

REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA
DOCUMENTO JUSTICATIVO DA PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

Junho de 2015

Este documento está preparado para impressão em frente e verso

Rua Dom Cristóvão da Gama n.º 1-3.º
1400-113 Lisboa
Tel.: 21 303 32 00
Fax: 21 303 32 01
e-mail: erse@erse.pt
www.erse.pt

ÍNDICE

0	DESCRIÇÃO DA CONSULTA.....	1
1	INTRODUÇÃO	5
2	REDE DA MOBILIDADE ELÉTRICA.....	7
2.1	Atividades e Intervenientes na Mobilidade Elétrica.....	7
2.2	Principais Fluxos na Rede de Mobilidade Elétrica	8
3	REGULAÇÃO DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA.....	9
3.1	Período de Regulação.....	9
3.2	Atividade Regulada da entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica	9
3.3	Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica.....	10
3.4	Tarifas a aplicar pela Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica.....	17
4	TARIFAS DE ACESSO ÀS REDES ELÉTRICAS	19
4.1	Instalações dos Operadores dos Pontos de Carregamento.....	19
5	TARIFAS DE ENERGIA APLICÁVEIS À MOBILIDADE ELÉTRICA NAS REGIÕES AUTÓNOMAS.....	20
6	SUPERVISÃO DE PREÇOS	21
7	GESTÃO DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA	22
7.1	Medição de Energia Elétrica das Instalações da Rede de Mobilidade Elétrica	22
8	MANUAL DE PROCEDIMENTOS DA EGME.....	23
9	QUALIDADE DE SERVIÇO.....	24
9.1	Qualidade de Serviço Comercial	24
9.1.1	Níveis de qualidade de serviço	24
9.1.2	meios de atendimento	24
9.1.2.1	Situação atual.....	25
9.1.2.2	Proposta	25
9.1.3	Pedidos de informação e reclamações	26
9.1.3.1	Situação atual.....	26
9.1.3.2	Proposta	26
9.2	Informação à ERSE.....	27
9.2.1.1	Situação atual.....	27
9.2.1.2	Proposta	27
10	DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÃO.....	28

0 DESCRIÇÃO DA CONSULTA

De que trata este documento?

Este documento apresenta as propostas e as respectivas justificações de alteração ao Regulamento da Mobilidade Elétrica, alterando a redação do Regulamento n.º 464/2011 da ERSE, de 3 de agosto e revogando a Diretiva ERSE n.º 1/2012, de 5 de janeiro.

O que é o Regulamento da Mobilidade Elétrica?

O Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME) é uma peça regulamentar prevista no Decreto-Lei n.º 39/2010 na redação dada no Decreto-Lei n.º 90/2014. O RME trata das matérias sujeitas a regulação no setor da mobilidade elétrica, do relacionamento entre este setor e o setor elétrico e da proteção dos direitos e dos interesses dos utilizadores de veículos elétricos em relação a preços e qualidade de serviço.

As principais matérias tratadas no RME são as seguintes:

- a) Modelo de regulação a aplicar à entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME), incluindo a forma de definição de proveitos.
- b) Descrição dos fluxos de informação e dos fluxos financeiros.
- c) Tarifas Reguladas.
- d) Supervisão de preços.
- e) Manual de Procedimentos da atividade da EGME.
- f) Disponibilização de informação.

A quem se aplica o RME?

Os principais destinatários das regras consagradas no RME são:

- A entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, enquanto entidade responsável pela gestão dos fluxos energéticos e financeiros, atividade esta sujeita a regulação.
- Os operadores dos pontos de carregamento enquanto entidades responsáveis pela instalação, disponibilização, exploração e manutenção dos pontos de carregamento e prestação de outros serviços relacionados e pelo fornecimento e receção de informação relativa aos seus pontos de carregamento.
- Os operadores detentores de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, enquanto entidades utilizadoras dos dados de consumo para efeitos de faturação aos comercializadores do mercado elétrico.

- Os operadores das redes, enquanto entidades responsáveis pelo fornecimento, instalação, manutenção e leitura dos equipamentos de medição na fronteira com o setor elétrico e pela disponibilização de dados de consumo.
- Os utilizadores dos veículos elétricos, enquanto utilizadores da rede de mobilidade elétrica.

Quais são os principais assuntos em discussão?

As principais alterações propostas pela ERSE e que se submetem a consulta incidem sobre as seguintes matérias:

- Intervenientes na mobilidade elétrica e principais fluxos energéticos e financeiros.
- Regulação da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica.
- Tarifas de acesso às redes de energia elétrica.
- Gestão da rede de mobilidade elétrica e a sua relação com o setor elétrica

As matérias sobre as quais são apresentadas alterações são justificados nos termos deste documento.

Qual o prazo de duração da consulta?

Os Estatutos da ERSE, aprovados pelo Decreto-lei nº 97/2002, de 12 de Abril na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 84/2013, de 25 de junho estabelecem no nº 2 do artº 10 o prazo de 30 dias durante o qual os interessados podem emitir os seus comentários e apresentar sugestões relativas às consultas públicas da ERSE.

Como participar na discussão?

A ERSE submete a consulta a proposta de alteração do RME acompanhada de um documento que justifica as alterações propostas. A sua participação poderá dizer respeito a um assunto ou a vários, podendo pronunciar-se sobre a proposta, os seus fundamentos e os factos que a justificam.

Os comentários aos documentos em consulta deverão ser enviados à ERSE até 7 de agosto de 2015, por correio, por fax ou, preferencialmente, por correio eletrónico, para os seguintes endereços:

- Morada postal: Rua D. Cristóvão da Gama, 1 1400-113 Lisboa
- Fax: 213033201
- Correio eletrónico: RME2015@erse.pt

Os comentários recebidos são considerados públicos, excepto se o seu autor de forma explícita, solicitar confidencialidade ou reserva.

O que acontece aos comentários recebidos pela ERSE?

Na elaboração da versão final do RME serão considerados todos os comentários e sugestões que forem enviados à ERSE.

As contribuições enviadas à ERSE serão analisadas num documento que será disponibilizado a todos os participantes na consulta. Este documento conterá os comentários recebidos, que não sejam confidenciais, as observações da ERSE e a justificação das opções tomadas.

1 INTRODUÇÃO

O Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto e pelo Decreto Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, veio regular a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica e determinou, no seu artigo 54.º que compete à ERSE aprovar o Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME).

INTERVENIENTES NA MOBILIDADE ELÉTRICA

No âmbito do Decreto-Lei n.º 90/2014 a atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica é atribuída em exclusivo a operadores de pontos de carregamento (OPC), devidamente licenciados, assumindo assim as entidades detentoras desta licença a denominação de operador detentor do registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME).

Estabelece-se também que a gestão e monitorização da Rede de Mobilidade Elétrica, nomeadamente em termos de fluxos energéticos, de informação e financeiros, constitui a atividade da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME).

A acomodação dos sujeitos intervenientes na mobilidade elétrica no Guia de Medição decorre do Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME) e, como tal, as alterações propostas refletem o novo enquadramento. Prevê-se também uma regra visando enquadrar a atribuição temporária de carteiras de consumo, para determinado ponto de carregamento, na situação em que a informação não seja disponibilizada em tempo útil.

