ORÇAMENTO DO ESTADO 2027

Recomendações e requisitos da UVE – Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos, para a Mobilidade Elétrica e a Transição Energética.

A UVE – Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos, enquanto associação que há mais de uma década acompanha, promove e defende a eletrificação dos transportes em Portugal, considera que o Orçamento do Estado para 2027 deve assumir a transição energética da mobilidade como uma prioridade estratégica nacional.

Portugal não pode continuar a encarar a eletrificação dos transportes apenas como uma política ambiental ou como um conjunto de incentivos à aquisição de veículos. A transição energética da mobilidade é, simultaneamente, uma política económica, energética, industrial, ambiental e de soberania nacional.

A experiência dos últimos anos demonstrou, de forma inequívoca, a vulnerabilidade de uma economia fortemente dependente dos combustíveis fósseis. As recentes crises energéticas voltaram a expor a elevada exposição das famílias e das empresas à volatilidade dos preços internacionais do petróleo e dos seus derivados.

Portugal importa praticamente a totalidade dos combustíveis fósseis que utiliza no setor dos transportes. Ao mesmo tempo, dispõe de um enorme potencial de produção de eletricidade a partir de fontes renováveis. Eletrificar a mobilidade significa, por isso, substituir uma dependência estrutural de energia importada por uma utilização crescente de energia produzida em Portugal. É esta mudança de paradigma que o Estado deve apoiar de forma determinada.

A UVE entende que o OE 2027 deve marcar uma mudança definitiva na política pública de apoio à mobilidade elétrica: não basta apoiar pontualmente a aquisição de veículos elétricos; é necessário criar as condições para acelerar, de forma consistente e previsível, a eletrificação de todos os modos de transporte.

Esta orientação deve abranger os veículos ligeiros e pesados, os transportes públicos, os transportes de mercadorias, as frotas empresariais e da Administração Pública, bem como toda a infraestrutura necessária à sua utilização.

Apoiar definitivamente a transição energética na mobilidade.

A UVE considera fundamental que Portugal estabeleça uma **política de apoio plurianual à transição energética da mobilidade**, com objetivos claros, previsíveis e estáveis. As alterações anuais e imprevisíveis dos programas de incentivo dificultam as decisões de investimento das famílias, das empresas, dos operadores de transporte e das próprias entidades públicas.

O Estado deve reforçar a trajetória de eletrificação e assegurar os recursos financeiros necessários à sua concretização. A UVE recomenda, por isso:

- Reforço e estabilização dos incentivos à aquisição de veículos 100% elétricos. Manutenção de apoios previsíveis e plurianuais, permitindo às famílias e empresas planear a renovação das suas frotas;
- Clara priorização dos veículos 100% elétricos relativamente a tecnologias que mantêm a dependência dos combustíveis fósseis;
- Reforço dos apoios à instalação de pontos de carregamento em habitações, condomínios, parques de estacionamento e empresas, com uma atenção particular às empresas de transporte de mercadorias, apoiando a instalação de infraestrutura de carregamento adequada às suas necessidades operacionais. Este apoio é fundamental para acelerar a transição energética do transporte rodoviário de mercadorias.
- Investimento na rede pública de carregamento:
    - Acelerar a expansão da rede pública de carregamento para veículos pesados de mercadorias, garantindo, até final de 2027, o cumprimento das metas de cobertura e potência previstas no Regulamento Europeu sobre a Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFIR).
    - Garantir, até final de 2027, pelo menos um posto de carregamento rápido de acesso público em cada município, dando seguimento ao objetivo anteriormente estabelecido de assegurar a existência de um posto de carregamento em todos os municípios do país.
- Manutenção e reforço da eletrificação das frotas da Administração Pública e das empresas públicas;
- Criação de mecanismos que permitam acelerar a substituição dos veículos mais antigos e mais poluentes por veículos de emissões nulas.

A UVE considera igualmente necessária uma revisão dos apoios e benefícios que continuam a favorecer direta ou indiretamente a utilização de combustíveis fósseis, canalizando progressivamente esses recursos para a transição energética.

Acelerar urgentemente a eletrificação dos transportes de mercadorias

Os transportes de mercadorias constituem uma componente fundamental da economia portuguesa e uma parcela relevante do consumo de combustíveis fósseis no setor dos transportes. A UVE considera, por isso, que a eletrificação dos transportes de mercadorias deve ser uma das grandes prioridades do OE 2027, definindo claramente o objetivo de recuperar o atraso neste setor.

É necessário criar um programa específico e robusto de apoio à eletrificação das frotas de mercadorias, abrangendo:

- Veículos comerciais ligeiros;
- Veículos pesados de distribuição urbana;
- Veículos pesados de médio curso;
- Veículos pesados de longo curso;
- Veículos especializados e de serviços.

Os apoios devem ter em consideração a diferença de investimento inicial entre um veículo convencional e um veículo 100% elétrico, permitindo às empresas antecipar a renovação das suas frotas sem comprometer a sua competitividade imediata. Não será possível cumprir os objetivos de descarbonização se o transporte de mercadorias ficar para trás.

