

**PRONÚNCIA DA MOBI.E EM SEDE DE CONSULTA PÚBLICA
DA “PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DO REGULAMENTO
TARIFÁRIO DO SETOR ELÉTRICO” DA ERSE**

ÍNDICE

1.ENQUADRAMENTO PRÉVIO: O MODELO MOBI.E	4
2.PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DO REGULAMENTO TARIFÁRIO	6
3.PRESSUPOSTOS DA PROPOSTA	7
3.1.Melhoria da interação entre os setores elétrico e da mobilidade elétrica	7
3.2.Eliminação de barreiras ao desenvolvimento da mobilidade elétrica	8
4.PROPOSTA ALTERNATIVA DE INTRODUÇÃO DE MELHORIAS	12
4.1.Termos de potência	12
4.2.Produção descentralizada, Flexibilidade e V2G	12
4.3.AFIR	13
5.IMPACTOS DA PROPOSTA DA ERSE	14
5.1.Modelo de mobilidade elétrica português e suas vantagens	14
5.2.Modelos de negócio dos operadores (OPC)	14
5.3.DPC	17
5.4.Concessões da Mobi.E e Municípios	19
5.5.Plataforma PGM e dos agentes de mercado	19
6.CONSIDERAÇÕES FINAIS	22

À Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE),

Exmos./as. Senhores/as,

A MOBI.E, S.A. (**MOBI.E**), na qualidade de Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica, vem, pela presente via, apresentar os seus comentários à Proposta de alteração do Regulamento Tarifário do setor elétrico apresentada pela Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (**ERSE**), publicada no passado dia 15 de outubro de 2024 e submetida a consulta pública.

No documento a consulta, a ERSE propõe a eliminação das Tarifas de Acesso às Redes aplicáveis à Mobilidade Elétrica (**TAR ME**), com o pressuposto de que as mesmas comprometem a interação entre o setor elétrico e o setor da mobilidade elétrica e são uma barreira para o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal.

A MOBI.E saúda a ERSE pela iniciativa, que acreditamos agir em prol do desenvolvimento da mobilidade elétrica. Não obstante, e salvo o devido respeito, entendemos que estas alterações partem de pressupostos imprecisos ou que não levaram em linha de conta as vantagens inerentes ao modelo regulatório português da mobilidade elétrica, cuja reconfiguração é inevitável com esta proposta. Um modelo, frise-se, sob o qual se têm registado resultados impressionantes no desenvolvimento da mobilidade elétrica no nosso país e cujos méritos são reconhecidos internacionalmente¹.

Por esta razão – e sem prejuízo da MOBI.E partilhar com a ERSE as mesmas preocupações em relação a algumas situações relacionadas com a interligação entre o setor elétrico e o da mobilidade elétrica, que a ERSE, e bem, identificou no documento justificativo da proposta –, consideramos essencial salientar, que as mesmas podem ser precavidas de outras formas, sem colocar em causa os diversos aspetos virtuosos e inovadores do modelo regulatório da mobilidade elétrica atualmente em vigor e que não foram tidos em conta pela ERSE na proposta.

¹ Rodríguez, María, "Electric car registrations in 2023 in Europe", in Eletromaps, 15 de janeiro de 2024 <https://www.electromaps.com/en/blog/electric-car-registrations-europe-2023>

Constenla, Tereixa, "El coche eléctrico triunfa en Portugal empujado por un sistema de pago universal en los puntos de recarga", in El País, 26 de janeiro de 2024, <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2024-01-26/el-coche-electrico-triunfa-en-portugal-empujado-por-un-sistema-de-pago-universal-en-los-puntos-de-recarga.html#>

Cerezo, Félix, "Así consigue Portugal vender el triple de coches con enchufe que España", in El Mundo, 5 de fevereiro de 2024, <https://www.elmundo.es/motor/2024/02/05/65be8c89fc6c83232d8b459b.html>

Automonitor, "Portugal consegue vender três vezes mais carros elétricos do que Espanha: o que explica as diferenças entre os dois países?", in Executive Digest Automonitor, 12 de fevereiro de 2024, <https://executivedigest.sapo.pt/noticias/portugal-consegue-vender-tres-vezes-mais-carros-eletricos-do-que-espanha-o-que-explica-as-diferencas-entre-os-dois-paises/>

1. ENQUADRAMENTO PRÉVIO: O MODELO MOBI.E

O modelo de mobilidade elétrica atualmente em vigor em Portugal apresenta-se como um modelo vanguardista e pioneiro, criado para potenciar a melhor experiência de carregamento ao utilizador e, em simultâneo, promover a livre concorrência.

O modelo assenta na interoperabilidade e na universalidade de acesso.

Na articulação do modelo destacam-se como intervenientes os Utilizadores de Veículos Elétricos (**UVE**); a Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (**EGME**); os Comercializadores de Energia para a Mobilidade Elétrica (**CEME**); os Operadores de Pontos de Carregamento (**OPC**); e ainda os Detentores de Pontos de Carregamento (**DPC**), figura sem carácter comercial.

Os UVE são todas as pessoas que utilizem um veículo elétrico (BEV - *Battery Electric Vehicle* ou PHEV - *Plug-In Electric Vehicle*); os CEME são as entidades devidamente registadas que fornecem a energia para a mobilidade elétrica; os OPC são as entidades devidamente licenciadas que instalam e mantêm os postos de carregamento em locais de acesso público e prestam o respetivo serviço de carregamento aos UVE; os DPC são entidades ou particulares que possuem posto(s) numa zona de acesso privado e decidem aderir à rede nacional para poderem beneficiar das vantagens do modelo de mobilidade elétrica. A Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica, através de uma plataforma de gestão de roaming e energia, garante a gestão e monitorização da rede de postos de carregamento, em termos de fluxos energéticos, de informação e financeiros e, de forma inovadora, a integração da mobilidade elétrica no setor elétrico.

Os CEME e os OPC aderem à rede Mobi.E através de um contrato de adesão, o que permite que o UVE tenha apenas de celebrar um único contrato com qualquer CEME e possa depois carregar em todos os postos de carregamento que estejam ligados à rede nacional, independentemente de quem seja o OPC do posto de carregamento utilizado. Isto permite que a plataforma de gestão de roaming e energia integre todos os postos de carregamento da infraestrutura de acesso público e divulgue em tempo real informação útil para os UVE, como a localização do posto, a potência, o OPC responsável, a tarifa de serviço do posto e, verdadeiramente diferenciador, a sua disponibilidade. Esta é uma situação única e invejável no **panorama mundial**.

