

Parecer sobre a

“Consulta Pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica”

A Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) cujos estatutos foram aprovados pelo Decreto-lei n.º 97/2002, de 12 de abril, revistos pelo Decreto-Lei n.º 212/2012, de 25 de setembro, dispôs sobre a organização e funcionamento do Conselho Tarifário (CT): “(...) *órgão consultivo específico para as funções da ERSE relativas a tarifas e preços.*”¹

Ao Conselho Tarifário compete, através das suas secções especializadas - sector elétrico e gás natural: “(...) *emitir parecer (...) sobre a aprovação e revisão dos regulamentos tarifários, bem como sobre a fixação de tarifas e preços*”, parecer este que é aprovado por maioria, não tem carácter vinculativo¹ e deve ser emitido no prazo máximo de 30 dias após a receção da proposta.

O Conselho Tarifário emite parecer a solicitação do Conselho de Administração da ERSE, podendo também fazê-lo por iniciativa própria em matéria da respetiva competência.

Tendo a ERSE lançado em consulta pública uma proposta de Regulamento da Mobilidade Elétrica, considera o CT dever, por sua própria iniciativa, pronunciar-se no âmbito da mesma, para o que emite o seguinte Parecer:

A. Enquadramento

1. Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2009, de 20 de fevereiro, foi criado um Programa para a Mobilidade Elétrica em Portugal, que teve por objetivo a introdução e subsequente massificação da utilização do veículo elétrico.
2. A Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2009, de 7 de setembro e posteriormente, o Decreto-lei n.º 39/2010, de 26 de abril, estabeleceram os objetivos estratégicos e princípios fundamentais do Programa para a Mobilidade Elétrica aprovaram o respetivo modelo e fases de desenvolvimento e previram para a fase piloto, uma rede integrada de pontos de carregamento de veículos elétricos, composta por 1.350 pontos de carregamento instalados em 25 municípios.
3. Esta fase piloto foi prorrogada com a publicação do Decreto-lei n.º 90/2014, de 11 de junho, que por sua vez expandiu a rede de mobilidade elétrica às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

¹ Cf. Artigo 48º do decreto-lei nº 212/2012, de 25 de setembro



B. O Conselho Tarifário e a Mobilidade Elétrica

1. Nos termos do art.º 13º do Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME) o período de regulação da atividade da Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica (EGME) tem a duração de três anos e deverá preferencialmente coincidir com o período de regulação do setor elétrico, fixando-se de forma trienal os valores dos parâmetros incluídos naquela atividade.
2. Nos termos do art.º 14º do RME compete a este CT a emissão de parecer sobre a proposta das Tarifas da EGME, em cada ano, nas datas compreendidas entre 30.10. a 30.11, com parcial sobreposição com o período normal de emissão de parecer sobre as tarifas do setor elétrico.

C. Modelo Regulatório

1. O CT salienta o esforço da ERSE em conceber um modelo regulatório para a atividade de gestão da rede de mobilidade elétrica com os escassos dados disponíveis nos quatro anos de implantação e utilização da rede piloto dada a ínfima utilização da mesma.
2. Com efeito, embora aquém das expectativas criadas aquando das primeiras disposições legislativas, que referiam o propósito de existir um veículo elétrico em cada cinco até 2020, a mobilidade elétrica em veículos ligeiros, poderá vir a ter expressão no futuro, com benefícios no sistema elétrico nacional e para o ambiente, pelo que a ponderação dos objetivos delineados com a realidade deve passar a estar presente em todos os contextos, incluindo o da regulação.
3. Uma vez que não foi considerada uma alteração ou rutura com o modelo da mobilidade elétrica existente, a solução proposta pela ERSE ao procurar considerar a racionalidade económica do sistema é satisfatória, mas subsiste a possibilidade de não ser a melhor, designadamente por, em matéria de mobilidade elétrica, incluindo o respetivo contexto regulatório, ser impossível prever a taxa de crescimento da utilização de viaturas elétricas.
4. O CT está, pois, ciente que a transposição do modelo regulatório proposto do campo da conceção teórica para a realidade constituirá um desafio, entre outras razões porque:
 - a) O valor unitário dos proveitos a recuperar pela entidade gestora, face aos veículos inscritos na rede, pode inviabilizar o desenvolvimento do projeto, o que terá tanto mais significado quanto maiores forem as remunerações a considerar.
 - b) A assunção pela Mobi.E do estatuto da EGME se processe com minimização de custos e com o melhor aproveitamento possível das infraestruturas já existentes.

