



Entrevista à APVE para a revista Agua & Ambiente (Ago 2019)

- **(Agua & Ambiente) De que forma os incentivos influenciaram as vendas e foram determinantes para potenciar o comércio de veículos eléctricos? As vendas retraíram-se em anos em que não houve incentivo?**

(APVE) Os incentivos surgem como uma medida indutora da criação do mercado de veículos eléctricos. Os relatórios internacionais como os da International Energy Agency [1] são claros nessa constatação. Portugal não foge à regra e as entidades responsáveis pelo sector, cientes deste facto lançaram a iniciativa para a Fiscalidade Verde em 2015 que foi determinante para que se iniciasse de uma forma mais consolidada uma política de benefícios aos veículos eléctricos, não só na aquisição mas também na sua manutenção e encargos fiscais. A APVE foi determinante nas contribuições para esta Reforma de Fiscalidade. Desde então, apesar de algum abrandamento de medidas no período de intervenção da “TROIKA”, o mercado tem vindo a crescer em conjugação com medidas fiscais.

O panorama internacional tem vindo a induzir mudanças no sector. Por um lado, os fabricantes estão cada vez mais conscientes e têm investido e incluído nos seus produtos versões eléctricas e mesmo activos em soluções de promoção e de discussão com a sociedade. Os decisores políticos têm tido um papel primordial ao tomarem consciência da necessidade de serem activos no cumprimento das metas para a redução de emissões e são exemplo o Grupo dos países da “Mission Innovation”, do “Clean Energy Ministers” da OCDE e a não menos importante a iniciativa “A Clean Planet for All” da Comissão Europeia que obrigou a que todos os países definissem os seus Planos Nacionais para a Energia e Clima onde o sector dos transportes, responsável por quase 30% das emissões tem um papel relevante.

O volume de vendas, não nos parece estar directamente relacionado com o incentivo sendo no entanto um factor indutor.

Há um papel importante do sector estado que tem vindo, através do Fundo Ambiental, a incentivar a penetração de VE nas frotas das instituições públicas actuando pelo exemplo mas também através da recolha de indicadores de desempenho que serão importantes quer para tomadas de decisão quer melhores práticas na rede de carregamentos quer para as marcas de VE.

- **(A&A) Qual a evolução anual da venda de veículos eléctricos entre 2009 e 2019 em Portugal? (Em percentagem e números absolutos face ao total de veículos vendidos)**

(APVE) Os dados que temos (fonte ACEA) entre 2010 e 2018 revelam um claro aumento nestes últimos 2 anos e apos a crise de vendas no sector entre 2012/13.



Em 2019 e analisando o 1º quadrimestre foram registados 2124 VE, no período homólogo de 2018 esse registo limitou-se a 726. Na Europa verificou-se em média uma redução de 17% de Veículos Diesel, um aumento de 3% na gasolina e de 40% nos Eléctricos.

	VE	Total veículos
2010	18	223399
2011	208	153404
2012	81	95309
2013	193	105921
2014	216	142826
2015	645	178496
2016	756	207345
2017	1640	222134
2018	4073	228327

Tabela 1 VE vs Número Total de Veículos vendidos

- **(A&A) A que distância estamos das metas previstas a este nível no Roteiro para Neutralidade Carbónica (publicado a 1 de julho)?**

(APVE) As metas estão definidas para 2030 e, portanto, ainda no início da implementação de medidas desconhecendo resultados de monitorização. As metas a cumprir são (1) redução de emissões de GEE (sem sumidouros) em percentagem face a 2005 entre 45% e 55% em 2030, (2) penetração de fontes de energias renováveis entre 45-47% na eletricidade 80%, nos transportes (sem aviação e navegação) entre 27-30%, no aquecimento/arrefecimento entre 34-37% na eficiência energética 35% e Redução do consumo de energia primária (% face a 2015) entre 30% a 31%.

De notar que o Plano Nacional Energia e Clima (PNEC) definiu metas para 2030, curto, médio prazo, e que o Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC) definiu metas de longo-prazo para 2050. Todas as metas, cuja evolução será monitorizada, estão dependentes de medidas que se conjugam e se somam. Uma medida importante que está a ser implementada é a recente iniciativa de lançamento dos leilões para a energia solar fotovoltaica.

