Projeto de Resolução n.º 576/XVI

Recomendar ao Governo que simplifique o regime e promova a concorrência na mobilidade elétrica

Exposição de mo?vos

O novo paradigma de políticas climáticas assenta numa transição para uma economia sustentável. Esta transição passa, essencialmente, pelo setor dos transportes, um dos principais responsáveis pelas emissões de gases de efeito estufa.

Sendo certo que a descarbonização do setor de transportes é crucial para reduzir as emissões, o Partido Socialista entende que este desígnio deve servir também para reduzir o custo das faturas que os Portugueses pagam associados à respetiva mobilidade.

Em Portugal, a mobilidade elétrica começou a dar os seus primeiros passos em 2009, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2009, de 20 de fevereiro, que tinha como objetivo prioritário introduzir e massificar a utilização do veículo elétrico a nível nacional.

No ano seguinte foi criado o regime jurídico da mobilidade elétrica, aplicável à organização, acesso e exercício das atividades relativas à mobilidade elétrica, bem como as regras destinadas à criação de uma rede piloto de mobilidade elétrica, pelo Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril.

Desde então, o modelo de mobilidade elétrica em Portugal tem registado um crescimento significativo.

Segundo a UVE – Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos, "Em termos de crescimento homólogo, em 2024 as vendas de veículos 100% elétricos cresceram 10,60%, considerando todas as categorias, em relação a 2023. Na categoria de ligeiros de passageiros, os veículos 100% elétricos registaram um crescimento de 14,7% e terminaram 2024 com uma quota de mercado de 19,91%, deixando antever que o crescimento do mercado de veículos 100% elétricos – principalmente na categoria de ligeiros de passageiros – avançará de forma confiante para se tornar na motorização mais comum muito em breve."[1].

Ora, este aumento é motivado pelos apoios concedidos através de políticas públicas, por iniciativas privadas, mas também por uma crescente consciencialização ambiental da sociedade portuguesa.

Neste âmbito, destaca-se que os Governos do Partido Socialista sempre entenderam que a mobilidade elétrica é essencial ao desenvolvimento sustentável do país, e, por esse motivo, implementaram medidas de incentivo a este setor, tais como: i) subsídios à compra de veículos elétricos; ii) isenções de impostos; iii) promoção da expansão da rede de pontos de carregamento; iv) desenvolvimento das infraestruturas necessárias; e v) parcerias que melhoraram a acessibilidade e a eficiência dos serviços.

O crescimento da mobilidade elétrica evidencia ainda que o nosso modelo de mobilidade vai de encontro às preocupações de descarbonização e aos objetivos estabelecidos pela União Europeia.

[1] Informação disponível em: Dezembro de 2024 encerra com mais um recorde de vendas mensais e, pela 1ª vez, foram registados mais de 10.000 veículos elétricos num só mês em Portugal! UVE

Salienta-se o Pacto Ecológico Europeu, celebrado em dezembro de 2019, que visa atingir a neutralidade climática da União Europeia até 2050 – abrangendo todos os setores económicos, incluindo os transportes –, ao que acresce a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente.

De notar ainda que a dinamização da mobilidade elétrica é um dos objetivos Plano de Recuperação e Resiliência, estando diretamente associada à reforma "TC-r31: Reforma do ecossistema dos transportes", da componente "C15: Mobilidade sustentável", da dimensão "Transição climática" do PRR.

Todavia, pese embora a evolução registada, em outubro de 2023, a Comissão Europeia, considerou o mercado português de carregamento de veículos elétricos como estando "*em desenvolvimento*".

Mais recentemente, um estudo publicado pela Autoridade de Concorrência em outubro de 2024, intitulado de "Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal"[2], conclui que:

a) Existem barreiras significativas à entrada na instalação e exploração de pontos de carregamento nas autoestradas, com impacto negativo na concorrência;
b) A experiência dos utilizadores de veículos elétricos pode ser melhorada, em termos de assegurar maior simplicidade no pagamento e comparabilidade de preços;
c) O modelo organizativo da mobilidade elétrica em Portugal é passível de ser simplificado, em benefício de uma maior eficiência do sistema;
d) O atual quadro legislativo não se encontra ajustado à existência de novos agentes no setor elétrico.

