



Restrições de vendas de veículos convencionais com motor de combustão interna, a partir de 2030

Excelentíssimo Senhor Presidente da Assembleia da República,

A UVE – Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos, dando voz a uma já significativa comunidade de utilizadores de veículos 100% elétricos (BEV), híbridos plug-in (PHEV) e de simpatizantes da mobilidade elétrica convoca Portugal a comprometer-se a **pôr fim às vendas de veículos convencionais com motor de combustão interna a partir de 2030**. Em particular, a UVE apela a que **todas as vendas de novos veículos ligeiros estejam limitadas a BEV e PHEV a partir de 2030 e apenas a BEV após 2035**.

As alterações climáticas têm um impacto devastador causando o degelo das calotas polares, o aumento do nível do mar, bem como fenómenos climáticos extremos que resultam em impactos significativos na vida e saúde humanas e nos ecossistemas. Apesar dos compromissos globais, [projetam-se aumentos de temperatura acima de 1,5° C](#), sendo, assim, expectável que estes fenómenos extremos não só se continuem a verificar, mas que se tornem também mais frequentes e severos. Em paralelo, a **poluição do ar tem impactos significativos na saúde da população, no curto e longo prazo**. De acordo com a [Agência Portuguesa do Ambiente](#) (APA), a poluição do ar é responsável por cerca de 6 mil mortes por ano em Portugal. Estes impactos traduzem-se também em custos económicos, aumentando os custos médicos e reduzindo a produtividade por via da perda de dias de trabalho.

De acordo com a mais recente atualização do [Inventário Nacional de Emissões](#), publicado pela APA em 2021 e relativo a 2019, **o setor dos transportes é o principal responsável pelas emissões de gases com efeito de estufa (GEE) em Portugal**, contando com mais de um quarto do total das emissões (28%) e apresentando o maior aumento de emissões entre 1990 e 2019, 64%.





Apesar da trajetória de decréscimo registada após 2005, recentemente deu-se uma inversão da trajetória, tendo as emissões do sector dos transportes aumentado 12% entre 2013 e 2019. As emissões do setor dos transportes são **largamente dominadas pelo transporte rodoviário, tendo estas aumentado 66% desde 1990**. Estes valores refletem a **dependência do país em relação aos combustíveis fósseis para as atividades de transporte**. Recentemente, o confinamento imposto pelo Governo de forma a mitigar a propagação da COVID-19 resultou numa diminuição acentuada do tráfego rodoviário, originando reduções muito significativas nos níveis dos poluentes atmosféricos.

Torna-se, assim, imperativo repensar a mobilidade, abandonando o uso de combustíveis fósseis e tornando-a mais sustentável.

As **vantagens dos veículos elétricos** em relação aos veículos convencionais com motor de combustão interna são extensas, nomeadamente, no que toca às emissões, manutenção necessária e à eficiência dos motores.

Vários estudos têm demonstrado que, mesmo para os veículos atualmente disponíveis no mercado, **os veículos elétricos têm, de longe, as menores emissões de GEE ao longo do ciclo de vida**, i.e., contando com as fases de produção e uso. De acordo com uma [análise](#) realizada pela Transport & Environment (T&E), em média, na União Europeia (UE), estes emitem 2,6 vezes menos CO₂ do que um veículo convencional equivalente movido a gasóleo e 2,8 vezes menos do que um movido a gasolina, economizando mais de 30 toneladas de CO₂ durante a sua vida útil.

Estas vantagens continuam a observar-se mesmo em redes de eletricidade mais intensivas em carbono, com ganhos em torno de 30%. Em Portugal, onde as **fontes de energia renováveis** têm vindo a ganhar uma importância significativa na rede elétrica (em 2020, [58%](#) da energia elétrica produzida em Portugal teve origem em fontes renováveis, a quarta taxa mais alta da UE), o contributo dos BEV e PHEV tenderá a ser ainda maior. A estratégia nacional para o setor da produção de eletricidade passa pela promoção da descarbonização – a [meta nacional](#) relativa à energia renovável na eletricidade é de 80% até 2030 e, com o fecho da central





termoelétrica do Pego, em novembro de 2021, Portugal tornou-se no quarto país europeu a descontinuar a produção de energia a partir do carvão, o combustível fóssil mais poluidor e o maior gerador de emissões de GEE. Assim, é importante ter em conta que os benefícios dos veículos elétricos serão progressivamente maiores à medida que a economia nacional e europeia se descarbonizam. As projeções da T&E apontam para que em 2030 os veículos elétricos sejam, em média, mais de 4 vezes mais limpos do que os seus equivalentes convencionais.

Para além de representar o mais importante emissor de GEE, **o transporte rodoviário contribui, ainda, significativamente para a poluição do ar, principalmente nos centros urbanos.** Assim, **os veículos elétricos, com zero emissões de escape, poderão contribuir significativamente para a melhoria da qualidade do ar,** apresentando-se como uma **opção de mobilidade responsável** no âmbito da saúde da população.