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS PELO DL N.º 90/2014

As principais alterações introduzidas pela nova redação do DL n.º 39/2010 são as seguintes:

- a) A adoção de regras que permitem aos utilizadores de veículos elétricos aceder a qualquer ponto de carregamento integrado na rede de mobilidade elétrica, independentemente do operador detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica que tenham contratado.
- b) A atividade de comercialização de energia elétrica só pode ser exercida por operadores de pontos de carregamento (OPC).
- c) A atividade de operador de pontos de carregamento é exercida em regime de concorrência.
- d) Os detentores do registo de comercialização de energia para a mobilidade elétrica podem contratar o fornecimento de energia elétrica a um ou mais comercializadores do setor elétrico ou através dos mercados organizados.
- e) A inclusão das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira na rede de mobilidade elétrica.

- f) O ajustamento para perdas e auto-consumo é incorporado no consumo próprio de cada ponto de carregamento, deixando de ser calculado explicitamente.

Os assuntos que motivam a proposta de alteração do RME são discutidos em detalhe nos capítulos seguintes.

2 REDE DA MOBILIDADE ELÉTRICA

2.1 ATIVIDADES E INTERVENIENTES NA MOBILIDADE ELÉTRICA

O Decreto-Lei n.º 39/2010 estabelece as principais atividades destinadas a assegurar a mobilidade elétrica como sendo as seguintes:

- A comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica.
- A operação de pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica.
- A gestão de operações da rede de mobilidade elétrica. Esta atividade é sujeita a regulação.

De acordo com o Decreto-Lei n.º 39/2010, os intervenientes nos relacionamentos comerciais relativos à mobilidade eléctrica são os seguintes:

- Utilizador de veículo eléctrico (UVE), é um utilizador da Rede de Mobilidade Eléctrica que para o carregamento das baterias do seu veículo recorre aos pontos de carregamento integrados nesta rede, no Continente ou nas Regiões Autónomas, independentemente do detentor do registo de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica que tenha contratado.
- Operador detentor de registo de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica (CEME), é uma entidade titular de registo nos termos dos artigos 7.º, 8.º, 9.º e 10.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, cuja actividade consiste na contratação do fornecimento de energia eléctrica com um ou mais comercializadores de eletricidade reconhecidos nos termos do Decreto-Lei n.º 172/2006, ou através dos mercados organizados, para fornecimento aos utilizadores de veículos eléctricos que o requeiram. Adicionalmente estabelece, com os operadores dos pontos de carregamento, as relações jurídicas necessárias para assegurar o acesso, pelos respetivos utilizadores, aos pontos de carregamento.
- Operador de pontos de carregamento (OPC), é uma entidade titular de uma licença nos termos dos artigos 14.º e 15.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, cuja actividade consiste na instalação, disponibilização, exploração e manutenção de pontos de carregamento, de acesso público ou privativo, integrados na rede de mobilidade eléctrica e que permitam o carregamento de baterias veículos eléctricos.
- Entidade gestora da rede de mobilidade eléctrica (EGME), é uma sociedade, constituída nos termos do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, cuja actividade consiste na gestão dos fluxos energéticos e financeiros associados às operações da rede de mobilidade eléctrica, bem como à gestão da respetiva plataforma.

2.2 PRINCIPAIS FLUXOS NA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

Na Figura 2-1 e na Figura 2-2 ilustram-se os principais fluxos físicos e financeiros entre agentes do sector da mobilidade eléctrica e sua interacção com o sector eléctrico, resultante da interpretação dos diplomas já publicados.

Figura 2-1 : Fluxos financeiros

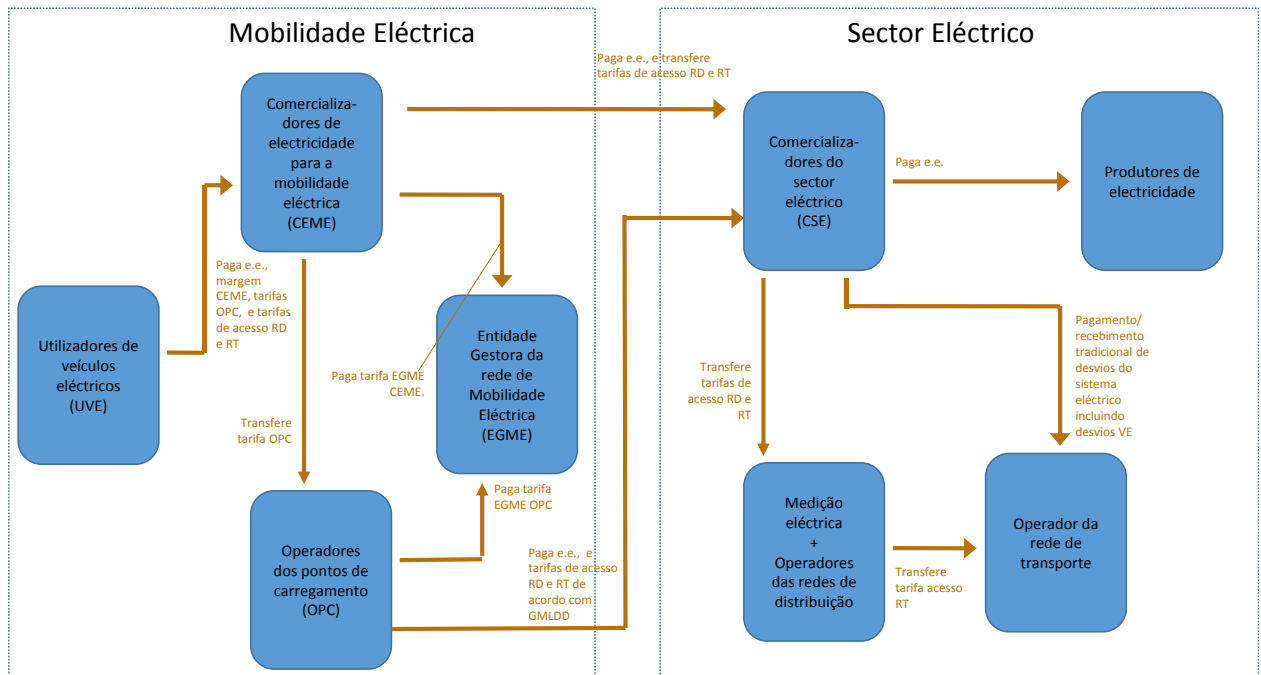
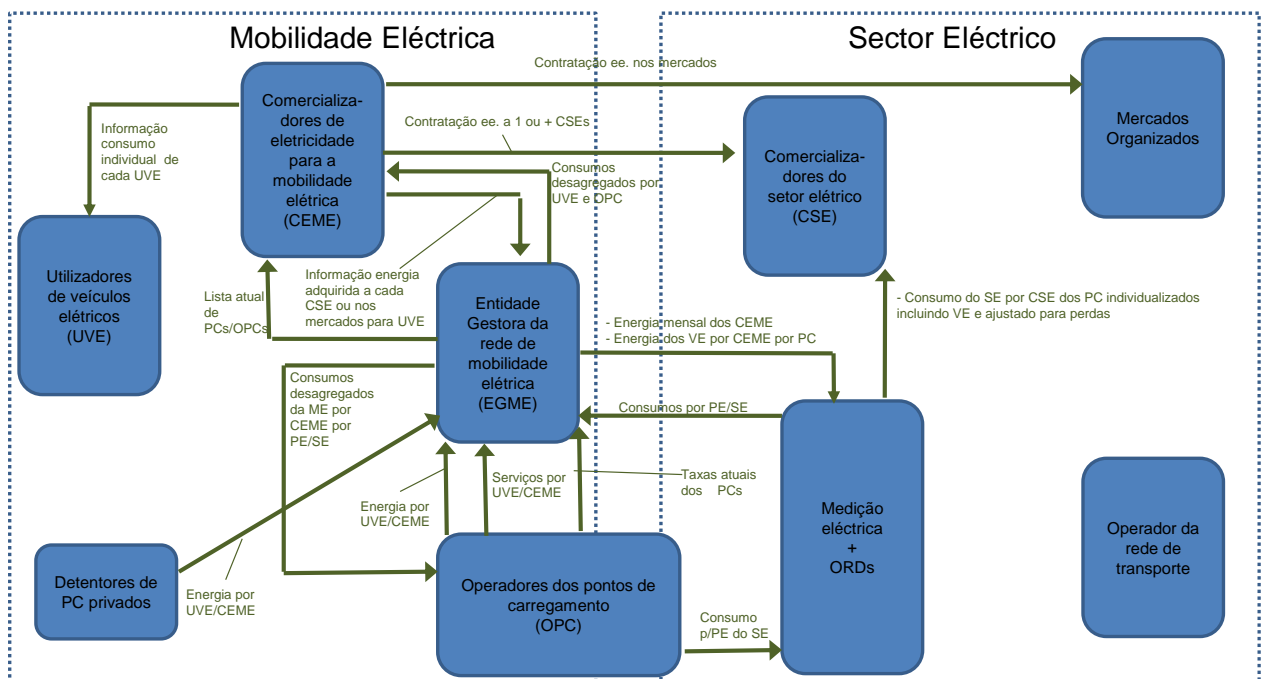


