



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO
DO TERRITÓRIO E ENERGIA



Direção Geral
de Energia e Geologia

08.SET2015 006626

Exmo. Sr. Prof. Dr. Vítor Santos
Presidente do Conselho de Administração da
Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE)
Rua D. Cristóvão da Gama, n.º 1
1400-113 LISBOA

Sua referência:

E-Tecnicos/2015/544/JE/mm

Sua comunicação:

29/06/2015

Nossa referência:

690/15/DSSE

ASSUNTO: Proposta de Revisão do Regulamento n.º 464/2011 da ERSE, de 3 de agosto – Regulamento da Mobilidade Elétrica

No seguimento do processo de alteração do Regulamento de Mobilidade Elétrica (RME) da autoria da ERSE, promovido pelas exigências da alteração do enquadramento legal referente à publicação do Decreto Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, que altera o DL 39/2010, de 26 de abril, a Direção Geral de Energia e Geologia (DGEG), à luz das suas atribuições em matéria de conceção, promoção e avaliação das políticas relativas à energia, procedeu a uma análise da proposta regulamentar remetida pela ERSE, cujo resultado junto se anexa.

O RME, na sua generalidade, responde às obrigações expressas na legislação em vigor que abrange o setor da mobilidade elétrica instituída pela DL 90/2014, de 11 de junho, que altera o DL 39/2010, de 26 de abril, nomeadamente nas áreas sujeitas à regulação da ERSE, existindo comentários à proposta que se remetem em anexo.

Com os melhores cumprimentos,

Dados Pessoais

Carlos Almeida

(Diretor-Geral)

Av. 5 de Outubro, 208 (Edif. Sta. Maria)
1069-203 Lisboa
Tel.: 217 922 700/800
Fax: 217 939 540
Linha Azul: 217 922 861
www.dgeg.pt

Área Norte:
Rua Direita do Viso, 120
4269 - 002 Porto
Telef.: 226 192 000
Fax: 226 192 199

Área Centro:
Rua Câmara Pestana, 74
3030 - 163 Coimbra
Telef.: 239 700 200
Fax: 239 405 611

Área Sul – Alentejo:
Zona Industrial de Almeirim
lote 18
7005-639 Évora
Telef.: 266 750 450
Fax: 266 743 530

Área Sul – Algarve:
Rua Prof. António Pinheiro e
Rosa
8000 - 546 Faro
Telef.: 289 896 600
Fax: 289 896 691



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO
DO TERRITÓRIO E ENERGIA**

Comentários da DGEG à proposta de alteração ao Regulamento n.º 464/2011 da ERSE, de 3 de agosto - Regulamento de Mobilidade Elétrica (RME)

A publicação do DL n.º 90/2014, de 11 de junho, que altera o DL 39/2010, de 26 de abril, estabelece um conjunto de obrigações para os vários intervenientes do setor da mobilidade elétrica, promovendo também a necessidade da alteração do Regulamento n.º 464/2011 da ERSE, de 3 de agosto, que corresponde ao Regulamento de Mobilidade Elétrica (RME). No seguimento da solicitação da ERSE, a Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), à luz das suas atribuições, procedeu a uma análise da citada proposta de alteração regulamentar.

Na sua generalidade, o RME dá resposta às obrigações expressas na legislação em vigor que abrange o setor da mobilidade elétrica instituída pelo DL 90/2014, de 11 de junho, que altera o DL 39/2010, de 26 de abril, nomeadamente nas áreas sujeitas à regulação da ERSE. Nomeadamente, verifica-se a adequação de conceitos ao novo enquadramento legal nas interações e relacionamento dos intervenientes na mobilidade elétrica, regulação da gestão e da entidade gestora da rede da mobilidade elétrica, nas tarifas de acesso às redes de energia elétrica e na relação da rede da mobilidade elétrica com o setor elétrico.

De acordo com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, a atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica passou a ser exercida exclusivamente pelos operadores de pontos de carregamento (OPC). A atividade dos comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) e dos operadores de pontos de carregamento (OPC) é exercida em regime de livre concorrência.

A gestão e monitorização da rede de mobilidade elétrica em termos energéticos, financeiros e de recolha de informação são da responsabilidade da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME). Esta atividade está sujeita a regulação.

A regulação da atividade da EGME é da competência da ERSE, a qual no âmbito do Regulamento para a Mobilidade Elétrica deve desenvolver e concretizar as metodologias de regulação e de supervisão, nomeadamente as que permitem assegurar o equilíbrio económico e financeiro da atividade, em condições de uma gestão adequada e eficiente, num período 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 (alínea b) do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 26 de abril).

