



Aspectos breves relativos à Mobilidade Elétrica em Portugal

Nuno Calaim Lourenço

Advogado na SRS Legal - Departamento
de Direito da Concorrência e da União Europeia

DOSSIER

Muito pressionado pela dependência energética do petróleo e pelo impacto ambiental associado à utilização de combustíveis fósseis, Portugal tem feito uma aposta relevante em novos modelos energéticos para a mobilidade, alicerçados numa lógica de sustentabilidade e de dinamização da qualidade de vida dos cidadãos.

Destaca-se, neste contexto, o projeto da rede de mobilidade elétrica, MOBI.E. Integrada no Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2008, de 20 de maio, na sua formulação original, a rede MOBI.E, apostava na utilização de energias renováveis e na capacidade para explorar a relação com a rede elétrica.

Os objetivos do Programa de Mobilidade Elétrica foram publicados com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2009, de 7 de setembro, tendo sido definida uma estratégia que pretendia a criação de uma infraestrutura piloto de pontos de carrega-

mento de alta potência nas principais estradas nacionais assim como a promoção do veículo elétrico. Este segundo objetivo a ser alcançado através da atribuição de incentivos financeiros e fiscais, e de benefícios associados à circulação e estacionamento deste tipo de veículo. Esperava-se que, até 2020, apoiado em protocolos celebrados com 25 municípios, o projeto assegurasse a construção de uma infraestrutura de carregamento público de até 25 mil pontos de carregamento públicos a nível nacional e que o número de veículos elétricos alcançasse os 200 mil.

(...) Seria interessante assegurar a continuidade do investimento na dimensão tecnológica e digital com vista a tornar a autenticação nos pontos de carregamento um processo mais célere, eficiente e internacional (...)

O quadro legal foi rapidamente esboçado para abraçar esta nova realidade. O Decre-

to-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril (alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto e pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho), veio regulamentar a organização, acesso e exercício das atividades de mobilidade elétrica e estabelecer a rede piloto de mobilidade elétrica.

Entre outras coordenadas de relevo, o diploma veio estabelecer os princípios fundamentais aplicáveis ao exercício das atividades de mobilidade elétrica, com destaque para o princípio da universalidade e igualdade no acesso aos serviços; as regras de licenciamento pela Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG); as normas aplicáveis à exploração de pontos de carregamento elétrico; o regime aplicável ao fornecimento de energia elétrica para os fins da mobilidade elétrica; as responsabilidades da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica e a criação do Gabinete para a Mobilidade Elétrica em Portugal, responsável pela elaboração e implementação do Programa de Mobilida-



de Elétrica. Entre 2014 e 2016, o Governo reforçou este quadro normativo, procurando impulsionar o mercado da e-mobilidade e abri-lo aos fornecedores e operadores privados de pontos de carregamento.

A fase de abertura ao mercado veio ocorrer apenas em 2020, com a concessão da rede. Atualmente, a Mobi.E constitui um conjunto de redes privadas que concorrem entre si, contando atualmente com mais de 75 operadores de pontos de carregamento de veículos elétricos e 25 comercializadores.

Os principais *stakeholders* do setor são a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, com competências de supervisão; a Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica (Mobi.E), empresa estatal responsável pela gestão e monitorização da rede de carregamento; e a DGEG, responsável pela emissão das licenças de exploração dos pontos de carregamento e pelo registo das vendas de eletricidade para a mobilidade elétrica.

De uma perspetiva operacional, os pontos de carregamento são operados e mantidos por Operadores de Pontos de Carregamento (OPC) licenciados e a eletricidade para os carregamentos dos veículos elétricos é fornecida por Comercializadores de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME) registados junto da DGEG. É um modelo que, estribado nesta divisão de competências entre OPC e CEME (sem prejuízo de autorizar a exploração simultânea de ambas as valências), tem fomentado a especialização e a concorrência.

O crescimento é galopante.

Embora em 2022 se tivessem registado quase 2,5 milhões de carregamentos, o que representou um aumento de 80% por

comparação com o ano anterior, este número representa apenas 25% da capacidade da rede. De acordo com o Plano de Recuperação e Resiliência, o objetivo é disponibilizar 15.000 pontos de carregamento no final de 2025, sendo que, atualmente, a rede conta com 5.600 pontos e está presente em todos os 308 municípios do país. Contribui também, para este verdadeiro “descolar” do setor, a estatística das vendas de veículos elétricos, que representaram, em fevereiro de 2023, mais de 26% da quota de mercado total de ligeiros.

Portugal carece de um mercado ainda mais competitivo. Importa conseguir fazer face ao crescendo da procura a vários níveis, quer em número de viaturas, quer na capacidade da infraestrutura de carregamento (mormente ao nível do número de postos de carregamento rápido) e na respetiva dispersão geográfica. (...)

É a verdadeira “maré cheia” para o setor, muito alavancada na cada vez maior consciencialização da opinião pública com relação aos objetivos da transição energética; na rápida evolução tecnológica dos veículos elétricos, com autonomias gradualmente mais amplificadas; e, mais recentemente, na decisão, pelo Parlamento Europeu, de proibir a comercialização de veículos a combustão interna a partir de 2035.

Naturalmente, os desafios são plúrimos. Portugal carece de um mercado ainda mais competitivo. Importa conseguir fazer face ao crescendo da procura a vários níveis, quer em número de viaturas, quer na

capacidade da infraestrutura de carregamento (mormente ao nível do número de postos de carregamento rápido) e na respetiva dispersão geográfica. Crê-se que uma melhor integração das energias renováveis, ainda que configurando objetivo autónomo, poderá oferecer um contributo tangível também nesta dimensão. Ainda de uma perspetiva operacional, na ótica do utilizador, seria interessante assegurar a continuidade do investimento na dimensão tecnológica e digital com vista a tornar a autenticação nos pontos de carregamento um processo mais célere, eficiente e internacional (tónica dispensada ao chamado roaming internacional ou e-roaming, em fase de arranque). Importa, outrossim, tornar mais ágeis e menos burocratizados os processos de ligação às redes de distribuição e de certificação e, naturalmente, de licenciamento. O próprio bloco de regulação é excessivamente denso e, por vezes, dúbio, urgindo simplificá-lo. Ao nível do incentivo, não nos parece despiendo que o Governo reconsidere, em abrangência e profundidade, os incentivos fiscais e financeiros necessários a esta transição. Na verdade, os preços de aquisição dos veículos elétricos representam ainda um obstáculo substancial no orçamento das famílias portuguesas, proibitivo até.

É de aplaudir o estudo que a Mobi.E adjudicou sobre mobilidade sustentável, que será conhecido ainda este ano, com o objetivo de compreender os investimentos a realizar para assegurar os objetivos de crescimento da rede em Portugal.

Isto dito, cremos que Portugal tem sido exemplo a seguir, com um reconhecimento, inclusive a nível europeu, que destaca a interoperabilidade e facilidade de utilização da rede nacional. Antecipa-se uma década na vanguarda do setor.





ID: 104558121

01-03-2023

março/
abril
2023
#204

ASPECTOS

Chambre de Commerce et d'Industrie Luso-Française | Câmara de Comércio e Indústria Luso-Francesa



A Energia em Portugal L'Energie au Portugal