Sublinhe-se que a separação da função de CEME e OPC é determinante para garantir a interoperabilidade total da rede, facilita e promove a concorrência, bem como fomenta a instalação de postos, que podem ser utilizados por qualquer UVE, garantindo custos de operação mais reduzidos, uma vez que os OPC não sendo responsáveis pela energia dos carregamentos realizados nos postos, não suportam os gastos normalmente associados à potência disponibilizada que, como sabemos, são tanto maiores quanto maior for a potência.

O custo de ligação à Rede Elétrica de Serviço Público (**RESP**) é suportado de forma diluída pelos UVE em cada carregamento através das Tarifas de Acesso às Redes para a mobilidade elétrica definidas anualmente pela Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (**ERSE**). Desta forma, incentiva-se a instalação de postos de carregamento de maior potência, mesmo em zonas de menor procura, uma vez que os custos de operação são significativamente mais reduzidos. Esta é uma das principais razões que justificam que, atualmente, 37,5% dos postos da rede tenham potências superiores a 43 kW, isto é, sejam rápidos ou ultrarrápidos. É também um fator importante para a existência de postos de carregamento instalados em zonas de baixa procura, nomeadamente no interior, uma vez que, desta forma, os custos fixos operacionais são muito reduzidos para o OPC, como demonstra a disponibilidade de, pelo menos, um posto de carregamento de acesso público em cada um dos 308 Municípios do País, o que será, porventura, um exemplo único a nível internacional.

No atual modelo Mobi.E coexiste a possibilidade de o UVE celebrar um contrato prévio com um CEME, que como referimos lhe permitirá carregar em toda a rede, ou optar por pagamentos *ad hoc*, contratos instantâneos que se esgotam naquele carregamento. A coexistência de ambas as soluções de pagamento traz claras vantagens para o utilizador, uma vez que a celebração de um contrato prévio com um CEME pode permitir ao UVE beneficiar de tarifários mais competitivos.

Em simultâneo tem crescido a figura do DPC, cada vez mais procurada por empresas e condomínios, que permite que postos instalados em locais de acesso privado, sem carácter de exploração comercial, integrem a rede Mobi.E e possam beneficiar da segregação de consumos ligados à mobilidade elétrica. Esta solução evita a instalação de contadores específicos e facilita a partilha de carregadores, reduzindo, assim, os custos de investimento, quer em número de pontos necessários, quer em potência contratada. A solução de DPC permite, igualmente, aumentar a concorrência em termos de fornecedores de energia, uma vez que os UVE poderão utilizar estes postos privados através do contrato com o seu CEME e suportando os custos de energia inerentes aos carregamentos nestes espaços de acesso privado da mesma forma que suportam na rede de acesso público. Estes são alguns dos fatores que explicam o crescimento acentuado de DPC (que já representam 24% dos postos de carregamento ligados à rede nacional), uma vez que incentivam a instalação de postos de carregamento em condomínios, onde o condómino UVE suporta diretamente o custo associado aos carregamentos da sua viatura, sem penalizar o condomínio. Esta solução é igualmente apropriada para empresas, quer nas suas próprias instalações - uma vez que os colaboradores UVE podem suportar diretamente os custos com os carregamentos das suas viaturas através do seu contrato com o CEME -, quer para a instalação de carregadores em casa de colaboradores que usem frota da empresa - uma vez que os carregamentos das viaturas de frota são suportados pela empresa ao abrigo do contrato da empresa com o CEME, apesar do ponto de carregamento estar instalado em casa do colaborador. Este conjunto de benefícios, mais uma vez, único no Mundo, só é possível pela separação de funções entre CEME e OPC.

2. PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DO REGULAMENTO TARIFÁRIO

A ERSE propõe a alteração do Regulamento Tarifário do setor elétrico, aprovado pelo Regulamento n.º 828/2023, de 28 de julho de 2023, mais concretamente a alteração dos artigos 30.º, 33.º, 116.º, 160.º, 180.º, 186.º e revogação dos artigos 55.º e 56.º do Regulamento Tarifário, além da revogação do terceiro parágrafo do ponto 83 do Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados.

O documento justificativo da proposta identifica os dois segmentos onde estas alterações se irão refletir: um que diz respeito aos ajustamentos das MCT nos proveitos a recuperar pela parcela II da tarifa de UGS; e o outro que se refere às tarifas de acesso às redes aplicáveis à mobilidade elétrica. Esta pronúncia da MOBI.E incide apenas sobre a temática que envolve as tarifas de acesso às redes aplicáveis à mobilidade elétrica e os seus pressupostos, não tendo nada a acrescentar sobre os ajustamentos das MCT.

A proposta de alteração do desenho tarifário atual assenta nas seguintes medidas:

- 1) Eliminação das TAR ME, aplicadas pelo ORD aos CSE que abastecem os CEME

Atualmente as TAR ME são calculadas pela MOBI.E e enviadas em tempo real aos CEME. Em simultâneo o ORD, após receber os diagramas de carga da ME enviados pela MOBI.E, calcula as TAR a aplicar ao CSE do CEME.

- 2) Tarifas de acesso às redes passam a ser pagas na totalidade pelo titular do ponto de entrega RESP

Atualmente as TAR ME são pagas pelo CEME, com base nos diagramas de carga enviados pela MOBI.E para os ORD.

- 3) Os termos de potência totais da instalação passam a ser pagos na totalidade pelo titular do ponto de entrega RESP

Atualmente o titular do ponto de entrega RESP paga apenas os termos que não da ME. Os termos de potência são calculados pelo ORD, com base nos diagramas de carga enviados pela MOBI.E.

- 4) A energia de ME continua a ser separada pela MOBI.E junto dos ORD e comercializada pelo CSE do CEME, mas não haverá TAR ME associada.

Apesar da energia de ME continuar a ser deduzida do ponto de entrega RESP por parte do ORD, com base nos diagramas de carga enviados pela MOBI.E. As TAR e os termos de potência passarão a ser pagos pelo titular do ponto de entrega RESP.

A MOBI.E tem fortes reservas à implementação destas medidas, uma vez que somos da opinião que terá impactos negativos no mercado, tal como será detalhado de seguida.