- c) A imputação dos custos do sistema da mobilidade elétrica aos utilizadores passará a impor-lhes a despesa de comprarem energia e serviços energéticos para as suas deslocações, valor de que estiveram “isentos” durante a fase experimental.

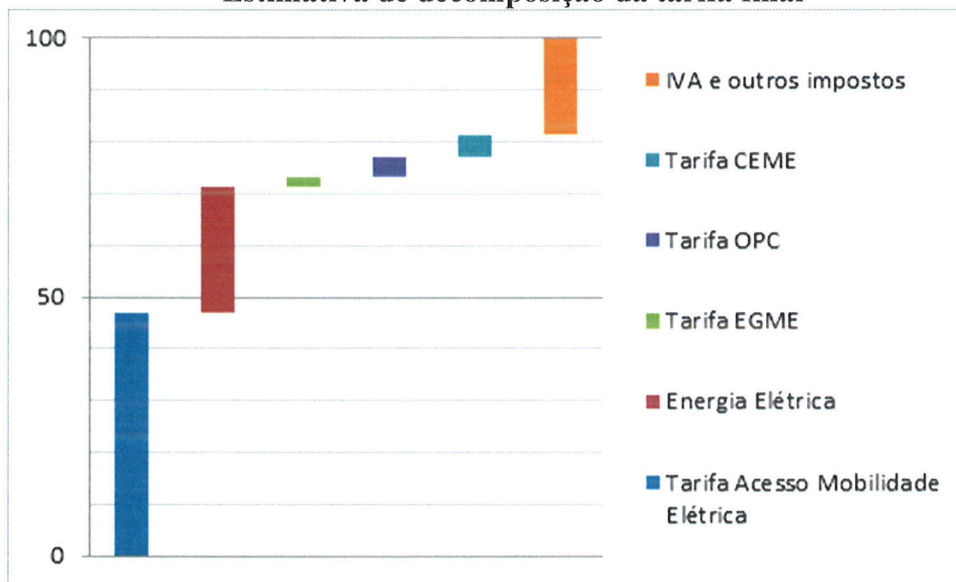
D. Atividade de Gestão da Mobilidade Elétrica

O CT questiona se a nova entidade regulada, EGME, atividade assumida pela Mobi.E, irá assumir o ativo e passivo desta última, designadamente, tendo em conta que já foram efetuados investimentos em *hardware* e *software* para este mesmo fim durante a fase piloto e cujos investimentos se encontram já amortizados.

E. Universalidade de acesso e amplitude dos meios pagamento

1. A ERSE apresenta no seu documento justificativo da alteração ao RME a ilustração dos fluxos físicos e financeiros entre os agentes do setor da mobilidade elétrica resultado da interpretação da legislação em vigor.
2. A análise dos fluxos é particularmente relevante para clarificar a proposta do legislador em que a relação do setor da mobilidade elétrica com os utilizadores de veículos elétricos (UVE), com a exceção do ato físico de carregamento, será da competência exclusiva dos comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME).
3. A concentração do “*front-office*” do setor nos CEME resulta que a estes serão cometidas, em regime de concorrência, as atividades de:
 - a) Angariação comercial de clientes para o setor;
 - b) Apoio aos clientes e tratamento de reclamações sobre o setor (ainda que estejam definidas responsabilidades a este nível para os operadores de pontos de carregamento OPC);
 - c) Faturação e cobrança das diferentes componentes e tomador único do risco do setor perante eventuais incumprimentos.
4. O modelo de comunicação dos consumos/tempos reais entre o OPC/EGME/CEME, por ausência de mais informações, admite-se que esteja em linha com o definido no Guia de Medição Leitura e Disponibilização de Dados (GMLDD) para o setor elétrico.
5. Nesse pressuposto, os fluxos de informação com os dados reais de consumo de eletricidade, tempos de utilização dos pontos de carregamento e dados de faturação serão apresentados em momento diferente do próprio consumo.
6. O gráfico apresentado ilustra o peso que podem tomar as diferentes componentes da tarifa final a ser apresentada pelos CEME aos UVE. Sendo uma aproximação a base 100, sem dados que possam aferir da sua racionalidade em termos das tarifas CEME, OPC e EGME a não ser o bom senso de considerar que as respetivas tarifas terão que ser sempre residuais em comparação com as demais para que o modelo proposto seja viável.