Figura 2-2 : Fluxos físicos



3 REGULAÇÃO DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

O Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, estabelece que a atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica fica sujeita a regulação, nos termos previstos no Decreto-Lei, e atribui competências específicas de regulação à ERSE, a qual deverá aprovar o Regulamento da Mobilidade Elétrica. Nesta peça regulamentar, a ERSE deverá desenvolver e concretizar as metodologias de regulação e supervisão que lhe foram incumbidas, que deverão permitir o equilíbrio económico e financeiro da atividade gestão de operações da rede de mobilidade elétrica, em condições de gestão eficiente, num horizonte temporal não inferior a 15 anos.

3.1 PERÍODO DE REGULAÇÃO

Apesar da legislação nacional que enquadra a organização e funcionamento da rede de mobilidade elétrica ter sido publicada no ano de 2010, não existe em Portugal experiência na regulação deste tipo de infraestruturas e de atividades nela incluídas. Tal facto decorre da própria natureza da atividade, pelo que tem um carácter inovador e pioneiro, mas também da existência da fase piloto do Programa de Mobilidade Elétrica que se prolongou até meados de 2014, e durante o qual não foi possível recolher informação consolidada e auditada para efeitos de regulação. Além disso, a utilização da rede pública de mobilidade elétrica ficou aquém do esperado, o que constituiu um obstáculo à consolidação desta infra-estruturas e à melhoria de alguns processos inicialmente definidos, designadamente do modelo de regulação económica da atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica.

Importa também atender à possibilidade de coexistência de serviços regulados e serviços não regulados, devendo existir um compromisso entre um controlo regulatório efectivo e a liberdade de gestão da empresa onde se insere a atividade regulada. Este aspeto implica, por um lado, a existência de mecanismos que assegurem uma correta alocação de custos à atividade regulada, e, por outro, a criação de um quadro legislativo e regulamentar que permita um melhor aproveitamento e desenvolvimento dos sistemas em que se baseia a atividade regulada.

Neste contexto é indesejável a existência de períodos de regulação muito longos, pelo que a ERSE propõe a manutenção de períodos de regulação com a duração de três anos, conforme já anteriormente fixado. Dado que a mobilidade elétrica está directamente relacionada com o sector eléctrico, podem existir vantagens em ter os respectivos períodos de regulação coincidentes em termos de horizonte temporal.

3.2 ATIVIDADE REGULADA DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

De acordo com o atual Regulamento da Mobilidade Elétrica, a atividade regulada da entidade gestora de operações da rede de mobilidade elétrica, foi designada por actividade de Integração de Agentes e Gestão

de Operações da Mobilidade Eléctrica, devendo-se esta designação manter-se futuramente. A interpretação do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, aponta para que esta atividade regulada se encarregue da gestão dos processos necessários ao relacionamento entre a entidade gestora da rede de mobilidade eléctrica e os demais agentes da mobilidade eléctrica, nomeadamente:

- Integração de novos CEME na rede de mobilidade eléctrica;
- Integração de novos UVE nas carteiras de clientes dos CEME;
- Integração de novos OPC na rede de mobilidade eléctrica;
- Integração na rede de mobilidade eléctrica de novos pontos de carregamento de OPC existentes;
- Monitorização em tempo real de todos os pontos de carregamento da rede de mobilidade eléctrica;
- Recolha, desagregação e tratamento de informação de cada UVE e de cada CEME;
- Recolha, desagregação e tratamento da informação dos carregamentos efectuados nas infra-estruturas de cada OPC.

A ERSE deverá definir anualmente os proveitos permitidos para esta atividade regulada, de modo a proporcionar-lhe uma remuneração nos termos definidos na alínea b) do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, na redação da da pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, sendo para o efeito usados os princípios explicitados no ponto 3.3 deste documento. O valor dos proveitos definidos deste modo serão usados no cálculo da tarifa regulada, designada tarifa EGME, descrita no ponto 3.4 do presente documento.

3.3 PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

A forma de regulação para a actividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Eléctrica, que se encontra no atual Regulamento da Mobilidade Eléctrica, consiste numa regulação por custos aceites, com ajustamentos determinados ao fim de dois anos tendo por base valores reais, e com nivelamento intertemporal da componente do custo com capital.

Esta metodologia pretendia adaptar-se às especificidades do sector da mobilidade eléctrica e à expectativa para utilização da rede de carregamento que existiam em 2011. Dado que o sector da mobilidade eléctrica se encontrava em fase de arranque e os investimentos da atividade regulada, de características tendencialmente indivisíveis, foram efetuados maioritariamente no arranque do projeto propôs-se a aplicação de uma metodologia de remuneração dos activos, designada por alisamento ou nivelamento do custo com capital. Esta metodologia pretendia, do ponto de vista financeiro, estabelecer um perfil de pagamentos adequado à procura que seria dirigida à rede de carregamento, com vista a repartir, de forma tão justa quanto possível, os custos com capital entre os clientes actuais e futuros.

