

PARECER

Regime jurídico da mobilidade elétrica

Alteração ao

Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril

Outubro 2023

Consulta: Gabinete da Secretária de Estado da Energia e Clima, 17/10/2023

Base legal: Competências consultivas dos artigos 15.º a 18.º dos Estatutos da ERSE.

Divulgação: Pode ser disponibilizado publicamente, após tomada de decisão ou um ano após a elaboração, sem prejuízo do acesso ou divulgação anterior nos termos legais. A disponibilização não abarca informação que, por natureza, seja comercialmente sensível ou configure segredo legalmente protegido ou dados pessoais.

Nota de atualização de 18/10/2024:

Os pareceres emitidos pela ERSE no âmbito de um processo de decisão de terceiros, e aqueles que incidem sobre iniciativas legislativas, recaem sobre as propostas ou projetos que lhe foram remetidos. Os textos finais aprovados e publicados em *Diário da República* podem registar alterações integrando, ou não, no todo ou em parte, aspetos que tenham sido destacados pela ERSE no parecer.

ÍNDICE

1	ENQUADRAMENTO	1
2	CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	1
2.1	Regulamento AFIR	3
2.2	Transição energética e novos serviços	4
2.3	Atual regime da mobilidade elétrica.....	6
2.4	Experiência da ERSE no diálogo com os agentes do setor da mobilidade elétrica	8
3	APRECIÇÃO DA PROPOSTA DE ALTERAÇÃO AO REGIME DA MOBILIDADE ELÉTRICA.....	10
3.1	Princípios orientadores da rede de pontos de carregamento acessíveis ao público	10
3.1.1	Proposta da ERSE para a rede de mobilidade elétrica	13
3.2	Operador de ponto de carregamento	14
3.3	Fornecimento de energia no serviço de carregamento.....	15
3.3.1	CSE que também exercem a atividade de CEME	16
3.3.2	Venda de energia no serviço de carregamento pelo OPC	16
3.3.3	Contratação local de energia e prestação de serviços diferenciados	17
3.3.4	Consequências da suspensão de atividade de CEME	19
3.4	Prestação de serviços de sistema e de flexibilidade pelos pontos de carregamento de veículos elétricos	20
3.5	Transparência de preços	21
3.6	Interoperabilidade, carregamento <i>ad hoc</i> e meios de pagamento	23
3.7	Atribuições da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica	25
3.8	Direitos da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica	26
3.9	Entidade responsável pela organização de registo de identificadores	27
3.10	Gestão de riscos e prestação de garantias no setor da mobilidade elétrica.....	27
3.11	Propostas complementares.....	28
3.11.1	Hidrogénio e combustíveis alternativos	28
3.11.2	Conselho para matérias de regulação tarifária da mobilidade	29
3.11.3	Regime sancionatório	30
3.11.4	Regulamentação.....	31
4	PROPOSTAS DE REDAÇÃO DE ALTERAÇÃO DO RJME	32
5	CONCLUSÕES	39

Correspondendo à solicitação do Gabinete da Secretária de Estado da Energia e Clima, recebida a 17/10/2023 ([R-Tecnicos/2023/4365](#)), a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) emite o seguinte parecer.

1 ENQUADRAMENTO

A proposta de diploma enviado à ERSE para parecer promove a alteração do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua atual redação, que estabelece o regime jurídico da mobilidade elétrica.

A ERSE apresenta neste parecer contributos relativos à proposta de alteração do diploma do regime da mobilidade elétrica, bem como a sua perspetiva sobre a evolução deste regime à luz do regulamento europeu relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (AFIR), ponderando e explicitando a experiência de aplicação do atual enquadramento legal e regulamentar.

A título de contexto do presente parecer, a ERSE incluiu, como considerações gerais, um conjunto de temas que resultam da análise ao funcionamento e desenvolvimento do setor da mobilidade elétrica e que devem nortear a sua revisão.

Nos capítulos seguintes, desenvolvem-se contributos concretos de evolução do atual diploma, discutindo o seu alcance e justificando as propostas.

Neste parecer são usadas as siglas correntes no setor da mobilidade elétrica, nomeadamente UVE (utilizador de veículo elétrico), OPC (operador de posto de carregamento), CEME (comercializador de eletricidade para a mobilidade elétrica), CSE (comercializador do setor elétrico) ou EGME (entidade gestora da rede da mobilidade elétrica).

2 CONSIDERAÇÕES GERAIS

O regime jurídico da mobilidade elétrica (RJME), que compreende a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica, foi instituído em 2010, através do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de

abril, tendo sofrido uma alteração substancial em 2014 através do [Decreto-Lei n.º 90/2014](#), de 11 de junho. O RJME estabelece ainda as atividades e agentes deste setor, nomeadamente a EGME, o CEME, o OPC e o UVE. As disposições aplicáveis ao exercício das atividades relativas à rede pública de mobilidade elétrica são regulamentadas pelo Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME), aprovado pela ERSE, no seu Regulamento n.º [854/2019](#), de 4 de novembro ¹.

Este regime teve como propósito inicial a criação de uma rede de mobilidade elétrica, inicialmente em regime piloto, através do estabelecimento de uma rede “física” de pontos de carregamento de veículos elétricos com acesso público. Atualmente, o foco alargou-se, abrangendo também o desenvolvimento de infraestruturas de serviço diferenciado (pontos de carregamento mais rápido, pontos de carregamento corporativos ou em condomínios ou ainda em espaços comerciais), a interoperabilidade de sistemas (incluindo a abertura a utilizadores eventuais não registados em Portugal) e abertura para novas soluções e serviços (integração com produção local de energia ou com armazenamento, prestação de serviços à rede ou a uma comunidade local, etc.).

A experiência concreta de aplicação do atual modelo da mobilidade elétrica também revela a persistência de problemas como a compatibilização de contagens de energia entre os pontos de carregamento (com disponibilização e faturação em tempo real) e o setor elétrico (através das leituras nos pontos de ligação à rede elétrica), ou ainda como a ambiguidade na aplicação concreta do conceito dos pontos de carregamento de acesso privativo.

O próprio setor elétrico, com o qual interage fortemente a mobilidade elétrica através do processo de carregamento dos veículos elétricos, está em acelerada transformação. A generalização da produção distribuída é uma prioridade da política energética, a qual se adequa especialmente aos espaços necessários a estacionamento de veículos e à promoção de utilização de eletricidade de origem renovável nestes carregamentos. A gestão inteligente das redes e os serviços de flexibilidade são apontados como essenciais à transição energética, assegurando o ritmo e a eficiência dos custos dessa adaptação. Os veículos elétricos (ou as bombas de calor, por exemplo) devem ser atores e primeira linha destes serviços, através da promoção do carregamento inteligente e controlável de veículos elétricos, em função da

¹ Entretanto alterado pelo Regulamento n.º [103/2021](#), de 1 de fevereiro. A Versão consolidada está disponível em: https://www.erse.pt/media/phqd2bpi/rme_consolidado_2021.pdf

disponibilidade da energia produzida localmente ou das necessidades do sistema elétrico ou da rede local. O RJME deve facilitar o desenvolvimento do mercado e destes serviços inovadores, situação que aconselha a que seja efetuada uma revisão informada do modelo para a qual a ERSE procura contribuir com este parecer.

A recente aprovação do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (doravante denominado AFIR)², já em vigor, estabelece metas nacionais obrigatórias que conduzam à implantação de uma infraestrutura suficiente para combustíveis alternativos na União para veículos rodoviários, comboios, navios e aeronaves estacionadas. O AFIR estabelece ainda especificações técnicas e requisitos técnicos comuns em matéria de informação aos utilizadores, disponibilização de dados e requisitos de pagamento para a infraestrutura de combustíveis alternativos. A publicação deste regulamento europeu cria a necessidade, mas também a oportunidade, de rever o RJME, permitindo a evolução do modelo existente em Portugal.

2.1 REGULAMENTO AFIR

O AFIR, que revoga a Diretiva 2014/94/UE, faz parte do pacote legislativo europeu designado de “Objetivo 55”. Este Regulamento pretende conferir uma maior capacidade de carregamento acessível ao público nas ruas, nas cidades e ao longo das autoestradas em toda a Europa, promovendo a sua interoperabilidade e prevendo as seguintes metas específicas de implantação:

- i. a partir de 2025, devem ser instaladas estações de carregamento rápido de, pelo menos, 150 kW para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros a cada 60 km ao longo dos principais corredores de transporte da UE, a chamada "rede transeuropeia de transportes (RTE-T)";
- ii. as estações de carregamento para veículos pesados com uma potência mínima de 350 kW têm de ser implantadas a cada 60 km ao longo da rede principal da RTE-T e a cada 100 km na rede global da RTE-T de maior dimensão a partir de 2025, com cobertura completa da rede até 2030;

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R1804>

- iii. as estações de abastecimento de hidrogénio que servem tanto automóveis de passageiros como camiões devem ser implantadas a partir de 2030 em todos os nós urbanos e a cada 200 km ao longo da rede principal da RTE-T;
- iv. os portos marítimos que acolhem um número mínimo de embarcações de passageiros de grandes dimensões ou navios porta-contentores devem fornecer eletricidade a partir da rede terrestre a essas embarcações até 2030;
- v. os aeroportos devem fornecer eletricidade a aeronaves estacionadas em todas as portas de embarque até 2025 e em todas as posições remotas até 2030;
- vi. os utilizadores de veículos elétricos ou alimentados a hidrogénio devem poder pagar facilmente nos pontos de carregamento ou abastecimento com cartões de pagamento ou dispositivos com uma funcionalidade sem contacto (*contactless*) e sem necessidade de assinatura (carregamento numa base *ad hoc*) e com total transparência dos preços;
- vii. os operadores dos pontos de carregamento ou abastecimento (de hidrogénio) devem fornecer aos consumidores, por meios eletrónicos, informações completas sobre a disponibilidade, o tempo de espera ou o preço em diferentes estações.

Até 31 de dezembro de 2024, cada Estado-Membro elabora e envia à Comissão Europeia um projeto de quadro de ação nacional para o desenvolvimento do mercado no que se refere aos combustíveis alternativos no setor dos transportes e para a criação das infraestruturas pertinentes.

Tratando-se de um regulamento europeu, o AFIR não carece de transposição ou publicação, sendo diretamente aplicável na ordem jurídica portuguesa. Não obstante, pressupondo o AFIR uma conceção organizativa do mercado da mobilidade elétrica que coloca desafios ao modelo atual, a sua aprovação deverá ser considerada como uma oportunidade para fazer um balanço da experiência do modelo português de mobilidade elétrica e aproveitar para compatibilizar e melhorar os aspetos necessários.

2.2 TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E NOVOS SERVIÇOS

A transição energética obriga a uma maior eficiência dos processos de utilização de energia, como é o caso da eletrificação dos consumos finais do setor dos transportes, situação que contribuirá para um aumento muito significativo do consumo de energia elétrica, com particular impacto na rede de distribuição mais capilar, à qual se interliga, em regra, a infraestrutura de carregamento de veículos elétricos.

Neste quadro, é importante que a própria infraestrutura de carregamento contribua ativamente para acomodar, de forma custo eficiente, esse crescimento, designadamente através de soluções de carregamento inteligente dos veículos ou de prestação de serviços à rede, tirando partido de condições de bidirecionalidade.

