



## Artigo à APVE para a Jornal Economico (Maio 2021)

Teresa Ponce de Leão

**São suficientes os incentivos atuais à compra de veículo elétrico dados pelo Estado? O que deveria ser feito em termos de apoios para aumentar as vendas dos veículos elétricos em Portugal?**

*Mais que os incentivos são as medidas de política alinhadas com os objetivos que fazem falta. Um bom enquadramento legal que facilite o funcionamento do mercado tem mais efeito que um incentivo que nunca poderá ser de valor elevado. Acreditamos que os VEs têm sentido económico mesmo sem incentivos fiscais, no entanto, os incentivos são importantes para acelerar a adoção dos mesmos uma vez que proporcionam uma maior vantagem económica aos seus utilizadores. À medida que o preço dos VEs se aproximar do preço dos VCI, os incentivos estatais começam a ser menos importantes. Nesta fase ainda são importantes, quer na aquisição dos VEs, quer no desenvolvimento da infraestrutura de carregamento. Importa ainda salientar que existe racionalidade económica na atribuição de incentivos fiscais aos VEs – para além dos benefícios ambientais, há um ganho económico direto pela substituição de importações de combustíveis fósseis por eletricidade gerada no país.*

*Há medidas que poderiam ser aplicadas facilmente como por exemplo na dedução dos impostos ou na redução das taxas de portagens e ainda a impulsionar as inovações tecnológicas e de gestão do sistema de energia. De notar a importância de que as medidas sejam aplicadas de forma integrada e numa óptica de optimização do sistema.*

*Legislação adequada ao incentivo de mediadas que facilitem a penetração de soluções V2G, G2V seja eléctrico ou com fuel-cell abastecida a hidrogénio em que os veículos actuam no fornecimento de energia p. ex. em casa na redução de picos de consumo nas horas onde o preço da energia é mais elevado ou no fornecimento serviços auxiliares de sistema.*

*A mudança ganhou momento e há oportunidade de negócio. Há investimento em toda a cadeia de valor, nos veículos ligeiros, nos postos de carregamento, também nos autocarros e nas baterias. As empresas eléctricas, os operadores de estações de carregamento, o sector da inovação no hardware para instalações de carregamento são alguns dos intervenientes que têm dinamizado o sector. Já se fala de mercado de usados e de reconversão*

**O Parlamento aprovou no ano passado uma medida que limita os incentivos à compra de carros híbridos e plug-ins. Esta medida poderá afetar a compra por parte dos consumidores?**

*Sim, de alguma forma desincentiva o sector automóvel na massificação de tecnologias limpas e vai em contramão com a estratégia de alcançar a neutralidade carbónica em 2050.*



*O parque automóvel em Portugal é composto por veículos que tem em média 13 anos, veículos com emissões superiores a qualquer híbrido. A carga fiscal em Portugal é muito superior relativamente aos restantes países europeus pelo que qualquer incentivo não só é importante como contribui para atenuar a diferença de valores que existe no preço das viaturas face ao contexto Europeu.*

*Esta medida vai atrasar a transição para veículos mais ecológicos. Medidas ambiciosas como limitar as vendas de veículos a combustão só é possível se mantivermos incentivos a compra de veículos que são determinantes na transição energética.*

*A estabilidade das políticas é amiga dos investimentos. A decisão é claramente uma surpresa e portanto desestabilização legal. A APVE enquanto Associação do sector já manifestou a sua posição ao Governo, considera que os apoios fiscais destes veículos deveriam ser mantidos.*

**As redes de postos de carregamento em Portugal são suficientes para promover uma maior mobilidade elétrica? Deveria haver maior investimento para aumentarem as vendas deste segmento e dar mais confiança aos consumidores?**

*Tudo dependerá do mercado, considerando o ritmo de vendas actual é possível que venha a existir pouca oferta de carregamento e se juntarmos o facto de que a própria rede está ainda em fase de reestruturação pode dificultar um pouco. Cada autarquia deve gerir os seus estacionamentos públicos e ponderar reservar espaço aos veículos ecológicos. Para além do espaço público é importante facilitar a instalação de carregadores em espaços privados, principalmente em casa nas garagens ou nos locais de trabalho. Quando aos pontos de carregamento em si eles têm soluções tecnológicas amadurecidas, já foi criado um modelo de negócio e constituem um mercado à exceção do carregamento super rápido em corrente contínua. Neste ponto a APVE criou um Grupo de Trabalho para estudar o enquadramento legal e a regulamentação. Falta legislação e normas, problema que se estende a toda a Europa. Fruto do trabalho impulsionado pela APVE, foi produzido um documento publicado pela ERSE. A digitalização que está cada vez mais a permitir uma melhor gestão dos sistemas de energia é crucial para gerir os carregamentos garantindo que a oferta e a procura de energia se ajustam*

**Deve Portugal aumentar a aposta nos postos de carregamento dentro e fora das cidades? De que modo?**

*Portugal para atingir a descarbonização em 2050 tem que descarbonizar todos os sectores. O sucesso da mobilidade ecológica como gosto de chamar, não nos podemos esquecer dos veículos a hidrogénio com propulsão eléctrica, só será bem-sucedida se tiver associada uma rede de carregamento eléctrico também a hidrogénio.*

**Foi alcançado recentemente um acordo para a lei do clima entre o Parlamento Europeu e a presidência portuguesa do conselho da União Europeia, que prevê a redução da emissão de gases com efeito de estufa em 55% até 2030 face a 1990. Como é que analisam este acordo para o sector automóvel?**



*Impulsionar a mobilidade eléctrica mas de forma a garantir que a energia que os alimenta é verde e conseqüentemente que contribuem para um território com menos poluição e que o peso ambiental das baterias é rigorosamente acautelado. Aqui têm que ser acautelados os princípios da economia circular.*

*Ao nível dos carregamentos e à interacção com a rede eléctrica há necessidade de pensar em soluções integradas e garantir que as soluções de carregamento têm certificado de origem renovável.*

*Não devemos ainda negligenciar os vectores energéticos alternativos como o hidrogénio que para já é a única solução para o longo curso, por via rodoviária, ferroviária, marítima ou aérea. Em suma, Políticas coerentes e articuladas encabeçam as medidas que mais impulsionam o crescimento dos VE, (1) medidas estratégicas para o desenvolvimento das infraestruturas de carregamento adequadas, (2) medidas de incentivo à investigação e inovação, nomeadamente no apoio ao desenvolvimento estratégico da tecnologia das baterias em toda a cadeia de valor, como por exemplo a Aliança Europeia para as Baterias (EBA) a que Portugal aderiu e (3) medidas de incentivo e medidas de política.*



Associação Portuguesa do  
Veículo Eléctrico