3. PRESSUPOSTOS DA PROPOSTA

3.1. Melhoria da interação entre os setores elétrico e da mobilidade elétrica

É referido no documento justificativo da ERSE que o ORD só recebe os dados dos diagramas ME até 5 dias depois (D+5) e que o assincronismo provoca que os pontos de entrega participantes na ME só vejam os respetivos diagramas de carga em D+5. Esta afirmação não é correta, uma vez que desde que entrou em operação a Nova Plataforma de Gestão da MOBI.E, em setembro de 2023, os dados diários são disponibilizados aos ORD na madrugada do dia seguinte (D+1). Inclusive, somos da opinião e já promovemos interações junto de alguns ORD, para que esta troca de informação passe a ser disponibilizada em tempo real, via API, dado que a MOBI.E com a sua nova plataforma, está preparada para isso.

É igualmente referido que as regras que estabelecem as interações entre o setor elétrico e o setor da mobilidade elétrica têm sofrido dificuldades de aplicação e gerado reclamações, principalmente associadas à faturação da potência contratada nos pontos de entrega. Podemos afirmar que não são problemas ao nível da aplicação das regras, mas sim de questões isoladas em alguns períodos quarto-horários de certos postos de carregamento. Quando é identificada a causa, quer seja do lado da Mobi.E, por alguma configuração do posto/sistema, quer seja do lado do ORD por alguma disponibilização errada ou estimada, são efetuados os reprocessamentos para o CSE, nos tempos definidos por lei.

Ainda neste tópico, no documento justificativo, é dito que o valor de potência contratada, determinado para o diagrama não-ME, resulta pontualmente em valores excessivos, e que originam um acréscimo de faturação da potência contratada nas TAR que se mantém no período de 12 meses. É verdade, mas se não se dever às situações descritas no parágrafo anterior e que conseguimos reprocessar, está relacionado com carregamentos que não são comunicados à MOBI.E pelo posto de carregamento ou pela plataforma do OPC, ou que não obedecem aos requisitos estabelecidas na Regra Técnica n.º 4/MOBI.E/2023, que foram implementados para a proteção do UVE.

Em relação ao sincronismo horário dos equipamentos de medição, admitimos que existem de facto questões pontuais, mas aproveitando os resultados do “Grupo de trabalho sobre medição em corrente contínua em pontos de carregamento”, pode-se concluir que são eventos raros, face à amostragem e são passíveis de ser reprocessados quando identificados e reportados. Apesar de não termos alarmística sobre estes desvios, estimamos que tendo por base a análise dos casos em conjunto com os ORD, estamos a falar numa percentagem de casos inferiores a 0,1% do total. É de salientar ainda que, segundo as medições efetuadas, não só no âmbito do grupo de trabalho, mas por iniciativa de alguns OPC, foi verificado que o contador dos postos de carregamento, cuja potência é depois trabalhada e agregada na plataforma da MOBI.E, é em muitos casos mais fiável que o próprio contador do setor elétrico.

Em suma, com base nos dados a que temos acesso, a grande maioria das questões relacionadas com a faturação da potência contratada nos pontos de entrega, estão

relacionadas sim com os carregamentos que não são validados ou são alvos de acerto, em conformidade com a Regra Técnica n.º 4/MOBI.E/2023. O OPC/DPC consegue através da plataforma de gestão da MOBI.E identificar esses casos, que por norma envolvem a necessidade de manutenção corretiva do equipamento.

De acordo com os dados dos últimos 3 meses, a que a MOBI.E tem acesso (de 1 agosto 2024 até 31 de outubro 2024), verificamos que existiram 1.692.302 sessões de carregamento, com energia superior a 0,1 kWh. Desse número, apenas 0,87% das sessões não cumpriram com os critérios definidos na Regra Técnica n.º 4/MOBI.E/2023, por questões relacionadas com a não integração do CPE, sessões em que não é enviado o final do carregamento em 30 dias, potências superiores ao que está definido em sistema e outras anomalias. A energia destes carregamentos não é comunicada ao ORD e aos CEME/OPC de forma a proteger os UVE. Realçamos que antes da entrada da nova plataforma em operação, a percentagem destes carregamentos erróneos estava na ordem dos 5%, o que demonstra o trabalho que tem sido feito na otimização deste processo, não apenas pela MOBI.E, mas igualmente pelos ORD e OPC.

3.2. Eliminação de barreiras ao desenvolvimento da mobilidade elétrica

É igualmente referido que o atual modelo das TAR ME limita a introdução de novas soluções e de inovações tecnológicas, como é o caso da integração com a produção para autoconsumo de energia renovável, a utilização de armazenamento ou a prestação de serviços à rede elétrica (de que é exemplo a aplicação de soluções de *vehicle to grid* – V2G). A MOBI.E discorda com a afirmação que o modelo atual não permite que estas novas soluções sejam introduzidas no ecossistema.

Em relação ao tema da flexibilidade, a MOBI.E tem estado a trabalhar com a E-Redes no sentido de montar um projeto-piloto que comprove a exequibilidade da solução inserida no ecossistema da Rede de Mobilidade elétrica Portuguesa. O procedimento para a execução do projeto será lançado ainda este ano, para que o piloto seja iniciado no primeiro semestre de 2025.

Ainda sobre este tópico, a MOBI.E está, neste momento, envolvida no Projeto Europeu AHEAD, que visa criar um ambiente de simulação capaz de prever os locais mais convenientes para colocar postos de carregamento, otimizando ao mesmo tempo a utilização da flexibilidade e recursos da rede elétrica e das estações de carregamento, em áreas urbanas e rurais. Este ambiente de simulação terá por base os modelos de Inteligência Artificial (IA) mais recentes, para dar suporte à previsão e comunicação das necessidades da Rede Elétrica atempadamente, que depois induzirão a aplicação de soluções de *smart charging* nos postos de carregamento. Do lado português estão envolvidas, para além da MOBI.E, a Câmara Municipal do Funchal, a EDP New, a Eletricidade da Madeira (como CSE e OPC), o INESC-ID e o IST.

A vantagem intrínseca do modelo português para a adoção destas soluções de flexibilidade é o papel integrador que a MOBI.E possui, tanto na integração já existente entre a MOBI.E e os ORD, prevendo-se que possamos avançar para a troca de informação em tempo real, através de uma API, tal como mencionado anteriormente, bem como na integração direta que a MOBI.E possui com os postos de carregamentos ou com as plataformas dos OPC, através de protocolos de comunicação estandardizados.

No que diz respeito à integração com as Unidades de Produção para Autoconsumo (UPAC) e a injeção de energia veículo-rede (V2G), a MOBI.E discorda com a ideia de que o modelo atual bloqueie ou não consiga abrigar estas soluções. Além de que esta proposta da ERSE apenas resolve parte da equação, que são as TAR e os termos de potência, não tratando e, por isso, não resolvendo, a questão da energia que o CEME adquire e é utilizada localmente no ponto de entrega RESP.