Do lado da produção, o processo de descarbonização em curso tem reflexo não apenas ao nível da produção centralizada a partir de fontes de energia renovável, mas também, e cada vez mais, nas soluções locais de produção para autoconsumo, eventualmente complementadas com armazenamento. Estas soluções, que dispensam, no todo ou em parte, a utilização da rede pública, traduzem-se em ganhos para os seus beneficiários que podem e devem ser partilhados com a mobilidade elétrica.

A maximização do aproveitamento de produção local de energia de origem renovável depende da flexibilidade dos consumos, nomeadamente na capacidade de direcionar o consumo para os momentos do dia com produção disponível. O carregamento de veículos elétricos é um ótimo exemplo de consumo adaptável, podendo beneficiar de energia renovável e de baixo custo, caso concretize essa flexibilidade no carregamento. Esta flexibilidade pode ser concretizada em casa, dentro da instalação de consumo, ou em pontos de acesso público, assim como de modo individual ou em conjunto com outros clientes, em comunidades locais de energia ou em carteiras de comercialização ou de agregação.

A viabilização das dinâmicas identificadas só é possível se o quadro de regras aplicável à mobilidade elétrica as reconhecer e incorporar, não apenas ao nível dos requisitos técnicos e funcionais da infraestrutura, mas também através da previsão de atividades e intervenientes (autoconsumo, comunidades de energia, agregação, etc.) e dos respetivos princípios de relacionamento comercial.

A concretização destes novos serviços exige uma grande flexibilidade e adaptabilidade do quadro de regras, que permita reagir à inovação, e uma abertura para modelos de negócio mais integrados, nos quais seja possível incluir no serviço de carregamento, não apenas a energia adquirida no mercado para esse fornecimento, mas também a utilização de produção e de armazenamento locais ou em comunidade, ou até a prestação de serviços à rede e ao sistema elétrico. A fragmentação de prestadores de serviços e as barreiras na sua prestação simultânea podem ser obstáculos suficientes para impedir estes desenvolvimentos.

Neste âmbito, deve ainda sublinhar-se a importância da simplicidade das soluções legais a adotar. A concretização destes serviços já encerra uma elevada complexidade tecnológica e risco de negócio que, no contexto de complexidade acrescida do regime jurídico, pode impor restrições ao efetivo desenvolvimento do setor.

2.3 ATUAL REGIME DA MOBILIDADE ELÉTRICA

A ERSE reconhece e apoia a iniciativa de se alterar o regime jurídico da mobilidade elétrica, não apenas para a sua adaptação à forte dinâmica inovatória registada e prospetivada, quer ao nível do setor da mobilidade elétrica, quer ao nível do setor elétrico, mas também com o intuito da sua simplificação, atentas as dificuldades de implementação que persistem e as críticas de que tem sido objeto.

O atual regime legal da mobilidade elétrica foi estabelecido em 2010 e objeto de alteração em 2014, sem modificação dos pressupostos base. O modelo criado, muito inovador na altura ao prever a EGME, a separação de atividades entre OPC e CEME, o direito de acesso aos OPC pelos UVE e CEME e a regulação pela ERSE, permitiu conferir grande transparência ao setor da mobilidade elétrica e assegurar a mitigação de barreiras ao acesso à atividade da comercialização de energia elétrica para a mobilidade. Hoje são vários os CEME a atuar no mercado no âmbito de um modelo de relacionamento comercial muito semelhante ao adotado no setor elétrico do ponto de vista dos UVE e dos consumidores do setor elétrico.

Durante este período, a ERSE conduziu vários exercícios de regulamentação do setor da mobilidade elétrica, constatando o crescente consenso entre os diversos intervenientes do setor, em torno da ideia de que o atual regime legal é complexo e deveria evoluir no sentido de permitir a coexistência do atual modelo, com outros modelos de negócio mais integrados. Estes modelos de negócio mais verticalizados, apesar de poderem prejudicar a transparência, facilitariam a gestão de risco na introdução de soluções mais inovadoras como é o caso do autoconsumo ou da prestação de serviços de flexibilidade ao setor elétrico pelo setor da mobilidade elétrica, acelerando a sua descarbonização.

Para melhor ilustrar esta perceção, recuperam-se alguns contributos recebidos em 2019, no âmbito da consulta pública promovida pela ERSE relativa à proposta de alteração do Regulamento da Mobilidade Elétrica ³:

- «O projeto de mobilidade elétrica foi iniciado em 2009 e, passados 10 anos, a incipiência da sua implementação deve-se em parte ao modelo de desenvolvimento adotado, em que para além do carregamento doméstico, apresenta apenas um modelo de elevada complexidade e centralização, sem que se tenham adotado soluções de maior simplicidade e consequente racionalidade económica.» (Conselho Tarifário da ERSE);
- «Assim, entende-se que seria importante avaliar o quadro legislativo em causa com vista à simplificação do modelo organizativo da mobilidade elétrica escolhido e ao aumento da eficiência do sistema, que estimulariam a concorrência no mercado e beneficiariam os consumidores. De entre outros aspetos a ponderar, destaca-se a diminuição do número de agentes envolvidos, em particular de intermediários.» (Autoridade da Concorrência);
- «Com a experiência acumulada na fase de piloto, é hoje reconhecida a complexidade do modelo adotado em Portugal, cuja eficácia ao nível da capacidade para atrair investimento, promover a adoção dos veículos elétricos e fomentar o desenvolvimento da rede de carregamentos se tem revelado dúbia.» (EDP – Energias de Portugal).

Na mesma linha, o Conselho Tarifário da ERSE, aquando da fixação de Tarifas da EGME em 2021, referiu “a necessidade e oportunidade de um balanço e reflexão sobre o próprio modelo adotado para a gestão da mobilidade elétrica em Portugal”. Nesse parecer do Conselho Tarifário ⁴ são apontados alguns aspetos que justificam a revisão do modelo, tais como: singularidade e complexidade do modelo, condicionamento do aparecimento de novas soluções comerciais e risco da dinamização da mobilidade elétrica em Portugal.

Importa ter presente que, na perspetiva do utilizador final, a complexidade do modelo da mobilidade elétrica é particularmente notória quando colocada em plano de comparação com, por exemplo, com o modelo que vigora no setor dos combustíveis líquidos (modelo incumbente no setor da mobilidade).

³ <https://www.erse.pt/atividade/consultas-publicas/consulta-p%C3%BAblica-n-%C2%BA-78/comentarios/>

⁴ Parecer do Conselho Tarifário disponível em <https://www.erse.pt/media/h1vbfa1y/parecer-ct.pdf>

Atento o quadro que rege o setor da mobilidade elétrica, faz-se notar que os projetos-piloto realizados até à data, que fazem uso de pontos de carregamento de veículos elétricos, seja no âmbito do autoconsumo, seja no da prestação de serviços à rede (particularmente, carregamento bidirecional), têm decorrido essencialmente com recurso a pontos de carregamento não integrados na rede de carregamento gerida pela EGME. Efetivamente, a integração da mobilidade elétrica nestes ecossistemas (ou vice-versa) acrescenta complexidade (ao nível do número de intervenientes, ao nível do tratamento e da disponibilização de dados, ao nível do relacionamento comercial, etc.) e consequentemente acaba por dificultar a descarbonização do setor da mobilidade elétrica.

Deste modo, a simplificação do que for possível e a abertura a novas soluções de negócio mais verticalizadas deverão guiar as alterações a introduzir no modelo. Considera-se assim que, no contexto atual, o modelo deveria evoluir para um modelo híbrido que garanta, por um lado, a existência do atual modelo com separação de atividades e direito de acesso aos OPC pelos UVE e CEME, e por outro lado, permita o desenvolvimento de outras soluções de negócio mais verticalizadas facilitadoras da gestão do risco associado com a introdução de soluções de autoconsumo e de prestação de serviços de flexibilidade.

2.4 EXPERIÊNCIA DA ERSE NO DIÁLOGO COM OS AGENTES DO SETOR DA MOBILIDADE ELÉTRICA

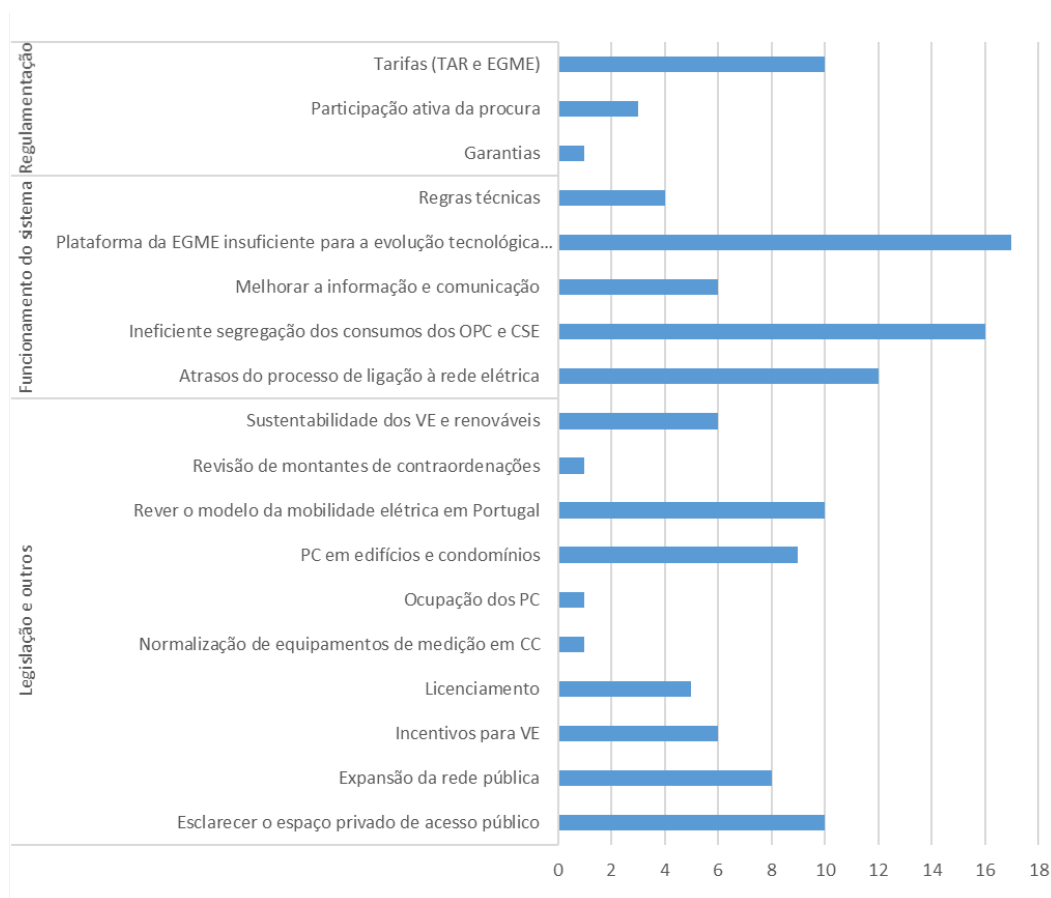
A ERSE tem desenvolvido esforços, conjuntamente com os intervenientes do setor, para o desenvolvimento da mobilidade elétrica.

A constituição, em 2021, de um grupo de trabalho (GT de Acompanhamento) ⁵ ao abrigo do artigo 95.º do RME com vista à identificação de oportunidades de melhoria à implementação em pleno da mobilidade elétrica e à identificação de eventuais barreiras à utilização e de oportunidades de melhoria da regulamentação. Este grupo de trabalho junta os intervenientes do setor, a saber a EGME, CEME (20), OPC (37), operadores de rede (3) e representantes das associações de utilizadores de veículos elétricos e de consumidores (8). Na última reunião também participaram comercializadores do setor elétrico (10) que fornecem mais de 95% dos pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica.