No cálculo do custo com capital da atividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Eléctrica optou-se pela fórmula habitualmente usada nos setores da eletricidade e do gás natural, que consiste na aplicação de uma taxa de remuneração ao valor da base de activos fixos não financeiros, adicionado do valor das amortizações do exercício, deduzidas as participações e os subsídios. A ponderação intertemporal do custo com capital usava como variável explicativa, o número de carregamentos efetuados nos pontos ligados à rede de mobilidade eléctrica, tendo em conta o crescimento previsto ao longo do período de nivelamento de capital. Dada a natureza dos activos fixos que suportam a actividade regulada da entidade gestora da rede de mobilidade eléctrica, maioritariamente hardware, software e sistemas de comunicações, foi definido um período de nivelamento de capital de cinco anos, que poderia ser extendido até 15 anos, sob proposta da empresa.

Esta metodologia de regulação tem a desvantagem de necessitar de previsões de médio/longo prazo (5 a 15 anos) para a procura dirigida à rede de mobilidade eléctrica, o que, dada a imaturidade do setor da mobilidade eléctrica, acarreta uma elevada probabilidade de erros e consequentemente de gerar desvios no cálculo de proveitos e na recuperação dos mesmos por via da tarifa regulada que é aplicada aos utilizadores da rede de carregamento.

Face aos dados atualmente à disposição da ERSE, designadamente no que respeita ao modelo inicial de financiamento da atividade em causa, a ERSE optou por propor nesta consulta pública a adoção de um modelo mais simples que o anterior, baseado na aceitação dos custos economicamente justificáveis.

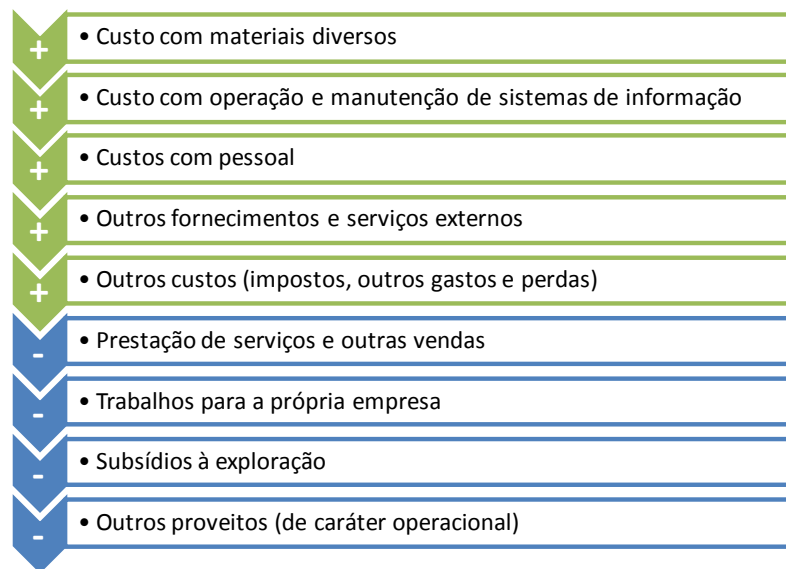
MODELO DE ACEITAÇÃO DE CUSTOS ECONOMICAMENTE JUSTIFICÁVEIS

Este modelo de regulação consistirá na aceitação pelo regulador dos custos previstos para a atividade regulada em cada ano, que forem considerados economicamente justificáveis, sendo efetuados ajustamentos ao fim de dois anos tendo por base valores reais e auditados.

Para este efeito, o custo com capital será determinado pela aplicação de uma taxa de remuneração ao valor da base de activos fixos não financeiros, adicionado do valor das amortizações do exercício, após a dedução de participações, subsídios e proveitos que não resultam da aplicação da tarifa regulada.

No que respeita aos custos de exploração, as principais naturezas de custos aceites para efeitos regulatórios serão as ilustradas na figura seguinte, representando-se igualmente os proveitos da atividade regulada que não resultem da aplicação da tarifa regulada e que deverão ser deduzidos ao proveito permitido.

Figura 3-1 – Custos de exploração líquidos dos proveitos não resultantes da aplicação da tarifa regulada



A respeito da aceitação de custos para efeitos regulatórios, importa atender ao artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 39/2010 na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, que menciona que a atribuição da remuneração à atividade regulada da entidade gestora da mobilidade elétrica deverá garantir o equilíbrio económico e financeiro da atividade regulada, em condições de gestão eficiente. Contudo, tratando-se de uma atividade inovadora, fortemente dependente da evolução tecnológica e da adoção de novos conceitos de mobilidade, existem possibilidades reduzidas de realização de exercícios de *benchmarking* ou de comparação direta com entidades homólogas noutros países, devendo a definição das condições de gestão eficiente ser suportada futuramente pela recolha e análise de dados desta atividade.

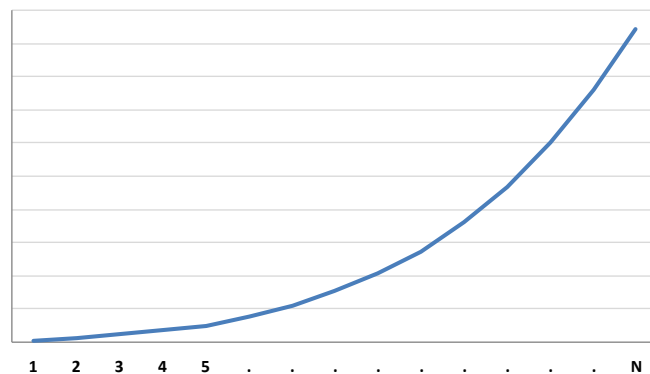
Para permitir a perceção dos impactos deste modelo de regulação, foi necessário proceder à realização de simulações, suportadas em informação não auditada que foi disponibilizada à ERSE pela SGORME após a publicação do Regulamento da Mobilidade Elétrica em agosto de 2011. Esta base de informação foi revista pela ERSE com vista a uma melhor adequação à realidade atual, designadamente no que respeita ao número de veículos elétricos existentes, ao desfasamento temporal que se verificou na transição da Fase Piloto para a fase seguinte do Programa de Mobilidade Elétrica, bem como ao enquadramento legislativo do setor da mobilidade elétrica. Por este motivo e sob pena de ocorrerem interpretações incorretas desta informação, as figuras que se apresentam neste capítulo não incluem valores. Contudo, ao focarem-se nas relações entre variáveis e na sua evolução temporal, permitem uma perceção do modelo de regulação proposto pela ERSE para a atividade regulada do setor da mobilidade elétrica. Ainda assim importa referir alguns aspetos sobre a informação económica de base, que são relevantes para permitir a análise destes modelos:

- A maioria dos custos de investimento ocorre nos 3 primeiros anos do período analisado;

- Os custos de exploração crescem de forma linear no período analisado;
- Os proveitos não regulados crescem de forma gradual, tendo alguma relevância no último terço do período analisado;
- Não foram considerados efeitos de desvios de faturação que possam ocorrer.

No que respeita à evolução dos utilizadores de veículos elétricos, que será uma *proxi* do número de carregamentos efetuados na rede de mobilidade elétrica, espera-se que tenha uma evolução com andamento exponencial.