É igualmente no setor dos transportes onde se verifica o maior consumo de energia ([36%](#) do consumo final), sendo o [terceiro setor mais intensivo em energia](#). A mobilidade elétrica poderá, também, contribuir positivamente nesta matéria, proporcionando **benefícios significativos em termos de eficiência energética**, já que a uma maior representatividade de veículos elétricos na frota nacional conduz a reduções do consumo de energia, fruto da maior eficiência destes veículos – uma [análise](#) recente, baseada em projeções da composição da frota nacional de veículos, prevê uma diminuição de 3,84% no consumo total de energia em 2030 por cada aumento de 10% de veículos 100% elétricos, híbridos e plug-in. Deste modo, **a mobilidade elétrica irá contribuir para os compromissos nacionais em matéria de eficiência energética**, em concreto para a [meta](#) de redução do consumo de energia primária em 35% até 2030.

À luz da emergência climática, **Portugal comprometeu-se a assegurar a neutralidade carbónica até 2050** (i.e., um balanço nulo entre as emissões de GEE e o seu sequestro), traçando uma visão clara no que diz respeito à **descarbonização profunda da economia** e cuja trajetória se encontra traçada no [Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050](#). Para atingir as metas





definidas, **será necessário assegurar contribuições por parte dos vários setores de atividade**, o que dependerá, entre outros fatores, do grau de maturidade das tecnologias que permitem reduzir os poluentes atmosféricos. Assim, espera-se que o setor dos transportes seja um dos setores onde a descarbonização seja mais acentuada ao longo das próximas décadas, tendo Portugal definido como [meta](#) para 2030 reduzir as emissões de GEE em 40% em relação aos valores de 2005. Na definição das suas metas ambiciosas, Portugal tem vindo a confirmar o seu posicionamento entre os países que lideram o combate às alterações climáticas. Estas metas devem ser apoiadas por um leque de medidas setoriais, onde a mobilidade sustentável não pode ser esquecida. Deste modo, **a ambição energética e climática de Portugal deverá também refletir-se numa maior promoção dos veículos híbridos e elétricos**, no sentido de conferir um claro sinal da determinação do país e de apoiar as suas metas ambiciosas. O potencial dos veículos elétricos para reduzir as emissões de CO₂ e contribuir de forma positiva para as ambições nacionais em matéria das alterações climáticas, eficiência energética e qualidade do ar é evidente.

Recentemente, em julho de 2021, a Comissão Europeia propôs novas normas para a redução das emissões de CO₂ dos novos automóveis ligeiros (comerciais e de passageiros). De acordo com a [proposta](#), em 2030, as emissões desses veículos teriam de decrescer para metade dos valores de 2021 (95g CO₂/km e 147g CO₂/km, respetivamente). Até 2035, as emissões teriam de ser reduzidas em 100%, ou seja, todos os veículos novos teriam de ter emissões zero. A UVE apela, assim, o país a antecipar-se à UE e a apresentar uma maior ambição. O país deverá assegurar **a transição para a mobilidade elétrica já em 2030 e comprometer-se a eliminar gradualmente a venda de todos os veículos ligeiros movidos a gasóleo e a gasolina até 2035**.

Esta meta é totalmente alcançável. Os construtores automóveis estão já a investir largamente na produção de veículos elétricos existindo uma **grande disponibilidade e diversidade da oferta** – com mais de 120 modelos disponíveis, esta permite responder a todas as necessidades dos condutores, quer em termos de autonomia, quer em termos de velocidade de carregamento rápido. Em novembro de 2021, a [venda de veículos 100% elétricos superou](#), pela primeira vez em Portugal, a venda de veículos com motores a gasóleo (18,1% vs. 17,7%, respetivamente)





na categoria de automóveis ligeiros de passageiros, com as [vendas de veículos elétricos \(BEV e PHEV\)](#) a fecharem o ano de 2021 muito próximo da fasquia dos 30 mil veículos vendidos num só ano em Portugal.

Enquanto importante medida de apoio à mobilidade elétrica destaca-se, ainda, a **grande expansão da Rede Nacional de Carregamento para Veículos Elétricos** que, em 2021, contava com cerca de 1.000 Postos de Carregamento Rápido, Super-Rápido e Ultrarrápido e mais de 6.000 Pontos de Carregamento Normal.

Com a diversidade da oferta, os apoios à aquisição e o alargamento e melhoria da infraestrutura de apoio, prevê-se uma contínua aceleração da escolha de veículos elétricos na altura da aquisição de viaturas novas. Contudo, **as quotas de aquisição de veículos elétricos estão ainda longe do 100%**, necessárias para se traduzirem numa mudança significativa na frota nacional de veículos e invertendo a tendência crescente das emissões do setor dos transportes, em linha com a urgência climática.

Medidas regulatórias são, portanto, necessárias para permitir acelerar a mobilidade elétrica em Portugal e, assim, contribuir para uma composição da frota nacional de veículos cada vez mais sustentável.

Lisboa, 22 de abril de 2022



Conselho Diretivo
conselhodiretivo@uve.pt

