

comunicado de imprensa

25 de Agosto de 2026

Portugal continua atrasado na eletrificação dos veículos pesados de mercadorias, apesar do avanço nos pesados de passageiros

Eletrificar o transporte pesado reduz mais depressa a dependência do petróleo e a exposição a choques inflacionistas

A ZERO e a UVE vêm recordar que, de acordo com o PNEC, é **necessária uma redução das emissões dos transportes até 40%** em relação a 2005, pelo que a eletrificação dos veículos pesados é crucial, tendo sido considerada como **prioridade no Plano de Ação de Eletrificação da União Europeia**, apresentado em julho deste ano.

Em Portugal a eletrificação dos veículos pesados continua a evoluir a um ritmo muitíssimo “tímido”. A situação é particularmente preocupante no transporte de mercadorias, onde a eletrificação permanece praticamente inexistente. Em 2024¹, data dos últimos dados publicados pelo IMT, apenas **0,1% dos veículos pesados de mercadorias** eram elétricos, e no caso dos **pesados de passageiros**, apenas **3,8%**.

Os dados relativos ao **primeiro semestre de 2026**² confirmam o atraso português em relação aos parceiros europeus: apenas **0,5% dos pesados de mercadorias novos com mais de 12 toneladas** vendidos em Portugal eram elétricos, face a **2,3% na média europeia**, **9,5% nos Países Baixos**, **8,8% na Dinamarca** e **7% na Áustria**. Nos **camiões médios e carrinhas com mais de 3,5 e menos de 12 toneladas**, a quota elétrica portuguesa atingiu **17,4%**, ainda abaixo da **média europeia de 21,1%** e muito distante dos **69,8% dos Países Baixos**, **57,1% da Dinamarca** e **29,8% da Alemanha**. O desempenho foi mais favorável nos pesados de passageiros, revelando a eficácia dos apoios do PRR: os elétricos representaram **55,4% das vendas novas em Portugal**, contra **12% no último trimestre de 2025**, superando pela primeira vez a **média europeia de 28,6%**, embora permanecendo abaixo dos **69,6% dos Países Baixos** e dos **60,3% da Dinamarca**, o que **reforça a necessidade de manter e ampliar os apoios públicos à eletrificação do transporte coletivo rodoviário depois do encerramento do PRR**.

Portugal não apoia a eletrificação dos pesados de mercadorias, ao contrário da maioria dos países da Europa Ocidental

Um veículo pesado de mercadorias de distribuição regional ou de outra utilização intensiva que percorra **100 mil quilómetros por ano consome cerca de 33 mil a 35 mil litros de gasóleo**, pelo que a eletrificação de um único veículo permite retirar anualmente do consumo uma quantidade de petróleo equivalente à utilizada por mais de

¹ IMT, Anuário Estatístico da Mobilidade e Transportes 2024, disponível [aqui](#).

² ICCT, Race to Zero: European heavy-duty vehicle market development quarterly (January–June 2026), disponível [aqui](#).



30 automóveis médios³. Na China, os pesados de mercadorias elétricos já foram responsáveis, em 2025, por **mais de 10% de todo o petróleo evitado mundialmente pelos veículos elétricos**⁴, ao mesmo tempo que o consumo aparente de gásóleo no país caiu de **4,7 para 4 milhões de barris por dia entre abril de 2023 e abril de 2025**⁵, uma inversão para a qual contribuíram a eletrificação dos transportes, a expansão dos pesados de mercadorias a GNL e o abrandamento da construção.

Vários países europeus combinam **subsídios à aquisição de pesados de mercadorias elétricos, benefícios fiscais, apoio à instalação da infraestrutura de carregamento, respetivas ligações à rede elétrica e reduções ou isenções de portagens**⁶. Para uma empresa média, considerando um diferencial de aquisição de 220 mil euros e cinco anos de operação, o benefício monetizável pode atingir **255 mil euros no Luxemburgo**, sujeito a aprovação, **110 mil euros na Polónia** e **mais de 120 mil euros nos Países Baixos**; na Alemanha e na Áustria pode aproximar-se ou ultrapassar **80 mil euros**, sobretudo devido às portagens, enquanto na Bélgica e em França pode representar várias dezenas de milhares de euros por veículo⁷. Estas estimativas são conservadoras e variam com a empresa, o veículo, a quilometragem e a utilização da rede portajada, não abrangendo todos os apoios regionais, municipais ou à infraestrutura elétrica.