Figura 3-2 – Evolução da procura dirigida à rede de mobilidade elétrica



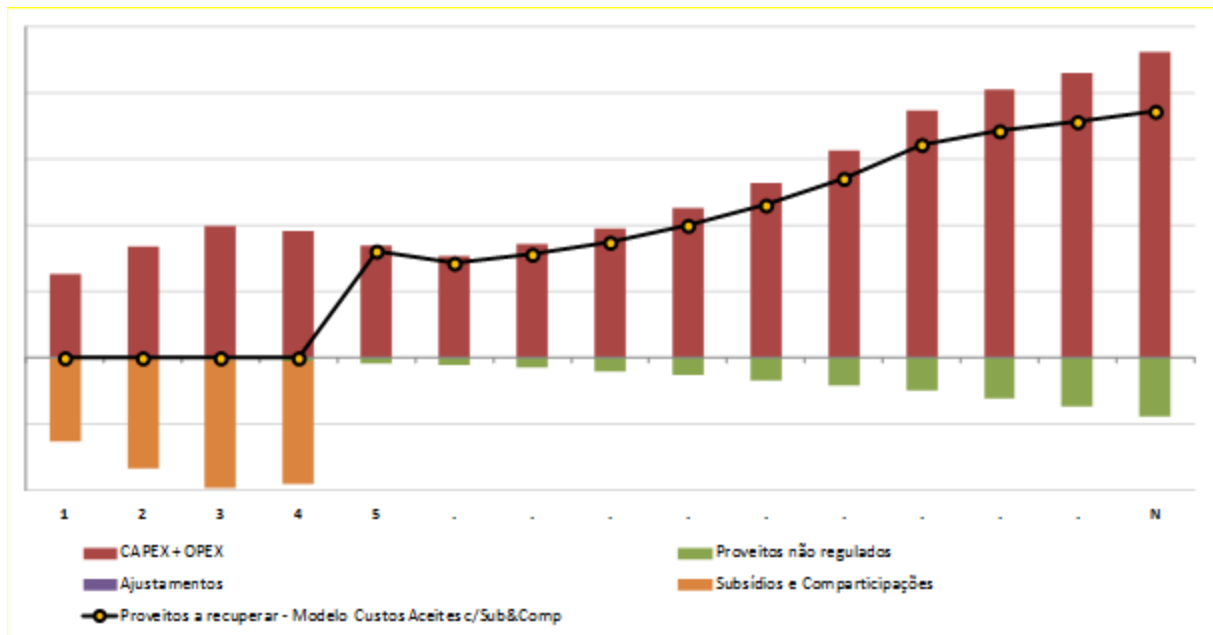
A aplicação de um modelo de custos aceites à base de informação acima referida terá uma evolução anual dos custos e dos proveitos a recuperar de acordo com o explicitado na Figura 3-3. Para um cenário de evolução da procura com o andamento representado na Figura 3-2, o proveito unitário a recuperar através do modelo de custos aceites terá o andamento ilustrado na Figura 3-4.

Por outro lado, assinalam-se as seguintes desvantagens:

- o elevado risco deste modelo tornar a rede de carregamento economicamente insustentável, caso não se atinja um nível mínimo de procura ou não existam mecanismos externos à regulação para controlar os custos a recuperar por aplicação da tarifa regulada;
- a dificuldade de, através da regulação, promover uma gestão eficiente da atividade regulada;
- a dificuldade de definir uma taxa de remuneração que reflita o risco da atividade, sem elevar de forma economicamente não sustentável os custos com capital.

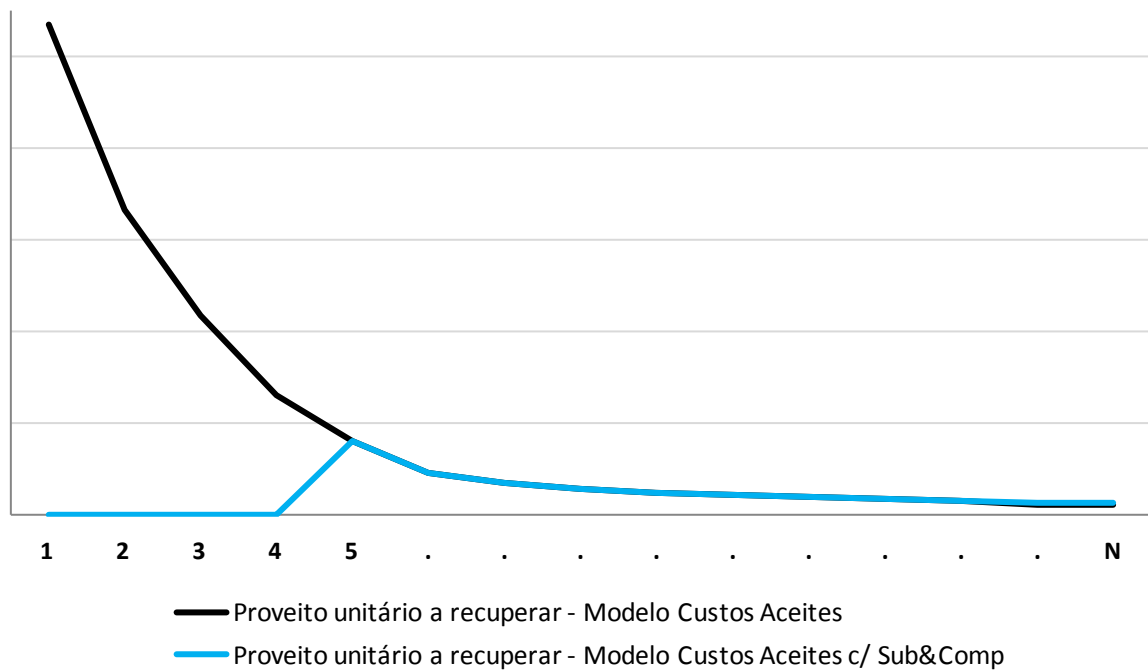
A ERSE reconhece contudo que na aplicação deste modelo de regulação deverá ter-se presente a imaturidade dos negócios associados à mobilidade elétrica, que introduz muita incerteza na previsão da adoção de veículos elétricos e ainda mais na previsão de utilização da rede de carregamento, no que respeita aos números e tipo de transações e aos fluxos de energia. Além disso, os investimentos realizados pela entidade gestora da rede de carregamento que está sujeita a regulação são maioritariamente indivisíveis e direccionados para tecnologias de informação (hardware e software), o que implicará períodos de amortização tendencialmente curtos e, portanto, necessidades de investimento em ciclos de tempo também eles relativamente curtos. Assim, os impactos decorrentes destes aspetos deverão ser alvo de uma análise mais aprofundada quando for disponibilizada à ERSE a informação para efeitos de regulação. Neste contexto, as formas de financiamento do projeto têm um impacto particular, designadamente no arranque do mesmo. Assim, a título de exemplo, apresenta-se uma simulação em que se considerou a existência de subsídios e participações nos primeiros quatro anos de aplicação deste modelo, tendo os mesmos sido distribuídos por ano de modo a que o proveito unitário a recuperar pela tarifa seja constante e próximo de zero.

Figura 3-5 – Modelo de Custos Aceites com subsídios e participações



A figura seguinte apresenta a comparação dos proveitos unitários a recuperar com o modelo de custos aceites com e sem a existência de subsídios.

