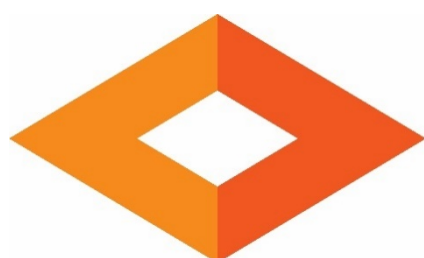


**78.ª CONSULTA PÚBLICA**

# **REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA**

**SECTOR ELETRICIDADE**

**SETEMBRO DE 2019**



**CEVE**

COOPERATIVA ELÉCTRICA DO VALE D'ESTE

No âmbito da consulta pública, relativa ao Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME), a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE), apresenta uma proposta de articulado e o respetivo documento justificativo, solicitando contributos aos interessados, sob a forma de comentários ou sugestões.

*“Beneficiando dos trabalhos preparatórios para o regime em vigor desde 1 de novembro de 2018 (pagamento nos pontos de carregamento rápidos) e da experiência entretanto recolhida, a EGME (função desempenhada pela MOBI.E) apresentou à ERSE, no início de maio do corrente ano, uma proposta de Manual de Procedimentos da Atividade da EGME. Dado o período temporal decorrido desde a publicação do RME, bem como os desenvolvimentos entretanto ocorridos, tanto no setor elétrico, como no setor da mobilidade elétrica, foram identificadas oportunidades de melhoria no RME.*

*Assim, a presente consulta pública refere-se ao RME que passa a incluir as matérias antes previstas para o Manual de Procedimentos da Atividade da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica.”*

A CEVE, na qualidade de operador de ponto de carregamento para a mobilidade elétrica e operador de rede de distribuição em BT, agradece a oportunidade de se pronunciar e vem, pelo presente documento, apresentar os seus comentários ao referido diploma, colocado em consulta pública no passado dia 19 de julho de 2019.

## **Introdução**

Acreditando que a mobilidade elétrica é um importante contributo para a mobilidade sustentável e para o aumento da eficiência energética no transporte, espera-se que este contributo seja cada vez maior, à medida que a autonomia dos veículos elétricos aumenta e, por conseguinte, um número crescente de utilizadores possa aderir a esta nova forma de mobilidade.

Importa assim, criar procedimentos operacionais simples e/ou que não onerem o sistema, de forma a não criar barreiras artificiais à alavancagem da mobilidade elétrica. Como exemplo da complexidade criada, é o próprio facto de se querer criar uma rede de mobilidade elétrica gerida à parte da rede elétrica, com figuras duplicadas que já são exercidas por atores do setor elétrico, que podem cobrar tarifas/taxas que oneram o carregamento dos veículos elétricos.

O título do documento “Regulamento da Mobilidade Elétrica” parece ser uma definição demasiado abrangente para o documento em questão. A regulamentação incide principalmente sobre as relações comerciais entre os vários intervenientes na rede nacional de carregamentos.

O conceito de “mobilidade elétrica” engloba não só a rede nacional para carregamento de veículos elétricos, mas também todas as infraestruturas privadas em condomínios e habitações. Seria porventura mais conveniente apelidar o documento de “Regulamento de Relações Comerciais para a Mobilidade Elétrica.”

## **Comentários**

### **Alínea a) do Ponto n.º 1 do Artigo 4.º**

Existindo a obrigatoriedade do CEME ser, também ele, titular de licença de operação de pontos de carregamento, reconhecemos a importância de o referir na definição da sigla à semelhança do que é feito no Ponto 1 do Artigo 6.º do presente documento.

### **Ponto 1 do Artigo 6.º**

Conforme referimos na introdução, este é um dos casos de duplicação de figuras entre o SEP e a Rede de Mobilidade Elétrica. É nosso entendimento, que esta figura seja exercida pelos titulares de licença de comercialização de energia elétrica, que já tem competências de aquisição de energia em mercado, e conseqüentemente não lhes seja imposto serem titulares da licença de operação de pontos de carregamento. Na prática o que se tem verificado, e que acarreta mais comodidade para o utilizador, é este celebrar um contrato de aquisição de energia para a mobilidade junto do comercializador com quem tem contrato de fornecimento de energia para a(s) sua(s) instalações de utilização.

### **Artigo 8.º**

Será de incluir neste artigo, um ponto idêntico ao Ponto 3 do Artigo 7.º, relacionado com a proteção de dados.

### **Secção III**

O posicionamento desta secção não parece ser o mais apropriado.

Tratando-se da secção onde é explanado o contrato de adesão do CEME, OPC e DPC à rede de mobilidade elétrica, parece-nos fazer mais sentido anteceder à atual secção II onde é regulado o relacionamento entre o CEME e o UVE.

### **Ponto 3 do Artigo 33.º**

Sugere-se uma alteração na redação do artigo, onde diz “por decisão da ERSE” passaria a ser “por decisão fundamentada da ERSE”.

### **Ponto 2 do Artigo 26.º**

Não se nos afigura correto exigir uma garantia desta monta aos operadores de postos de carregamento, pois funcionará como um obstáculo ao investimento na instalação de postos de carregamento, por parte de pequenos operadores.

Se de uma forma simples, calcularmos a possível receita para um OPC, que cobre 0,05€ por minuto (valor praticado por um OPC referenciado na tabela de preços de operação divulgada pela Mobi.E) por cada carregamento de 30 minutos e vê o seu posto utilizado pelos UVE em média 3 vezes por dia, obtemos um valor bruto a rondar os 1.642,00€ anuais. Posto isto, uma garantia de 2.000,00€, parece-nos manifestamente exagerada.

Por forma a que esta garantia não seja um dos entraves ao investimento em postos de carregamento, esta poderia ser solicitada só após incumprimento das obrigações, por parte dos operadores dos postos de carregamento.

### **Artigo 48.º**

Deve ser acrescentado um ponto, que refira que os contadores devem ser passíveis de serem integrados em redes inteligentes.

**Artigo 49.º**

Quando é referido que as características mínimas do equipamento de medição se encontram estabelecidas no GMLDD, seria também aconselhável fazer referência às características dos equipamentos descritos na Portaria n.º 231/2013.

**Ponto 4 do Artigo 51.º**

A regulamentação da periodicidade de leitura dos equipamentos de medição referida no n.º 1, deve ficar cingida ao referido no GMLDD.

**Ponto 2 do Artigo 53.º**

Não concordamos que as correções posteriores ao final do terceiro dia seguinte ao do carregamento, sejam repercutidas no setor elétrico. Estamos a falar de sistemas que estão expostos a várias contingências, e que podem falhar. Aliás, a regulamentação do setor elétrico já trata este assunto, e deve ser respeitada.

Importa aqui esclarecer qual o procedimento a ter em caso de avaria de um equipamento de medição? O que fazer em caso de impedimento na recolha/transmissão de dados por fatos alheios aos operadores de rede de distribuição e operadores de postos de carregamento, por exemplo avarias das redes de comunicação, que podem durar dias, semanas até serem resolvidas.