o qual recai na esfera de entidades e associações específicas do setor da Mobilidade, a APREN irá apenas apresentar comentários de ordem geral.

Salvo melhor interpretação, a Regulamentação da ME agora em análise está apenas vocacionada para os Veículos Ligeiros, sendo certo que só se consegue uma verdadeira descarbonização com a transformação da Mobilidade dos Veículos Pesados, passageiros e carga, para modos menos poluentes, eventualmente também o 100% elétrico. Este aspeto devia estar presente numa legislação que se pretende abrangente.

Os comentários da APREN estão em linha com os realizados em consultas anteriores, tendo também presente que os resultados do projeto piloto da Mobilidade iniciado em 2010 ficaram muito aquém do esperado. Por isto mesmo é importante uma reflexão estratégica do que correu bem ou menos bem, sem constrangimento em refletir sobre a bondade do próprio modelo.

## Condicionantes do Modelo

As condicionantes e os aspetos estratégicos que a APREN identificou como importantes para esta reflexão são os seguintes:

### **(i) Exigência na identificação dos consumos feitos pela Mobilidade Elétrica para efeitos Estatísticos**

Na nossa opinião esta condicionante é questionável, pois em termos energéticos o consumo em mobilidade elétrica é similar a qualquer outro tipo de consumo, iluminação, ar condicionado ou outro. O que o distinguirá é que também pode ser efetuado na via pública, mas não deixa de ser um consumo elétrico. Não é justificável que se pretenda separar o consumo por tipo de consumo individual, ou criar uma discriminação da eletricidade usada para carregar um VE dos outros equipamentos de uma residência.

É reconhecido que, para efeitos estatísticos de metas europeias é necessário identificar o consumo na ME, mas o mesmo pode ser feito com um grau de exatidão adequada se efetuado de forma aproximada e por outros indicadores estatísticos, como número de veículos e distância média percorrida em modo elétrico. Aliás já hoje em dia a maior parte dos consumos da ME em Portugal não é identificada individualmente pois é efetuada nas redes particulares das residências consumos que, pura e simplesmente, são contabilizados como normais e na rede de uso exclusivo da Tesla que, tanto sabemos, está a ser contabilizado como consumo geral. A restante rede de carregamento público, pago e não pago, tem contagem própria.

Por estas razões, a APREN não identifica qualquer razão com relevante fundamento técnico ou económica para a exigência de contabilização estatística de todo e qualquer consumo em mobilidade elétrica, na medida em que ela, para ser implementada, acarretaria custos de investimento e de operação elevados, não adicionando valor nem promovendo a transição energética no processo de carregamento de VEs.

### **(ii) Redes inteligentes e armazenamento**

As designadas redes inteligentes têm um papel cada vez mais importante no setor elétrico ao mesmo tempo que o armazenamento de energia elétrica em baterias se mostra também cada vez mais promissor e competitivo.

É de grande importância ter uma visão holística nas implicações e modelos que o SEN pretende para integrar de forma custo-eficiente esta possibilidade de armazenamento de energia elétrica de forma distribuída e da sua injeção na rede pública, que pode ser efetuada em regime da auto-produção (auto-produtores individuais, coletivos e/ou de comunidades energéticas) ou através dos VE que tenham possibilidade de fornecer serviços de V2G, se o pretenderem.

A gestão de uma rede inteligente far-se-á, em princípio, através da agregação de consumos ou de centros electroprodutores “virtuais”, que poderão prestar serviços de sistema e que poderão aceder ao sistema de tarifas dinâmico (ou tão próximo quanto possível). Os sistemas de carregamento dos VEs deverão estar integrados naquela agregação de consumos, sem necessidade de criar modelos ou sistemas complementares, não se antecipando a necessidade técnico-económica de instalar obrigatoriamente contagens ou medições adicionais de energia em cada posto carregamento de VE.

A APREN considera assim que o fornecimento de serviços dos VEs deverá voluntário e ser sempre integrado e/ou agregado nos pontos de consumo onde eles se insiram, dispensando a obrigatoriedade de medição ou contagem individual específica.