Figura 3-6 – Evolução relativa dos proveitos unitários a recuperar com e sem subsídio



3.4 TARIFAS A APLICAR PELA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

No que respeita às tarifas a aplicar pela EGMR, o Regulamento atual prevê o pagamento de de um preço relativo à atividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Mobilidade Elétrica a pagar pelos OPC e a tarifa da EGME, a aplicar pela EGME aos CEME.

Estas tarifas deve recuperar os proveitos permitidos da atividade regulada da EGME, recuperando os custos da estrutura física e comercial afecta à gestão das operações da rede de mobilidade elétrica, nomeadamente os custos relativos a:

- Sistemas de informação e comunicação destinados à integração da rede de mobilidade elétrica.
- Gestão dos dados relativos a informação energética e financeira dos comercializadores de electricidade para a mobilidade elétrica, dos operadores das redes de distribuição e, eventualmente, de outros prestadores de serviços.
- Serviços de medição e leitura dos consumos energéticos associados ao serviço de carregamento de baterias de veículos eléctricos em cada ponto de carregamento.
- Monitorização do funcionamento da rede de mobilidade elétrica.

A forma como os custos são reflectidos na tarifa depende das variáveis de faturação, cuja definição e escolha são fundamentais para a aplicação coerente do sistema tarifário. A escolha e definição destas variáveis de faturação devem permitir reflectir o custo de fornecimento dos vários serviços, originados por cada cliente.

Neste contexto, visando a criação de uma estrutura tarifária coerente, propõe-se que a tarifa da EGME aplicável aos CEME seja composta pelos seguintes preços:

- Termo tarifário fixo, definido em Euros por ano.
- Termo tarifário dependente do número de carregamentos, definido em Euros por carregamento. Relativamente à anterior tarifa da entidade anteriormente designada como GOME é retirada a dependência reativamente ao tipo de carregamento, em conformidade com a formulação apresentada pelo Decreto-Lei n.º 90/2014.
- Termo tarifário dependente do tempo de carregamento, definido em Euros por h e por período tarifário.

A estrutura destes preços deve ser orientada pela estrutura dos custos incrementais por termo fixo, por número de carregamentos e por tempo de carregamento.

A utilização do número de carregamentos prende-se com a correlação existente entre esta variável e a “carga” da rede de comunicações da mobilidade elétrica ou, de outra forma, com o número transacções realizadas as quais, num momento inicial, obrigam à troca de toda a informação necessária para a validação do cliente e início do carregamento. Por outro lado, a duração dos carregamentos está relacionada com o número de actualizações periódicas de informação a realizar durante o tempo total do carregamento. O termo fixo reflete a aderência dos custos à existência de uma proporção de custos fixos na actividade de Integração de Agentes e Gestão de Operações da Mobilidade Eléctrica.

No que respeita ao relacionamento entre os OPC e a EGME, a proposta da ERSE mantém o pagamento de um preço, aprovar pela ERSE, pela integração do ponto de carregamento na rede de mobilidade elétrica, cujo pagamento é devido uma única vez.

Todavia, em face do novo desenho da actividade de OPC que obriga a existência de um conjunto de interações constantes e perenes ao longo do tempo entre o OPC e EGME, coloca-se a questão se se justifica a criação de um novo desenho tarifário, permitindo a EGME recuperar os custos com a sua actividade ao longo da vida útil da instalação de carregamento, em termos semelhantes ao desenho da tarifa da EGME cobrada ao CEME.

Qualquer dos modelos propostos, deverá recuperar os custos da actividade da EGME causados pela integração e gestão dos OPC, devendo identificar-se, no momento atual, qual o desenho mais propício ao desenvolvimento da actividade da mobilidade elétrica, que garanta o equilíbrio económico-financeiro da EGME, como decorre das obrigações de regulação da ERSE estipuladas por lei. Neste contexto, a ERSE coloca à discussão pública os dois modelos: 1) Pagamento de um preço pela integração da instalação na rede de mobilidade elétrica; 2) Pagamento de um preço pela integração da instalação na rede de mobilidade elétrica e tarifa a pagar pelo OPC pela prestação dos serviços prestados pela EGME aos OPC.

A ERSE propõe que, a existir, a tarifa da EGME aplicável aos OPC seja composta pelos seguintes preços:

- Termo tarifário dependente do número de carregamentos, definido em Euros por carregamento.
- Termo tarifário dependente do tempo de carregamento, definido em Euros por h e por período tarifário.

A estrutura destes preços deve ser orientada pela estrutura dos custos incrementais por termo fixo, por número de carregamentos e por tempo de carregamento. De modo análogo ao aplicável aos CEME, as variáveis de faturação propostas relacionam-se com as operações necessárias ao processo de cada ação de carregamento de veículo eléctrico.

A proposta do Regulamento da Mobilidade apresentada pela ERSE reflete as duas propostas. Ou seja, a redação dos artigos 20.º, 23.º e 24.º do Regulamento da Mobilidade prevêem a existência da tarifa da EGME aplicável ao OPC.

4 TARIFAS DE ACESSO ÀS REDES ELÉTRICAS

4.1 INSTALAÇÕES DOS OPERADORES DOS PONTOS DE CARREGAMENTO

A energia elétrica entregue à Rede de Mobilidade Elétrica provém das redes de distribuição de energia elétrica. Os pontos de carregamento poderão ser alimentados em BTN e BTE ou MT, consoante se trate de carregamentos normais ou rápidos e dependendo da tipologia das instalações e número de pontos de carregamento em cada “estação de serviço”.

Neste contexto aos consumos de energia elétrica efectuados a partir de pontos de carregamento deverão ser aplicadas as tarifas de Acesso às Redes aplicáveis às entregas aos UVE em MT, BTE e BTN, definidos no Regulamento Tarifário do sector eléctrico.

A aplicação e consequente faturação do Acesso às Redes para energia elétrica entregue à mobilidade elétrica deverá ser efectuada no referencial do contador de mobilidade elétrica utilizado pelo UVE para carregamento do seu veículo eléctrico. A utilização deste referencial visa garantir que não existam desequilíbrios entre os valores de CIEG percebidos entre o nível de tensão do fornecimento global do ponto de carregamento e os níveis de tensão dos contadores de carregamento de veículos eléctricos a utilizar pelos UVE. As tarifas de Acesso às Redes de Energia Elétrica serão compostas por preços da energia activa discriminados por nível de tensão e período tarifário e definidos em Euros por kWh. Assim, nas entregas à Rede de Mobilidade Elétrica, os preços da tarifa de Acesso aplicáveis às entregas aos UVE em MT, BTE e BTN, definidos no Regulamento Tarifário do sector eléctrico, serão convertidos para preços de energia por período tarifário, em euros por kWh, a aprovar anualmente pela ERSE.

5 TARIFAS DE ENERGIA APLICÁVEIS À MOBILIDADE ELÉTRICA NAS REGIÕES AUTÓNOMAS

A energia elétrica, fornecida pela EDA e pela EEM, referente aos consumos para carregamentos de veículos elétricos efectuados a partir de pontos de carregamento localizados nas regiões autónomas dos Açores e da Madeira, respetivamente, deverá ser remunerada através das respetivas tarifas de energia aplicáveis à mobilidade elétrica na RAA e RAM, definidos no Regulamento Tarifário do setor elétrico.