Estimativa de decomposição da tarifa final



Fonte: CT

7. Não sendo a mobilidade elétrica um serviço público essencial, recomenda-se que o Regulamento permita a implementação complementar de formas flexíveis de contratação, nomeadamente sistemas pré-pagos ou outros, com grande amplitude do ponto de vista da comercialização, de forma a possibilitar um acesso mais generalizado aos serviços de carregamento por parte dos utentes, nacionais e turistas.

F. Termo de entrada

1. O RME em consulta pública dispõe que a aplicação e consequente faturação do Acesso às Redes para energia elétrica entregue à mobilidade elétrica deverá ser efetuada no referencial do contador de mobilidade elétrica utilizado pelo UVE para carregamento do seu veículo elétrico.
2. Considerando que existe diferença entre o contador da mobilidade elétrica utilizado pelo UVE e o contador do ORD instalado no ponto de entrega que advém dos consumos próprios do posto de carregamento e que às entregas da rede de distribuição são aplicadas tarifas de acesso com termos de energia e potência, o CT entende que o GMLDD deverá integrar uma regra para cálculo do valor da Potência Contratada da instalação de utilização onde se situam os Postos de Carregamento.
3. Uma vez que se consideram valores de 15 minutos, o CT admite que a regra poderá definir a aplicação do escalão imediatamente acima do valor máximo registado no último ano.



G. Aspetos relativos ao Modelo de Regulação

a) Proveitos da EGME

1. A proposta de RME define um modelo de aceitação de custos economicamente justificáveis para efeitos da determinação dos proveitos da EGME.
2. O CT considera que sendo esta uma atividade inovadora (sobre a qual a possibilidade de estabelecimento de referenciais de custos, realização de *benchmarks* ou de estudos comparativos com entidades homólogas de outros países é muito limitada), o modelo de regulação proposto poderá ser justificável.
3. No entanto, o CT alerta para o risco de este modelo poder tornar a rede de carregamento economicamente insustentável – risco aliás reconhecido pela ERSE – colocando em risco a própria dinamização da mobilidade elétrica.
4. De notar que tal é uma decorrência do abandono do conceito de “nivelamento intertemporal da componente do custo com o capital” em vigor no RME atual, que em boa medida mitigava estes riscos.
5. Este risco é ainda potenciado pelo facto de a ERSE estar a assentar a sua análise de viabilidade – não quantificada – na existência de uma rúbrica designada por “subsídios e participações”.
6. Na ausência destes “subsídios e participações”, questiona o CT se o modelo de custos aceites economicamente justificáveis terá uma tradução tarifária comportável e adequada à dinamização da atividade da mobilidade elétrica.
7. Atento o exposto, solicita o CT a ponderação destes aspetos por parte da ERSE.

b) Proveitos não regulados da EGME

1. No documento justificativo (p.13) a ERSE refere a existência de proveitos não regulados que prevê que cresçam de forma gradual no último terço do período analisado.
2. Tratando-se de proveitos não regulados associados a atividades não reguladas que esta entidade possa vir a exercer ao abrigo da legislação em vigor, o CT questiona como é que os mesmos podem vir a beneficiar a atividade regulada.
3. O CT questiona ainda, se caso essas atividades venham a apresentar perdas se as mesmas poderão de igual modo afetar os proveitos da atividade regulada.



c) Subsídios e participações

1. De acordo com as normas contabilísticas em vigor, as participações relacionadas com ativos amortizáveis devem ser reconhecidos como rendimentos durante a vida do ativo e, no caso dos subsídios à exploração estes devem ser reconhecidos em resultados no exercício económico a que respeitam.
2. O CT solicita a clarificação sobre a utilização dos termos “subsídios” e “participações” e sua aplicação na fórmula do artigo 17.º do RME, nas componentes designadas por \tilde{S}_t , Am_t e Act_t .