A respeito da menção ao estudo “Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal”, elaborado pela Autoridade da Concorrência, que teve como objetivo recomendar um conjunto de medidas com o propósito, de exponenciar o desenvolvimento da mobilidade elétricos em termos de cobertura, eficiência e competitiva, a MOBI.E considera tratar-se estudo importante para os agentes de mercado refletirem em conjunto sobre a evolução da mobilidade elétrica em Portugal em comparação com os restantes países, sendo igualmente importante fazer um paralelismo sobre o desenvolvimento atual da mobilidade elétrica em Portugal, com o que é a realidade do nosso País noutros setores.

Consideramos, contudo, que o estudo contém algumas imprecisões e omissões e não está suficientemente sustentado em dados concretos. Parece mesmo existir um forte risco de que as recomendações feitas, possam vir a ter o impacto contrário aos objetivos a que se propunham. A MOBI.E pronunciou-se em sede própria, a sua posição é de conhecimento público, pelo que neste documento vamos apenas enquadrar a proposta de alteração ERSE nos objetivos que o estudo “Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal” tinha.

Facilmente identificamos um tema crucial na proposta da ERSE que vai impactar na **cobertura da Rede**. Atualmente, com o modelo vigente, os OPC têm o estímulo de não pagarem os termos de potência e as TAR da energia de ME, o que lhes permite ter uma margem maior para instalar postos de carregamento em localizações que, teoricamente, não o fariam, por terem pouca procura. Com a proposta de alteração passarão a pagar os termos de potência durante 12 meses, apesar de terem um número muito reduzido de carregamentos. Naturalmente, torna-se insustentável ao OPC ter estes postos ligados e fazer investimentos em novas localizações. No capítulo dos Impactos da Proposta deste documento apresentaremos os números que comprovam esta situação. Acresce que ao longo dos últimos anos, os OPC têm vindo a fazer os investimentos nas suas redes de carregamento com base numa matriz de custos e que esta proposta de alteração terá consequências, mais ao menos significativas, nos investimentos já realizados, uma vez que altera os pressupostos de médio e longo prazo dos respetivos modelos de negócio utilizados para os suportar.

Estimamos igualmente que esta proposta de alteração trará repercussões negativas ao nível da **competitividade**, afetando nomeadamente os OPC pequenos ou em início de atividade, devido aos encargos consideráveis que passarão a suportar, face ao investimento a fazer na criação das suas infraestruturas de carregamento. O modelo atual garante a coexistência de operadores de grande dimensão com outros operadores com apenas um ou dois postos de carregamento.

O **desenvolvimento da mobilidade elétrica** em espaços de acesso privado, bem como o mercado que já existe neste segmento será igualmente afetado negativamente, uma vez que esta proposta de alteração praticamente elimina a figura do DPC, por via da remoção das suas vantagens, como iremos detalhar no capítulo destinado aos Impactos da Proposta deste documento

Por fim, no documento justificativo da ERSE é mencionado o Regulamento AFIR e que a proposta de alteração tarifária pretende ir ao encontro do dever de os OPC facultarem aos UVE, nos pontos de carregamento acessíveis ao público que operam, com potência igual ou superior a 50 kW, o pagamento do carregamento numa base ad hoc e com total transparência dos preços.

Importa começar por referir que o AFIR, aplicável a partir de 13 de abril de 2024, em virtude da sua natureza jurídica de regulamento, aplica-se diretamente no ordenamento jurídico português, não sendo necessário qualquer ato interno de transposição.

Note-se que o próprio AFIR introduz esta obrigação de forma limitada e gradual. Assim, no que concerne ao carregamento numa base *ad hoc*, o AFIR prevê que, em todos os postos de carregamento de acesso público instalados a partir de 13 de abril deste ano, deve ser possível efetuar o carregamento *ad hoc*, utilizando um instrumento de pagamento amplamente utilizado na União Europeia. Adicionalmente, será obrigatório efetuar o *retrofit* de determinados postos num horizonte temporal alargado, ainda que instalados antes de 13 de abril, para que também permitam o carregamento *ad hoc* e com recurso a leitores de cartões de pagamento ou a dispositivos *contactless* que permitam a leitura desses cartões. Assim, os OPC que atuam em Portugal serão obrigados, por força do próprio AFIR, e independentemente de qualquer ato interno de transposição, a cumprir estas obrigações.

Refira-se, aliás, que já existem OPC que, em Portugal, disponibilizam a possibilidade de carregamento *ad hoc* nos seus postos de carregamento, tanto com recurso a aplicações digitais (o que acontece desde abril de 2021, muito antes da aplicabilidade do AFIR), ou desde dia 13 de abril de 2024, através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento. Em ambos os casos, o serviço é disponibilizado pelo OPC, como explorador do posto, mas a energia vendida vem através de um CEME, que em grande parte dos casos é a mesma entidade. O preço aplicado neste tipo de soluções, já em vigor na Rede de Mobilidade Elétrica Portuguesa, está em linha com o que é definido pelo AFIR.

Importa clarificar que o AFIR é agnóstico quanto ao modo de cumprimento da referida obrigação, tal como resulta da definição de carregamento numa base *ad hoc*: “*um serviço de carregamento adquirido por um utilizador final sem necessidade de esse utilizador se registar, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial com o operador desse ponto de carregamento para além da mera aquisição do serviço de carregamento*”.

Assim, o cumprimento de tal obrigação é plenamente enquadrável no atual modelo regulatório da mobilidade elétrica em vigor em Portugal, bastando que os OPC disponibilizem o fornecimento de eletricidade para estes carregamentos através de um ou vários CEME e que disponibilizem os meios necessários para que os UVE possam proceder ao pagamento no local. É justamente nesta base que, atualmente, certos CEME proporcionam a possibilidade do carregamento *ad hoc* em diversos pontos de carregamento existentes em Portugal.

Se dúvidas houvesse, alerta-se para o procedimento de contratação pública lançado pelo Governo alemão em setembro último, ou seja, após a publicação do AFIR, com vista à criação de uma infraestrutura de carregamento para veículos pesados em autoestradas, onde está previsto que os OPC não vendam energia e que sejam os UVE a trazerem os seus próprios contratos de energia para carregarem os veículos. Isto não é mais do que a réplica do modelo português que a Alemanha quer, para já, aplicar na sua infraestrutura para veículos pesados, em plena vigência do AFIR.