Portugal continua sem apoio nacional direto à aquisição de pesados de mercadorias elétricos ou à instalação da necessária infraestrutura de carregamento, dispondo apenas de benefícios fiscais limitados. A ZERO e a UVE defendem um **pacote integrado de incentivos à aquisição, a infraestrutura de carregamento e às respetivas ligações à rede elétrica, redução das portagens e prioridade administrativa à eletrificação das frotas**, dirigido aos veículos de utilização intensiva e articulado com a transferência das mercadorias de longo curso para a ferrovia. Na Europa, os pesados representam apenas **2% dos veículos**, mas aproximadamente **27% das emissões de CO₂ do transporte rodoviário**⁸, conferindo ao apoio à sua eletrificação um elevado potencial de redução de emissões por euro investido.

Armazenamento descentralizado e carregamento de pesados devem avançar em conjunto

A **falta de infraestrutura de carregamento adequada aos veículos pesados** constitui um importante obstáculo à eletrificação do transporte rodoviário de mercadorias. Embora Portugal disponha de mais de **15 500 pontos de carregamento públicos**⁹, incluindo **170 tomadas com potência igual ou superior a 350 kW** em junho de 2026¹⁰, esta rede foi concebida predominantemente para veículos ligeiros: a potência disponível não garante a existência

³ O consumo de 33 mil a 35 mil litros resulta de uma quilometragem anual de 100 mil quilómetros e de um consumo de referência de 33–35 litros por 100 km. A T&E utiliza 33 l/100 km como consumo médio de um camião europeu de longo curso de 40 toneladas, enquanto uma análise mais recente do ICCT indica que o consumo real dos tratores rodoviários europeus permaneceu próximo de 35 l/100 km entre 1995 e 2021. A equivalência com mais de 30 automóveis é um cálculo da ZERO e da UVE, considerando 14 mil quilómetros anuais e um consumo médio de 6,5 l/100 km por automóvel, estudos disponíveis [aqui](#) e [aqui](#)

⁴ Agência Internacional de Energia, Global EV Outlook 2026, disponível [aqui](#).

⁵ Rhodium Group, Electric Trucks and the Future of Chinese Oil Demand, disponível [aqui](#).

⁶ ACEA, Zero-emission commercial vehicles — Tax benefits and incentives 2026, disponível [aqui](#).

⁷ Cálculos próprios da ZERO e da UVE a partir do inventário da ACEA e dos programas nacionais, considerando uma empresa média, um diferencial de aquisição de 220 mil euros, um período de cinco anos, 80 mil quilómetros anuais e 60% da distância percorrida em rede portajada, fontes consultadas [aqui](#), [aqui](#) e [aqui](#).

⁸ Transport & Environment, Accelerating zero-emission truck sales, disponível [aqui](#)

⁹ MOBI.E, Rede Nacional de Carregamento: mais de 15 500 pontos de carregamento disponíveis em Portugal, disponível [aqui](#)

¹⁰ UVE — Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos, A rede de carregamento — junho de 2026, disponível [aqui](#)



de lugares suficientemente compridos, acessos sem limitações de altura, raios de viragem adequados ou espaço para conjuntos articulados. Com efeito, o conjunto de dados do European Alternative Fuels Observatory (EAFO) relativo a abril de 2026 não identificava em Portugal qualquer localização pública operacional classificada como infraestrutura para pesados e equipada com pelo menos um ponto de 350 kW¹¹.

Importa, contudo, assinalar que deveremos assistir, nos próximos dias, à entrada em operação dos primeiros pontos de carregamento públicos especificamente destinados a veículos pesados. **A expectativa é que o número de localizações possa atingir cerca de uma dezena até ao final de 2026.** Estes investimentos são, na sua totalidade, resultado da iniciativa e do investimento privado, **este número é manifestamente insuficiente para criar as condições necessárias ao investimento dos operadores de transporte pesado de mercadorias em veículos elétricos.** Torna-se, por isso, necessário **criar incentivos e mecanismos de apoio específicos** à instalação de hubs de carregamento para veículos pesados, em particular ao longo da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), **em linha com os objetivos e requisitos estabelecidos pelo Regulamento AFIR.**

No transporte de passageiros, a situação é mais favorável devido aos apoios do PRR, embora não exista um inventário nacional consolidado dos carregadores privados. Sabe-se, por exemplo, que a estação da Via Norte da STCP recebeu **24 carregadores duplos**¹² e que uma aquisição da Carris foi acompanhada pela instalação de **16 carregadores**¹³. Muitos operadores de mercadorias pretendem instalar carregadores nas próprias instalações, mas enfrentam processos demorados, custos elevados de ligação e reforço da rede e encargos associados à potência contratada e à Tarifa de Acesso às Redes.

