

A Regulação e a Mobilidade Elétrica em Portugal ¹

Jorge Esteves²

Pedro Costa³

Pedro Verdelho⁴

A mobilidade elétrica é uma peça importante da mobilidade sustentável, em que convivem novos hábitos (mobilidade suave, mobilidade partilhada) com o transporte coletivo e individual tradicional. No que às cidades diz respeito, a mobilidade elétrica é uma das componentes das cidades sustentáveis, em que o cidadão volta a ser o centro da vivência urbana.

A penetração em larga escala que se adivinha dos veículos elétricos rodoviários (VE) em Portugal e na Europa será uma clara oportunidade para a eletrificação do transporte rodoviário, fundamental para a descarbonização dos transportes, mas também um importante contributo para o aprofundar da descarbonização do setor elétrico, pelo aumento da utilização das atuais redes que os VE irão trazer e pela flexibilidade do lado do consumo que irão permitir.

O [Pacote Legislativo da União Europeia “Energia Limpa para todos os Europeus”⁵](#), cuja aprovação está a ser finalizada em maio de 2019, será a base para um novo marco regulatório holístico que irá permitir a captura de todo o potencial dessas duas transformações, fundamentais para a concretização dos

¹ Apresentação com o mesmo título foi realizada durante o Seminário Luso-Brasileiro “Mobilidade Elétrica”, realizado na Universidade de Coimbra, promovido pelo INESC e GESEL-UFRJ. 27/2/2019, disponível em https://www.uc.pt/en/org/inescc/news_inesc/en/org/inescc/Imagens/ApresMOBIE/JorgeEstevesERSE.

² Diretor da Direção de Infraestruturas e Redes da ERSE – Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos.

³ Assessor na Direção de Infraestruturas e Redes da ERSE – Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos

⁴ Vogal do Conselho de Administração da ERSE – Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos

⁵ <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy-and-energy-union/clean-energy-all-europeans>

objetivos do [Roteiro para a Neutralidade Carbónica em 2050](#)⁶, e que são inerentes ao cumprimento dos compromissos assumidos com a assinatura do Acordo de Paris.

O [Decreto-Lei n.º 90/2014](#)⁷ é a base do regime jurídico português para a mobilidade elétrica, aplicável à organização, acesso e exercício das atividades relativas à mobilidade elétrica, bem como as regras destinadas à criação de uma rede pública de pontos de carregamento da mobilidade elétrica.

Apostando-se que mais de 80% dos carregamentos de veículos elétricos rodoviários irão ser realizados em instalações particulares, a rede pública de pontos de carregamento da mobilidade elétrica (rede de mobilidade elétrica), em Portugal, é suportada em três atividades que asseguram a sua concretização e funcionamento:

- i. A operação de pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica, desenvolvida em regime de concorrência e livre preço pelos Operadores de Pontos de Carregamento (OPC);
- ii. A comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, desenvolvida em regime de concorrência e livre preço pelos Comercializadores de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME);
- iii. A gestão de operações da rede de mobilidade elétrica, desenvolvida pela Entidade Gestora da rede de Mobilidade Elétrica (EGME), em regime de monopólio regulado pela ERSE – Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos; a empresa pública Mobi-E é a entidade designada pelo Governo português para exercer essa atividade.

As três atividades anteriores desenvolvem-se na observância dos princípios de acesso universal e não discriminatório dos utilizadores de veículos elétricos (UVE) ao serviço de carregamento de baterias de veículos elétricos e demais serviços integrados na rede de mobilidade elétrica, sendo-lhes assegurada:

- i. Liberdade de escolha e contratação de um ou mais CEME;
- ii. Liberdade de acesso, para o efeito de carregamento de baterias de veículos elétricos, a qualquer ponto de carregamento de acesso público integrado na rede pública de pontos de carregamento da mobilidade elétrica,

⁶ <https://descarbonizar2050.pt/>. Consultado em 11/05/2019

⁷ <https://dre.pt/web/quest/pesquisa/-/search/25676885/details/maximized>. Este diploma altera o regime estabelecido em 2010. Consultado em 11/05/2019

independentemente do CEME com que tenha contratado e sem obrigação de celebração de qualquer negócio jurídico com o respetivo OPC;

- iii. Existência de condições de interoperabilidade entre a rede pública de pontos de carregamento da mobilidade elétrica e as diversas marcas e sistemas de carregamento de baterias de veículos elétricos e de condições para o acesso tanto, à rede pública de pontos de carregamento da mobilidade elétrica, como ao carregamento de baterias de veículos elétricos em espaços privados de acesso privativo (instalações particulares).