A ERSE definirá anualmente os proveitos permitidos para a atividade regulada.



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO
DO TERRITÓRIO E ENERGIA**

O Regulamento da Mobilidade Elétrica (Regulamento nº 464/2011, da ERSE, de 3 de agosto) estabeleceu uma regulação por custos aceites, com ajustamentos de dois em dois anos, tendo em conta os custos reais, e com nivelamento intertemporal da componente do custo com capital. A ERSE decidiu pela aplicação de uma taxa de remuneração ao valor base dos ativos fixos não financeiros, adicionado o valor das amortizações do exercício, retirando as participações e os subsídios. O número de carregamentos efetuados era a variável explicativa para a ponderação intertemporal do custo com capital, atendendo à evolução estimada ao longo do tempo para o nivelamento de capital.

A ERSE menciona no seu documento justificativo da alteração ao Regulamento da Mobilidade elétrica, como uma desvantagem desta metodologia a necessidade de previsões de médio e longo prazo de 5 a 15 anos para a procura, o que pela imaturidade da atividade da mobilidade elétrica, pode gerar uma grande probabilidade de erros e de criar desvios no cálculo dos proveitos e na recuperação dos mesmos através da tarifa regulada aplicada aos utilizadores da rede de carregamento

A ERSE refere que face aos dados de que atualmente dispõe, sem revelar quais, propõe nesta revisão do Regulamento da Mobilidade Elétrica uma metodologia diferente baseada na aceitação dos custos economicamente justificáveis.

Esta metodologia consiste na aceitação pela ERSE dos custos previstos para desenvolver a atividade regulada para cada ano, e que sejam considerados economicamente justificáveis, com ajustamentos ao fim de dois anos com base em valores reais e auditados.

O custo com capital será calculado pela aplicação de uma taxa de remuneração ao valor base dos ativos fixos não financeiros, adicionado o valor das amortizações do exercício, retirando as participações, subsídios e proveitos que não resultem da aplicação da tarifa regulada.

A ERSE menciona ainda no documento justificativo da alteração ao Regulamento da Mobilidade Elétrica, a dificuldade de estabelecer exercícios de “*benchmarking*” ou de comparação com outras entidades homólogas noutros países, referindo assim que a definição das condições de uma gestão eficiente (conforme estabelece o artigo 24º do DL 39/2010, com a redação do DL 90/2014), vir a ser suportada no futuro pela recolha e análise de dados desta atividade.

A DGEG concorda com a ERSE relativamente à limitação para a realização de exercícios de “*benchmarking*”, mas considera que, havendo um exemplo muito concreto da Noruega, que após o abrandamento do projeto de mobilidade elétrica em Portugal, com o programa de assistência da “Troika”, passou a ser o país líder neste novo tipo de tecnologia graças nomeadamente a uma política de incentivos, tornando-se rapidamente o país com mais carros elétricos per capita do mundo.



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO
DO TERRITÓRIO E ENERGIA**

Em termos de uma política de incentivos, na Noruega, o Governo isentou os carros elétricos de Imposto Sobre Valor Acrescentado (IVA) e de taxas rodoviárias, sendo que este tipo de veículo não paga portagens nas autoestradas, túneis e “ferries” e podem ainda utilizar as faixas “bus” para circularem. Alguns incentivos similares foram também já estabelecidos em Portugal pela Fiscalidade Verde, nomeadamente na compra de veículos. Contudo, assume grande importância a necessidade de subsídio da atividade com vista a que a tarifa não se torne numa barreira de mercado ao desenvolvimento da atividade, inibindo a procura.

A ERSE recorreu a exercícios de simulações para uma melhor perceção dos impactos deste modelo de regulação com base em informação não auditada disponibilizada pela SGORME. A ERSE refere que reviu esta informação adequando à realidade atual, não incluindo valores no seu documento justificativo.

Não se conhecendo as simulações e os exercícios efetuados pela ERSE para a perceção dos impactos do modelo de regulação proposto face ao anterior, não é possível ter um conhecimento e visão integral e plena do comportamento dos modelos, de modo que os comentários da DGEG se restringem à análise efetuada à informação que consta exclusivamente do documento justificativo da ERSE.

A DGEG salienta que a análise está suportada por uma procura exponencial, em que não foram considerados desvios na faturação. A sustentabilidade económica da mobilidade elétrica parece estar muito dependente de se alcançar um determinado nível de procura e de existirem instrumentos de financiamento extra regulação (subsídios e participações, etc.) que permitam sustentar nomeadamente os custos de operação e manutenção, de modo a controlar os custos a recuperar com a tarifa regulada.