[2] Disponível em:
h? ps://www.concorrencia.pt/sites/default/files/processos/epr/Vers%C3%A3o%20final_Estudo%20Concorr%C3%AAncia%20e%20Mobilidade%20El%C3%A9trica%20em%20Portugal.pdf

Considerando que Portugal tem uma matriz energética com alta produção de energias renováveis, a utilização de veículos elétricos torna-se ainda mais sustentável e garante a otimização do Sistema Elétrico Nacional (SEN).

Assim, o Governo deverá adotar políticas que tornem a mobilidade elétrica mais apelativa e competitiva, possibilitando que o carregamento de veículos elétricos seja tão simples quanto abastecer um veículo automóvel com gasolina ou gasóleo.

Pelo que, deverá atender às recomendações formuladas pela Autoridade da Concorrência e simplificar o modelo organizativo da mobilidade elétrica, solucionando:

1. Os problemas detetados no acesso (como a insuficiência de postos de carregamento);
2. Os problemas relativos ao preço, garantindo uma maior informação relativamente ao custo do carregamento e possibilitando a comparação dos preços aplicáveis à utilização dos pontos de carregamento, e
3. Os problemas relacionados com o pagamento.

Assim, ao abrigo das disposições regimentais e cons?tucionais aplicáveis, os Deputados abaixo-assinados do Grupo Parlamentar do Par?do Socialista apresentam o seguinte projeto de resolução:

A Assembleia da República resolve, nos termos do disposto do n.º 5 do ar?go 166. ° da Cons?tuição da República Portuguesa, recomendar ao Governo que simplifique o regime e promova a concorrência na mobilidade elétrica, nomeadamente, através das seguintes medidas:

1. Fomentar o aumento dos pontos de carregamento de forma a possibilitar a cobertura a todo o território nacional;

2. Clarificar se os pontos de carregamento instalados em parques de estacionamento de estabelecimentos hoteleiros, de restauração ou de retalho alimentar instalados em locais de acesso público devem estar ligados à rede de mobilidade elétrica;

3. Conceder uma garan?a de origem associada à u?lização de carros elétricos;

4. Prever um modelo transparente rela?vamente ao preço que permita ao u?lizador ter conhecimento do custo do carregamento, bem como a possibilidade de comparação dos preços aplicáveis à u?lização dos pontos de carregamento;

5. Estabelecer novos meios de pagamento, nomeadamente através do desenvolvimento de uma plataforma eletrónica que garanta a interoperabilidade e a universalidade de acesso, gerida pela En?dade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME);

6. Estudar a criação de uma tarifa específica para carregamentos em territórios do interior com baixa taxa de cobertura de transportes públicos;

7. Promover um modelo de carregamento inteligente, bidirecional, que valorize também o serviço de armazenamento de energia dos veículos elétricos;

8. Simplificar o modelo organiza?vo da mobilidade elétrico, permi?ndo que os Operadores de Pontos de Carregamento possam escolher o Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica com quem pretendem desenvolver uma relação comercial;

9. Prever que as novas operações urbanís?cas devem incluir uma infraestrutura para carregamento de veículos elétricos;

10. Criar incen?vos à instalação de pontos de carregamento em edi?cios já existentes cons?tuídos em regime de propriedade horizontal;

11. Valorizar o papel das autarquias no processo de licenciamento;

12. Equacionar a possibilidade de separação do processo de licenciamento de concessão de estações de serviço de autoestradas da dos postos de carregamento elétricos;

13. Analisar a possibilidade de recurso a mecanismos do mercado, designadamente os leilões, com o intuito de melhorar a eficiência dos contratos de energia, garan?ndo o abastecimento da população a preços menores.

Palácio de S. Bento, 17 de janeiro de 2025.

As Deputadas e os Deputados,

Ricardo Pinheiro

Hugo Costa

Luís Graça

Carlos Silva

Miguel Costa Matos

Nelson Brito

Miguel Iglésias

Nuno Fazenda

Raquel Ferreira

José Rui Cruz

Pedro Vaz

Eurico Brilhante Dias

João Azevedo

Ricardo Costa

Ana Abrunhosa

Ana Mendes Godinho

Hugo Oliveira

Luís Dias