Consequentemente, não encontramos ligação entre os objetivos da proposta de alteração regulamento tarifário e o cumprimento ou não do AFIR, além de confirmarmos que a recomendação feita pela ERSE no documento justificativo da proposta, para a coexistência entre o carregamento *ad hoc* (com recurso a terminais de pagamento ou códigos QR) e o carregamento contratualizado com um CEME (através de cartões RFID ou APP), já é uma realidade ao dia de hoje na Rede de Mobilidade Elétrica em Portugal.

4. PROPOSTA ALTERNATIVA DE INTRODUÇÃO DE MELHORIAS

4.1. Termos de potência

Na conjuntura atual, o titular do ponto de entrega RESP paga o termo de potência referente ao valor máximo da diferença entre o diagrama de carga total e do diagrama de carga ME, durante 12 meses. Não obstante parte das anomalias identificadas no ponto anterior, tendencialmente, procederem de problemas dos postos de carregamento, consideramos ser altamente injusto para os OPC/DPC, ficarem a pagar durante um 1 ano um termo de potência por causa de um pico isolado.

Dado que a MOBI.E entende que a proposta de alteração da ERSE não é positiva para o desenvolvimento da mobilidade elétrica em curso, sugere que, alternativamente, passe a existir um regime específico para a ME, onde seja fixado o termo de potência ao titular do ponto de entrega RESP, com base na potência média não-ME registada naquele mês. Naturalmente, em paralelo, deve-se continuar a produzir esforços na diminuição dos desvios mencionados, com a introdução de novos algoritmos e melhorias nas contagens, tanto do sistema elétrico, como dos postos e plataforma da MOBI.E. Isto também, porque esta proposta de alteração não tem em consideração os desvios existentes nos contadores do setor elétrico, como referido uns parágrafos acima.

4.2. Produção descentralizada, Flexibilidade e V2G

A MOBI.E tem feito trabalho no cimentar de uma proposta que cubra todos os cenários, tendo inclusive, em sede de revisão do RJME, proposto a alteração do artigo 11.º, n.º 1, alínea b), para que passe a prever que os CEME possam adquirir energia elétrica em mercados organizados ou através de contratos bilaterais com agentes de mercado nos termos do Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro.

Resumidamente, quando existe injeção na rede de mobilidade elétrica através do posto de carregamento, essa energia deve ser descontada à energia registada no CPE do ORD através do modelo existente de mobilidade elétrica ou remunerada à entidade produtora. A entidade produtora (o dono da instalação ou o OPC) deve vender a energia produzida, nos termos previstos na legislação e regulamentação da produção descentralizada, nomeadamente através de contratos bilaterais.

Deste modo, fica ao critério da entidade produtora decidir se pretende vender a energia no setor elétrico (que já é possível atualmente) ou na mobilidade elétrica, podendo-se refletir no preço a pagar pelo UVE, na componente OPC ou na componente CEME.

Esta solução cobre igualmente o V2G, isto é, quando existe injeção de energia na unidade de produção proveniente de um veículo elétrico através de um posto bidirecional, essa energia pode ser remunerada ao UVE através do seu CEME.

No apoio à flexibilidade das redes, para além do projeto-piloto atrás referido, importa salientar que a gestão de potência máxima de cada ponto de carregamento, já é igualmente possível na Rede de Mobilidade Elétrica Portuguesa, desde que o equipamento seja compatível. Por forma, a salvaguardar os UVE, parece-nos desejável que, numa próxima revisão do RME, seja estipulado que os postos de carregamento com balanceamento de carga devam ter um tarifário ao kWh, que pode depois passar a minuto numa fase adiantada da carga.

4.3. AFIR

Sem prejuízo do referido no capítulo anterior, a MOBI.E reconhece a importância de serem integradas na legislação portuguesa normas que concretizem e garantam a implementação das obrigações do AFIR relativas à simplificação do modo de pagamento nos pontos de carregamento acessíveis ao público.

No âmbito das sugestões de alteração à revisão do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (**RJME**), iniciadas na legislatura anterior, foi proposto prever a obrigação dos OPC de assegurarem a possibilidade do carregamento numa base *ad hoc* nos pontos de carregamento de acesso público por si operados, através do estabelecimento das necessárias relações com um ou mais CEME.

Também se propôs, na referida revisão, que o RJME passasse a estabelecer a obrigação de CEME e OPC disponibilizarem aos UVE a informação relativa aos preços e demais condições aplicáveis à sessão de carregamento, em conformidade com o estipulado no artigo 5.º, n.ºs 2, 3, 4 e 5, do AFIR. Adicionalmente, a concretização destas obrigações deverá vir a ser feita através de uma alteração ao Regulamento da Mobilidade Elétrica (**RME**), instrumento normativo onde se encontram concretizados os deveres de informação de OPC e CEME.

5. IMPACTOS DA PROPOSTA DA ERSE

5.1. Modelo de mobilidade elétrica português e suas vantagens

A separação das atividades de operação de pontos de carregamento e de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, bem como os custos associados a cada um, são um dos pilares fundamentais do modelo organizativo e regulatório português da mobilidade elétrica e para os quais, conforme referido, alguns países começam agora a dar os primeiros passos, como é o caso da Alemanha, pelo que, no entender da MOBI.E, a presente proposta de alteração poderá impactar negativamente no mercado.

Mais concretamente, abrindo espaço a que o acesso universal e equitativo a todos os pontos de carregamento de acesso público por parte de todo e qualquer UVE possa ficar comprometido; no declínio da concorrência nas várias atividades da mobilidade elétrica decorrente da separação da atividade de comercialização de eletricidade e de operação da infraestrutura; no aumento dos custos fixos de operação de postos de carregamento, com tradução direta no nível de preços suportados pelos UVE; no desinvestimento dos operadores em locais com pouca procura e eventual encerramento de postos existentes que deixem de ser economicamente viáveis para o OPC; e, por fim, na mais que provável extinção da figura de DPC que leva a concorrência na venda de eletricidade para os espaços privados de acesso privado (habitação, condomínios, empresas, entre outros) e que tem sido uma opção com crescente sucesso em condomínios e empresas.

É importante ter em consideração que Estado Português assumiu uma obrigação vinculativa perante a Comissão Europeia, no âmbito do PRR, de ter integrados 15.000 pontos de carregamento em espaços de acesso público, até ao final de 2025. Esta ambiciosa meta foi definida tendo por base o modelo da mobilidade elétrica português e as suas vantagens. Perante esta proposta de alteração, consideramos que a probabilidade de Portugal não vir a cumprir esta meta é elevada, com as necessárias implicações sobre o desembolso de verbas para o país. Mesmo sabendo que a mobilidade elétrica não é beneficiária de qualquer verba no PRR.