⁵ <https://www.erse.pt/atividade/regulamentos-mobilidade-eletrica/gestao-da-mobilidade-eletrica/>

Este grupo identificou diversas questões, no total de 126, relacionadas com legislação e temas diversos, funcionamento do sistema e regulamentação. Indicam-se na figura seguinte os temas e o número de questões relacionadas com cada tema.

Figura 2-1 - Questões identificadas pelos participantes do grupo de trabalho



Foram discutidas as questões relativas à plataforma eletrónica disponibilizada pela EGME, disponibilização de dados (incluindo a segregação dos consumos dos OPC e CSE), ligação de postos de carregamento à rede, onde a EGME e o ORD desenvolveram esforços para a análise e resolução dos problemas identificados no que respeita à separação dos consumos dos OPC e dos afetos à mobilidade elétrica, introduzidas melhorias na informação e comunicação, bem como, explicada e discutida a aplicação das tarifas.

Na sequência do trabalho desenvolvido, a ERSE elaborou o “Parecer - Alterações ao modelo da rede de postos de carregamento de VE” remetido em outubro de 2022 ao Secretário de Estado Adjunto e da Energia e ao Secretário de Estado da Mobilidade Urbana.

Por último, refere-se a realização de um evento público - ConVERSE - sobre o tema [“A caminho da eletrificação – Funcionamento e modelos de organização da mobilidade elétrica”](#), em junho de 2023, que trouxe à discussão as novidades do regulamento AFIR e os modelos de negócio desenvolvidos por agentes do setor da mobilidade elétrica, tendo em conta a dinâmica inovadora ao nível do setor elétrico e do setor da mobilidade elétrica. Este debate ajudou a identificar as necessidades dos utilizadores e dos agentes, bem como algumas das barreiras à inovação nos modelos de negócio. Entre as barreiras identificadas encontram-se a necessidade de clarificação das regras dos espaços privados de acesso público, a incompatibilidade com o autoconsumo e o armazenamento local ou a obrigatoriedade de ligação à rede Mobi.E nos espaços de acesso público. Foi ainda identificada a mais-valia da centralização e disponibilização de informação aos agentes no modelo português.

3 APRECIACÃO DA PROPOSTA DE ALTERAÇÃO AO REGIME DA MOBILIDADE ELÉTRICA

Sem prejuízo das considerações gerais feitas sobre o modelo e regime legal da mobilidade elétrica, que justificariam uma revisão mais profunda do RJME, a ERSE apresenta em seguida diversos contributos para a evolução do atual regime. As propostas concretas de alteração identificadas incluem as respetivas justificações e objetivos.

3.1 PRINCÍPIOS ORIENTADORES DA REDE DE PONTOS DE CARREGAMENTO ACESSÍVEIS AO PÚBLICO

O considerando (11) do AFIR vem destriçar as diferentes tipologias de pontos de carregamento, dividindo-as em duas:

- a) **Pontos de carregamento acessíveis ao público;** e
- b) **Pontos de carregamento não acessíveis ao público (de acesso privativo).**

De acordo com o referido considerando, **pontos de carregamento acessíveis ao público** incluem pontos de carregamento acessíveis ao público localizados em propriedade pública ou privada, tais como parques de estacionamento públicos ou parques de estacionamento de supermercados, incluindo pontos localizados

em propriedade privada acessível ao público em que o acesso é limitado a um determinado grupo de utilizadores (p.e., clientes).

Por seu turno, os **pontos de carregamento de acesso privativo** incluem os localizados em propriedades privadas cujo acesso esteja limitado a um grupo de pessoas determinado e restrito, tais como lugares de estacionamento num edifício de escritórios a que apenas têm acesso funcionários ou pessoas autorizadas.

O RJME atualmente em vigor distingue, no artigo 6.º, *pontos de carregamento de acesso público* (n.º 2) e *pontos de carregamento de acesso privativo* (n.º 4). Entendemos que a definição atualmente em vigor se enquadra com o previsto no AFIR, podendo, eventualmente, ser concretizada com recurso aos termos utilizados no AFIR.

As propostas de alteração do artigo 6.º no projeto em apreciação aproximam a definição de ponto de carregamento de acesso público da definição de infraestrutura para combustíveis alternativos acessível ao público constante do AFIR. No entanto, inclui nos pontos de carregamento de acesso privativo os pontos de carregamento dedicados aos “utilizadores de um dado serviço que só autoriza o acesso aos seus clientes”. As duas definições podem ter uma leitura contraditória, além de que a definição de pontos de carregamento de acesso privativo pode contrariar o considerando 11) do AFIR, que refere que “um ponto de carregamento ou abastecimento localizado em propriedade privada acessível ao público deverá ser considerado acessível ao público também nos casos em que o acesso é limitado a um determinado grupo de utilizadores, por exemplo, aos clientes”.

A terminologia constante das alterações projetadas ao atual artigo 6.º **adiciona complexidade** à categorização de cada ponto de carregamento, obrigando a uma distinção por tipo de utilizador (como resulta evidente da nova redação projetada para o n.º 4) e não por tipo de acesso (conforme previsto no AFIR). Além disso, as alterações projetadas, quando conjugadas com as dos artigos 25.º a 27.º, **visam impor a ligação à rede de mobilidade elétrica através da entidade gestora da mobilidade elétrica de pontos de carregamento acessíveis ao público**, independentemente:

- a) da titularidade ser pública ou privada;
- b) de existirem “limitações ou condições”; ou
- c) “das condições de utilização aplicáveis”.

A redação do AFIR é mais simples porquanto não acarreta esta dificuldade. O AFIR apenas impõe acesso universal via meio de pagamento *ad hoc* (serviço de pagamento financeiro), enquanto o modelo português – que as alterações projetadas mantêm – tem uma consequência diferente: a obrigação de ligação à rede de mobilidade elétrica. Tal acarreta uma significativa complexidade acrescida ao modelo português, inclusive contratual, potencialmente com maiores custos para os utilizadores e com maior dificuldade de compreensão.

Posto isto, quanto aos critérios desenhados, efetivamente, a titularidade ser pública ou privada, como resulta do AFIR, não é determinante, mas, sim, o regime de acesso. Como tal, todos os pontos de carregamento acessíveis ao público devem, efetivamente, ficar sujeitos ao acesso universal. Nestes termos, considera-se que o âmbito do regime jurídico da mobilidade elétrica deve incluir todos os pontos acessíveis ao público, maximizando assim a disponibilidade da infraestrutura de carregamento.

Contudo, poder-se-á discutir a obrigatoriedade de ligação à rede de mobilidade elétrica através da entidade gestora da mobilidade elétrica no caso em que existam “limitações ou condições”, bem como independentemente das “condições de utilização aplicáveis”. Subentende-se que, através destes conceitos relativamente indeterminados, o legislador pretenda proibir pontos de carregamento subtraídos ao acesso ao público através de barreiras físicas (cancelas físicas ou dísticos que indiquem que os espaços são reservados). Note-se que, em face da redação do AFIR, estes espaços também poderiam ter de ser qualificados como acessíveis ao público, mas com consequências totalmente diferentes. No modelo subentendido pelo AFIR, o operador do ponto de carregamento pode operar a infraestrutura e vender a eletricidade para carregamento, através de um pagamento *ad hoc*, sem ficar sujeito à entidade gestora da mobilidade elétrica e ao acesso por terceiros (CEME). A pretensão do AFIR é apenas a de maximizar o desenvolvimento da rede (permitindo o carregamento aos utilizadores), sem entraves. O que deve merecer reflexão pela desnecessidade de impor esta obrigação de ligação à rede de mobilidade elétrica através da entidade gestora da mobilidade elétrica.

Assim, cremos que seria benéfico que a solução MOBI.E se afirme por todas as vantagens que acarreta, sem, no entanto, impedir outros modelos de relacionamento comercial. A evolução do sistema tem demonstrado a necessidade de permitir a possibilidade de determinados modelos de negócio que assentem no relacionamento direto entre o OPC e o utilizador do veículo elétrico.

3.1.1 PROPOSTA DA ERSE PARA A REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

Aceitando as especificidades do regime nacional para a mobilidade elétrica, mas conformando este regime com o AFIR e tendo em consideração a simplificação do modelo e a sua abertura às novas formas de participação da mobilidade elétrica no mercado elétrico, a ERSE propõe que o RJME inclua no conceito da “rede da mobilidade elétrica” todos os pontos de carregamento de acesso público, numa perspetiva abrangente do conceito que decorre do AFIR. Estes pontos de carregamento estariam assim incluídos no RJME e nas obrigações e deveres aí definidos, bem como são considerados na infraestrutura nacional da mobilidade elétrica para efeitos da meta de cobertura mínima dos pontos de carregamento acessíveis ao público prevista no AFIR.

Mantendo o modelo atual do RJME, a ERSE propõe incluir na rede da mobilidade elétrica os pontos de carregamento de acesso privativo que, voluntariamente, optem por integrar este regime e o carregamento através de prestadores de serviços de mobilidade (por exemplo, CEME).

Ainda no âmbito mais estrutural do modelo legal, a ERSE propõe que os pontos de carregamento de acesso público estejam integrados na plataforma da EGME, permitindo o acesso por diversos CEME, como acontece atualmente, mas sublinha a importância de incluir uma opção, a exercer pelo respetivo OPC, de vender diretamente a energia para o serviço de carregamento, sem recorrer a um prestador de serviços de mobilidade (opção prevista no AFIR). Este modelo de venda do serviço de carregamento pelo OPC, possivelmente na modalidade *ad hoc* e por opção do utilizador de veículo elétrico (que neste caso opta pela contratação do serviço por esta via em alternativa à utilização de um CEME), implica que o relacionamento comercial se estabelece diretamente entre o OPC e o utilizador de veículo elétrico, sem utilizar o modelo comercial implementado pela EGME para os prestadores de serviços de mobilidade (CEME).

Este segundo pilar da proposta da ERSE assegura uma via de simplificação significativa do modelo comercial da mobilidade elétrica, que por si só facilita e promove de forma determinante a inovação nos serviços prestados pelos pontos de carregamento, incluindo a utilização de energia produzida em autoconsumo,

armazenada localmente ou a prestação de serviços de flexibilidade ⁶. Note-se que a proposta não prescinde da integração dos pontos de carregamento na rede da mobilidade elétrica e nas operações da EGME, assegurando as obrigações destes pontos de carregamento perante os utilizadores de veículos elétricos e perante as entidades previstas no RJME, bem como a disponibilidade da modalidade de contratação do carregamento via prestadores de serviços de mobilidade (CEME).

3.2 OPERADOR DE PONTO DE CARREGAMENTO

A figura de operador de ponto de carregamento estabelecida no regulamento AFIR é distinta da estabelecida na legislação nacional:

AFIR [art.º 2.º, n.º 39)]	DL 39/2010 [Art.º 5.º, n.º 3]
«Operador de um ponto de carregamento», a entidade que é responsável pela gestão e operação de um ponto de carregamento, e que presta um serviço de carregamento aos utilizadores finais, incluindo em nome e por conta de um prestador de serviços de mobilidade;	A operação de pontos de carregamento corresponde à instalação, disponibilização, exploração e manutenção de pontos de carregamento de acesso público ou privativo, integrados na rede de mobilidade elétrica.