Parece razoável a proposta da ERSE relativamente à composição da tarifa a aplicar pela EGME aos CEME, com uma parcela fixa (euros/ano) que deverá representar os custos fixos da atividade de integração de agentes e gestão de operações da mobilidade elétrica e duas parcelas variáveis: uma em função do número de carregamentos (euros/carregamento) e uma outra em função do tempo de carregamento (euros/hora), contudo não deve ser em função do período tarifário.

No entanto, face aos custos para a EGME decorrentes dos procedimentos necessários ao nível da gestão do sistema, considera-se que deveriam ser equacionadas a criação de “Taxas de ativação” de cada UVE e de cada CEME, ambas pagas uma única vez, no momento de introdução e registo de cada nova identidade.

Também relativamente à tarifa a aplicar pela EGME aos OPC, se considera que não deverá ser incluída a componente do período tarifário – mantendo-se as duas parcelas variáveis, uma em função do número de carregamentos (euros/carregamento) e uma outra em função do tempo de carregamento (euros/hora), excluído “o período tarifário” – propondo-se que seja ponderada a criação de duas “taxas de ativação”: uma de novos OPC e outra de novos pontos de carregamento. Note-se que haverá reais custos para a



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO
DO TERRITÓRIO E ENERGIA**

EGME decorrentes da introdução no sistema de novos OPC e do processo de integração de cada novo ponto de carregamento.

Ainda como comentários gerais, sublinha-se as matérias relativas ao acesso à informação, que é um elemento fundamental no âmbito da definição das políticas de transportes e energéticas. Em diversos documentos e planos estão estabelecidos objetivos de monitorização e relatórios sobre a evolução da utilização da energia nos transportes que suscitam a necessidade de obtenção de informação sistemática e com periodicidade regular – pelo menos anual. Assim, o RME deve promover o acesso à informação da mobilidade elétrica (ME) por parte da DGEG, bem como da ERSE no âmbito das suas competências.

Da leitura do documento julgamos que deve existir uma melhor clarificação das responsabilidades do Comercializador e do Operador. A título de exemplo, são atribuídas ao Comercializador (CEME) as responsabilidades de garantia de acesso dos utilizadores de veículos elétricos (UVE) a todos os pontos da rede ou a garantia da qualidade de serviço, sendo que a interoperabilidade, fornecimento de energia e manutenção de cada ponto são da responsabilidade do Operador de pontos de carregamento (OPC).

Na presente proposta, a determinação do tarifário a estabelecer pela EGME, não aponta quaisquer tetos máximos para os tarifários entre os OPC e os UVE. Considerando que todo o CEME é um OPC e que todo o OPC deve garantir o acesso a qualquer CEME, é importante que os custos exigidos a um CEME por um OPC não originem problemas concorrenciais, comprometendo o acesso do UVE a um ponto de carregamento. Admitindo-se que o acesso de cada UVE a toda a rede de acesso público é assegurado pela contratação direta ou através da EGME entre a CEME e o OPC (artigo 10º), propõe-se que no contrato a estabelecer pela EGME se salvguarde a não distorção da concorrência e do acesso dos UVE a todos os pontos de carregamento de acesso público.

Nas faturas do CME ao UVE podem ser incluídos outros serviços ou custos (por exemplo estacionamento) e que não são remuneração da EGME, quando não prestados por esta. Não se verifica também qualquer consideração nas tarifas sobre a integração de componentes referente a políticas locais de gestão da circulação e estacionamento, que se traduzem em custo de estacionamento, em particular para os pontos de carregamento localizados em espaços públicos de acesso público.

Verificando-se que as políticas de estacionamento tarifado são hoje, reconhecidamente, das mais eficazes nas políticas urbanas de mobilidade e transportes, faz sentido que as políticas tarifárias da ME possam estar articuladas com as políticas de circulação e estacionamento locais, da responsabilidade das autarquias ou entidades com responsabilidades delegadas nessa matéria, uma vez que a estas lhe cabem a gestão do espaço público podendo ser remuneradas pela ocupação do espaço público, de acordo com o local, horário e tempo de ocupação, etc. Tal deve exigir a responsabilidade adicional de informação do



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO
DO TERRITÓRIO E ENERGIA**

OPC no ponto de carregamento e à EGME e desta nos seus serviços de informação ao OPC e ao CEME sobre as horas e tempo de carregamento para tarifação.