A aplicação das tarifas de Energia aplicáveis à Mobilidade Elétrica pela EDA e pela EEM deverá ser efetuada no respetivo referencial do contador de mobilidade elétrica utilizado pelo UVE para carregamento do seu veículo elétrico na região autónoma dos Açores e da Madeira.

As tarifas de Energia aplicáveis à Mobilidade Elétrica serão compostas por preços da energia activa discriminados por nível de tensão e período tarifário e definidos em Euros por kWh. Os preços das tarifas de energia aplicáveis à mobilidade elétrica pela EDA na região autónoma dos Açores e pela EEM nas região autónoma da Madeira, são estabelecidas pela ERSE, no âmbito da sua decisão de tarifas aplicável ao setor Elétrico.

6 SUPERVISÃO DE PREÇOS

O regime da mobilidade elétrica, alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho consagra uma visão de incentivo à adesão dos consumidores à utilização de veículos elétricos. Esta visão está em linha com a Estratégia Europeia relativa aos veículos limpos e eficientes¹ energeticamente, que afirma que a estratégia de criação de uma frota europeia de veículos mais limpos só poderá ser bem sucedida se os consumidores acreditarem que estes veículos são eficientes e representam uma alternativa credível.

O envolvimento dos consumidores e a aceitação do mercado só é possível se houver informação suficiente sobre o produto e os serviços fornecidos, as vantagens do produto e informação clara e simples sobre os aspetos práticos da mobilidade, de forma a garantir o conhecimento e a tomada de decisões esclarecidas por parte da procura. Assim assume particular a disponibilização da informação ao consumidor, na qualidade de utilizador do veículo elétrico. É com este propósito, bem como para efeitos do cumprimento das atribuições da regulação, consagradas no artigo 44.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, no que respeita à obrigação de proteção dos direitos e interesses dos utilizadores de veículos elétricos em relação a preços, promovendo a sua informação e esclarecimento, que se estabelecem na proposta do Regulamento da Mobilidade Elétrica, as obrigações de informação de preços pelos Comercializadores da Mobilidade Elétrica à ERSE. A informação a disponibilizar deverá dizer respeito ao preço da energia, por período horário se aplicável, bem como aos preços do acesso ao ponto de carregamento, por tipo de serviços prestado, distinguindo por exemplo, os tipos de carregamento disponíveis ou outros serviços associados.

Com a informação referida, além da mesma dever estar disponível nos canais de comunicação (incluindo a página na internet e faturas aos UVE) com o utilizador do veículo elétrico, permitirá à ERSE promover o desenvolvimento de ferramentas de comparação e informação ao consumidor, que permitam uma escolha esclarecida do fornecedor de energia e operador de ponto de carregamento, no que respeita aos preços e condições contratuais com influência nos preços.

No momento atual é ainda prematuro estabelecer de forma detalhada o conteúdo da informação a prestar, face à dimensão do setor da mobilidade e à necessidade do mercado desenvolver os produtos e serviços a disponibilizar. Assim, propõe-se que a informação a prestar pelos Comercializadores da mobilidade seja detalhada, posteriormente.

¹ Em conformidade com COM (2010) 186, de 28.04.2010 - Comunicação da Comissão Europeia ao Parlamento, ao Conselho e ao Comité Económico Social e Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos – COM (2013) 18, de 24.01.2013.

7 GESTÃO DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

7.1 MEDIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA DAS INSTALAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

O Decreto-Lei n.º 90/2014 prevê o carregamento de veículos elétricos através de pontos de carregamento localizados em espaços privados de acesso privativo.

O RME remete para o Guia de Medição a definição da forma de integração da informação de consumos de energia elétrica da rede de mobilidade elétrica no seio do modelo e funcionamento do setor elétrico. Em particular, o Guia de Medição deve determinar as regras aplicáveis à individualização dos consumos de mobilidade elétrica.

Deste modo, o Guia de Medição determina a necessidade de individualização de consumos da generalidade dos pontos de carregamento.

8 MANUAL DE PROCEDIMENTOS DA EGME

As características procedimentais de parte da atividade da EGME justificam que se preveja a existência de um Manual de Procedimentos da Entidade Gestora, documento regulamentar complementar ao RME, onde, entre outros temas, se integrarão os fluxos de informação energéticos e de faturação previstos, detalhes relativos à qualidade de serviço e o conjunto de informação a enviar à ERSE.

A EGME deverá apresentar uma proposta de Manual de Procedimentos à ERSE.

9 QUALIDADE DE SERVIÇO

São atribuições da regulação proteger os direitos e interesses dos UVE em relação à qualidade de serviço, promovendo a sua informação e esclarecimento, e estimular a adoção de práticas que promovam a existência de padrões adequados de qualidade de serviço. Simultaneamente, deve ser assegurado o equilíbrio económico e financeiro das atividades reguladas. As propostas apresentadas neste capítulo procuram colocar em prática estas atribuições tendo em conta a realidade atual do setor da mobilidade elétrica e os objetivos que se procuram alcançar.

9.1 QUALIDADE DE SERVIÇO COMERCIAL

Alguns dos temas habitualmente associados à qualidade de serviço de natureza comercial no setor da energia elétrica são também pertinentes no âmbito do setor da mobilidade elétrica, nomeadamente os meios de contacto com os clientes e a resposta a pedidos de informação e reclamações.

Na fase atual de desenvolvimento do setor importa sobretudo garantir:

- a disponibilização de meios mínimos para que os UVE possam contactar com as empresas;
- a monitorização do desempenho das empresas e a robustez e fiabilidade dos dados;
- a divulgação do desempenho das empresas de forma a permitir aos utilizadores efetuar comparações e realizar opções informadas.

9.1.1 NÍVEIS DE QUALIDADE DE SERVIÇO

No que respeita aos níveis de qualidade de serviço, no âmbito da qualidade de serviço comercial, a atual fase de desenvolvimento do setor sugere a não imposição de níveis mínimos (padrões) nem o estabelecimento regulamentar de indicadores concretos de avaliação do desempenho até se dispor de mais informação histórica. Importa assim promover a recolha de dados fiáveis relativos ao desempenho das empresas e a sua divulgação.

Assim, a proposta apresentada clarifica que os UVE têm direito à qualidade de serviço nos termos da lei e segundo os níveis estabelecidos no regulamento e contratualmente com os CEME.

9.1.2 MEIOS DE ATENDIMENTO

Os UVE podem necessitar de contactar com os CEME em diversos momentos:

- Antes de celebrarem um contrato de fornecimento de energia elétrica, para obter informação sobre as propostas comerciais disponíveis;
- Durante a vigência de um contrato, desde a sua celebração passando por solicitações de serviços ou alterações contratuais, pedidos de informação e reclamações;
- No final do ciclo de um contrato, para a rescisão.

Os UVE podem também necessitar de contactar com os OPC em situações de ocorrência de avarias nos pontos de carregamento. As empresas devem assim disponibilizar os meios necessários e suficientes para as várias possibilidades de contactos com os UVE.

9.1.2.1 SITUAÇÃO ATUAL

O regulamento da mobilidade elétrica atualmente em vigor não define meios de atendimento mínimos obrigatórios a disponibilizar aos UVE pelos CEME e OPC.

9.1.2.2 PROPOSTA

As empresas devem garantir que os meios de contacto disponibilizados aos UVE permitem, no seu conjunto, garantir um atendimento completo e eficaz.