d) Tarifas da EGME aplicáveis aos CEME

1. A proposta de RME prevê que a tarifa a aplicar pela EGME aos CEME seja composta pelos seguintes preços:
 - Termo fixo, definido em Euros por ano;
 - Termo dependente do número de carregamentos, definido em Euros por carregamento;
 - Termo dependente do tempo de carregamento, definido em Euros por hora e por período tarifário.
2. Os dois primeiros preços refletem a estrutura de custos da prestação dos serviços assegurados pela EGME. O termo fixo reflete a existência de uma parte de custos fixos na atividade da EGME, enquanto o segundo preço está associado à necessidade de a EGME registar e processar toda a informação relativa às transações despoletadas pelos UVE que varia proporcionalmente com o número de carregamentos.
3. A consideração de um termo dependente do tempo de carregamento levanta dúvidas ao CT. Por um lado, a duração dos carregamentos não parece ser um indutor de custos na EGME. Por outro lado, ao aplicar um preço dependente do tempo de carregamento pode estar a promover-se o carregamento nos postos mais rápidos, com maior potência, o que poderá não ser a opção mais eficiente do ponto de vista do sistema elétrico.
4. A utilização do carregamento rápido, em detrimento das formas mais lentas, dificultará a gestão dos consumos de energia ligados à mobilidade elétrica, designadamente a possibilidade de transferir o carregamento para os períodos noturnos, onde é normal existir maior quantidade de produção renovável.
5. Pelas razões apontadas o CT solicita à ERSE o esclarecimento das razões que subjazem à proposta de adoção deste 3.º termo e a ponderação da sua não adoção.



e) Tarifas da EGME aplicáveis aos OPC

1. O documento em análise coloca em discussão dois modelos de tarifa a aplicar pela EGME aos OPC.
2. O primeiro modelo prevê um pagamento único pela integração de novas instalações na rede de mobilidade elétrica, enquanto o segundo modelo prevê, para além de um pagamento inicial, a aplicação de uma tarifa a pagar pelo OPC pela prestação de serviços da EGME ao OPC. Depreende-se que, no primeiro modelo, o pagamento único seria significativamente superior ao que resultaria em caso de aplicação da estrutura tarifária correspondente ao segundo modelo.
3. O CT considera que a segunda opção se poderá adequar mais à realidade atual, caracterizada por reduzidos níveis de atividade. Efetivamente, numa altura em que não existe uma quantidade de UVE suficiente para justificar o investimento em novas instalações de carregamento, um pagamento inicial mais elevado, tenderá a diminuir a propensão dos OPC para expandir a rede existente, com os naturais reflexos negativos no crescimento do número de UVE.
4. Relativamente à metodologia sugerida para a segunda opção, e à semelhança do que acontece em relação às tarifas aplicáveis aos CEME pela EGME, o CT reitera as suas dúvidas e o seu pedido de esclarecimento sobre a inclusão de um termo tarifário dependente do tempo de carregamento.

H. Especificidades das Regiões Autónomas

1. Sendo salutar o alargamento da mobilidade elétrica às Regiões Autónomas, no que concerne a pequenos sistemas isolados, este deve acautelar algumas particularidades.
2. Os postos de carregamento rápidos a introduzir nas ilhas poderão acarretar algumas consequências de curto ou médio prazo já que, o potencial aumento da procura em horas de ponta pode traduzir-se, em reforço de potência em centros produtores (a título ilustrativo refere-se que um posto de carregamento rápido tem uma potência equivalente a 1% da potência instalada na ilha Graciosa ou 5% da potência instalada na ilha do Corvo).
3. O CT reconhece que o potencial de desenvolvimento da mobilidade elétrica nas Regiões é muito expressivo. Contudo, dado que a inexistência de mercado livre pode gerar ineficiências na participação dos CEME num contexto totalmente regulado, o CT sublinha a necessidade de acautelar a não transferência de custos para o SEN.

Em 30 de julho de 2015, o parecer que antecede foi votado na **GLOBALIDADE**

tendo sido **APROVADO POR UNANIMIDADE COM EXCEÇÃO DO PUNTO H.3 APROVADO POR MAIORIA**

com a seguinte votação:

ENTIDADE REPRESENTADA		FAVOR	CONTRA	ABSTENÇÃO
Alfredo Manuel da Silva Rocha	Representante da Associação Nacional de Municípios Portugueses – (ANMP)	ANEXO I	—	—
António Cavalheiro	Representante de Associações que tenham como associados consumidores de eletricidade em média tensão (MT), alta tensão (AT) e muito alta tensão (MAT) – (APIGCEE)	ANEXO II	—	—
Eduardo Quinta Nova	Representante da UGC	ANEXO III	—	—
Francisco Teixeira	Representante de Associações de defesa do consumidor de carácter genérico - (FENACOOP)	ANEXO IV	—	—
Mário Agostinho Reis	Representante dos consumidores da RAA – (ACRA)	ANEXO V	—	—
Nuno Filipe Gomes	Representante das Empresas do sistema elétrico da RAA – (EDA)	ANEXO VI	H.3 ANEXO VI	—
Ricardo Pacheco	Representante de comercializadores de eletricidade em regime livre	ANEXO VII	—	—
Rita Mota	Representante do comercializador de último recurso de eletricidade que, nestas funções, atue em todo o território do continente – (EDP – Serviço Universal)	ANEXO VIII	—	—
Luis Marcelino Ferreira	Representante da Entidades Concessionárias de distribuição de eletricidade em baixa tensão (BT) – (CEVE)	ANEXO IX	—	—
Joaquim Correia Teixeira	Representante da Entidade concessionária da Rede Nacional de distribuição de eletricidade (RND) – (EDP – Distribuição)	ANEXO X	—	—
Maria Manuela Moniz	Representante cooptado entre as associações de defesa dos consumidores e os representantes dos consumidores de eletricidade em MAT, AT e MT	Associação Portuguesa	—	—
Luis Pisco	Representante dos consumidores da RAM – ACM representação assegurada pela DECO	ANEXO XI	—	—

ENTIDADE REPRESENTADA		FAVOR	CONTRA	ABSTENÇÃO
Patrícia Gomes	Representante da Direção-Geral do Consumidor – (DGC)	ANEXO XII	—	—
Paula Alexandra Soares Almeida	Representante da Entidade Concessionária da RNT – (REN)	ANEXO XIII	—	—
Armando Santos	Representante das empresas do sistema elétrico da região da Madeira – (EEM)	ANEXO XIV	H.3 ANEXO XIX	—
Vitor Manuel Figueiredo Machado	Representante de Associações de defesa do consumidor de carácter genérico - (DECO)	ANEXO XV	—	—
Maria Cristina Portugal	Presidente do Conselho Tarifário nos termos do Decreto-Lei nº212/2012 de 25 de setembro de 2012	Voto favorável à plenitude		

DECLARAÇÃO DE VOTO

Declaração de voto do representante da Associação Nacional dos Municípios Portugueses – A.N.M.P., ao parecer do Conselho Tarifário / Mobilidade Eléctrica sobre “ Consulta Pública – Regulamento da Mobilidade Eléctrica”, que resulta dos trabalhos finais da reunião de 28. Julho. 2015.

Voto Favorável, na globalidade o parecer do Conselho Tarifário

Lisboa, 30 de Julho de 2015

Alfredo Rocha (A.N.M.P.)

Ex. Ma Sr^a. Presidente do Conselho Tarifário

Dr^a Maria Cristina Portugal

Na qualidade de representante dos consumidores de MAT, AT e MT, venho pelo presente documento manifestar o meu voto favorável ao parecer do Conselho Tarifário, secção elétrica, relativo à *Consulta Pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica*.

António Moreira Cavalheiro

Lisboa 30/07/2015

Francisco Sanches
Presidente do Conselho Temporário
de Custódia da Usina -

Assunto: LANÇER SOBRE REGULAMENTO DA
MOBILIDADE ELÉTRICA

EDUARDO P. QUINTANOVIA, REPRESENTANTE DA UGE NO
CONSELHO TARIFÁRIO, DECLARA VOTAR FAVORAVELMENTE
NA GLOBALIDADE O LANÇER EM EPIGRAFE.
COM OS RECURSOS LIMITADOS.

28.07.2015

Assunto: Parecer sobre a “Consulta Pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica” - votação

De: *Dados Pessoais*

Data: Hoje, 18:34:41 WEST

Para: Maria Portugal, Manuela Moniz

Boa tarde

Relativamente ao Parecer do Conselho Tarifário à “Consulta Pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica”:

Voto favoravelmente a generalidade do Parecer, com a Declaração de Voto que anexo.

Com os melhores cumprimentos

Francisco Teixeira
(representante da FENACCOOP)

PARECER DO CONSELHO TARIFÁRIO DA ERSE À PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DO REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

Declaração de Voto do representante da FENACOOOP

I.

