GRUPO PARLAMENTAR PARTIDO SOCIAL DEMOCRATA

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 403/XVI/1.ª

Recomenda ao Governo a adoção de um novo quadro legislativo para potenciar o crescimento da rede de postos de carregamento de veículos elétricos e a aproximação ao modelo comunitário disposto pelo AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation)

Exposição de Motivos

O quadro legislativo para uma desejável evolução da rede de postos de carregamentos de viaturas elétricas em Portugal é desadequado, conflitua com as atuais diretivas comunitárias estabelecidas no AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation), e causa estrangulamentos operacionais que são um fator de dissuasão à adoção de soluções de mobilidade elétrica no país.

Reconhecermos que o atual modelo português assente na EGME (Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica, atualmente a Mobi.e) teve algumas vantagens na fase seminal da evolução do mercado de postos de carregamento de veículos elétricos. Ao impor uma padronização e homogeneidade de processos e de experiência do utilizador, pode argumentar-se que se evitou a situação caótica de outros países em que a rápida inovação e dinâmica de mercado gerou soluções, processos e tecnologias diferentes. Contudo, os seus efeitos práticos a médio e longo prazo revelaram-se disfuncionais e estrangularam a saudável evolução do mercado de carregamento de veículos elétricos, dissuadindo investimento e inovação privada e o crescimento das redes.

O Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata considera que, para além de políticas públicas que procurem ativamente contribuir para a descarbonização da economia, é prioritário estabelecer bases legislativas que propiciem o saudável funcionamento do mercado, propiciem e fomentem a concorrência e incentivem investimentos privados na rede de carregamento de viaturas elétricas, com o objetivo de facilitar a sua adoção e corresponder à procura potencial.

Ademais, o quadro europeu mudou e é hoje incompatível com o português. Adotado pelo Conselho Europeu em 25 de julho de 2023 o AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) visa reforçar a infraestrutura de carregamento de veículos elétricos, bem com a de outros combustíveis alternativos, como o hidrogénio, e é aplicável ao transporte terrestre, marítimo e aéreo.

O regulamento estabelece metas para a expansão da infraestrutura de carregamento em cada país, num horizonte que vai de 2025 a 2030, com vista à redução significativa da pegada de carbono nos 27 países da UE.

O número de carregadores e potência disponível na rede de carregamento terá de ser proporcional ao número de veículos existentes e as principais estradas terão de ter postos de carregamento de 150 kW a cada 60 km.

Pretende-se, com uma harmonização europeia, minimizar divergências nas abordagens a nível nacional de modo que o mercado europeu ganhe escala, assegurando viagens fáceis e sem descontinuidades em toda a União. A padronização da experiência dos utilizadores e dos processos de carregamento de viaturas elétricas é um fator chave para que se

ganhem economias de escala. Portugal deve estar a par das melhores práticas europeias e integrado no mercado europeu.

Para que Portugal acompanhe a transformação, é crucial que haja um número suficiente de pontos de carregamento rápido acessíveis ao público dedicados aos veículos elétricos ligeiros a fim de aumentar a comodidade para os consumidores, nomeadamente, em toda a RTE-T (rede transeuropeia de transportes), para assegurar conectividade transfronteiriça. É também crítico que Portugal não tenha, como sucede atualmente, um enquadramento legislativo diferente do resto da Europa, especialmente quando o mesmo é penalizador.

Importa que a implantação de uma infraestrutura de carregamento acessível o público resulte principalmente de investimentos privados. Este diagnóstico está alicerçado em vários pareceres dos quais destacamentos os da Autoridade da Concorrência e da ERSE. Para além destas entidades, recolhemos e analisámos contributos e opiniões públicas da AMME (Associação Para a Modernização da Mobilidade Elétrica) e do Conselho Diretivo da Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE).

No recente estudo "Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal" de Janeiro de 2024, disponível para consulta pública, elaborado pela Autoridade da Concorrência (AdC), o atual quadro legislativo é considerado "**desajustado face à existência de novos agentes no setor elétrico"**.

Com efeito, a AdC identificou: *"**barreiras significativas à entrada na instalação e exploração de pontos de carregamento nas***