### **(iii) Existência de uma Entidade Gestora com funções operacionais**

A existência da EGME com funções operacionais está na teia da complexidade no relacionamento dos vários atores, Operadores dos Pontos de Carregamento (OPC), Comercializadores do Setor Elétrico (CSE), Comercializadores de eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME) e Operador da Rede de Distribuição (ORD).

Terá sido esta complexidade que contribuiu para o fracasso da legislação anterior, mas que com a nova proposta de Regulamentação não se antecipa que seja corrigida de forma eficaz.

O estado embrionário da ME não justifica sistemas complexos que apenas a encarecem e dificultam.

A APREN considera, nesta fase inicial e incerta de desenvolvimento da ME, a mesma deveria ser assumida pelas entidades já existentes no SEN, sem prejuízo de um sistema de concurso de concessões a Operadores Específicos da ME.

A livre iniciativa deveria continuar a ser privilegiada, nomeadamente nos espaços privados de acesso público, nos centros comerciais, nos parqueamentos de restaurantes, para além de unidades hoteleiras e similares, mas na condição de que toda a energia consumida na ME nestes locais não teria que estar sujeita e nenhuma contabilização ou especificação técnica adicional.

No que respeita aos utilizadores de outros países terá de existir um sistema semelhante ao que se passa com os telemóveis (o roaming) ou na passagem das estradas com portagem (questão da via verde) em que um cidadão estrangeiro pode adquirir um sistema temporário, tipo cartão pré-pago para telemóveis. Devemos privilegiar a simplicidade.

#### **(iv) Modelos de carga de VE**

Como sabemos a grande condicionante (para além do preço) à compra de VEs é a sua baixa autonomia para deslocações longas, isto de apesar de hoje em dia a maior parte dos VE de cariz citadino terem autonomias na ordem de 150 a 250 km. Os de maior autonomia, 350 a 500km, de preço muito elevado, estão apenas reservados a uma fatia pequena de utilizadores. Para o efeito é necessário que as estradas e as autoestradas disponibilizem PC rápidos em número suficiente em cada ponto de carregamento, fiáveis e seguros.

Que modelo se antecipa para dinamizar e ultrapassar esta fragilidade?

É prevista alguma Entidade que promova e coordene este desenvolvimento, caso a iniciativa privada não dê resposta adequada?

A APREN considera que a legislação de enquadramento deste Regulamento deveria ter em conta estas preocupações de forma assertiva e abrangente.

#### **(v) Uniformização com outras Redes de Carregamento de VEs de outros países**

A promoção da ME passa sem dúvida por uma verdadeira articulação e facilidade de utilização dos sistemas de carregamento nos vários países europeus, não tanto quanto à instalação física da tomada, mas sim quanto à forma de pagamento.

Este ponto não parece estar convenientemente abordado nesta legislação, pelo que a APREN considera que o mesmo deveria ser alvo de uma análise mais estruturada na presente versão da legislação. Como está definido na legislação europeia, deve ser dada a possibilidade de que qualquer UVE possa carregar o seu veículo em Posto de Carregamento Público, mesmo que não tenha um contrato com um Comercializar.

**(vi) Sistema Tarifário**

A disponibilidade de potência e de energia elétrica utilizada no carregamento dos VE não tem nenhuma diferença conceptual ou estrutural de qualquer outra disponibilização de serviços de acesso à eletricidade das redes de serviço público.

A criação de um modelo tarifário próprio, que se poderia mostrar atrativo na medida em que a ME tem algumas particularidades na configuração organizativa proposta, só viria criar uma maior complexidade no sistema, na regulação e nos níveis de conflitualidade, para além de contribuir para uma menor transparência de regras para os utilizadores e consumidores.

Não será de mais recordar que a complexidade organizativa do SEN e da sua estrutura, nomeadamente a tarifária, conduz a um acréscimo de entidades e estruturas gestoras que o sobrecarregam com custos despropositados.

Neste sentido, e por estas razões, a APREN não reconhece a virtualidade no desenvolvimento de outro modelo tarifário específico para a ME, propondo antes que se recorra exclusivamente ao sistema tarifário existente, o qual de per se já é bastante abrangente e complexo com tarifas flat, bi-horária e tri-horária.

Lisboa, 4 de setembro de 2019

APREN, Associação Portuguesa de Energias Renováveis