1. Entendeu o Conselho Tarifário para o setor elétrico pronunciar-se no âmbito da Consulta Pública promovida pela ERSE sobre a proposta de alteração ao Regulamento da Mobilidade Elétrica (alteração do Regulamento n.º 464/2011 da ERSE e revogação da Diretiva ERSE n.º 1/2012).

2. O Regulamento da Mobilidade Elétrica, previsto na legislação aplicável, nomeadamente nas últimas alterações decorrentes do Decreto-Lei n.º 90/2014, trata das matérias que são sujeitas a regulação respeitantes à relação entre o Setor da Mobilidade Elétrica e o Setor Elétrico. Mais especificamente ao modelo de regulação a aplicar à Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME), incluindo a definição dos respetivos proveitos, o que compreende as tarifas reguladas aplicáveis.

3. Consequentemente a referida pronúncia por parte do CT é perfeitamente justificável, e deveria até ter sido formalmente solicitada pela ERSE, pois as tarifas a aplicar, nos termos da proposta de alteração ao Regulamento da Mobilidade Elétrica (artigo 14º), serão definidas após parecer do Conselho Tarifário do setor elétrico.

II.

1. O modelo preconizado para o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal, cujo primeiro enquadramento data de 2010, não é objeto da presente proposta de alteração ao Regulamento da Mobilidade Elétrica. Tão pouco são abordadas matérias relativas ao projeto de implantação e gestão da rede de pontos de carregamento. A ERSE limita-se a desenvolver uma proposta para aplicar ao modelo existente, sem tecer quaisquer considerações críticas, apresentar análises ou fazer propostas de alteração ou melhoria.

2. Para o cumprimento da missão a que se propõe, ERSE apresenta as seguintes dificuldades:

- a) Não existe experiência anterior de aplicação de regulação no setor;
- b) Não existem experiências noutros países, desenvolvidas em moldes semelhantes, que possam servir de comparação;
- c) Não foi possível recolher informação consolidada, para efeitos de regulação, relativa à fase piloto do Programa de Mobilidade Elétrica, incluindo a implementação e funcionamento da respetiva rede, que decorreu entre 2010 e 2014.

3. A atividade regulada da entidade gestora de operações da rede de mobilidade elétrica, designada por atividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações de Mobilidade Elétrica, já existe desde 2011. Essa regulação nunca teve aplicação prática uma vez que a rede se manteve em fase piloto para lá do período inicialmente previsto.

4. Segundo a ERSE o modelo de regulação preconizado em 2011 não é o mais indicado, pois a dificuldade em prever a procura a médio/longo prazo tenderia a provocar desvios tarifários. Propõe agora uma metodologia de regulação mais simples e imediata, prevendo a possibilidade duma parte da remuneração ser assegurada por via de subsídios e outros proveitos não decorrentes da tarifa.

5. Ao propor este modelo a ERSE preocupa-se em estimar-lhe os impactos na sustentabilidade económica do sistema. Por não ter confiança nos dados de que dispõe, quer pela insuficiência

quer pela falta de atualidade dos mesmos, prefere apresentar simulações numa base de comparação relativa, em vez de utilizar valores concretos.

6. A própria ERSE, ao defender a sua proposta de regulação, considera que existe um elevado risco associado, “tornando a rede de carregamento insustentável” caso não exista um nível mínimo de procura ou subsídios externos. Ressalva também que os impactos do modelo proposto deverão ser “alvo de uma análise mais aprofundada quando for disponibilizada à ERSE a informação para efeitos de regulação”.

III.

Face ao exposto, considero:

1. A proposta da ERSE, mantendo-se enquadrada no atual modelo de implementação da mobilidade elétrica em Portugal, é compreensível e aceitável do ponto de vista teórico. Até porque eleger como princípio de base a racionalidade económica do sistema: prevê-se que sejam os intervenientes na exploração e utilização da rede a assumir as respetivas despesas de gestão, ou seja, a remunerar os ativos e a suportar os custos de funcionamento da entidade gestora.

2. Contudo, para o êxito de um modelo de regulação, e conseqüentemente para o êxito de todo o projeto, é indispensável que as considerações teóricas sejam aplicáveis na prática. Para avaliar a adequação da proposta da ERSE seria preciso compaginá-la com a realidade, pois a aplicação do modelo em situações distintas terá resultados distintos.

3. Antes de mais é necessária uma estimativa da utilização dos pontos de carregamento no período de regulação, pois será sobre essa utilização que se diluirão os custos da atividade de gestão. Depois é necessária uma estimativa de custos da própria atividade de gestão, nomeadamente uma previsão dos ativos iniciais da entidade e respetivas despesas de funcionamento previstas.