***autoestradas, com impacto negativo na concorrência**. O quadro legislativo em vigor possibilitou o alargamento dos contratos de subconcessão de longo prazo de áreas de serviço ou de abastecimento de combustíveis nas autoestradas à instalação e exploração de pontos de carregamento. Como tal, atualmente, estes pontos de carregamento estão concentrados em apenas seis operadores, dos quais quatro são empresas petrolíferas e as restantes exploram os pontos através de parcerias com empresas petrolíferas. **A experiência dos utilizadores de veículos elétricos poderia ser melhorada, em termos de assegurar maior simplicidade no pagamento e comparabilidade de preços**. É difícil antecipar o custo final de carregamento, verificam-se diferentes estruturas de preços consoante o tipo de ponto de carregamento e os pontos de carregamento integrados na rede pública não disponibilizam aos utilizadores a possibilidade de efetuar carregamentos ad-hoc através de pagamentos eletrónicos, sem a necessidade de aceder a uma aplicação digital. Para promover uma maior mobilidade elétrica, importaria assegurar que o carregamento de um veículo elétrico fosse, se possível, quase tão fácil como abastecer gasolina ou gasóleo. A este respeito, a entrada em vigor em pleno do Regulamento (UE) 2023/1804 será relevante para assegurar que os pontos de carregamento acessíveis ao público disponibilizem carregamentos ad-hoc, aceitando pagamentos eletrónicos. Importa, todavia, assegurar a sua implementação em pleno de forma atempada, em benefício dos consumidores.*

*O modelo organizativo da mobilidade elétrica em Portugal **é passível de ser simplificado, em benefício de uma maior eficiência do sistema**. Em particular, e em linha com vários stakeholders do setor, considera-se que a integração das atividades de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) e de operação de pontos de carregamento (OPC) permitiria um modelo mais eficiente.*

*O **atual quadro legislativo não se encontra ajustado à existência de novos agentes no setor elétrico**, como os agregadores, uma vez que exige que os CEME contratem o fornecimento de energia elétrica com um ou mais comercializadores de eletricidade devidamente reconhecidos ou através dos mercados organizados. Esta norma legal constitui, por isso, uma barreira legal à entrada. "*

A Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE), num parecer de Outubro de 2022, chega a conclusões taxativas e em linha com as da AdC:

*"Considera-se adequado repensar o modelo existente em Portugal. **O modelo atual português é único na Europa e impõe várias restrições, nomeadamente as que bloqueiam a integração do autoconsumo e a prestação de serviços de sistema ou de flexibilidade ao setor elétrico, e poderá contribuir para limitar o futuro da mobilidade elétrica em Portugal**. Neste momento, em que se pretende impulsionar a mobilidade elétrica e estabelecer regras comuns, na Europa, entre os Estados-Membros, a possibilidade de desenvolvimento de modelos de negócio alternativos deve ser considerada, pelo menos nos pontos de carregamento em local privado de acesso público. Importa ainda ter em consideração a ótica dos utilizadores, procurando soluções simplificadas, melhor compreendidas pelos consumidores e que facilitem a transição individual para a mobilidade elétrica. **O caminho não será continuar a adicionar mais camadas de complexidade ao atual modelo. Os desafios que se adivinham mostram que é necessário concretizar todas as simplificações que se identifiquem como possíveis**. Serão os UVE (utilizadores de veículos elétricos) os principais beneficiários das eficiências que daí poderão advir."*

Não obstante os constrangimentos e ineficiências do quadro regulatório que urge corrigir, a adoção de veículos elétricos em Portugal tem-se revelado sólida. No mês de julho de 2024 em Portugal, os veículos 100% elétricos mostraram um crescimento de 15,2% em relação ao mês homólogo.

Esta tendência em Portugal está enquadrada no contexto europeu. O Eurostat publicou, no dia 2 de agosto de 2024, informações sobre o crescimento do parque automóvel na Europa e concluiu que entre 2022 e 2023, o parque de automóveis 100% elétricos ligeiros de passageiros cresceu 48,5%, atingindo os 4,5 milhões de veículos do parque circulante na Europa.

Contudo, é importante sublinhar que apesar destes crescimentos elevados e exponenciais em Portugal e noutros países, a adoção de veículos elétricos ainda está longe de ser massificada. Em 31 de dezembro de 2023, o parque de automóveis de passageiros 100% elétricos representava 1,7% de todos os veículos na UE. Entre os Estados-membros, a Dinamarca, com 7,1%. Suécia 5,9%, o Luxemburgo 5,1% e os Países Baixos 5,0% apresentavam as quotas mais altas.

Por outro lado, 14 países da UE registaram quotas inferiores a 1%, sendo as mais baixas registadas em Chipre, na Grécia e na Polónia, cada um com 0,2%. Em Portugal, a quota de automóveis 100% elétricos subiu de 1,1% em 2022, para 1,8% em 2023, colocando o nosso país no 11.º lugar entre os Estados-membros.

O crescimento de novos veículos 100% elétricos em circulação terá de ser acompanhado e estimulado pela instalação de mais postos de carregamento, de fácil acesso a todos os utilizadores – algo que o AFIR

impõe e que terá de ser cumprido em toda a Europa, por todos os operadores das redes de carregamento em espaço de acesso público.

