

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 climáticas, 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).

Simultaneamente, no que diz respeito à rede privada, existem desafios relevantes na instalação de postos de carregamento, em particular em edifícios multifamiliares, que:

- Estão assentes no subdimensionamento da infraestrutura elétrica dos edifícios existentes;
- São potenciados por elevados custos burocráticos para procedimentos de aprovação de projetos / licenciamento junto, entre outros, da entidade que gere as redes de distribuição de eletricidade e dos municípios;
- Traduzem-se em custos iniciais elevados para a instalação de um posto de carregamento – custos que podem ir muito para além do custo do carregador;
- Suscitam questões de equidade na instalação de postos de carregamento beneficiando, de forma desproporcional, os condóminos que tenham a disponibilidade para avançar primeiro com os investimentos.

Em Portugal, ao enorme potencial ambiental, energético e económico para a eletrificação do transporte rodoviário, contrapomos, por escolha, um modelo de organização da ME objetivamente estatizante, ineficiente e castrador e, por inação, limitações estruturais decorrentes do parque de edifícios existente. Em resultado desta realidade, a velocidade na transição para a ME está aquém do seu potencial, com prejuízo para o ambiente, o país, as famílias e as empresas. Ao focar a realidade da infraestrutura e do mercado de carregamento, revela-se urgente rever as Políticas Públicas vigentes, no sentido de promover a concorrência, eliminar custos e remover barreiras injustificadas à iniciativa privada, bem como adequar requisitos regulamentares e incentivos públicos.

2. RECOMENDAÇÕES

Impacto de incentivos e da concorrência no mercado de Mobilidade Elétrica

Reconhecida a importância da infraestrutura de carregamento para a decisão de utilização de VE, há vários estudos que recomendam que os Governos estabeleçam planos e medidas que suportem a expansão da infraestrutura de carregamento. Medidas como subsídios e isenções fiscais, tanto para a instalação de pontos de carregamento públicos como privados, acompanhadas de uma maior liberalização do mercado de carregamento são apresentadas como respostas eficazes para acelerar a instalação de pontos de carregamento.

Em articulação com a atribuição de subvenções e incentivos fiscais, a redução da complexidade dos processos de

licenciamento para a instalação de postos de carregamento tem permitido um desenvolvimento mais rápido da rede de carregamento, em países como a França, os Países Baixos e a Suécia.

Por último, justifica-se ainda destacar o impacto da concorrência.

Simplificação e abertura do modelo de organização da Mobilidade Elétrica

Em linha com o que vários atores propõem, com as conclusões e recomendações da Autoridade da Concorrência e com o próprio desígnio previsto pelo Governo na revisão do PNEC 2030, a AGEFE considera fundamental rever o atual modelo para a ME.

Sem prejuízo de propostas concretas que a AGEFE venha a apresentar, notamos desde já que à revisão do atual modelo devem presidir alguns princípios, como sejam:

- Reposicionar a intervenção do Estado na regulação (retirando-se da gestão direta da rede pública de carregamento);
- Maximizar a liberdade de iniciativa e contratual dos operadores económicos;
- Limitar as obrigações e requisitos específicos para os operadores económicos participarem no mercado de ME aos indispensáveis (questões de segurança ou equiparáveis);
- Viabilizar a inovação e coexistência de diferentes tecnologias e modalidades de organização do mercado;
- Facilitar o exercício da liberdade de escolha dos utilizadores no carregamento dos VE;
- Promover a transparência e o acesso a informação quanto ao funcionamento do mercado.

Reforço da ambição na capacitação dos edifícios

A par da revisão do modelo de organização para a ME, basilar para dinamizar e promover a eficiência das soluções de carregamento na rede pública, é igualmente necessário que, no quadro da transposição da nova Diretiva do Desempenho Energético dos Edifícios, Portugal possa reforçar a ambição quanto à expansão da infraestrutura de carregamento. Para além de considerar a antecipação e um maior nível de investimento em pré-cablagem e pontos de carregamento face aos previstos na Diretiva, Portugal deve tomar a transposição como uma oportunidade para, de uma forma mais abrangente, rever disposições regulamentares conexas e discutir o dimensionamento das instalações elétricas.

Apoios públicos ao Veículo Elétrico e à infraestrutura de carregamento

Se no âmbito da aquisição de VE Portugal tem mantido um quadro de incentivos bem

identificado e estável, os apoios à instalação de pontos de carregamento foram apenas pontuais e, no essencial, insipientes em termos do número de apoios. Em contraste, a centralidade do desenvolvimento da infraestrutura de carregamento na transição para a ME, a insuficiente expansão da rede pública e os desafios dos edifícios multifamiliares, justificam uma atenção especial à infraestrutura. Assim, assume-se como crítico assegurar que o Estado:

- Mantém, e se possível reforça, os apoios existentes à aquisição de VE;
- Cria linhas de crédito bonificado para apoio à aquisição de VE e investimento em infraestrutura;
- Implementa um programa de apoio, sob a forma de subvenções, dedicado à infraestrutura de carregamento que, entre outros:
 - ✓ Mobiliza fundos proporcionais à ambição e investimento necessários para o desenvolvimento adequado da infraestrutura de carregamento;
 - ✓ Afasta qualquer obrigação / condicionalidade na atribuição do apoio decorrente da ligação do posto de carregamento à rede pública;
 - ✓ Prevê diferentes modalidades e atende às necessidades específicas dos edifícios multifamiliares existentes;
 - ✓ Abrange, para além do próprio carregador, todo o equipamento, material e trabalhos necessários à instalação do ponto de carregamento.

Discriminação fiscal positiva da Mobilidade Elétrica

Em complemento da atribuição de subvenções, as externalidades e especiais vantagens da ME – para as famílias, para as empresas e para o País – fundamentam a definição de uma fiscalidade que contribua para a acelerar a transição para a ME.

Neste particular, é fundamental que se considere manter / estabelecer:

- No Veículo Elétrico:
 - ✓ Isenções de imposto sobre veículos, tributação autónoma e IUC;
 - ✓ Redução do IVA;
 - ✓ Deduções em sede de IRS e IRC.
- Na infraestrutura de carregamento:
 - ✓ Redução do IVA nos carregadores, equipamento e restante material que integra infraestrutura, bem como nas obras / instalação associadas e em serviços de reparação e manutenção;
 - ✓ Deduções em sede de IRS e IRC.
- No carregamento:
 - ✓ Redução do IVA;
 - ✓ Deduções em sede de IRS e IRC.

Pode encontrar esta medida de ação mais desenvolvida e na sua íntegra em www.agefe.pt/pt/noticias. 