As funções atribuídas ao operador de pontos de carregamento diferem, por definição, no que respeita principalmente à prestação de um serviço de carregamento. Efetivamente, o AFIR define um «Serviço de carregamento» como *«a venda ou o fornecimento de eletricidade, incluindo serviços conexos, através de um ponto de carregamento acessível ao público»*.

Da definição do AFIR para o operador de ponto de carregamento, resulta a possibilidade de o operador de ponto de carregamento prestar o serviço de carregamento diretamente aos clientes finais (bem como através de prestadores de serviços de mobilidade, que corresponderiam ao CEME no modelo português). Esta disposição colide com o atual RJME, que reserva a venda a retalho de energia elétrica para

⁶ A título de exemplo, a modalidade proposta, de venda do serviço de carregamento pelo OPC, permitiria, de imediato e sem necessidade de mais desenvolvimentos legais ou regulamentares, a utilização de energia produzida em autoconsumo, localmente ou através de uma comunidade de energia.

fornecimento aos utilizadores de veículos elétricos aos comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME).

A ERSE considera que esta modalidade de venda direta deve ser uma opção para os postos de carregamento de acesso público (ver discussão no ponto 3.1). Adicionalmente, a venda direta pode ser considerada pelos OPC que contratem energia localmente ou participem em serviços de flexibilidade, pela simplificação que oferece e pela possibilidade de alinhamento dos vários custos e condições de prestação do serviço, num pacote de serviços de carregamento coerente e comercialmente atrativo.

O OPC deve ainda assegurar sempre a interoperabilidade dos pontos no que respeita a sistemas e plataformas de pagamento. A venda direta do serviço de carregamento pelo OPC ao UVE parece ser a forma mais fácil e adequada de implementar o modelo previsto pelo AFIR para o carregamento na modalidade *ad hoc* (ver discussão no ponto 3.6).

A ERSE propõe alterar a definição da atividade e os direitos dos operadores de pontos de carregamento por forma a permitir a prestação de serviços de carregamento diretamente aos utilizadores finais ou, por opção, através de um prestador de serviços de mobilidade ⁷. Esta modalidade de venda direta, do OPC ao utilizador, tem um conjunto de vantagens simplificadoras do modelo da mobilidade elétrica, a que se alude no presente parecer.

3.3 FORNECIMENTO DE ENERGIA NO SERVIÇO DE CARREGAMENTO

Na presente secção, discute-se a evolução do RJME no que respeita ao fornecimento de energia para carregamento de veículos elétricos, tendo em consideração o modelo proposto na secção anterior. São ainda discutidas alterações pontuais ao RJME no sentido da sua clarificação e simplificação, fruto da análise da ERSE à experiência do setor da mobilidade elétrica.

⁷ Definição AFIR: «Prestador de serviços de mobilidade», uma pessoa coletiva que presta serviços a um utilizador final em troca de remuneração, incluindo a venda de serviços de carregamento ou abastecimento;

3.3.1 CSE QUE TAMBÉM EXERCEM A ATIVIDADE DE CEME

O projeto de revisão do RJME, no artigo 7.º, refere que a atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica apenas pode ser exercida por entidades com registo junto da DGEG, os CEME. Uma vez que as responsabilidades dos CSE são mais alargadas do que as dos CEME, parece não haver quaisquer dificuldades para que os atuais CSE assumam, querendo, o estatuto de CEME.

A alínea d) do número 1 do artigo 11.º do atual Decreto-Lei prevê a obrigação de o CEME contratar o fornecimento de energia elétrica a um ou mais comercializadores de eletricidade, ou através de mercados organizados. A proposta de alteração ao artigo 11.º dispensa desta obrigação os CEME que também assumam a qualidade de comercializador de eletricidade («salvo se também assumir a qualidade de comercializador de eletricidade»). Caso o objetivo da redação seja clarificar a possibilidade de os CEME, que já são CSE, poderem assegurar, eles próprios, o aprovisionamento de energia no setor elétrico (enquanto CSE), a ERSE propõe uma redação alternativa (ver capítulo 4), que torna essa possibilidade mais clara.

3.3.2 VENDA DE ENERGIA NO SERVIÇO DE CARREGAMENTO PELO OPC

Como referido no ponto 3.1 e 3.2, o AFIR confere aos operadores de pontos de carregamento o direito a prestar serviços de carregamento diretamente aos utilizadores finais ou, por opção, através de um prestador de serviços de mobilidade. O AFIR define o «Prestador de serviços de mobilidade» como uma pessoa coletiva que presta serviços a um utilizador final em troca de remuneração, incluindo a venda de serviços de carregamento.

Na modalidade de venda do serviço de carregamento pelo OPC, diretamente ao UVE, a venda de energia para carregamento é incluída nesse relacionamento comercial direto. O consumo respetivo deve ser integrado nos restantes consumos do OPC, podendo na prática provir de um contrato de fornecimento do OPC com um CSE, de energia produzida em autoconsumo ou em comunidade de energia ou ainda de energia armazenada internamente na instalação do OPC.

As operações de carregamento nesta opção devem ser comunicadas à EGME, para fins estatísticos e de monitorização da rede da mobilidade elétrica, mas não integram os processos de liquidação (ou *settlement*) de energia na mobilidade pela EGME.

A venda de energia no serviço de carregamento pelo OPC pode ser o modo preferencial para a concretização da obrigação de carregamento na modalidade *ad hoc*, prevista pelo AFIR. Nesse caso, dispensa complexidades adicionais relativas à imposição de obrigações de serviço público aos CEME, relativamente aos carregamentos *ad hoc*. Não obstante, esta via não se afigura impeditiva da existência de ofertas de carregamento *ad hoc* por parte dos CEME, podendo ser disponibilizadas essas opções ao utilizador no momento da escolha do modelo de carregamento.

3.3.3 CONTRATAÇÃO LOCAL DE ENERGIA E PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DIFERENCIADOS

A transição energética está a acelerar o desenvolvimento da produção renovável para o autoconsumo, do armazenamento local de energia e da prestação de serviços de flexibilidade à rede e ao sistema elétrico. Os operadores de pontos de carregamento de veículos elétricos têm todas as condições para ser atores privilegiados nesta mudança do setor, como clientes ativos ou *prosumers*⁸. A compatibilização desta participação dos operadores de pontos de carregamento no mercado elétrico com o modelo da rede de mobilidade elétrica obriga a que se admita como natural que os OPC ou os prestadores de serviços para mobilidade ofereçam condições mais vantajosas aos seus clientes que se disponibilizem a carregar os veículos elétricos em determinados pontos de carregamento e em determinadas horas.

Um exemplo destes serviços é o carregamento inteligente de veículos, no qual a potência de carregamento é condicionada em função de critérios como o preço de fornecimento de energia (aproveitando períodos de menor preço, por exemplo, por disponibilidade de produção renovável local) ou de flexibilidade (quando, por exemplo, o ponto de carregamento se disponibiliza para reduzir a potência tomada da rede para redução de congestionamentos locais). Neste contexto, a ERSE considera que o modelo de prestação direta pelo OPC do serviço de carregamento é muito simplificador do relacionamento comercial e, por isso, o mais indicado para oferta de serviços complexos como os que se referem nesta secção.

Para além da explicitação da diferenciação de condições comerciais do carregamento, a viabilização desta participação dos pontos de carregamento no mercado elétrico implica prever expressamente a possibilidade do OPC vender diretamente a energia de carregamento, como proposto anteriormente neste

⁸ A título de exemplo, está em discussão uma alteração aos códigos de rede europeus sobre ligação de instalações de consumo à rede, na qual se dispõe sobre a obrigação de controlabilidade e observabilidade dos pontos de carregamento de veículos elétricos, para efeitos da sua participação como instalações ativas na gestão do sistema e das redes locais.

parecer. Nesses termos, o OPC pode prestar serviços a terceiros (à rede, ao sistema elétrico ou a uma comunidade de energia, por exemplo) e comprar e vender energia localmente (fora do mercado elétrico). Esta contratação local de energia pode resultar, por exemplo, do aproveitamento de energia de fonte renovável produzida em autoconsumo, ou em comunidades de energia renovável e em sistemas locais de gestão de energia, como sistemas de armazenamento por exemplo ⁹.

A atual redação do RJME dificulta o objetivo enunciado, uma vez que a energia vendida aos UVE resulta do aprovisionamento de um CEME (e contratada a um CSE) e não do OPC, que é quem explora o posto de carregamento que participa em autoconsumo ou numa comunidade de energia, ou onde se localiza uma instalação de produção ou de armazenamento ou ainda que presta serviços de flexibilidade à rede elétrica. Este desalinhamento é um obstáculo à participação dos postos de carregamento em autoconsumo ou em serviços de flexibilidade.

No caso do autoconsumo, pode significar que a energia produzida localmente não é aproveitada para o carregamento de veículos elétricos através dos CEME, sendo considerada excedente injetado na rede, com uma subvalorização do investimento e, mesmo que fosse aproveitada, dificilmente o preço mais baixo associado a essa energia seria refletido no UVE. No caso dos serviços de flexibilidade, o OPC precisa de controlar a carga solicitada da rede em cada momento, para responder a ativações pedidas pelo operador da rede ou pelo gestor de sistema, pelo que uma ativação para redução da carga (consumo da instalação do OPC) pode coexistir com um período de preço mais baixo da energia e, assim, constituírem sinais contraditórios entre o OPC e o CEME.

O projeto de alteração do RJME propõe aditar um n.º 9 no artigo 7.º, que estabelece que “os comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica ficam autorizados a aplicar descontos, em pontos de carregamento com produção local de energia proveniente de fontes renováveis, em regime de autoconsumo, nos termos a regular pela ERSE”. Contudo, esta possibilidade acarreta diversas dificuldades, desde logo na capacidade dos diferentes CEME em definir preços de carregamento que internalizem a produção local ou na capacidade de antecipar quais os pontos de carregamento que beneficiam desta

⁹ Existem já exemplos internacionais de pontos de carregamento que utilizam baterias de segunda vida para armazenar energia em período noturno, fornecida através da rede elétrica, e utilizar essa energia para o carregamento diurno, por exemplo em carregamento rápido, com elevada potência. Este tipo de soluções pode otimizar os custos de carregamento de veículos elétricos, mas também, não menos importante, constituir uma fonte de flexibilidade essencial para o sistema elétrico.

produção, em que quantidade e em que horários. Nesse sentido, a ERSE recomenda que a venda de produção local seja feita pelo OPC aos UVE, integrada no serviço de carregamento, em termos a definir pela ERSE. Assim, a ERSE propõe que não se considere a alteração projetada.

3.3.4 CONSEQUÊNCIAS DA SUSPENSÃO DE ATIVIDADE DE CEME

A experiência obtida no setor da mobilidade elétrica, conjugada com a consciência de situações análogas ocorridas no setor elétrico, levam a ERSE a sugerir a ponderação de regras aplicáveis à suspensão de um CEME.

Com efeito, os CEME têm um conjunto de obrigações, para com os seus clientes, mas também para com a EGME, os OPC ou o CSE com quem se aprovisionam. Perante um incumprimento dessas obrigações, em particular no caso de não liquidação das obrigações de pagamento, o CEME deve ver a sua atividade suspensa e, no limite, perder a habilitação para o seu exercício.

Esta circunstância pode ocorrer por motivos não dolosos, como é o caso de uma situação de cessação do contrato de fornecimento pelo CSE. A não apresentação de um contrato válido em substituição do contrato cessante, deve levar à suspensão do CEME.