5.2. Modelos de negócio dos operadores (OPC)

Há que ter em conta as vantagens específicas do modelo português na redução dos custos de operação dos postos de carregamento e, conseqüentemente, no nível de preços suportados pelos UVE.

O modelo português conta com a particularidade de existir uma integração do setor da mobilidade elétrica com o setor elétrico nacional, assegurada, em particular, pela relação estabelecida entre a EGME e os Operadores de Rede de Distribuição (**ORD**).

Através da partilha de dados entre os ORD e a EGME, a eletricidade efetivamente consumida, bem como a potência disponibilizada para o carregamento dos veículos elétricos são segregadas dos restantes consumos de eletricidade e potência disponibilizada num determinado Código de Ponto de Entrega (**CPE**) (ou seja, em cada contador do setor elétrico).

Um dos principais custos suportados pelos OPC na generalidade dos países europeus é o custo fixo da potência contratada (ou para potências mais elevadas, da potência tomada), sendo esta variável mais crítica à medida que o OPC pretende disponibilizar postos de maior potência, ou seja, com carregamentos mais rápidos para os UVE.

Em Portugal, fruto da segregação da energia e, em especial, da potência, o OPC apenas é responsável pelo pagamento da energia e da potência correspondentes às perdas e ao autoconsumo dos postos de carregamento, uma vez que a energia e a potência utilizadas para o carregamento dos veículos são segregadas e pagas pelo UVE diretamente ao seu CEME, com a aplicação da Tarifa de Acesso às Redes da Mobilidade Elétrica. Para um posto de carregamento normal de 2 tomadas de 22 kW, a potência a pagar por um OPC poderá ser, em média, de 3.45 kVA, ou seja, 4.8€, em vez dos 44 kVA que tem disponíveis e que foram utilizados para o carregamento dos veículos (ou seja, um valor mensal de 56,4€, no caso de ter uma ligação BTN de 41,4 kVA). Esta proporção torna-se ainda mais significativa à medida que aumenta a potência disponibilizada como, por exemplo, nos postos de carregamento rápidos e ultrarrápidos.

Esta configuração, que é específica do modelo português, permite aos operadores suportar custos operativos substancialmente inferiores aos que suportariam se não existisse uma tarifa de acesso à rede específica para a mobilidade elétrica e não fosse efetuada a segregação da potência – o que tem um impacto direto nos preços suportados pelos UVE.

Com a eliminação das TAR ME, e de acordo com os dados relativos à taxa de utilização média dos postos de carregamento nos primeiros 10 meses de 2024 disponíveis na Plataforma da MOBI.E, bem como com os valores das TAR para o período de junho a dezembro de 2024, estimamos um aumento massivo nos encargos (€) relativos à fatura de energia a suportar pelos OPC, que terá, claro, impactos no investimento e nas tarifas a cobrar aos UVE. Sem contar com os valores que os OPC atualmente já suportam relacionados com a componente não-ME, estimamos os seguintes aumentos de custos para o OPC ao nível das TAR e dos termos de potência:

Tipologia	Potência Contratada kW	Taxa utilização média 2024	Acréscimo de custo mensal (€)		
			BTN	BTE	MT
Normal	41,4	7,9 %	225,97 €		
Rápido	60	4,6 %		1 069,20 €	534,51 €
Ultrarrápido	150 a 375	4,5 %		2 676,20 € a 6 698,58 €	1 341,32 € a 3 361,17 €

Neste sentido, admitindo que os OPC vão repercutir o custo acrescido nos seus tarifários e fazendo uso dos mesmos dados, fomos comparar a utilização média necessária dos postos de carregamento para que os UVE não tenham um aumento do custo a suportar. O facto de se tratar de uma parcela de custo em função da utilização e de forma a reequilibrar as contas dos OPC, terá de ter sempre taxas mínimas de ocupação, que estimamos serem, em média, no mínimo de cerca de 34,7 %, valor bem distante dos atuais 5,7 % de taxa média de utilização dos postos da rede. É claro que muitos postos têm taxas de ocupação muito superiores, mas isso apenas nos indica que existem também muitos com taxas de utilização inferiores, nomeadamente no interior do país, e que o OPC, certamente, irá ponderar desligar, face aos novos custos a suportar. Importa, no entanto, fazer esta análise em função da tipologia dos postos de carregamento, na qual é possível perceber o impacto mais em detalhe:

Tipologia	Taxa utilização média 2024	Taxa de utilização necessária para custo ser igual para o UVE	
		BT	MT
Normal	7,9 %	26,8 %	
Rápido e Ultrarrápido	4,5 a 4,6 %	54,4 %	19,1 %

A discrepância destes valores face aos valores registados em 2024 é evidente, com principal destaque para a necessidade de taxas de utilização de quase 55% ao nível dos postos rápidos e ultrarrápidos em instalações em baixa tensão especial e que têm vindo a ser o principal foco dos OPC para mitigar os tempos de carregamento. De notar que no caso dos cálculos para MT não foram tidos em consideração os custos com a amortização dos Postos de Transformação que os OPC terão instalado.

Mais evidente se torna, se fizermos uma análise mais fina, por exemplo, sem considerar a utilização do posto (onde se incluem as TAR) e tendo em conta apenas o impacto do custo fixo da potência a pagar pelos OPC:

Tipologia	Potência Contratada a kW	Aumento do valor do termo fixo de potência		Receita média mensal 2024	Peso do aumento do termo fixo de potência na receita do OPC	
		BTE	MT		BTE	MT
Normal	41,4	56,39 €		171,73 €	33 %	
Rápido	60	997,54 €	498,51 €	711,98 €	140 %	70 %
Ultrarrápido	150 a 375	2 493,86 € a 6 235,55 €	1 246,28 € a 3 116,39 €	1737,55 €	144 % a 359 %	144 % a 179 %

Comparando a receita em diferentes geografias, estes valores tornam-se ainda mais significativos, uma vez que as taxas de utilização dos postos, e consequentemente as receitas, são tipicamente o dobro em distritos do litoral, sendo em Lisboa o triplo da média.

Dada a realidade presente e o crescente aumento do número de postos de carregamento, a alteração proposta pela ERSE irá, certamente, obrigar os OPC a desligarem boa parte dos postos instalados em zona de menor densidade populacional e com baixas receitas e a cancelarem os projetos de investimento que posam ter para estas regiões.