Analisando a proposta, mais especificamente, tecemos as seguintes considerações:

1. Capítulo I - Disposições e princípios gerais,

Relativamente ao artigo 3.º, embora salvaguardado o princípio do acesso dos UVE a todos os pontos de carregamento da rede de acesso público (e por essa via, o acesso de todos os comercializadores a todos os pontos), bem como a proteção dos UVE na evolução de tarifas (alínea d), poderiam ser definidos mecanismos de regulação para as tarifas a estabelecer entre o operador e o comercializador, nomeadamente limites máximo ou mínimos, para concretizar os citados princípios.

Quanto à redação da alínea i) do artigo 3.º não parece clara sua intenção nem a quem se aplica: se do ponto à rede de mobilidade elétrica (ME), se do veículo elétrico ao ponto de acesso privativo.

Sobre o art.º 4.º (definições) verifica-se que no n.º 2, foram eliminadas as definições de pontos de carregamento normais e rápidos. Apesar de ser pouco objetiva essa fronteira, a publicação da Diretiva 2014/94/UE estabelece como pontos de carregamento normal aqueles de potência inferior a 22 kW e os pontos de carregamento com potência superior como carregamento rápido, pelo que se sugere repor essa definição.

Ao longo da proposta verifica-se a utilização da designação "operadores detentores de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica", ou "os detentores de registo de comercialização" que parecem referir-se Comercializadores de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME), uma vez que o CEME, deve ter previamente licença de operador de pontos de carregamento, de acordo com o DL n.º 90/2014.

Considerando que poderá existir diferenciação de faturação entre o período em que o VE está ligado e a carregar e o período em que o mesmo está ligado mas já não está a carregar (como forma de regular a correta utilização da infraestrutura de ME, libertando o ponto quando não está em carregamento), pode ser relevante diferenciar o "período em carregamento" do "período ligado ao ponto".

2. Capítulo II - Sujeitos intervenientes e relacionamento Comercial

Neste capítulo entende-se que deve ser incluída, explicitamente, a obrigação do OPC prestar assistência aos UVE, bem como garantir o acesso universal dos UVE ao(s) seu(s) ponto(s) de carregamento(s).

Entende-se também que deve ser incluída uma provisão relativa ao envolvimento do UVE com a EGME que garanta a sua ligação, nomeadamente nos casos de pontos de carregamento de acesso privativo (ex. habitações) a que eventualmente se queiram ligar à rede da mobilidade (cfr. alínea l) do n.º 2 do art.º 21.º,



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO
DO TERRITÓRIO E ENERGIA**

conjugado com o n.º 1 do art.º 27.º do DL 90/2014). O artigo 9.º deve também incluir uma referência aos demais serviços que podem ser prestados pelo CEME. Bem como o relacionamento entre o CEME e os comercializadores de eletricidade registado através do DL 172/2006, de 23 de agosto, no âmbito dos contratos de fornecimento de energia elétrica (alínea b, art.º 11.º do DL 90/2014).

No n.º 6 do artigo 9.º, a faturação prestada pelo CEME, deve incluir a discriminação dos montantes correspondentes a quaisquer outros serviços e usos, para além do serviço de acesso ao ponto de carregamento. Pelo que se sugere a seguinte redação: *".... acesso ao ponto de carregamento, por outros serviços ou usos, dos demais montantes devidos aos pelo carregamento do veículo elétrico."*

O n.º 7 do artigo 9.º estabelece que é o CEME que tem que assegurar o acesso dos UVE a todos os pontos de carregamento da rede de ME, o que se entende ser uma competência da EGME e uma obrigação dos OPC.

O princípio do acesso do veículo elétrico registado na rede de ME a qualquer ponto de carregamento da rede, não deve exigir que o Comercializador estabeleça contratos com todos os OPC, mas sim através da EGME. Isto é, um novo OPC que adere à rede de mobilidade deve aceitar desde logo aderir uma "teia contratual" criada pela EGME, onde automaticamente concorda que todos os outros CEME que já estão na rede de mobilidade (ou venham a aderir) acedam aos seus pontos. Do mesmo modo um novo CEME que adere à rede de mobilidade, e aceita aderir a uma "teia contratual" passa a aceder aos pontos de todos os OPC que estão na rede de mobilidade elétrica. A "teia contratual" seria um contrato de adesão, com direitos e obrigações a ser gerido pela EGME, e aos quais aderem os OPC e os CEME.

O artigo 10.º deve estabelecer o princípio de que o CEME contrata com os OPC através da EGME, por forma a garantir o princípio da universalidade do acesso dos CEME aos postos de carregamento dos vários OPC. Nas operações de faturação indicadas no n.º 4 do mesmo artigo devem figurar quaisquer outros serviços e usos, para além dos prestados pelo CEME.