Pelas consequências perturbadoras que esta suspensão pode ter nos clientes do CEME, a ERSE propõe incluir no RJME deveres de informação aos UVE que com ele celebraram contrato. Note-se que os clientes não ficariam impedidos de carregar os veículos, quer porque podem contratar esse serviço com outro CEME em simultâneo, quer porque estará disponível a opção de carregamento *ad hoc*. Refere-se ainda que, no artigo 11.º, o projeto de alteração do RJME inclui o dever dos CEME de informarem a EGME da mudança de comercializador, com uma antecedência mínima de 5 dias relativamente à data de alteração. A ERSE entende que o decreto-lei não deve impor esta antecedência, devendo a regulamentação da ERSE concretizar os aspetos de relacionamento comercial, nomeadamente os associados à mudança de comercializador por parte dos CEME, tal como proposto no capítulo 4.

3.4 PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE SISTEMA E DE FLEXIBILIDADE PELOS PONTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

O AFIR refere (no Considerando 30) que as operações de carregamento devem ser otimizadas e geridas de uma forma que não cause congestionamento e tire o máximo partido da disponibilidade de eletricidade renovável e dos baixos preços da eletricidade no sistema. O modelo de carregamento “inteligente”, em especial, para além de constituir uma ferramenta de otimização do custo de carregamento (por gestão do consumo em função do preço da energia em tempo real), pode facilitar a integração dos veículos elétricos no sistema elétrico, minimizando o impacto que estes novos consumos podem ter sobre a rede local e potenciando os benefícios que podem trazer à gestão do sistema. Essa integração no sistema elétrico pode ainda ser mais facilitada através de pontos de carregamento bidirecionais (permitindo o fluxo de energia do veículo para a rede, “V2G”).

Sendo estas atividades inerentes ao setor elétrico e facilitadas pela prestação do serviço das instalações de consumo ou, neste caso, dos pontos de carregamento, considera-se que a prestação de serviços de flexibilidade deve ser restringida aos OPC, simplificando as trocas de informação e a faturação aos utilizadores.

A possibilidade do CEME estabelecer relações contratuais com os OPC “permitindo a ligação do veículo à rede elétrica (V2G)”, prevista na proposta de aditamento de um n.º 10 no artigo 7.º, deve ser retirada, devido à complexidade desnecessária que introduz no modelo comercial da mobilidade elétrica e consequentes dificuldades e custos de implementação. Note-se que, no modelo de serviço de carregamento prestado diretamente pelo OPC ao UVE, o OPC pode facilmente integrar e valorizar a injeção de energia pelo veículo elétrico no ponto de carregamento, de acordo com as condições comerciais do serviço a definir. Esta possibilidade – injeção de energia a partir do veículo (V2G), seja na rede pública seja na instalação do OPC – é fortemente dependente das características técnicas do ponto de carregamento (e do veículo), não sendo comum.

3.5 TRANSPARÊNCIA DE PREÇOS

Para efeitos do AFIR, a transparência dos preços praticados nos pontos de carregamento acessíveis ao público é crucial para garantir um carregamento e um abastecimento fáceis e sem descontinuidades. Para o efeito, os utilizadores de veículos movidos a combustíveis alternativos deverão receber informações exatas sobre o preço final antes do início da sessão de carregamento ou abastecimento.

O preço deverá ser comunicado de forma claramente estruturada, a fim de permitir que os utilizadores finais identifiquem as diferentes componentes do preço cobrado pelo operador, para calcular o preço de uma sessão de carregamento ou abastecimento e antecipar o custo total. Nos termos do artigo 5.º do AFIR, os preços cobrados pelos operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público devem ser razoáveis, fácil e claramente comparáveis, transparentes e não discriminatórios. Os operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público não devem discriminar, através dos preços cobrados, entre utilizadores finais e prestadores de serviços de mobilidade, nem entre diferentes prestadores de serviços de mobilidade, admitindo a diferenciação do nível de preços, de forma proporcionada e com uma justificação objetiva.

O Regulamento estabelece ainda que, para efeitos da fixação do preço na modalidade *ad hoc*, os operadores de estações de carregamento com instalações de potência igual ou superior a 50 kW devem aplicar um preço por kWh da eletricidade fornecida, sendo possível ainda a cobrança de uma taxa de ocupação como preço por minuto, desde que seja claramente indicado e comunicado antes do início da sessão de carregamento.

Nos pontos de carregamento acessíveis ao público com uma potência inferior a 50 kW, é fixada a forma como devem ser apresentadas as diferentes variáveis de faturação, sendo identificadas as seguintes: i) preço por kWh; ii) preço por minuto; iii) preço por sessão; e iv) quaisquer outras aplicáveis.

No que respeita aos preços cobrados pelos prestadores de serviços de mobilidade aos utilizadores finais, o Regulamento impõe que devem ser razoáveis, transparentes e não discriminatórios. Os prestadores de serviços de mobilidade devem disponibilizar aos utilizadores finais, antes do início de uma sessão de carregamento pretendida, todas as informações sobre preços aplicáveis a essa sessão de carregamento, através de meios eletrónicos disponíveis gratuitamente e amplamente aceites, distinguindo todas as componentes do preço, nomeadamente os custos da itinerância eletrónica aplicáveis e outras taxas ou

encargos aplicados pelo prestador de serviços de mobilidade. Os preços devem ser razoáveis, transparentes e não discriminatórios, não podendo aplicar quaisquer preços adicionais pela itinerância eletrónica transfronteiriça.

De notar que os requisitos de transparência de preço, não prejudicam o direito de se determinar o preço unitário da eletricidade aplicável, cobrado a partir de uma estação de carregamento em conformidade com a Diretiva 98/6/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 1998.

O Regulamento prevê, ainda, que os Estados-Membros assegurem que as suas autoridades monitorizam regularmente o mercado das infraestruturas de carregamento e, em especial, que controlam a conformidade da formação dos preços dos operadores dos pontos de carregamento e dos prestadores de serviços de mobilidade. Os Estados-Membros também devem procurar assegurar que as suas autoridades controlem regularmente as eventuais práticas comerciais desleais que afetem os consumidores.

Atualmente, já compete à regulação a proteção dos direitos e os interesses dos utilizadores de veículos elétricos em relação a preços e qualidade de serviço (artigo 44.º, al. a) do RJME), promovendo a sua informação e esclarecimento, tendo a ERSE aprovado as normas de reporte de informação para efeitos de divulgação da informação de preços e condições comerciais, designadamente através da Diretiva n.º 7/2022, de 28 de fevereiro, que aprova os procedimentos para reporte à ERSE dos preços das ofertas comerciais e dos preços médios faturados na rede de Mobilidade Elétrica.

Sugere-se, também, a não utilização da expressão “tarifas de eletricidade” associadas ao preço a pagar pelo carregamento. Essa terminologia está associada ao setor elétrico e o preço a pagar pelo UVE não corresponde a uma decisão administrativa de fixação de preço, mas sim a um preço de um serviço prestado que inclui outras parcelas para além da energia com peso significativo no preço final a pagar.

Considerando o exposto, de forma harmonizada com as competências já exercidas pela regulação no âmbito do setor elétrico e do gás, propõe-se que o RJME clarifique que a autoridade competente para a monitorização regular da conformidade da formação dos preços dos operadores dos pontos de carregamento e dos prestadores de serviços de mobilidade seja a ERSE (ver capítulo 4), sem prejuízo das competências atribuídas à Autoridade da Concorrência em sede da Lei da Concorrência.

3.6 INTEROPERABILIDADE, CARREGAMENTO *AD HOC* MEIOS DE PAGAMENTO

O Considerando 28 do Regulamento AFIR refere que a possibilidade de desenvolver serviços digitais avançados, incluindo soluções de pagamentos baseados em contratos, e de assegurar a transparência da informação aos utilizadores através de meios digitais depende da implantação de pontos de carregamento inteligentes. Estes pontos deverão incluir um conjunto de atributos físicos e especificações técnicas (*hardware* e *software*) necessários para enviar e receber dados em tempo real e permitir o fluxo de informações entre os intervenientes no mercado que dependem desses dados para poderem desenvolver plenamente a experiência de carregamento, incluindo operadores de pontos de carregamento, prestadores de serviços de mobilidade, plataformas de itinerância eletrónica, operadores de redes de distribuição e, em última análise, utilizadores finais.

Deverão ser viáveis e compatíveis com o modelo, soluções simplificadas de negócio que decorram no quadro da prestação de serviços de sistema ou de serviços de flexibilidade ao sistema elétrico e em que os pontos de carregamento dos veículos elétricos estejam localizados por detrás do contador (na expressão anglo-saxónica, designado por “*behind the meter*”) do setor elétrico.

Note-se que a abertura a modelos de negócio mais simples, em que a interoperabilidade seja assegurada por aspetos técnicos normativos e pela via dos meios de pagamento disponíveis, e não necessariamente pela obrigação de contratação com um CEME e pela utilização do respetivo cartão para aceder aos pontos de carregamento, deverá permitir alterações rápidas no mercado, sem custos para o sistema.

Uma das disposições relevantes do Regulamento AFIR refere-se à obrigatoriedade de disponibilizar aos utilizadores de veículos elétricos¹⁰ a possibilidade de carregar numa base *ad hoc* e pagar de forma fácil e conveniente em todos os pontos de carregamento acessíveis ao público, sem necessidade de celebrar um contrato com o operador do ponto de carregamento ou com um prestador de serviços de mobilidade.

Para este efeito, o Regulamento AFIR requer que todos os pontos de carregamento acessíveis ao público aceitem instrumentos de pagamento amplamente utilizados na União Europeia, nomeadamente pagamentos eletrónicos através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento.

¹⁰ No regulamento AFIR, esta obrigação abrange também o abastecimento de veículos movidos a combustíveis alternativos.

O Regulamento AFIR define como «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.

Esta obrigação é exigível para todos os pontos de carregamento acessíveis ao público instalados a partir de 13 de abril de 2024. E a partir de 1 de janeiro de 2027, a existência dos referidos meios de pagamento é obrigatória para todos os pontos de carregamento acessíveis ao público, com uma potência igual ou superior a 50 kW, incluindo os pontos de carregamento instalados antes de 13 de abril de 2024.

Este método de pagamento para carregamento *ad hoc* deverá estar sempre à disposição dos consumidores, mesmo quando são oferecidos pagamentos baseados em contratos.

Face ao exposto, a obrigação de disponibilização de carregamento *ad hoc* reflete-se numa obrigação sobre o OPC, quanto à disponibilização de meios de pagamento na infraestrutura física do ponto de carregamento. Caso o modelo a adotar pelo legislador mantenha a exigência da venda de energia através de um CEME, na modalidade de carregamento *ad hoc* é necessário também fixar na atuação do CEME a obrigatoriedade de aceitação de venda de energia sem contrato duradouro.

Neste contexto, a proposta de alteração da redação do artigo 13.º do RJME, em concreto a alínea e), não está conforme as obrigações decorrentes do Regulamento AFIR, na medida que a disponibilização de carregamento numa base *ad hoc* é uma obrigação. A ERSE considera que o modelo preferencial de fornecimento de energia para carregamento *ad hoc* deve ser a venda direta pelo OPC, embora deva ser possível uma venda *ad hoc* através de um CEME.

O mesmo argumento é aplicável à proposta de alteração da redação do n.º 5 do artigo 18.º do RJME, na medida em que a disponibilização do carregamento *ad hoc* é uma obrigação e não um direito dos OPC. Nessa medida, a obrigação dos OPC deve constar do artigo 16.º do RJME.