A análise realizada aos meios de atendimento e respetivos custos, no âmbito da elaboração do mais recente regulamento da qualidade de serviço do setor da energia elétrica, é também útil e pertinente no âmbito do setor da mobilidade elétrica.

Essa análise, aplicada à presente revisão, permite concluir que a não imposição de determinados canais de atendimento aos CEME evita condicionar o mercado ou impor custos que os UVE possam não estar interessados em suportar. Um determinado UVE poderá considerar adequado não dispor de atendimento presencial e, portanto, este fator pesará na escolha do(s) seu(s) CEME. Esta situação ocorre hoje noutros setores, como a banca e os seguros. A imposição de diversas e distintas formas de contacto com os UVE tem por consequência a oneração da atividade de CEME o que, em mercado, pode constituir uma barreira à atividade de novos agentes, com efeitos negativos ao nível da concorrência.

Na definição dos meios mínimos de comunicação considera-se essencial que seja possibilitado aos UVE a comunicação de forma imediata de avarias relacionadas com os pontos de carregamento. Esta comunicação não deve ter custos para o UVE e deve estar disponível permanentemente. Considera-se também essencial ser disponibilizado aos UVE a comunicação de forma imediata com os CEME, o envio de comunicações por escrito e o envio de pedidos de informação ou reclamações num formato eletrónico. As empresas podem optar por disponibilizar outros meios de atendimento e comunicação para além destes.

Face ao exposto, a proposta apresentada estabelece que o contacto por escrito deve ser sempre possível, quer para os OPC quer para os CEME, tendo como mínimo o correio postal (correio tradicional) e o formato eletrónico, este último para receção de pedidos de informação e de reclamações. Os CEME devem garantir um contacto telefónico ou um meio equivalente, isto é, que permita aos clientes uma comunicação imediata das suas solicitações durante um horário publicitado. Os OPC devem garantir um contacto telefónico ou equivalente para a comunicação de avarias relativas aos pontos de carregamento, podendo os CEME também optar por disponibilizar este serviço. Outros meios de contacto adicionais ficam ao critério dos CEME.

Síntese das propostas:

Atividade	Meios de contacto			
	Telefónico equivalente	ou	Endereço postal	Endereço eletrónico ou receção através de sítio na internet
OPC	Obrigatório para avarias		Obrigatório	Obrigatório para pedidos de informação e reclamações
CEME	Obrigatório		Obrigatório	Obrigatório para pedidos de informação e reclamações

9.1.3 PEDIDOS DE INFORMAÇÃO E RECLAMAÇÕES

As reclamações e os pedidos de informação são cruciais para a identificação de dificuldades operativas ou de informação das empresas e para garantir a proteção dos direitos e interesses dos UVE. Também nesta área a análise realizada no âmbito do regulamento da qualidade de serviço do setor da energia elétrica é útil e pertinente para a presente proposta, no âmbito do setor da mobilidade elétrica.

9.1.3.1 SITUAÇÃO ATUAL

O regulamento atualmente em vigor especifica que as empresas devem manter um registo auditável das reclamações recebidas e respetivas respostas, que permita identificar o prazo de resposta. Define ainda que as empresas devem responder a todas as reclamações recebidas independentemente do meio de apresentação. Não refere explicitamente pedidos de informação.

9.1.3.2 PROPOSTA

A ERSE considera ser importante introduzir no regulamento a obrigação de resposta também aos pedidos de informação.

Procurou-se clarificar os conceitos de reclamação e pedido de informação, com vista a facilitar a sua identificação e classificação pelas empresas e a apresentação do desempenho destas nestas áreas.

A proposta apresenta um reforço da obrigação de assegurar a receção de pedidos de informação e de reclamações através de todas as modalidades de atendimento previstas no regulamento, excetuando a modalidade de atendimento telefónico dos OPC, uma vez que esta deverá ser dedicada à receção de comunicações de avarias relativas aos pontos de carregamento.

Dada a importância da adequada resposta às reclamações, sobretudo numa fase de desenvolvimento do setor, a proposta inclui a obrigação de os CEME definirem contratualmente com cada UVE o prazo de resposta a reclamações que se comprometem a cumprir. Procura-se assim, por um lado, garantir que este importante instrumento de garantia dos direitos dos UVE é desde já posto em prática e, por outro, tornar a resposta a reclamações um fator de escolha e diferenciação entre CEME.

Propõe-se ainda a explicitação de que no caso de uma reclamação que não seja integralmente decidida a favor das pretensões do reclamante, a entidade que recebeu a reclamação deve informar o reclamante relativamente ao seu direito de reclamação junto da ERSE.

9.2 INFORMAÇÃO À ERSE

Como já foi referido, a monitorização do desempenho das empresas e a robustez e fiabilidade dos dados recolhidos é muito importante na atual fase do setor da mobilidade elétrica.

9.2.1.1 SITUAÇÃO ATUAL

O regulamento em vigor obriga as empresas a prestarem as informações sobre qualidade de serviço que sejam solicitadas pela ERSE.

9.2.1.2 PROPOSTA

A proposta apresentada reforça a importância da monitorização, obrigando os OPC e os CEME a instalar e manter operacionais e auditáveis os sistemas de registo necessários à verificação do cumprimento das obrigações de qualidade de serviço. No mesmo sentido, a proposta define que estas entidades devem recolher, registar e manter acessível durante um período mínimo de cinco anos, a informação necessária à verificação do cumprimento das obrigações que lhes são aplicáveis. O envio desta informação passa a ter uma periodicidade anual.

10 DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÃO

O acesso a informação correta e transparente é um direito fundamental e determinante para se aferir da qualidade dos serviços e dos bens que são fornecidos. No setor elétrico a acessibilidade e a disponibilização de dados e de informação tem sido uma preocupação constante da regulação, sendo uma área com natureza muito dinâmica e que, por isso, impõe constantes desafios. A informação é promotora da transparência e da confiança e decisiva para a tomada de decisão. No caso concreto da mobilidade elétrica, o relacionamento comercial entre os utilizadores de veículos elétricos e a rede de mobilidade elétrica tem lugar através dos operadores detentores do registo de comercialização. Parece por isso adequado impor a estes agentes os deveres de informação relacionados com as condições de prestação dos diversos serviços.

Assim, a proposta de Regulamento da Mobilidade Elétrica inscreve deveres de informação por parte dos operadores detentores do registo de comercialização para com os seus clientes, incidindo em 1) meios de atendimento, receção de reclamações e pedidos de informação, 2) faturação e 3) rotulagem de energia elétrica.

Em relação à informação de faturação, propõe-se que as faturas a apresentar pelos operadores detentores do registo de comercialização aos seus clientes contenham todos os elementos necessários a uma clara, completa e adequada compreensão dos valores faturados, devendo desagregar a informação relativa quer ao fornecimento da energia elétrica, quer ao acesso aos pontos de carregamento, preferencialmente por transação efetuada.

No âmbito da informação de rotulagem de energia elétrica, propõe-se que os operadores detentores do registo de comercialização informem os seus clientes no tocante à origem da energia elétrica fornecida e às emissões de CO₂ associadas a esse fornecimento, nos termos a estabelecer em regulamentação a publicar pela ERSE.