A eletrificação dos pesados deve, por isso, ser articulada com uma **política robusta de apoio ao armazenamento descentralizado de energia.** A instalação conjunta de baterias estacionárias, produção renovável e sistemas inteligentes de gestão permite armazenar eletricidade nos períodos de menor procura, de preços mais baixos ou de maior produção renovável e utilizá-la quando vários veículos carregam simultaneamente, reduzindo os picos de potência, os custos operacionais e as necessidades de reforço da rede. Portugal deve criar um programa nacional que financie carregadores de elevada potência, sistemas de armazenamento e de produção renovável local, postos de transformação, sistemas de controlo e ligações à rede, dirigido prioritariamente às **plataformas rodoferroviárias, centros logísticos de distribuição regional, portos, terminais de mercadorias e áreas e condomínios industriais.** Sempre que beneficiem de apoio público e exista capacidade disponível, estas infraestruturas devem poder ser partilhadas por vários operadores, transformando a eletrificação dos pesados num instrumento de flexibilidade capaz de integrar mais produção renovável, tanto descentralizada como centralizada, e de reduzir o custo do carregamento por veículo.

A eletrificação dos veículos pesados exige forte apoio público e políticas adequadas

A ZERO e a UVE defendem **um aumento muito significativo da dotação do Fundo para a Mobilidade e Transportes,** que atualmente não financia a eletrificação de veículos pesados, e a mobilização do **Fundo Ambiental para apoiar também a eletrificação dos pesados e adicionalmente o armazenamento distribuído de**

¹¹ European Alternative Fuels Observatory — EAFO, April 2026 Heavy-Duty Vehicle Charging Data Published on EAFO, disponível [aqui](#)

¹² Recuperar Portugal, Apoio PRR reforça Transportes Coletivos do Porto com 48 viaturas 100% elétricas, disponível [aqui](#)

¹³ Electrive, Carris orders 30 e-buses from CaetanoBus, disponível [aqui](#)



energia em localizações estratégicas que promovam a eficiência logística e a intermodalidade do transporte de mercadorias, nomeadamente plataformas rodoferroviárias, centros logísticos e áreas industriais. Estes investimentos são indispensáveis para reduzir os picos de potência e os custos de carregamento das frotas. Os fundos devem ser alimentados por recursos europeus, e por uma **consignação progressivamente maior das receitas do imposto único de circulação (IUC) do imposto sobre veículos (ISV) e do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP)**, permitindo apoiar veículos, infraestrutura de carregamento, ligações à rede elétrica e sistemas de armazenamento e avançar firmemente para a **consignação integral das receitas destes impostos à transição energética dos transportes até meados da década de 2030**.

Contactos:

Acácio Pires / acacio.pires@zero.org / +351 931 104 852

Rita Prates / rita.prates@zero.org / +351 918 958 132

A ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável é uma organização não governamental de ambiente de âmbito nacional, sem fins lucrativos, com utilidade pública e de âmbito nacional. Criada em 2015, exerce a sua atividade com total independência relativamente aos partidos políticos, empresas e entidades com fins lucrativos, de natureza religiosa e ao governo. Tem como principal foco do seu trabalho a alteração das políticas públicas, tendo como objetivo último assegurar a mudança estrutural na sociedade que permita que a sustentabilidade se torne a norma.

Pedro Faria pedro.faria@uve.pt / +351 919 690 959

Manuel Reis manuel.reis@uve.pt / +351 914 215 753

A UVE – Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos, é um organismo sem fins lucrativos e Entidade de Utilidade Pública, com a missão de promover a mobilidade elétrica. Surgiu a partir da necessidade de representar oficialmente e dar voz a uma já significativa comunidade de proprietários, utilizadores e simpatizantes de veículos 100% elétricos em Portugal.