Neste contexto, no pressuposto da impossibilidade de venda de energia para carregamento diretamente pelo OPC, na modalidade de carregamento *ad hoc*, sugere-se a alteração da redação do artigo 13.º, al. e) e artigo 18.º, n.º 5 da proposta RJME visando assegurar a efetiva prestação de serviços de carregamento *ad hoc*, prescindindo da base contratual e comercial duradoura com o utilizador do veículo elétrico.

Esta situação não impede a coexistência de ofertas comerciais de base duradoura com utilizadores do veículo elétrico, como resulta de forma expressa do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento AFIR, que prevê o direito dos operadores dos pontos de carregamento e, no regime português aos CEME, utilizar outra solução de carregamento baseada em contrato.

Em complemento aos comentários anteriores, refere-se que a proposta de alteração ao RJME apresentada para apreciação prevê, no ponto 8 do artigo 47.º-D, que a EGME informa os UVE, diretamente ou através dos CEME, da conclusão do carregamento, enviando um alerta. Contudo, tal não se afigura possível nas situações de carregamento *ad hoc*, uma vez que o UVE não fornece, nestas situações, quaisquer dados de contacto. Acresce que os próprios veículos elétricos ou os pontos de carregamento tendem a oferecer serviços de notificação, baseados em aplicações digitais, pelo que a criação de uma obrigação de notificação por uma entidade central parece desnecessária e indutora de ineficiências. De notar que esta matéria constitui um detalhe no âmbito do relacionamento comercial, que poderá ser concretizada pela regulamentação da ERSE.

3.7 ATRIBUIÇÕES DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

A proposta de alteração ao RJME pretende conferir 2 atribuições adicionais à entidade gestora da mobilidade elétrica (artigo 21.º), nomeadamente:

- “Apoiar o governo na definição e implementação de políticas de promoção da mobilidade sustentável” (alínea aa)); e
- “Realizar, por orientação do governo, os investimentos necessários ao desenvolvimento da infraestrutura de combustíveis alternativos” (alínea ab)).

As atribuições destas novas competências não se enquadram no âmbito da atividade da EGME, bem como do seu objeto (definido no ponto 1 do artigo 21.º) e do propósito do objeto do próprio decreto-lei (regime jurídico da mobilidade elétrica, *vide* artigo 1.º). A concretizar-se, esta formulação implicará que a atividade regulada da EGME seja mais abrangente, contemplando competências associadas a política energética e de mobilidade, cujas atividades não podem ser avaliadas no quadro da regulação setorial independente, com custos socializados por todos os agentes do setor da mobilidade elétrica. Deste modo, estes custos não deverão ser remunerados com base no artigo 24.º do RJME. Atualmente, a MOBI.E (empresa designada como EGME), já tem a seu encargo estas competências que são consideradas pela ERSE, e pela MOBI.E,

como parte da atividade não regulada da empresa. Deste modo, a MOBI.E tem as competências da atividade regulada, atuando enquanto EGME, e outras competências atribuídas pelo Governo.

A alteração proposta abre caminho a que estas atividades, que hoje se consideram como atividade da MOBI.E não regulada, pela ERSE, sejam consideradas parte da atividade regulada e remuneradas como tal. Apesar de poderem haver sinergias e partilha de *know-how* entre estas atividades, a atribuição destas competências deveria ser feita através de outros meios legais e não por este Decreto-lei que estabelece o Regime Jurídico da Mobilidade elétrica que tem como objetivo o “acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica”.

Assim sendo, a ERSE defende a não inclusão das alíneas aa) e ab) no número 2 do artigo 21.º.

Por outro lado, o artigo 20.º do AFIR refere que os Estados-Membros asseguram a disponibilização de dados [nos termos do n.º 2], disponíveis em formato digital legível por máquina, a todos os utilizadores através dos seus pontos de acesso nacionais [n.º 4] e que possam fornecê-los a um ponto de acesso europeu comum, a criar pela Comissão, que deverá funcionar como um portal único de dados da União para os dados disponibilizados pelos operadores nos pontos de acesso nacionais.

Este «Ponto de acesso nacional» é definido como uma interface digital criada por um Estado-Membro que constitui um ponto único de acesso aos dados [n.º 38, Artigo 2.º do AFIR].

Sem prejuízo do já hoje concretizado pela EGME, esta parece ser uma função a prever nas suas atribuições, nomeadamente, garantir as obrigações de disponibilização de dados dos agentes da mobilidade elétrica, necessários ao funcionamento de um mercado competitivo e aberto e essenciais para que os utilizadores finais tomem decisões informadas sobre as suas sessões de carregamento.

3.8 DIREITOS DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

Caso a opção do legislador seja manter as alíneas aa) e ab) que constam do projeto de alteração do artigo 21.º do RJME, nomeadamente o apoio ao Governo na definição e implementação de políticas de mobilidade e, sobretudo, a eventual realização de investimentos em infraestruturas de combustíveis alternativos, o artigo 24.º deve explicitamente retirar do âmbito tarifário os custos com as atividades

resultantes das atribuições contempladas nas alíneas supramencionadas. Deste modo, sugere-se a alteração da alínea b) do artigo 24.º do RJME em vigor, nos termos apresentados no capítulo 4.

No entendimento da ERSE, os custos relativos às atividades referidas nas alíneas aa) e bb) do artigo 21.º, incluídas no projeto de alteração do articulado, devem ser recuperados através de verbas dedicadas no Orçamento de Estado ou através de outras formas de financiamento externo que não dependam de tarifas definidas pela ERSE.

3.9 ENTIDADE RESPONSÁVEL PELA ORGANIZAÇÃO DE REGISTO DE IDENTIFICADORES

O AFIR prevê que os Estados-Membros nomeiem uma organização de identificadores, a ODRI, que emite e gere códigos de identificação únicos para identificar, pelo menos, os OPC e os prestadores de serviços de mobilidade, até 14 de abril de 2025. É de referir que os códigos CRIA (código do registo individualizado de agente), atribuídos pela ERSE aos agentes que operam em Portugal continental, apresentam características semelhantes às previstas no AFIR, sendo que a ERSE já registou, com estes códigos, agentes do setor da mobilidade elétrica.

3.10 GESTÃO DE RISCOS E PRESTAÇÃO DE GARANTIAS NO SETOR DA MOBILIDADE ELÉTRICA

O RME prevê, atualmente, a prestação de garantias por parte dos agentes do setor, para reduzir os riscos associados a incumprimentos, no âmbito do contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica. Contudo, a ERSE entende que a gestão de riscos e garantias deve estar prevista no Decreto-Lei que enquadra o setor da mobilidade elétrica, tal como sucede, atualmente, na legislação que enquadra legalmente os setores do gás e da eletricidade. A experiência adquirida nos regimes de gestão de riscos e garantias do SEN e do SNG permite que, com as devidas adaptações, possa ser criado um modelo semelhante na mobilidade elétrica, a concretizar nos termos a definir pela ERSE.

Por outro lado, o artigo 23.º do RJME e da proposta de decreto-lei apresentada preveem, nos deveres da EGME, que essa entidade deve desativar da rede da mobilidade elétrica os equipamentos, sistemas e meios de carregamento, nos casos de incumprimento contínuo superior a quatro meses de obrigações pecuniárias pelos respetivos operadores. A ERSE considera que o prazo de incumprimento deve ser

repensado e ficar estabelecido na regulamentação, no âmbito da gestão de riscos e garantias do setor da mobilidade elétrica.

3.11 PROPOSTAS COMPLEMENTARES

3.11.1 HIDROGÉNIO E COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS

A ERSE reconhece o papel importante que o hidrogénio poderá vir a desempenhar no quadro geral da transição energética, incluindo ao nível do setor dos transportes, em linha, aliás, com o estabelecido na Estratégia Nacional para o Hidrogénio, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 63/2020, de 14 de agosto. Esta estratégia prevê, como meta a cumprir até 2030, a criação de 50 a 100 postos de abastecimento de hidrogénio.

Sem prejuízo do referido, uma vez que a proposta submetida a parecer se destina a rever um diploma que regula a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica, entende-se que o setor do vetor energético hidrogénio deve ser tratado em regime legal distinto.

Por outro lado, a proposta submetida a Parecer integra nas atribuições da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME), 1) o apoio ao Governo na definição e implementação de políticas de promoção da mobilidade sustentável e 2) a realização, por orientação do Governo, dos investimentos necessários ao desenvolvimento da infraestrutura de combustíveis alternativos.

Cabe assinalar que, nos termos do diploma em vigor, a EGME tem como objeto a gestão de operações de mobilidade elétrica, incluindo a gestão de carregamento de veículos elétricos em pontos de carregamento explorados por operadores devidamente licenciados. Nesta medida, as novas atribuições propostas estão fora do objeto da atividade de EGME e, bem assim, na interpretação da ERSE, fora da atividade regulada.

Por último, e concretamente em relação à possibilidade de a EGME investir no desenvolvimento de uma infraestrutura de combustíveis alternativos (hidrogénio), a ERSE entende que, à semelhança do acima referido, se trata de âmbito que o regime jurídico da mobilidade elétrica não deve cobrir e que, por outro lado, uma infraestrutura como essa, que não se reveste de características de monopólio natural, deve preferencialmente ser estabelecida no quadro da livre iniciativa.

3.11.2 CONSELHO PARA MATÉRIAS DE REGULAÇÃO TARIFÁRIA DA MOBILIDADE

Na proposta apresentada, sugeriu-se a introdução de um novo n.º 4 no artigo 43.º, determinando a criação de um Conselho Tarifário “constituído pelas partes interessadas na mobilidade elétrica, designadamente as associações de utilizadores de veículos elétricos, as associações de operadores e comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica, associações de municípios e representantes do ORD”.

Do ponto de vista formal, caso se entenda conveniente criar uma nova secção do Conselho Tarifário, tal deverá ser feito através de alteração aos Estatutos da ERSE, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 97/2002, de 12 de abril, na sua redação vigente. Aí, pode-se, claramente, identificar a nova secção e, de modo seguro, estabelecer as competências de tal órgão ou secção e ainda a sua constituição – que deve ser efetuada de modo taxativo, incluindo com indicação do número de representantes, e não de modo exemplificativo como a norma em apreço sugere (atendendo à utilização do advérbio “designadamente”) – e em respeito pela paridade entre representantes dos consumidores e da indústria.

Adicionalmente, importa ter em conta que o Conselho Tarifário da ERSE tem atualmente competência para “emitir parecer, através das suas secções, sobre a aprovação e revisão dos regulamentos tarifários, bem como sobre a fixação de tarifas e preços” (artigo 48.º, n.º 1 dos Estatutos da ERSE) e ainda que as competências tarifárias da ERSE neste setor abrangem a atividade de gestão de operações de rede da mobilidade elétrica (artigo 5.º, n.º 1, alínea c) *ex vi* n.º 8 do mesmo artigo do Decreto-Lei n.º 39/2010). Ora, no caso da mobilidade elétrica, a última diretiva aprovada em sede de tarifas da EGME (Diretiva n.º 2/2023, de 9 de janeiro, com um total de 12 artigos) foi apreciada pelo Conselho Tarifário. Por sua vez, no âmbito do setor elétrico, a Diretiva n.º 3/2022, de 11 de janeiro, abrange uma realidade muito mais vasta.