- **(A&A) Quais são ainda as condicionantes identificadas para a compra de veículos eléctricos agora que a autonomia dos veículos já não é um problema?**

(APVE) Em primeiro lugar considero um pouco excessivo dizer que a autonomia já não é problema. Se olharmos para a mobilidade como a conhecemos a autonomia ainda é um problema. Não é possível fazer uma viagem entre Porto e Lisboa, num veículo de classe média sem um carregamento a meio da viagem. A questão importante que devemos discutir é que não basta a mobilidade eléctrica mas sim associar a esa mudança a mudança de comportamentos.



De uma forma geral, o consumidor terá que reflectir relativamente às suas rotinas e necessidades, um veículo eléctrico é um conceito diferente de veículo e a sociedade tenderá a reajustar-se a novas situações e evoluções. Fundamentalmente as grandes questões prende-se ao carregamento e aos preços do veículo. A autonomia sempre gerou alguma preocupação pese embora vários estudos que reflectiam que de facto a autonomia disponível seria mais que suficiente para a maioria dos casos, neste sentido e de alguma forma para colmatar este sentimento foi criada a rede pública. O preço dos veículos é outra das questões principais, a sua tendência será de normalizar face às versões homónimas a combustão, mas até lá o valor é bastante influenciado pelos custos não tanto da tecnologia mas da inovação e da cadencia de produção.

- **(A&A) Quantos postos de carregamento existem? De que tipo (rápidos ou semirrápidos)? Que tarifa se paga para o seu carregamento nos espaços públicos?**

(APVE) Não nos é possível saber para já a quantidade de postos existentes são vários os projectos de implementação de postos ao nível privado. Relativamente à rede pública da Mobi.e são actualmente cerca de 1600 espalhados pelo país. Os Postos estão a atravessar uma fase de reestruturação que ainda não está completa. Relativamente aos postos rápidos são cerca de 60, espalhados por zonas estratégicas para servir corredores de auto-estrada.

Ainda sobre a rede Mobi.E, trata-se de projecto bastante inovador e tem um enquadramento jurídico focalizado nos consumidores e na interoperabilidade total, isto é, um cliente de um determinado operador tem acesso a todos os outros com a mesma subscrição. No caso português há uma ligação directa à rede e a garantia que a rede pública estará concluída este ano. A Mobie.E passará a assumir um papel equivalente à SIBS, será o agregador dos serviços da mobilidade sustentável.

No link <https://www.mobie.pt/assets/mobie/docs/tarifas OPC 20181015.pdf> podemos verificar a tabela publicada pela MobiE com o preço do serviço de Operação de Carregamento (OPC).

- **(A&A) Quais as vantagens de usar um carro eléctrico (fiscais, de manutenção do veículo, entre outras)?**

(APVE) Os veículos eléctricos têm algumas vantagens que eu distinguiria entre as vantagens conjunturais e estruturais. As conjunturais são relativas aos incentivos que no caso português se reflectem em benefícios fiscais, redução em 3 mil euros, no IA, isenção do IUC e alguns municípios isenção de pagamento nos parquímetros.



Estruturalmente saliento menores custos de manutenção uma vez que há uma enorme redução de peças móveis e consequentemente menor desgaste. Acresce a redução nos custos com combustível incluindo a possibilidade de carregamento em casa, no posto de trabalho, nos centros comerciais e em todos os locais onde há possibilidade de ligação à rede eléctrica. Os utilizadores de VE referem, sobre o tempo de carregamento que demora 2 minutos, o tempo de ligar e de desligar da tomada.

Há ainda uma diversidade de aspectos ligados à mobilidade nos dias de hoje e temos que pensar em toda a cadeia de valor, repensando as estações de serviço, as indústrias concorrentes, o impacto da gestão do território e a necessidade de criação de condições de sustentabilidade. Há fortes oportunidades de valorizar o espaço das cidades. O Plano Nacional para a Energia e Clima e suas metas para a mobilidade eléctrica obriga-nos a olhar para os telhados das cidades como produtores de energia e para o aspecto dos veículos eléctricos não serem só produtores de energia mas também produtores e com capacidade de fornecer serviços ao sistema.

[1] https://webstore.iea.org/download/direct/2807?fileName=Global_EV_Outlook_2019.pdf

[2] <https://www.mobie.pt/assets/mobie/docs/tarifas OPC 20181015.pdf>



Associação Portuguesa do
Veículo Eléctrico