É necessário fomentar o aumento da rede urbana com mais capilaridade de postos de carregamento de baixa carga = 21KW, bem como o aumento do número de hubs de carregamento rápido >21KW em estradas, ICs e auto-estradas.

A nível autárquico, é importante que haja um modelo de concessão e candidaturas a gestão e exploração de postos homogéneo, previsível e célere em todo o território nacional.

No plano do quadro regulatório, devemos adotar medidas que facilitem a comercialização como a integração vertical CEMES (comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica) em OPCs (operadores de pontos de carregamento), sem a obrigatoriedade de ligar à rede da EGME (Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica, atualmente a Mobi.e). O OPC tem escala para negociar com produtor e comercializar a preço mais baixo em ambiente competitivo, enquanto o cliente final não tem, sendo prejudicado. Não se deve permitir duplicação de taxas entre OPC e cliente final, que são imputadas ao cliente final gerando preços elevados nas redes públicas e falta de transparência nos preços, um dos maiores fatores negativos reportados por UVE. Esta forma de operação dos postos sugerida está em linha com todas as redes de carregamento na Europa, incluindo grandes operadores europeus que se vêm atualmente impedidos de operar em Portugal devido à legislação restritiva pela obrigatoriedade da ligação à EGME.

No modelo da rede pública atual, a energia fornecida pelos CEME tem de ser comprada a um CSE. Mesmo que o posto esteja a ser alimentado por

uma instalação existente e de grande consumo (ex: um shopping, hipermercado ou outro), a energia paga ao CEME é comprada como se o posto fosse alimentado de uma instalação dedicada. Este princípio não permite ao OPC procurar as melhores condições de aprovisionamento de energia ou aproveitar essas condições quando existentes, uma vez que não é este que vende a energia do carregamento.

É também importante homogeneizar e clarificar as regras de operação de postos consoante a sua finalidade. No modelo atual da rede pública qualquer posto é obrigado a garantir acesso universal, a não ser que esteja instalado num "espaço privado de acesso privado", tendo esta definição do espaço levado a interpretações ambíguas. Ao estar em espaço de "acesso privado" os postos não são obrigados a cumprir requisitos equivalentes aos restantes, o que resulta em condições de operação desiguais entre os operadores das redes "privadas" e "públicas".

A nível da experiência dos UVE (Utilizadores de Veículos Elétricos), e da proteção dos seus direitos, o pagamento dos carregamentos deve ser transparente e aproximar-se progressivamente do que se verifica no caso dos postos de combustíveis fósseis, algo aliás previsto no AFIR.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo a implementação de um conjunto de medidas com vista a estimular o crescimento da rede de postos de carregamento de veículos elétricos, melhorar a experiência dos UVE e aproximar Portugal do quadro comunitário previsto no AFIR. Nomeadamente:

1. Aumento da rede através da abertura, simplificação e padronização do modelo de negócio;
2. Definição de regras iguais de licenciamento municipal para instalação de postos: Câmaras municipais devem publicar o espaço público disponível para instalação - já com aprovação prévia da Eredes;
3. Definir prazos obrigatórios de resposta dos Municípios à concessão de modo a facilitar e acelerar o desenvolvimento de soluções;
4. Adotar medidas que facilitem a comercialização como a integração vertical CEMES (comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica) em OPCs (operadores de pontos de carregamento), sem a obrigatoriedade de ligar à rede da EGME (Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica, atualmente a Mobi.e). O OPC deve poder comprar energia ao produtor e vender energia para carregamento;
5. Melhorar a experiência de pagamento e promover a transparência: quando utilizador decide carregar o carro deve poder visualizar o custo de carregamento por KW e por tempo; deve poder escolher método de pagamento: cartão de fidelização do produtor ou posto, mobi.e, cartão de débito ou crédito;
6. Homogeneizar as regras de acesso aos espaços de carregamento e as suas obrigações com base na sua finalidade e não apenas na sua localização: postos com operação comercial devem ter as mesmas regras;
7. Potenciar a escolha aos OPC do modelo em que pretendem operar, ou seja, a não obrigação de operar pela EGME;
8. Assegurar a transição contínua e suave da rede portuguesa para uma experiência homogénea similar a todas as redes de carregamento na Europa.

Assembleia da República, 17 de Outubro de 2024.

As/Os Deputadas/os,

Hugo Lopes Soares

GRUPO PARLAMENTAR PARTIDO SOCIAL DEMOCRATA

João Valle e Azevedo
Miguel Santos
Gonçalo Lage
Marco Claudino
Margarida Saavedra
Cristóvão Norte
Alexandre Poço
Bruno Ventura
Francisco Covelinhas Lopes
Carlos Eduardo Reis
Paulo Cavaleiro
Maurício Marques
Paulo Neves
Paulo Moniz