Fazemos notar que **o modelo previsto no AFIR não prevê necessariamente a existência de entidade gestora da mobilidade elétrica e prevê ainda que o operador do ponto de carregamento vende a eletricidade, pelo que não pressupõe participação num conselho.**

No modelo existente e que se preconiza pelo legislador para o mercado português, tendo em conta a desproporção do volume entre tarifas do SEN e da mobilidade, bem como a diversidade de agentes, **poderá ser de ponderar uma alteração cirúrgica** que consagre assento aos agentes específicos da mobilidade elétrica, com respeito pela configuração dos Conselhos Consultivos da ERSE.

3.11.3 REGIME SANCIONATÓRIO

Em relação ao regime sancionatório, entende-se que, atentas as competências das diversas entidades (além da ERSE, a ENSE e a DGEG) no que ao regime jurídico da mobilidade elétrica diz respeito, deve existir uma melhor repartição e clarificação das competências de cada uma. A título exemplificativo, tenha-se presente que, nos termos da proposta apresentada, no n.º 1 do artigo 11.º, existem diversas alíneas que respeitam a deveres do CEME em relação à ERSE. Entende-se que, nesses casos e ainda no caso de os CEME desrespeitarem os deveres estipulados em regulamentação emanada por esta Entidade, deve recair na ERSE a competência para instruir e decidir os mencionados processos de contraordenação. De outra forma, colocam-se em causa sinergias, a eficiência e a garantia do cumprimento das normas, sem que exista benefício que se possa apurar.

Assim, sugere-se que, no artigo 47.º se acrescentem dois números entre os números 3 e 4, conforme se indica no capítulo 4.

Sugere-se ainda que, quanto às competências da ENSE e da DGEG nesta matéria, se clarifique de forma mais evidente o concreto órgão com competência para decisão e instrução.

No mesmo sentido, tendo em conta que podem ser diferentes as entidades competentes para a aplicação de sanções acessórias, sanções pecuniárias compulsórias e medidas cautelares, sugere-se que ao invés de, nos artigos 47.º-A, 47.º-B e 47.º-C se escrever “DGEG/ENSE”, se identifique a competência de modo abstrato (mas concretamente apurada), do seguinte modo:

- No artigo 47.º-A, no n.º 1 do artigo 47.º-B e no n.º 1 do artigo 47.º-C, se escreva “entidade competente”;
- No n.º 5 do artigo 47.º-B, se escreva “entidade competente para a decisão”;
- No n.º 2 do artigo 47.º-C, se escreva “entidade competente para a instrução”.

Deve ainda ser consagrado que, para além de receber as folhas do livro de reclamações (artigo 17.º, n.º 7 da alteração projetada), *“A ERSE é a entidade competente para a fiscalização, instrução e decisão de processos de contraordenação, nos termos do diploma que estabelece a obrigatoriedade de disponibilização do livro de reclamações a todos os fornecedores de bens ou prestadores de serviços que tenham contacto com o público em geral”*.

3.11.4 REGULAMENTAÇÃO

O regime jurídico da mobilidade elétrica institui o Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME), a aprovar pela ERSE, e estabelece que este regulamento dispõe acerca dos termos e condições da regulação aplicável ao exercício da atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica, particularmente no respeitante à garantia do seu equilíbrio económico e financeiro, em condições de uma gestão eficiente (artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação vigente).

Por outro lado, o diploma atribui à ERSE várias responsabilidades no domínio setorial da mobilidade elétrica, cobrindo dimensões como 1) proteção dos direitos e dos interesses dos utilizadores de veículos elétricos em relação a preços e qualidade de serviço, promovendo a sua informação e esclarecimento, 2) seguro do cumprimento, por parte dos agentes, das obrigações estabelecidas na lei e nos regulamentos, 3) contribuição para a melhoria das condições técnicas e ambientais das atividades reguladas, designadamente através da adoção de padrões adequados de qualidade de serviço ou 4) receção e tratamento de reclamações.

É neste quadro que se entenderia desejável maior detalhe e sistematização no diploma em relação ao objeto do RME, em linha, por exemplo, com o modelo adotado no Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro, que estabelece a organização e o funcionamento do Sistema Elétrico Nacional (vide artigo 235.º e seguintes) ou no Decreto-Lei n.º 62/2020, de 28 de agosto, que estabelece a organização e o funcionamento do Sistema Nacional de Gás (vide artigo 110.º e seguintes), ambos nas suas redações vigentes.

Sugere-se que tal exercício de densificação da habilitação legal considere aspetos como o relacionamento comercial (incluindo, por exemplo, o contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica ou a gestão de riscos e garantias), ou a medição, leitura e disponibilização de dados, em benefício da robustez regulamentar.

Assim, sugere-se a introdução no diploma de novo artigo, conforme apresentado no capítulo 4.

4 PROPOSTAS DE REDAÇÃO DE ALTERAÇÃO DO RJME

Neste capítulo incluem-se propostas concretas de alteração e comentários ao projeto de alteração do RJME, justificadas no capítulo anterior e que, no parecer da ERSE, merecem revisão.

Artigo	Comentário / Proposta
<i>Art. 1.º</i>	Incluir referência ao Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023
<i>Art. 4.º, n.º 1, al. b)</i>	Propõe-se eliminar a restrição “exclusivamente para o efeito de carregamento de baterias de veículos elétricos”, dado que os pontos de carregamento podem participar num conjunto de outros serviços conexos, nos quais o UVE é também parte envolvida nessa prestação.
<i>Art. 5.º, n.º 3</i>	Incluir na operação de pontos de carregamento a possibilidade de venda de serviços de carregamento (vd. definição no AFIR) «3 - A operação de pontos de carregamento corresponde à instalação, disponibilização, exploração e manutenção gestão e operação de pontos de carregamento de acesso público ou privativo, integrados na rede de mobilidade elétrica, e que presta um serviço de carregamento aos utilizadores finais, seja diretamente, seja incluindo em nome e por conta de um prestador de serviços de mobilidade.»
<i>Art. 6.º, n.º 3</i>	Propõe-se modificar o projeto de alteração do RJME, no art. 6.º, para promover a compatibilidade com o regulamento AFIR (ver ponto 3.1): «3 – São, designadamente, pontos de carregamento de acesso público: a) Os instalados no domínio público com acesso a uma via pública ou equiparada; b) Os instalados em local ou espaço, de titularidade pública ou privada, que permita o acesso, ainda que condicionado por qualquer meio, à circulação em geral de pessoas e veículos, independentemente do fim visado com o acesso.»
<i>Art. 6.º, n.º 4</i>	Considerar adaptar tendo em conta o Considerando 11 do regulamento AFIR:

Artigo	Comentário / Proposta
	«São de acesso privativo os pontos de carregamento instalados em locais cujo acesso esteja limitado a um grupo de pessoas determinado e restrito, tais como lugares de estacionamento num edifício de escritórios a que apenas têm acesso funcionários ou pessoas autorizadas. »
Art. 7.º, n.º 1	Prever que a comercialização de energia para a mobilidade elétrica possa ser exercida também por comercializadores do setor elétrico, devidamente registados na DGEG e cumprindo as restantes obrigações para a atividade específica em causa.
Art. 7.º, n.º 9	A ERSE propõe não considerar o aditamento deste n.º 9 ao projeto de alteração de RJME, uma vez que o modelo mais indicado para a venda de energia produzida localmente é o de venda direta do serviço de carregamento pelo OPC ao UVE.
Art. 7.º, n.º 10	A ERSE propõe não considerar o aditamento deste n.º 10 ao projeto de alteração do RJME, relativo ao estabelecimento de relações contratuais do CEME com os OPC “permitindo a ligação do veículo à rede elétrica (V2G)”, devendo esta atividade ser exclusiva do OPC.
Art. 11.º, n.º 1, al. b)	Proposta de alteração de redação da nova al. b) projetada, relativa à transparência de preços (tema apresentado no ponto 3.4): «b) Disponibilizar aos seus clientes informação sobre as tarifas de eletricidade contratadas e de outros serviços, bem como as demais condições de prestação dos serviços de forma transparente e não discriminatória, sobre os preços aplicáveis e as condições normais de acesso e utilização dos serviços de mobilidade. »
Art. 11.º, n.º 1, al. d)	Proposta de alteração de redação, que permite que o CSE assuma o papel de CEME sem intermediários: «d) Contratar o fornecimento de energia elétrica com um ou mais comercializadores de eletricidade reconhecido nos termos do Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro, ou, quando também assuma a qualidade de comercializador de eletricidade, assegurar ele próprio o fornecimento de energia elétrica recorrendo aos mecanismos de contratação previstos na regulamentação do setor elétrico. »

Artigo	Comentário / Proposta
Art. 11.º, n.º 1, nova alínea	Introduzir uma nova alínea sobre as obrigações de carregamento <i>ad hoc</i> pelo CEME. Esta obrigação apenas é necessária caso não seja possível a venda direta do serviço de carregamento pelo OPC (contrariando o modelo do AFIR) (ver ponto 3.6): «(nova alínea) Prescindir de base contratual e comercial duradoura com o utilizador de veículo elétrico, abrangendo uma situação pontual de um serviço de carregamento <i>ad hoc</i>, permitindo a aquisição do serviço de carregamento, sem necessidade de esse utilizador se registar, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial.»
Art.º 11.º, n.º 1, al. l)	Não fixar prazo para a mudança de comercializador no projeto de alteração do RJME, deixando o tema para regulamentação da ERSE. O CEME não controla a data da mudança de comercializador.
Art. 13.º, al. e)	Propõe-se a não inclusão da al. e) incluída no projeto de alteração do RJME (tema apresentado no ponto 3.6). Caso não fosse possível a venda direta do serviço de carregamento pelo OPC (contrariando o modelo do AFIR), teria de ser prevista uma obrigação de fornecimento <i>ad hoc</i> aos CEME, no artigo 11.º.
Art. 14.º, n.º 4 (novo)	Proposta de aditar um novo n.º 4 que refira: «4 – Os operadores de pontos de carregamento podem prestar o serviço de carregamento diretamente aos utilizadores de veículo elétrico.»
Art. 16.º, n.º 1, nova al.	Introduzir uma alínea explicitando a obrigação do OPC disponibilizar os meios de pagamento e a sua interoperabilidade, previstas no AFIR para efeitos do carregamento <i>ad hoc</i>. A obrigação a explicitar deve atender ao período de adaptação para os pontos de carregamento existentes previsto no AFIR (ver ponto 3.6): «[nova alínea] - O operador de pontos de carregamento, nos postos que opera, deve facultar aos utilizadores de veículo elétrico um serviço de carregamento <i>ad hoc</i>, que permita ao utilizador final a aquisição do serviço de carregamento, sem necessidade de esse utilizador se registar, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial com o operador desse ponto de carregamento, nos termos do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023.»