4. Seria também importante, uma vez que se prevê a dificuldade em encontrar um equilíbrio entre as despesas da atividade e o número de clientes, que confira por si só viabilidade ao sistema nos primeiros anos, conhecer a previsão da necessidade de injeção de outras receitas (nomeadamente subsídios).

5. Se a utilização dos pontos de carregamento se mantiver muito baixa, os ativos iniciais da entidade gestora forem muito elevados, e não existirem formas de compensar a diferença, o modelo de regulação, embora logicamente construído, redundará num fracasso.

6. Decorreram vários anos de período experimental de implementação da rede piloto, que tinha como um dos principais objetivos a recolha de informação para o arranque da fase de plena exploração. Torna-se difícil perceber que a abordagem da ERSE não parta precisamente duma reflexão crítica aos dados e balanço do período experimental.

7. Face à (pouca ou nenhuma) informação presentemente disponível e ao enquadramento legislativo em vigor para o projeto da mobilidade elétrica, consideramos que o modelo proposto pela ERSE é o mais adequado à atividade regulada na atual fase. No futuro poderá ser equacionada a possibilidade de estabelecimento de metas de eficiência para os custos operacionais.

8. Reconhecem-se como importantes e positivas as demais disposições da proposta da ERSE, relativas a qualidade de serviço e meios de atendimento aos utilizadores de veículos, nomeadamente para comunicação de avarias, e a metodologia de gestão da informação relativa a reclamações e pedidos de informação.

9. Outro aspeto importante da proposta da ERSE são as disposições introduzidas para a monitorização do desempenho das empresas intervenientes. Dessa forma poderá ser debelada a sensação prevalecente atualmente, de que alguns aspetos do projeto da mobilidade elétrica estão envolvidos numa indesejável opacidade.

10. Aproveito para assinalar a decisão governamental, ao prolongar recentemente a concessão da MOBI.e SA, de manter a entidade gestora (EGME) na esfera pública. Analisaremos no futuro se a opção será para manter e em que circunstâncias, nomeadamente, na eventualidade da atividade se tornar lucrativa, se não haverá tendência para alienar a participação pública na Sociedade.

29-07-2015

Francisco Teixeira

Assunto: Re: parecer final
De: **Dados Pessoais** (ACRA)
Data: Hoje, 01:35:51 WEST
Para: Maria Portugal

Exm.^a Senhora Presidente
Prezados Senhores e Senhoras Conselheiro(a)s

Pelo presente voto favoravelmente o presente parecer, porém, com **reservas relativamente à parte final do ponto H. n.º 3 in fine.**

Os consumidores dos Açores não são nem mais nem menos portugueses que os de Castelo Branco, por exemplo, e o custo da energia em Castelo Branco não é necessariamente o mesmo que em Lisboa. No entanto o preço é o mesmo em todo o Portugal, excepto, nas RA. *Salvo o devido respeito, parece-me que um tal raciocínio, enferma do mesmo vício do raciocínio da "Sr.^a Angela Merkel" relativamente ao Europeus do sul...*

Por isso seja-me permitido recordar, na remota hipótese do erro ser meu, que de algum modo e nalgum momento, somos todos vítimas dos erros ou opções dos nossos políticos; aí (no Continente) como aqui (nos Açores) e que quem sofre com esses erros são os povos e não os políticos. Tenho dito.

Atentamente

Com os meus melhores cumprimentos
O Secretário Geral da ACRA
Mário Agostinho Reis

Voto do representante das empresas do sistema elétrico da Região Autónoma dos Açores, ao Parecer do Conselho Tarifário da ERSE sobre o documento "**Consulta Pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica**"

O representante das empresas do sistema elétrico da Região Autónoma dos Açores vota favoravelmente o Parecer do Conselho Tarifário, relativo à "**Consulta Pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica**", com exceção do nº3 do ponto H, onde se refere: "... a inexistência de mercado livre pode gerar ineficiências na participação no CEME num contexto totalmente regulado, o CT sublinha a necessidade de acautelar a não transferência de custos para o SEN", atendendo a que o modelo de regulação previsto separa o setor elétrico do setor de mobilidade elétrica e a evitar qualquer transferência de custos entre os setores deverá ser sempre numa perspetiva nacional.

