
De: Bruno Alves <> *Dados Pessoais*
Enviado: 30 de julho de 2019 15:18
Para: Consulta Publica ERSE
Assunto: Contributo à consulta pública 78 - Regulamento da Mobilidade Elétrica - R- Técnicos/2444

Exmos Srs,

No seguimento da consulta pública acima identificada venho, como utilizador de veículo eléctrico há já vários anos, submeter as minhas contribuições à mesma.

Começo por declarar desde já que boa parte, se não todas as minhas contribuições ao regulamento apresentado são contrárias ao espírito legal em que o mesmo se enquadra. Com efeito, acredito honestamente que a melhor contribuição que a ERSE podia dar aos cidadãos, particularmente aos UVE, seria colocar à consideração do Governo alterações profundas à legislação que move este regulamento, para que dele surgissem condições realmente benéficas à utilização de um VE. Não só pela componente económica/fiscal/pessoal/etc da opção por um VE mas também, e sobretudo, pelos sérios e mensuráveis benefícios que advêm da adopção massiva dos VE.

O regulamento, como a legislação, prevê um sem fim de entidades envolvidas naquilo que devia ser um objecto extremamente simples: um ponto de carregamento para veículos eléctricos. Esta escada de entidades, cada uma ressalvada com o seu "lugar" na hierarquia nada apresentam de diferenciador ao fornecimento de energia residencial ou empresarial quando, julgo, o enquadramento devia ser muitíssimo mais simples e (necessariamente) dissociado do fornecimento até aqui tido como "normal", para as nossas casas e empresas.

Antes de enumerar as minhas razões para considerar este modelo desajustado e profundamente vazio (porquanto acredito que nenhum dos intervenientes tenha experiência alargada em deslocações regulares em veículo eléctrico), gostaria de reafirmar que as mudanças que acredito serem vantajosas para o UVE serem maioritariamente contrárias à letra do regulamento em consulta. É fundamental ouvirem os utilizadores, as suas experiências, preocupações e sugestões, antes de avançar com regulação vazia e sem representação de quem irá fazer uso (e, em última instância, ser vítima) da mesma.

Por partes, a minha profunda discordância com o modelo apresentado:

1) Existência desnecessária da entidade "CEME"

Do que já sabemos que a legislação prevê, o UVE contrata um fornecimento de energia a um CEME. Mais uma vez, o modelo tradicional de fornecimento em jogo: está a fornecer-se energia eléctrica, logo só o comercializador autorizado estará autorizado a fazê-lo.

Mas, no caso muito particular do carregamento de veículos eléctricos, o CEME não tem qualquer participação ou influência naquilo que o UVE pode adquirir do posto de carregamento.

Mais, ao contrário do fornecimento doméstico, o carregamento de veículo eléctrico implica um investimento avultado em equipamento, instalação e certificação, à qual o CEME é totalmente alheio.

O facto de haver uma componente a pagar ao operador do posto, outra ao comercializador de energia e ainda outra de taxas (pior, todos os preços anunciados são sem IVA), faz com que seja impossível ao UVE saber exactamente quanto vai pagar pelo carregamento do seu VE. Não é esta, inclusivamente, uma obrigação legal, ter o preço final exibido ao consumidor?

Em resumo, o CEME não precisa de fazer nada mais em relação a um posto de carregamento senão existir, para daí estar envolvido na hierarquia de custos e de forma muito significativa. Numa situação perfeitamente comum actualmente, é possível que do custo total do carregamento por kWh apenas menos de 1/3 caiba ao OPC e praticamente 2/3 ao CEME, quando foi o primeiro que teve todo um investimento que terá de amortizar.

Devia ser o OPC a contratar o fornecimento de energia, eventualmente um fornecimento único para múltiplos postos na mesma localização, à potência que melhor lhe servir e por quem (fornecedor) oferecer as melhores condições. Quiçá recorrer a fontes de energia renováveis e locais (ex: painéis solares e baterias) e assim diminuir a dependência da rede e garantir parte de fornecimento sustentável. No modelo actual e com actual texto do regulamento, não encontro lugar a produção local, descentralizada de energia.

