

30 DE AGOSTO DE 2019



MOBILETRIC

MOVING FUTURE

**COMENTÁRIOS DA MOBILETRIC À 78ª. CONSULTA PÚBLICA DA ERSE
REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA**

MOBILETRIC LDA
RUA DR. JOSÉ ESPÍRITO SANTO 34, 1950-096 LISBOA

COMENTÁRIOS DA MOBILETRIC À 78ª. CONSULTA PÚBLICA DA ERSE

REGULAMENTO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

A Mobiletric, Lda. – OPC licença nº6 – considera fundamental a regulação da atividade associada à mobilidade elétrica, sendo que analisa o presente documento posto a consulta pública com interesse, mas reserva, face ao estado de desenvolvimento do negócio.

Considera a Mobiletric que a orientação geral do documento e regulamento irá ser produtiva ao sector, tendo, todavia, reservas significativas em exigências excessivas, e muitas vezes “replicadas” de negócios (como por exemplo a comercialização de eletricidade) maduros e em fases de eficiência não comparáveis.

Considera a Mobiletric que o presente regulamento, se efetivo e se fiscalizado, irá conduzir à paragem do investimento no sector e à desertificação de ofertas competitivas, em prol da concentração em operadores existentes do sector elétrico e de retalho de combustíveis brancos.

A não correção de tais efeitos irá culminar com uma modelação de mercado feita pelo Regulador, facto que seria extremamente negativo para um segmento de oferta que, conforme acredita a Mobiletric, deve ser competitivo.

A Mobiletric acredita que a ERSE será sensível a tais efeitos, e que o presente documento em fase de Consulta Pública será benfeito em favor do mercado e da concorrência justa entre operadores e não em favor de operadores instalados do sector elétrico ou energético.

Segue um rol identificado de comentários, sugestões e interpretações de efeitos que a presente regulamentação poderá ter, na perspetiva da Mobiletric.

CAP II / SECÇÃO VIII / ART 25	<ul style="list-style-type: none">• O valor sugerido para determinação da Garantia a prestar pelos OPC, de 4 meses, parece excessivamente determinada, face às perdas em causa, assim como em comparação com o montante temporal de pagamento• Os OPC recebem a 60 dias após a faturação aos CEME, o que determina um PMR médio de 75 dias (60 dias de PMR + 15 dias de média de utilização do mês faturado)• Logo, considera a Mobiletric que as Garantias a prestar ao sistema estejam economicamente alinhadas com este horizonte• Proposta: Garantias relativas a 2,5 meses de atividade ao invés de 4 meses
CAP II / SECÇÃO VIII / ART 26	<ul style="list-style-type: none">• Em linha com o acima comentado, deve a Garantia mínima ser parametrizada pelo mesmo nível de exposição• Proposta: Garantia mínima de OPC de 1.250 € por ponto (i.e. 2.000 € x 2,5 / 4)
CAP III / SECÇÃO III / ART 41	<ul style="list-style-type: none">• O carregamento de uma viatura elétrica, quer em AC quer em DC, é heterogénea, devido à diferente capacidade de carregamento por viatura• Em carregamento AC, o espectro atual de carga varia entre 7,4 kW (16 A monofásicos) até 43 kW; sendo que se considerarmos os PHEV então teremos carregamentos nos 3,4-3,7 kW• Em carregamento DC, dependendo do estado de carga, da temperatura ambiente, do desgaste dos ciclos de carga, da intensidade de utilização, da programação dos BMS (Battery Management System) da viatura, podemos considerar que o espectro de carga das viaturas pode variar entre os 25,0 e os 40,0 kW de potência – num carregador típico DC 50 kW• Logo, considera a Mobiletric que a imputação de custos por carregamento irá distorcer o mercado de utilização em favor de tipologia de carregamento ou viaturas• Proposta: Alterar a imputação de custos de carregamento para kWh (consumo)
CAP V / SECÇÃO II / ART 65	<ul style="list-style-type: none">• O atendimento ao cliente, neste caso utilizador, deve pressupor que se gera um ambiente de utilização positivo e favorável à utilização

<p>CAP V / SECÇÃO IV / ART 71</p> <p>CAP V / SECÇÃO IV / ART 72</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A existência de métricas, pode – se se ignorar a qualidade – ser um indicador de níveis de serviço • Adicionalmente, as métricas propostas são replicadas de mercados com ofertas maduras, como o da Comercialização de Eletricidade; logo, adequadas a mercados maduros, escalados e com dimensão económica suficiente para absorver os custos gerados por estes requisitos • Logo, considera a Mobiletric que a implantação destes requisitos deva ser aspiracional e não de verificação mandatária, neste momento da indústria • Proposta: Publicar e controlar os requisitos de serviços, dando um <i>vacatio</i> de implementação aos operadores; sendo que esse <i>vacatio</i> deveria estar associado à penetração de viaturas elétricas; p.e. quando os BEVs atingirem 1% do parque automóvel nacional (p.e. de ligeiros matriculados)
<p>CAP V / SECÇÃO III / ART 66</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A Mobiletric entende que a correção de ocorrências de cabos presos no prazo máximo de 4 horas, só é executável - no atual estado de maturidade do mercado - em grandes centros urbanos • A Mobiletric considera ser necessário estabelecer uma definição que esclareça o que constitui uma ocorrência de cabo preso (i.e. de forma a evitar falsos-negativos que gerem custos não necessários para o operador) • A Mobiletric é frequentemente contactada com ocorrências de cabos presos, que na prática se devem a comportamentos inaptos dos utilizadores para com os equipamentos • É ainda frequente sermos contactos por situações de cabos presos em PCR's, onde o cabo é parte integrante dos equipamentos de carregamento, que não dispõem de gatilho controlado; logo impossível de ficar preso por ação do carregador • Logo, se o cabo estiver preso ao carro inadvertidamente, é porque o gatilho do veículo elétrico não liberta o cabo. Assim, a libertação deste cabo não é uma responsabilidade do OPC, mas sim do UVE • Na sequência de uma intervenção de assistência para resolver uma situação reportada enquanto cabo preso, para a qual verifique à posteriori ser na verdade resultante de um comportamento inapto do UVE, deve ser equacionado um modelo de penalização do UVE que compense o OPC dos custos por este incorridos • Proposta: Prazo máximo de 4 horas para grandes centros urbanos e 6 horas para outros e compensação nos casos de falsos negativos
<p>CAP V / SECÇÃO III / ART 68</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A definição de “falhas do tipo 1”, “falhas do tipo 2” e “falhas do tipo 3”, deve ser descrita de forma detalhada, e exemplificada com situações teorizadas, por forma a não ser dúbia a sua interpretação • Proposta: Exemplificação de falhas dos 3 tipos