Artigo	Comentário / Proposta
Art. 16.º, n.º 1, al. r)	A contratação do fornecimento de energia elétrica a um OPC com um CSE não deve ser dispensada em circunstância alguma, estando essa instalação ligada à RESP. Entre outros aspetos, esse contrato de fornecimento assegura o consumo da instalação não diretamente imputável aos carregamentos através de um CEME. A particularidade do CSE ser a mesma entidade titular da instalação do OPC não dispensa a existência do contrato de fornecimento nos termos do regime jurídico do SEN.
Art. 17.º, n.º 2	Proposta de alteração de redação, relativamente à prestação de informação pelos OPC aos clientes (tema apresentado no ponto 3.4): «2 – Os operadores de pontos de carregamento devem disponibilizar aos utilizadores de veículos elétricos, de forma clara e visível e em momento prévio à sua utilização efetiva, informação transparente e não discriminatória sobre a potência do equipamento, os preços aplicáveis, as condições normais de acesso e a utilização dos pontos de carregamento adequada sobre os preços e as condições comerciais de acesso aos pontos de carregamento, e, no caso de o operador ser detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, devem disponibilizar aos seus clientes as tarifas de eletricidade contratadas e de outros serviços, bem como as demais condições de prestação de serviços. »
Art. 17.º, n.º 4	Propõe-se eliminar este número e integrar no n.º 2. Prestação de informação pelos OPC aos clientes (tema apresentado no ponto 3.4).
Art. 17.º, n.º 7A (novo)	Propõe-se aditar um número no art. 17.º, após o n.º 7, relativo às competências da ERSE no âmbito da fiscalização, instrução e decisão de processos de contraordenação, relativamente à disponibilização do livro de reclamações (tema apresentado no ponto 3.11.3): «7A - A ERSE é a entidade competente para a fiscalização, instrução e decisão de processos de contraordenação, nos termos do diploma que estabelece a obrigatoriedade de disponibilização do livro de reclamações a todos os fornecedores de bens ou prestadores de serviços que tenham contacto com o público em geral.»
Art. 18.º, n.º 1	Introduzir uma alínea explicitando o direito do OPC a vender serviços de carregamento diretamente aos utilizadores de veículos elétricos, incluindo a venda de energia, nos termos a regulamentar pela ERSE:

Artigo	Comentário / Proposta
	«1 - A prestação de serviços de carregamento diretamente aos utilizadores de veículos elétricos, incluindo a venda ou o fornecimento de eletricidade, incluindo serviços conexos, nos termos a regulamentar pela ERSE.»
Art. 18.º, n.º 5	O n.º 5 incluído no projeto de alteração do RJME refere o serviço de carregamento <i>ad hoc</i> como um direito do OPC. A ERSE considera que a existência da modalidade de carregamento <i>ad hoc</i> é uma obrigação resultante do AFIR, devendo constar do artigo 16.º (tema apresentado no ponto 3.6).
Art. 21.º, n.º 2, novas alíneas	Incluir novas alíneas no art. 21.º do RJME, conforme discutido no ponto 3.7: «..) Disponibilizar ao público os dados estatísticos, estáticos e dinâmicos, relativos aos pontos de carregamento; ..) Exercer as funções de ponto de acesso nacional para a mobilidade elétrica nos termos do Regulamento (UE) 2023/1804;»
Art. 21.º, n.º 2	Propõe-se eliminar as alíneas aa) e ab) incluídas no projeto de alteração do RJME ou, alternativamente, alterar o artigo 24.º nos termos propostos no ponto seguinte. Em sentido contrário, propõe-se introduzir duas alíneas que explicitem como atribuições da EGME as funções de “ponto de acesso nacional para a mobilidade elétrica” e “Disponibilizar ao público os dados estatísticos, estáticos e dinâmicos, relativos aos pontos de carregamento.”, conforme proposto no ponto anterior.
Art. 23.º	A ERSE considera que o prazo de incumprimento deve ser repensado e ficar estabelecido na regulamentação, no âmbito da gestão de riscos e garantias do setor da mobilidade elétrica.
Art. 24.º, al. b)	Clarificar que os custos com as atividades da EGME relacionadas com o apoio ao Governo na definição e implementação de políticas de mobilidade e, sobretudo, a eventual realização de investimentos em infraestruturas de combustíveis alternativos, não devem ser imputados aos agentes da mobilidade elétrica (tema apresentado no ponto 3.8): «b) O recebimento de remuneração das atividades referidas no artigo 21.º, com exceção das definidas nas alíneas aa) e ab) , que assegure, através e com dependência do pagamento das

Artigo	Comentário / Proposta
	contrapartidas suportadas pelos utilizadores de veículos elétricos, operadores de pontos de carregamento e comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica operadores detentores do registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, o equilíbrio económico e financeiro da atividade, em condições de uma gestão eficiente, calculado para um horizonte temporal não inferior a 15 anos, de acordo com um modelo de retorno sobre a base de ativos relevantes e de adequação da remuneração aos custos, nos termos do Regulamento da Mobilidade Elétrica aprovado pela ERSE.»
Art. 26.º	Propõe-se manter a redação do artigo atual.
Art. 44.º, nova al.	Proposta nova alínea com obrigações de monitorização da formação do preço pela ERSE (tema apresentado no ponto 3.4): «(b+1) Monitorizar o funcionamento do mercado da mobilidade elétrica, em particular no que respeita à conformidade da formação dos preços dos operadores dos pontos de carregamento e dos prestadores de serviços de mobilidade.»
Art. 44.º, nova alínea	Proposta de uma nova alínea sobre a disponibilização pela ERSE de uma ferramenta de comparação de ofertas de preços dos OPC e dos CEME (tema apresentado no ponto 3.4): «[nova alínea] - A ERSE mantém em funcionamento uma ferramenta gratuita de comparação das ofertas dos preços dos comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica, dos operadores dos pontos de carregamento e dos prestadores de serviços de mobilidade.»
Art. 47.º, n.ºs 3A e 3B (novos)	Propõe-se aditar dois números no art. 47.º, entre os atuais n.ºs 3 e 4, nos seguintes termos (tema apresentado no ponto 3.11.3): «3A – Compete à ERSE a instrução dos processos de contraordenação relativos às infrações previstas e puníveis nos artigos seguintes: a) Artigo 45.º, n.º 1, alínea b), por violação do artigo 11.º, n.º 1, alíneas i), j) e l), bem como a violação de deveres previstos em regulamentos da ERSE, previstos na alínea o) do mesmo número e artigo; b) Artigo 45.º, n.º 1, alínea e), por violação do artigo 16.º, alínea t); c) Artigo 45.º, n.º 1, alínea h), por violação do artigo 23.º, alínea h);

Artigo	Comentário / Proposta
	d) Artigo 45.º, n.º 1, alínea g), por violação do artigo 22.º, n.º 4. 3B - A decisão dos processos de contraordenação, incluindo a aplicação de coimas e sanções acessórias previstas no número 4, compete ao conselho de administração da ERSE.»
<i>Novo artigo</i>	Propõe-se a inclusão de um novo artigo no RJME, relativo ao Regulamento da Mobilidade Elétrica, aprovado pela ERSE (ver ponto 3.11.4): «Artigo [X .º] Regulamento da Mobilidade Elétrica 1 – O Regulamento da Mobilidade Elétrica estabelece as disposições aplicáveis ao exercício da atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica. 2 — O regulamento previsto no número anterior abrange ainda, designadamente, as seguintes matérias: a) Regras de relacionamento comercial entre as entidades intervenientes no setor da mobilidade elétrica; b) Regras relativas à gestão de riscos e garantias no âmbito do setor da mobilidade elétrica; c) Regras aplicáveis à medição, leitura e disponibilização de dados; d) Regras aplicáveis à definição de proveitos, tarifas e preços regulados; e) Estabelecimento de indicadores e padrões de qualidade de serviço de natureza técnica e comercial, bem como de mecanismos de promoção da melhoria da qualidade de serviço; f) Deveres de informação aplicáveis às entidades intervenientes no setor da mobilidade elétrica. 3 - O Regulamento da Mobilidade Elétrica é aprovado pela ERSE.»

Importa ressaltar que as propostas e comentários ao articulado *supra* identificados tiveram em conta a análise da ERSE às questões consideradas mais relevantes, não sendo, por isso, exaustivas e requerendo a verificação da conformidade com a restante redação proposta para a revisão do Decreto-Lei n.º 39/2010,

de 26 de abril, na sua redação atual. A ERSE manifesta, desde já a disponibilidade para analisar e discutir estes temas e outros que não sejam aqui identificados.

5 CONCLUSÕES

A ERSE considera muito oportuno repensar o modelo da mobilidade elétrica existente em Portugal. O modelo atual deverá ser adaptado de forma a permitir a integração do autoconsumo e a prestação de serviços de sistema ou de flexibilidade ao setor elétrico, contribuindo para o futuro da mobilidade elétrica em Portugal e para o processo de descarbonização do setor dos transportes.

O regime jurídico da mobilidade elétrica desempenhou um papel importante na estruturação do setor e no seu crescimento. O modelo criado, muito inovador na altura ao prever a EGME, a separação de atividades entre OPC e CEME, o direito de acesso aos OPC pelos UVE e CEME e a regulação pela ERSE, permitiu conferir grande transparência ao setor da mobilidade elétrica e assegurar a mitigação de barreiras ao acesso à atividade da comercialização de energia elétrica para a mobilidade. Hoje são vários os CEME a atuar no mercado no âmbito de um modelo de relacionamento comercial muito semelhante ao adotado no setor elétrico do ponto de vista dos UVE e dos consumidores do setor elétrico.

Apesar disso, neste momento, em que se pretende impulsionar a mobilidade elétrica e estabelecer regras comuns na Europa, entre os Estados-Membros, a possibilidade de desenvolvimento de modelos de negócio alternativos deve ser considerada e fomentada, permitindo a sua coexistência com o atual modelo, em benefício dos consumidores. A regulamentação europeia, designadamente o AFIR, aponta nesse sentido. Importa ainda ter em consideração a ótica dos utilizadores, procurando soluções simples, de fácil compreensão pelos consumidores e facilitadoras da transição individual para a mobilidade elétrica.

O caminho deverá evitar a introdução de mais camadas de complexidade ao atual modelo, privilegiando a eficiência e a abertura do mercado à entrada de novos operadores e prestadores de serviços que tragam inovação e preços mais competitivos. Os desafios que se adivinham mostram que é necessário concretizar todas as simplificações que se identifiquem como possíveis, em benefício dos UVE.

Assim, a ERSE sugere uma reformulação do RJME com maior alcance do que a proposta no projeto de diploma em apreço, disponibilizando-se desde já para colaborar nesse trabalho.

Em concreto, a ERSE propõe que a rede da mobilidade elétrica abranja a totalidade dos pontos de carregamento de acesso público, numa perspetiva abrangente, que assim ficam sujeitos, sem ambiguidade, aos deveres e direitos previstos no RJME.

A ERSE considera ainda essencial que o RJME preveja a possibilidade de cada OPC oferecer a prestação direta do serviço de carregamento, no qual o relacionamento comercial se estabelece diretamente entre o OPC e o UVE, incluindo a venda de energia para carregamento, sem integrar os fluxos de liquidação da EGME. Esta possibilidade decorre do regulamento AFIR e é um modelo comum nos países europeus. Esta via direta será também o modelo preferencial para a integração dos serviços de carregamento no autoconsumo e na prestação de serviços de flexibilidade ao sistema elétrico e às redes. Este modelo permite implementar, de imediato e sem desenvolvimentos regulamentares significativos, a utilização de energia partilhada em autoconsumo e em comunidades, como é solicitado por vários agentes da mobilidade.

A ERSE discute e propõe neste parecer um conjunto de modificações importantes, mas incrementais, que consideramos que permitem desbloquear algumas das situações identificadas e assegurar o cumprimento do quadro regulamentar europeu dado pelo AFIR, sem, contudo, prejudicar as virtudes do atual modelo.

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, em 27 de outubro de 2023

Emitido no exercício das competências consultivas dos artigos 15º a 18º dos Estatutos da ERSE, o documento é suscetível de ser disponibilizado publicamente, após tomada de decisão ou um ano após a elaboração, sem prejuízo do acesso ou divulgação anterior, nos termos legais. A disponibilização não abarca a informação que, por natureza, seja comercialmente sensível, segredo legalmente protegido ou dados pessoais.