Adicionalmente esta proposta irá igualmente impactar nas parcerias feitas entre os OPC e os donos dos espaços onde se encontram os postos de carregamento, uma vez que muitas delas foram obtidas, com o pressuposto que o dono do espaço não pagaria o termo de potência e as TAR associadas. Com a eliminação das TAR ME, este tipo de parceria poderá estar em causa, afetando diretamente a expansão e desenvolvimento da mobilidade elétrica, em especial em espaços privados de acesso público, porque passarão a existir custos extremamente relevantes para o dono do espaço, além da necessidade de renegociação contratual.

Tal como acontece em Espanha, por exemplo, o processo de instalação de novos postos em espaços privados de acesso público tornar-se-á mais difícil, uma vez que os donos dos espaços tenderão a exigir aos OPCs condições financeiras mais exigentes para cobrir os custos adicionais com a potência associada aos postos de carregamento.

De notar que a expansão da rede nacional de carregamento ocorreu, essencialmente, com base nas instalações em espaços privados de acesso público, onde era mais simples a instalação e ligação dos postos (por motivos ligados às licenças camarárias e às ligações à rede).

5.3. DPC

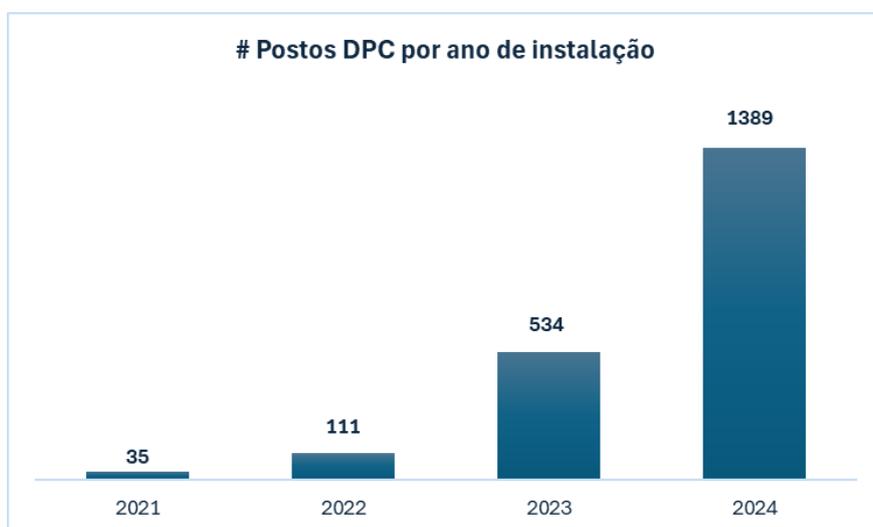
A existência das TAR ME, bem como a segregação do termo de potência e energia, permite que Portugal tenha definido a figura de DPC, ou seja, uma pessoa ou entidade que é detentora

de um ponto de carregamento para utilização restrita e que o pretende ligar à rede nacional para efeitos de segregação de energia e potência.

Esta figura vem introduzir a venda de eletricidade em espaços privados, podendo os UVE consumir eletricidade em sua casa ou no seu local de trabalho a partir de um comercializador (neste caso um CEME) diferente daquele dos fornecedores de eletricidade de sua casa ou da sua entidade patronal. Esta funcionalidade, cada vez mais popular junto de empresas e condomínios, incentiva uma entidade patronal a disponibilizar carregadores aos seus funcionários porque o custo da energia é suportado pelos funcionários ao abrigo dos seus contratos com os respetivos CEMEs e permite também que um funcionário possa carregar o veículo da empresa em sua casa sendo o custo com a eletricidade suportado pela empresa, desde que o funcionário se autentique com o cartão ou app de carregamento que a sua empresa lhe disponibiliza para efetuar carregamentos na rede nacional.

Permite ainda que num condomínio os diversos condóminos possam partilhar a utilização de um ou mais carregadores, racionalizando os custos de investimento e ultrapassando a eventual limitação de potência disponível, uma vez que cada um suporta o respetivo consumo. Esta funcionalidade será cada vez mais relevante à medida que o número de UVE a necessitar de carregar o veículo em casa aumenta e sabendo das limitações de potência existentes nos edifícios.

Ora, esta vantagem única e que tem vindo a ter uma procura exponencial, como demonstra o gráfico seguinte, seria praticamente descartada, com a eliminação das TAR ME, levando ao desaparecimento da figura do DPC, que em muito tem potenciado o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal, bem como dos serviços prestados por empresas para este segmento. Salvo o devido respeito, ao que tudo indica, esta vantagem não foi devidamente contabilizada pela ERSE na sua proposta de alteração do regime tarifário.



À data que escrevemos esta pronúncia existem 2043 postos de carregamento em regime DPC integrados na Rede de Mobilidade Elétrica Portuguesa, sendo que durante o ano de 2024, onde o crescimento foi extremo, existiram inclusive meses em que o número de comissionamentos de postos DPC foram superiores aos dos postos OPC. Atualmente 24% dos postos integrados na Rede de Mobilidade Elétrica são DPC, que equivalem a 6% de todos os carregamentos registados no ano de 2024.

5.4. Concessões da Mobi.E e Municípios

Esta proposta de alteração induzirá igualmente impactos colaterais no caso dos compromissos assumidos com os Operadores de Postos de Carregamento por via de Concursos Públicos, uma vez que nos mesmos estão estabelecidos tetos máximos às tarifas de operação praticadas nos postos de carregamento abrangidos.

Prevê-se que as alterações tarifárias ao nível do acesso às redes irão resultar consequentemente em alterações tarifárias ao nível da operação dos postos de carregamento, de forma que os Operadores reflitam este custo adicional na sua tarifa de operação, e repassando o mesmo para o cliente.

Importa referir que existem 914 postos de carregamento no âmbito de contratos de concessão com a MOBI.E, número que será bem superior se contarmos com os postos em que contratante é o Município, sendo que a alteração proposta pela ERSE (eliminação da tarifa de acesso às redes aplicáveis à mobilidade elétrica) será passível de tornar necessário um eventual aumento de tarifa de operação, o qual poderá ser incompatível com os limites estabelecidos nos respetivos contratos de concessão. A alteração proposta, a verificar-se, poderá consubstanciar uma alteração anormal e imprevisível das circunstâncias em que as partes fundaram a decisão de contratar, isto é, os limites tarifários previstos nos procedimentos de contratação, conferindo, nesse caso, direito aos cocontratantes à modificação do contrato, de modo a repor o respetivo equilíbrio financeiro, ou a compensação financeira, segundo critérios de equidade, nos termos do artigo 314.º n.º 2 do Código dos Contratos Públicos, podendo mesmo, em situações de baixos níveis de procura, designadamente no interior do país, conduzir à resolução do contrato por parte dos cocontratantes, nos termos do artigo 332.º, n.º 1 alínea a) do CCP, com base na alteração anormal e imprevisível das circunstâncias, atendendo a que será previsível que alguns postos se tornem, por esse motivo, economicamente inviáveis.