Ponta Delgada, 30 de julho de 2015

Dados Pessoais

Nuno Filipe Gomes

Declaração de voto do representante dos comercializadores de eletricidade em regime livre

Conselho Tarifário da ERSE – secção do setor elétrico

Parecer sobre

Consulta pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica

O representante dos comercializadores de eletricidade em regime livre vota favoravelmente todos os pontos do parecer relativo à “Consulta pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica”.

Porto, 30 de Julho de 2015,

O representante dos comercializadores de eletricidade em regime livre

Dados Pessoais

(Ricardo Pacheco)

Assunto: FW: parecer final

De: Rita Alexandra Mota

Data: Hoje, 18:10:30 WEST

Para: Maria Portugal, Manuela Moniz

Cc: *Dados Pessoais*

Boa tarde,

Enquanto representante do comercializador de último recurso de eletricidade que, nestas funções, atue em todo o território do continente – (EDP – Serviço Universal), apresento voto a favor do parecer em anexo.

Apenas uma ressalva ao documento (trata-se de uma pequena correção de redação, abaixo assinalada a bold):

Onde está “...ineficiências na participação **no** CEME...”, deverá estar “...ineficiências na participação **dos** CEME...”.

Com os melhores cumprimentos,

Rita Alexandra Mota

Assunto: Re: parecer final
De: Luis Ferreira
Data: Hoje, 10:17:53 WEST
Para: Maria Portugal, Manuela Moniz

Exma Sra Presidente

Em representação de Entidades Concessionárias de Distribuição de Electricidade em Baixa Tensão (BT), voto favoravelmente o Parecer sobre a "Consulta Pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica".

Cumprimentos.

Luis Marcelino Ferreira

ANEXO X

Assunto: Voto

De: Joaquim Correia Teixeira

Data: Hoje, 09:47:43 WEST

Para: Maria Portugal

Cc: Manuela Moniz

O representante do Operador da Rede de Distribuição AT/MT vota favoravelmente o parecer do CT sobre a mobilidade elétrica.

Cumprimentos



A DECO - Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor, **vota favoravelmente** o parecer do Conselho Tarifário sobre a "*Consulta Pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica*".

Lisboa, 30 de julho de 2015

Dados Pessoais

Luis Miguel Lopes Salvador Pisco

Representante dos Consumidores da Madeira no Conselho Tarifário da ERSE/Secção elétrica

Declaração de voto da Direção-Geral do Consumidor

Declaração de voto da representante da Direção Geral do Consumidor - DGC ao parecer do Conselho Tarifário sobre a “Consulta pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica”.

Voto favoravelmente na globalidade o parecer do Conselho Tarifário.

Lisboa, 30 de julho de 2015

Patrícia Cruz Gomes

Dados Pessoais



Voto do representante da entidade concessionária da RNT ao Parecer do Conselho Tarifário sobre a "Consulta pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica"

A entidade concessionária da Rede Nacional de Transporte vota favoravelmente e na globalidade o Parecer sobre a "Consulta Pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica"

Lisboa, 30 de julho de 2015

Dados Pessoais

Representante da Entidade Concessionária da RNT de eletricidade



Declaração de voto do representante da EEM ao parecer do Conselho de Tarifário da ERSE sobre a "Consulta Pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica"

O representante da EEM vota favoravelmente o parecer do Conselho Tarifário, relativo à "Consulta Pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica", com exceção do nº3 do ponto H. Especificidades das Regiões Autónomas porque não compreende e não aceita a afirmação discriminatória "... a inexistência de mercado livre pode gerar ineficiências na participação no CEME num contexto totalmente regulado, o CT sublinha a necessidade de acautelar a não transferência de custos para o SEN", na medida em que o modelo de regulação previsto separa totalmente o setor elétrico do setor de mobilidade elétrica e a acautelar qualquer não transferência de custos entre os setores deve ser sempre numa perspetiva nacional.

Funchal, 30 de julho de 2015

Dados Pessoais

Armando Santos



A DECO - Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor, vota **favoravelmente** o parecer do Conselho Tarifário sobre a "*Consulta Pública sobre o Regulamento da Mobilidade Elétrica*".

Lisboa, 30 de julho de 2015

Vitor Manuel Figueiredo Machado

Dados Pessoais

Representante da DECO no Conselho Tarifário da ERSE/Secção elétrica