

## **Comentários ao Regulamento Mobilidade Elétrica, em consulta pública**

1. O projeto de Regulamento da Mobilidade Elétrica colocado em Consulta Pública pela ERSE pretende alterar o Regulamento n.º 464/2011 da ERSE, de 3 de agosto e revogar a Diretiva ERSE n.º 1/2012, de 5 de janeiro.
2. O Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME) é uma peça regulamentar prevista no Decreto-Lei n.º 39/2010, na redação que lhe foi dada pelo 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.
3. Considera-se que a apreciação que ao IMT cabe fazer sobre o projeto de diploma deverá situar-se na perspetiva da avaliação do contributo desta nova legislação para o desejado incremento da opção pela mobilidade elétrica no contexto da melhoria da sustentabilidade e eficiência da mobilidade no seu conjunto. A perspetiva será assim predominantemente a do interesse para a política de transportes, designadamente no que respeita aos pontos extremos da rede de mobilidade elétrica que são os utilizadores de veículos elétricos.
4. De uma forma geral, julga-se que o Regulamento operacionaliza adequadamente os principais requisitos fixados no DL 90/2014, para os diferentes intervenientes na mobilidade elétrica e para as suas interações. As questões de regulação da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica bem como as questões relativas aos operadores de postos de carregamento detentores de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica não nos oferecem dúvidas.
5. No que se refere às garantias de proteção dos utilizadores de veículos elétricos, considera-se estarem minimamente acautelados eventuais problemas de transparência e fiabilidade da cadeia de abastecimento de energia elétrica para a mobilidade, bem como do funcionamento do mercado e da oferta de eletricidade para esse fim, assuntos em que o IMT não detém, aliás, competência específica.
6. Sendo assim, será previsivelmente positivo o contributo que esta alteração do regulamento irá proporcionar para a expansão da mobilidade elétrica, reduzindo o grau de incerteza quanto à oferta de energia, na perspetiva da disponibilidade, da adequação dos preços e condições comerciais de acesso, bem como da qualidade da informação de suporte disponibilizada aos utilizadores de veículos elétricos.
7. Existe, ainda assim, um aspeto que mereceria clarificação e que se prende com a possibilidade de os utilizadores de veículos elétricos poderem proceder às operações de carregamento de veículos que não sejam de sua propriedade, o que parece ser contrariado pela definição de “Utilizador de Veículo Elétrico (UVE)” (cf. artº 5º).
8. Na verdade, de acordo com a referida definição, “O UVE é um cliente da rede de mobilidade elétrica que, para o carregamento das baterias do seu veículo, utiliza os pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica, tendo para o efeito estabelecido vínculo contratual com um ou mais CEME”.

9. Não parece adequado usar o pronome possessivo (“seu”) já que se considera que o UVE não terá de ser necessariamente proprietário do veículo que utiliza e cujas baterias pretende carregar. Acresce que, no articulado do DL 90/2014, que enquadra o Regulamento, quando se menciona o UVE, não é feita qualquer restrição que deixo prever a obrigatoriedade de uma relação de propriedade face ao veículo. Esta restrição seria inconveniente ao não acolher diferentes modelos de mobilidade, que passam, por exemplo, por soluções de uso partilhado de veículos ou de aluguer, sendo certo que, em termos gerais, tais soluções são preconizadas como uma das formas de estimular a transferência do transporte individual para outras opções mais sustentáveis.
10. Nessa perspetiva, sugere-se a modificação da definição de utilizador de veículo elétrico (UVE), que passaria a ler-se como segue: “O UVE é um cliente da rede de mobilidade elétrica que, para o carregamento das baterias de **um ou mais veículos**, utiliza os pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica, tendo para o efeito estabelecido vínculo contratual com um ou mais CEME”. A ser aceite esta modificação, deverá ser alterado, em consequência, também o nº1 do art.º 9º.
11. Finalmente, é de sublinhar a importância da disponibilização de informação fiável que permita fazer um acompanhamento da evolução da mobilidade elétrica. Importaria garantir, pelo menos, que a informação (cf. art.º24º, nº 9) a prestar pela EGME à ERSE (Energia elétrica adquirida pelos CEME, energia elétrica entregue por OPC aos UVE, tempos de carregamento, número de pontos de carregamento, número de UVE) fosse igualmente disponibilizada às entidades competentes em matéria de mobilidade e transportes, o que não está explicitamente acautelado. Essa transmissão poderia fazer-se no âmbito do GAMEP e do respetivo Conselho Consultivo (como previsto no art.º 37º do DL 90/2014), cuja intervenção não é, contudo, mencionada no Regulamento.
12. Na verdade, mantém-se a preocupação do IMT relativamente à monitorização da mobilidade elétrica. A perda de informação estatística decorrente da existência de pontos de carregamento não ligados à rede motivou já observações deste Instituto aquando da apreciação do projeto de Decreto-Lei, uma vez que na fase piloto do projeto mobi-e, a instalação de contadores “inteligentes” permitia obter facilmente um vasto conjunto de indicadores que, de agora em diante, não serão disponibilizados com a mesma facilidade, obrigando as entidades responsáveis a encontrar formas de colmatar esta falta.

IMT, 31.07.2015