5.5. Plataforma PGM e dos agentes de mercado

A proposta de alteração do regime tarifário terá igualmente impactos ao nível dos sistemas de informação da MOBI.E e dos múltiplos agentes de mercado, que estão integrados. Há que ter em conta que os sistemas operativos de todos os *stakeholders* da Rede de Mobilidade Elétrica

são extremamente específicos e foram concebidos para assegurar o funcionamento eficaz do sistema, de acordo com a legislação existente.

Após uma análise às medidas propostas pela ERSE, a MOBI.E identificou os seguintes desenvolvimentos a fazer nos seus sistemas de informação, de forma a responder à eliminação das TAR ME:

- Alterações no algoritmo existente para o cálculo das tarifas de acesso às redes e do preço total da transação
- Alterações nos critérios de autorização e validação de carregamentos
- Alterações na lógica relacional entre os serviços da plataforma
- Alterações no formato dos ficheiros XML colocados no servidor SFTP disponibilizado aos CEME / OPC
- Alterações nas implementações feitas no módulo CDR (envio da informação do carregamento em tempo real) do protocolo OCPI para todos os CEME / OPC
- Alterações no formato dos ficheiros SGL colocados no servidor SFTP disponibilizado aos ORD
- Alterações no formato dos ficheiros CSV colocados no servidor SFTP disponibilizado aos CSE
- Alterações nas implementações feitas no módulo *tokens* (criação e edição de cartões/apps CEME) do protocolo de comunicação OCPI para todos os CEME
- Alterações na interface PGM da Mobi.E, quer no *backoffice*, como no *frontoffice* disponibilizado a todas as entidades
- Eliminação de campos
- Redefinição de processos atualmente em operação

Importa referir que os impactos supramencionados terão igualmente efeitos nos sistemas e nas operações de todos os agentes de mercados, tanto nas suas plataformas internas, como nas soluções que têm disponibilizadas para fora, como por exemplos as aplicações móveis, os serviços de faturação, as soluções DPC, os processos dos ORD, etc., uma vez que as mesmas estão sustentadas na informação que a MOBI.E partilha com o mercado.

Estes novos desenvolvimentos, além do tempo de implementação, obviamente terão custos associados ao nível dos sistemas de informação de todos os agentes de mercado, no caso específico da MOBI.E, como é do conhecimento da ERSE, há que ter em conta que os sistemas operativos desenvolvidos para assegurar a referida plataforma são extremamente específicos e foram objeto de um elevado investimento público. A nova plataforma de gestão da rede de mobilidade elétrica foi desenvolvida nos últimos dois anos, tendo entrado em funcionamento em 2023 e teve um investimento público da ordem de 1 milhão de euros.

Por todos os motivos acima descritos, cremos que os 90 dias mencionados para aplicação da proposta de alteração do regime tarifário, no caso da mesma ser aprovada, não serão suficientes para a entrada em operação da mesma. Se apesar de todos os impactos negativos que esta proposta de alteração acarreta e descritos acima, a mesma for avante, alerta-se que

será impossível implementar as alterações no prazo indicado na proposta, tendo em conta o investimento, os procedimentos de contratação, os procedimentos de consulta pública e os desenvolvimentos tecnológicos que as entidades necessitam de fazer para se adaptarem, sem que as suas operações sejam afetadas.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste documento, a MOBI.E procurou elencar todos os fatores que a Proposta de Alteração do Regime Tarifário da ERSE compreende, tanto o contexto, como os pressupostos em que foi redigida e os respetivos impactos profundos que a mesma terá no ecossistema da mobilidade elétrica em Portugal. Aproveitámos também para partilhar algumas medidas alternativas que consideramos poderem responder às questões que a proposta da ERSE se preconiza a resolver e suscetíveis de causarem muito menos impactos na estrutura operacional dos *stakeholders*.

Sucintamente, acreditamos que a Eliminação das TAR ME irá trazer mudanças altamente negativas para o setor da mobilidade elétrica em Portugal:

- Aumento da estrutura de custos do OPC e, inevitavelmente, do preço por carregamento a pagar pelo UVE
- Desinvestimento e/ou desinstalação de postos de carregamento em zonas com pouca procura (nomeadamente no interior de Portugal)
- Desaparecimento gradual dos OPC de pequena dimensão
- Eliminação da figura do DPC, que foi potenciada através das vantagens únicas do modelo português para a mobilidade elétrica
- Alterações críticas nos processos e nos sistemas dos agentes de mercado

Escusado será dizer, tal como foi mencionado neste documento, que existem metas contratuais pelo Estado Português com a Comissão Europeia, no âmbito do PRR, para a instalação de 15.000 pontos de carregamento até ao final de 2025, que poderão estar comprometidas com esta proposta de alteração e que, no limite, podem levar à perda do financiamento a obter por Portugal ao abrigo do PRR, mesmo que o setor da mobilidade elétrica não seja um beneficiário do mesmo.

É assim nosso entendimento que, apesar da intenção nobre da ERSE, em procurar, com esta proposta, resolver questões que não ignoramos e que consideramos igualmente prementes, a mesma não tem em conta diversos impactos negativos que daí podem resultar. Desta forma propusemos neste documento as seguintes medidas alternativas, que consideramos que estão alinhadas com os objetivos da ERSE, sem que impactem significativamente no ecossistema:

- Prever que os CEME possam adquirir energia elétrica em mercados organizados ou através de contratos bilaterais com agentes de mercado nos termos da legislação do setor elétrico;
- Fixar o termo de potência ao titular do ponto de entrega RESP, referente à média de potência não-ME daquele mês.

Resta-nos apelar à ERSE que reconsidere a proposta de eliminação das TAR ME, que poderá colocar em causa todo o desenvolvimento da mobilidade elétrica em curso, que ao contrário de outros setores, é um segmento que, reconhecidamente, tem colocado Portugal na vanguarda, produzindo resultados melhores que os países congéneres da União Europeia.