

AGEFE propõe ao Governo Medidas de Ação sobre Mobilidade Elétrica

LIBERTAR O POTENCIAL DA MOBILIDADE ELÉTRICA – PROTEGER O AMBIENTE E DINAMIZAR A ECONOMIA.

AGEFE – Associação Empresarial dos Setores Elétrico, Eletrodoméstico, Eletrónico e das Tecnologias da Informação e Comunicação

IDEIAS-CHAVE

A Mobilidade Elétrica (ME) incorpora vantagens significativas no plano ambiental, energético e económico. A dependência do exterior nos combustíveis fósseis e o potencial de Portugal na produção de eletricidade através de fontes de energia renováveis amplificam essas vantagens. Apesar de beneficiar de vantagens mais expressivas que a generalidade dos países, Portugal apresenta um nível intermédio de maturidade na utilização de Veículos Elétricos (VE).

Atendendo à importância da infraestrutura de carregamento na opção de utilização de VE, o reduzido número de postos e os elevados custos de carregamento na rede pública justificam especial atenção. Concomitantemente, o modelo organizativo da ME e os desafios na instalação de postos em edifícios multifamiliares, constituem barreiras importantes ao desenvolvimento da ME.

Há fundamentos sólidos para uma revisão das Políticas Públicas que preveja:

- Revisão do modelo organizativo da ME;
- Reforço da capacitação dos edifícios;
- Disponibilização de apoios públicos;
- Discriminação fiscal positiva da ME.

1. RELEVÂNCIA

A eletrificação do transporte rodoviário afirma-se, cada vez mais, como incontornável para atingir a neutralidade carbónica e para conferir estabilidade e flexibilidade a um sistema energético mais descentralizado e assente em energias renováveis. No caso de Portugal será também essencial para alcançar uma maior autonomia energética e menores custos de transporte para as famílias e as empresas.

Reforço de ambição na revisão do Plano Nacional Energia e Clima (PNEC) 2030

A proposta de revisão do PNEC 2030, apresentada em julho pelo Governo, atesta o compromisso do Executivo com a descarbonização. Entre outros, reforça a ambição nas metas

para a quota de energias renováveis no consumo final bruto de energia bem como, de forma ainda mais expressiva, a quota correspondente no setor dos transportes. No documento, o Governo nota o peso dos transportes no consumo de energia e o seu impacto transversal na atividade económica e na competitividade. A este respeito, a revisão do PNEC 2030 reitera também a prioridade que deve ser dada à definição de políticas com vista à descarbonização do sector dos transportes e à centralidade da ME para esse propósito, em particular no transporte rodoviário.

O potencial combinado do Veículo Elétrico e das renováveis e as barreiras à aceleração na transição para a ME

Tendo em consideração a sua localização geográfica e condições climatéricas, Portugal beneficia de um elevado potencial para a produção de energia renovável, especialmente eólica, solar e hídrica. De resto, em 2023, aproximadamente 61% da eletricidade consumida em Portugal foi gerada no país a partir de fontes renováveis. Contudo, o setor dos transportes ainda depende fortemente de combustíveis fósseis, com 98,7% do consumo de energia proveniente do petróleo.

Neste contexto, a eletrificação do transporte rodoviário não só torna possível a substituição de uma fonte de energia importada e com elevado impacto ambiental por fontes limpas e endógenas, como permite ainda explorar outras potencialidades dos VE.

O uso diário de VE depende, diretamente, da disponibilidade de infraestruturas de carregamento simples, seguras e fiáveis. Daqui se pode depreender que o sucesso e a rapidez na adoção do VE são, nesse sentido, indissociáveis da facilidade de acesso a uma infraestrutura de carregamento segura, em bom estado de funcionamento e economicamente eficiente. Pode mesmo afirmar-se que a aceleração na adoção do VE está fortemente dependente da confiança dos utilizadores de que existe uma infraestrutura de carregamento suficiente

– que responde aos cidadãos que não conseguem carregar os seus VE em casa e que mitiga a ansiedade gerada (pelas perceções) quanto à “autonomia” dos VE. Nesse sentido, o baixo ritmo de crescimento e a ineficiência da rede pública de carregamento constituem desafios objetivos no desenvolvimento da ME em Portugal e aconselham a uma reflexão quanto ao atual quadro de Políticas Públicas.

A análise do modelo organizativo adotado, bem como a auscultação dos operadores económicos envolvidos e dos (prospetivos) utilizadores de VE, permitem identificar, de forma clara, barreiras à transição para a ME. Barreiras que impedem sobretudo no desenvolvimento e exploração das redes de carregamento, pública e privada, e que terão de ser consideradas na revisão das Políticas Públicas vigentes.

Em particular importa ter presente que em Portugal está estabelecido um modelo organizativo excessivamente regulado e, mais que isso, assente na gestão direta e centralizada da rede pública pelo Estado, o que limita e condiciona a iniciativa dos agentes económicos e o funcionamento dos mecanismos de mercado. Um modelo que, entre outros:

- É único no quadro da União Europeia (e Reino Unido) - e que, por definição, não encontra paralelo nos países com maior maturidade no desenvolvimento da ME;
- Obriga, em regra, à ligação de postos de carregamento explorados por operadores privados de VE à rede pública (e à entidade que a gere);
- Impõe e cria custos de intermediação que, mais que qualquer outro propósito, fundamentam e financiam a existência da entidade gestora;
- Exige licenças específicas e estabelece requisitos de garantias para os operadores económicos que limitam a concorrência;
- Dificulta a comparação de preços e a mudança de fornecedor de energia - ao fazer depender o carregamento em postos públicos da celebração prévia de contratos com Comercializadores de Energia para a Mobilidade Elétrica (CEME).