Em resumo: a entidade CEME nada adiciona ao circuito de carregamento de veículos eléctricos e devia ser extinta. O OPC contrata a energia a quem lhe fizer melhores condições (naturalmente, a um comercializador de energia eléctrica que já existe actualmente), o UVE paga ao OPC o valor por este estabelecido de acordo com a estrutura de custos e proveitos para o negócio. Valor este que tem de estar afixado no posto.

2) Existência da entidade "EGME"

Dá actualmente pelo nome de Mobi.e e, não obstante o papel preponderante que teve na rede piloto desde 2011, é actualmente um peso morto e um claro entrave à evolução da mobilidade eléctrica no país:

- pelos constantes "apagões gerais da rede", em que algo falha nos servidores centrais e, em consequência, TODOS os UVE são impedidos de carregar por falha na autenticação de sessão. Estes tem sido frequentes e mostram que esta entidade não tem a capacidade de suportar a quantidade de utilizadores que dela dependem. Frequentemente vemos relatos de pessoas, famílias inteiras, apeadas porque o posto de carregamento está funcional, mas a autorização do cartão é recusada porque os sistemas da Mobi.e estão em baixo.
- é um entrave à entrada de novas redes de carregamento do país - ex: Ionity, a própria Tesla, etc - pela implementação de um sistema proprietário, fechado e centralizado, que impede outras redes (com BackOffice e sistemas de cobrança próprios) e agregadores.
- tem a responsabilidade de dar seguimento a reclamações dos clientes, mas a taxa de resposta, quer a emails quer a serviços online (ex: Portal da Queixa) é nula. Mais, não tem sequer livro de reclamações acessível, físico ou online.
- não oferece, como obriga a legislação Europeia, solução para que qualquer cidadão do espaço Europeu, possa chegar a Portugal no seu VE e carregar sem meios alternativos.

O EGME poderá manter-se como entidade que monitoriza a disponibilidade da rede, apresente estado dos postos, etc, desde que isso não apresente custos aos UVE.

Mas nunca poderá ser ela o elemento central da operação da rede, com um BackOffice fechado, que não permite (também por via da legislação) integração de outras redes e que, sobretudo, já provou não ter a competência e/ou recursos para garantir a disponibilidade de um sistema do qual dependem milhares (e cada vez mais) de pessoas.

Sobre o regulamento apresentado, gostaria apenas de referir o Art. 60. Não sobre as entidades mencionados no texto, mas sobre situações que acontecem amiúde com o bloqueio total de postos de carregamento em alturas de festas e outras. Exemplos:

Guimarães: PCR bloqueado durante vários dias para a realização de uma feira

Aveiro: PCR bloqueado durante uma semana nas festas da cidade

Coimbra: PCR bloqueado durante vários dias nas festas da cidade

Viana do Castelo: PCR removido (sim, removido) durante as obras de reabilitação de uma escola.

Sendo postos rápidos únicos nas respectivas localizações (alguns críticos em termos de deslocação como o de Viana), como é que se permite e como é que se evitam estes casos?

Existem ainda vários casos semelhantes com PCN de norte a sul do país: bloqueados durante festividades, bloqueados por "barraquinhas de faturas", etc.

Meus senhores, por favor reúnam utilizadores de veículos eléctricos e aconselhem-se sobre o melhor modelo a seguir! Consultem outros mercados europeus e vejam como ninguém segue este modelo. Em lado nenhum o UVE tem contrato com um fornecedor que não é o responsável pelo posto. Em lado nenhum não é possível um carregamento pontual pelo menos via app/cartão de crédito, sem obrigar a contrato. Em lado nenhum um estrangeiro chega a um posto e não tem qualquer como seguir viagem. Em vários países e operadores é possível pagar com cartão Visa/MasterCard. Em lado nenhum a indisponibilidade (recorrente!) dos servidores de uma entidade deixa TODOS os postos do país fora de serviço.

Antecipadamente grato pela atenção dispensada.

Melhores cumprimentos

Bruno Alves