Pelo que se sugere a seguinte redação:

n.º 1 artigo 10º: *"O CEME, diretamente ou através da EGME, contrata com os OPC..."*

n.º 4 artigo 10º – Aparentemente, em vez de OPC deve ser CEME: *"... por entidade distinta do CEME, os montantes ..."* e *".... veículos elétricos e outros serviços."*

O Artigo 11º (relacionamento entre o CEME e EGME), atribui no nº1 ao CEME a responsabilidade de informação relativa a volumes e preços de energia praticados que se julga ser da competência da EGME, pelo que deveria ser adotada uma redação em conformidade com o estabelecido na alínea j) do n.º 1 do artigo 11º do DL n.º 90/2014, que aliás alarga o acesso à informação à ERSE e à DGEG.



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO
DO TERRITÓRIO E ENERGIA**

Relativamente ao artigo 12.º, ainda que o artigo seja relativo ao relacionamento entre o OPC e a EGME, importará salvaguardar que a informação disponibilizada deve também ser remetida à DGEG, ERSE, de acordo com o t) do n.º 1 do DL 90/2014

O n.º 5 do artigo 12º deve também explicitar os tipos de serviços a que se refere.

3. Capítulo III – Manual de procedimentos da atividade da EGME

Relativamente ao n.º 1 artigo 12.º-A, a informação deve também ser remetido à DGEG. Relativamente aos n.ºs 2 e 4 do mesmo artigo considera-se que a DGEG deve ser envolvida no processo de aprovação e alteração do manual.

4. Capítulo IV - Proveitos, tarifas reguladas e preço

No artigo 23.º entende-se que os CEME são livres estabelecer os tarifários aplicáveis à energia e os diferentes períodos horários, podendo desta forma diferenciar-se entre si.

Relativamente ao n.º 9 do artigo 24, entende-se que a informação disponibilizada deve também ser remetida à DGEG.

Entende-se que deve ser adicionado um artigo, neste capítulo, que estabeleça o dever do OPC de prestar informação à ERSE e à EGME, das tarifas de cada ponto de carregamento, para além das obrigações para com os UVE indicadas no n.º 4 do art.º 17.º DL n.º 90/2014.

5. Capítulo V - Gestão de informação da rede de mobilidade elétrica

Relativamente ao Artigo 27.º, deve ser revisto tendo em conta os seguintes considerações:

- a) Num ponto de entrega à rede de mobilidade elétrica podem existir mais do que um ponto de carregamento (caso normal, o mais frequente).
- b) Cada ponto de carregamento tem de ter um equipamento de medição (para além do contador inteligente que já existe no ponto de entrega à rede de mobilidade elétrica).
- c) Os contadores inteligentes a instalar nos pontos de entrega à rede de mobilidade elétrica são da responsabilidade do ORD.
- d) Os equipamentos de medição são da responsabilidade do OPC e deverão ser fiscalizados pela EGME.

6. Capítulo VI – Deveres de informação dos CEME

A proposta de regulamento, neste capítulo, também deve estabelecer um artigo para aprofundar as condições relativas aos deveres de informação dos OPC, nomeadamente que devem disponibilizar, no



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO
DO TERRITÓRIO E ENERGIA**

local e por ponto de carregamento, a informação do centro de atendimento para assistência técnica e do tarifário de uso do ponto de carregamento demais serviços e usos locais, utilizando os mais diversos suportes (ex. sonoro, ativável pelo cartão da ME, por telemóvel, por OCR, etc.).

Deve ainda exigir às várias entidades OPC e EGME, a disponibilização informação, nomeadamente sobre tarifas no sítio de internet.

No n.º 2 do artigo 28.º -A, para além dos serviços da mobilidade o CEME deve discriminar na faturação quaisquer outros serviços prestados ao UVE, por si ou por qualquer outra entidade (ex. política de estacionamento, EGME, etc.)

Sugere-se assim a seguinte redação: “... *pontos de carregamento, e outros serviços, preferencialmente ...*”

7. Capítulo VII – Qualidade de Serviço

Relativamente ao artigo 29.º -A, os níveis de qualidade de serviço não são concretamente definidos. Sobre a qualidade de serviço entende-se que deve ser uma obrigação não só do CEME, mas também explicitamente do OPC.

Quanto à responsabilidade do atendimento telefónico das avarias técnicas dos pontos de carregamento, expresso no artigo 29.º -D, deve ser explícita a responsabilidade do OPC dado o enquadramento e obrigações referida no DL 90/2014. Sugere-se o entendimento de que o ideal seria um número único a gerir pela EGME e que faria o encaminhamento para os vários OPC e CEME.