A legislação portuguesa estabelece também que a remuneração das atividades do setor da mobilidade elétrica observa os princípios de igualdade de tratamento e de transparência na formulação e fixação da remuneração e dos preços dos serviços prestados e assegura que, mesmo que exercidas pelas mesmas entidades, não há subsidiação cruzadas do setor de mobilidade elétrica com o setor elétrico. A ERSE, para além da regulação do setor da eletricidade, do setor do gás natural e do setor do gás de petróleo liquefeito (i.e.: engarrafado, canalizado e a granel) e dos combustíveis derivados do petróleo e dos biocombustíveis, também tem a responsabilidade da regulação do setor da mobilidade elétrica, onde:

- i. Regulamenta o modelo estabelecido legalmente no que respeita ao bom funcionamento do mercado e à proteção dos consumidores de mobilidade elétrica (utilizadores de veículos elétricos), tendo para o efeito já publicado o Regulamento n.º 879/2015 e aprovado recentemente a sua revisão;
- ii. Regula a atividade da EGME que desenvolve, em regime de monopólio, a gestão de operações da rede pública de pontos de carregamento da mobilidade elétrica;
- iii. Promove o relacionamento entre a EGME e os operadores das redes elétricas.

Após um longo período de funcionamento do projeto piloto, existe a expectativa de que a fase de concretização plena do modelo estabelecido ocorra brevemente tendo, para o efeito, o Governo anunciado o concurso público para dezembro de 2019.

Sendo ainda relativamente marginal face ao número total de novos veículos rodoviários registados anualmente, tem-se verificado uma maior penetração relativa de VE em Portugal quando comparado com a média dos restantes países

européus (por exemplo, em 2018, 3,6% em Portugal face a 2,4% na média europeia)⁸.

Também na perspetiva da comparação com a média europeia, Portugal tem estado na vanguarda na relação entre número de pontos públicos de carregamento disponibilizados e número de veículos elétricos registados. O elevado registo de novos veículos elétricos rodoviários, ocorrido em 2018, conjugado com uma quase inexistência de novos postos de carregamento fez inverter essa situação em 2018⁹.

A penetração em larga escala dos VE representará um novo consumo potencialmente benéfico para o sistema elétrico. As suas consequências para a rede elétrica dependerão do modo como essa introdução irá ocorrer.

No mundo da transição energética, onde existem algumas certezas, mas também muitas incertezas, apostar numa evolução gradual implicará um menor risco.

Em Portugal, mantendo-se o número médio de quilómetros percorridos anualmente pelos veículos rodoviários, uma penetração de 50% de VE corresponderá a um acréscimo de 8% no consumo elétrico atual, o que será muito bem-vindo caso esta penetração assegure uma maior utilização da rede elétrica já construída e de toda a potência elétrica que ela já hoje disponibiliza.

A chave para o sucesso da penetração “vencedora” do VE decorrerá da capacidade em assegurar que ela ocorre em paralelo com a introdução do “carregamento inteligente”, através de uma valorização adequada da flexibilidade¹⁰ oferecida por este consumo no “novo” mundo em que a produção a partir de fontes de energia renovável é mais intermitente e não totalmente controlável.

Por último, uma referência à importância do aprofundamento da interoperabilidade para uma mais rápida penetração dos VE a nível mundial. Sabendo que só através da cooperação multinacional será possível concretizar o elevado investimento associado aos objetivos ambiciosos previstos para a penetração dos VE na Europa e nos EUA, a interoperabilidade irá ser a base que permitirá alcançar o ideal do carregamento universal.

Para esse efeito, a União Europeia e os Estados Unidos assinaram um Acordo

⁸ “European Alternative Fuels Observatory”, <https://www.eafo.eu/>. Consultado em 19/02/2019

⁹ “European Alternative Fuels Observatory”, <https://www.eafo.eu/>. Consultado em 19/02/2019

¹⁰ CEER Conclusions Paper on Flexibility Use at Distribution Level, <https://www.ceer.eu/documents/104400/-/-/e5186abe-67eb-4bb5-1eb2-2237e1997bbc>. Consultado em 04/06/2019

Transatlântico para facilitar a harmonização das tecnologias da mobilidade elétrica¹¹ e criaram “EV-Smart Grids Interoperability Centers” no Laboratório Nacional de Argonne do Departamento de Energia dos Estados Unidos da América e no “Centro Comum de Investigação” da Comissão Europeia, e apostam em alargar a cooperação com a China.

Será que o Brasil, pela dimensão do seu mercado, não deverá também ser um ator em todo esse desenvolvimento coordenado?

¹¹ Transatlantic agreement facilitates e-mobility harmonisation, https://ec.europa.eu/jrc/sites/jrcsh/files/ES_InteropBroch_0713_v9%5B3%5D.pdf. Consultado em 04/06/2019