Reforçar a rede de carregamento

A eletrificação dos transportes de passageiros tem registado uma evolução significativa em Portugal. O mesmo não acontece no transporte rodoviário de mercadorias. Esta situação exige uma mudança urgente de prioridade, particularmente no desenvolvimento da infraestrutura de carregamento para veículos pesados de mercadorias. **Portugal já não cumpriu as metas de 2025 previstas no Regulamento Europeu** sobre a Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFIR – Alternative Fuels Infrastructure Regulation) e, sem decisões concretas e impactantes nesta matéria, existe um **sério risco de não cumprir também as metas estabelecidas para 2027**. A concretização destas obrigações exige uma aceleração significativa da instalação de infraestrutura de carregamento de alta potência dedicada ao transporte rodoviário de mercadorias.

O Estado deve apoiar a instalação de infraestrutura de carregamento dedicada especificamente às frotas de mercadorias. A definição de localizações estratégicas para eletrificação dos principais corredores rodoviários deve ser assumida pela tutela, responsabilizando-se de imediato pela construção da infraestrutura de potência elétrica necessária nessas localizações, fomentando, facilitando e estimulando o investimento privado

nessas localizações. Só uma ação ambiciosa e imediata conseguirá recuperar o tempo perdido neste setor.

A expansão do parque de veículos elétricos deve ser acompanhada pela evolução da infraestrutura de carregamento, cabendo ao estado avaliar permanentemente esta relação, intervindo sempre que o investimento privado não cria as condições necessárias para a necessária transição energética. O investimento público deve funcionar como alavanca do investimento privado, garantindo simultaneamente uma cobertura territorial adequada.

Preparar Portugal para futuras crises energéticas

A recente crise energética voltou a demonstrar que a dependência dos combustíveis fósseis representa um risco económico para famílias, empresas e para o próprio país.

Em momentos de crise, o Estado é frequentemente chamado a criar mecanismos de emergência para reduzir o impacto do aumento dos combustíveis junto dos consumidores. Estas medidas podem ser necessárias no curto prazo, mas não resolvem o problema estrutural.

A UVE entende que os recursos públicos devem ser utilizados não apenas para mitigar os efeitos das crises energéticas, mas também para reduzir a exposição do país às crises futuras. A mobilidade elétrica é uma das principais ferramentas para atingir esse objetivo. Um veículo elétrico alimentado por eletricidade produzida a partir de fontes renováveis nacionais permite substituir uma parcela significativa do consumo de combustíveis importados por energia produzida em Portugal. Apoiar hoje a eletrificação da mobilidade é investir na resiliência energética de Portugal.

A UVE defende que os mecanismos públicos de apoio devem privilegiar investimentos estruturais na eletrificação, em vez de se limitarem a medidas temporárias destinadas a compensar o preço dos combustíveis fósseis. Não devemos esperar pela próxima crise energética para voltar a discutir a transição energética. Devemos utilizar a crise atual para nos prepararmos melhor para a próxima.

Reforçar os incentivos à aquisição de veículos 100% elétricos para particulares

A UVE mantém a necessidade de existência de incentivos à aquisição de veículos 100% elétricos, sobretudo nos segmentos onde o custo inicial continua a constituir uma barreira à sua adoção. Estes incentivos devem:

- Ter uma dotação financeira suficiente para responder à procura;
- Ter regras simples e estáveis;
- Privilegiar apenas veículos 100% elétricos;
- Ser complementados por incentivos ao abate de veículos antigos e mais poluentes.

A UVE considera fundamental que os programas de incentivo dirigidos aos particulares não se concentrem exclusivamente nos veículos ligeiros de passageiros. Os apoios devem abranger também soluções de mobilidade suave e sustentável, como bicicletas elétricas e outros meios de mobilidade elétrica.

Manter uma política fiscal coerente com a transição energética

A política fiscal deve acompanhar os objetivos nacionais de descarbonização. A UVE considera necessário:

- Manter uma diferenciação fiscal favorável aos veículos 100% elétricos;
- Rever progressivamente os benefícios atribuídos a tecnologias que continuam dependentes de combustíveis fósseis;
- Utilizar a receita proveniente de mecanismos associados ao princípio do poluidor-pagador para financiar a transição energética;
- Manter mecanismos que, quando necessário, tornem o custo total de utilização dos veículos elétricos competitivo face aos veículos convencionais.

Não voltar atrás na transição energética

A UVE entende que Portugal chegou a um ponto em que a transição energética da mobilidade deixou de ser uma opção de futuro para passar a ser uma realidade do presente. As metas europeias de descarbonização, a evolução tecnológica dos veículos elétricos, a crescente disponibilidade de modelos e a expansão da infraestrutura de carregamento demonstram que a eletrificação está em curso.

A questão que se coloca já não é se a mobilidade será eletrificada. A questão é a velocidade a que Portugal pretende fazer essa transição e se quer estar na frente ou correr atrás dela. O OE 2027 deve, por isso, assumir uma visão de longo prazo e criar as condições para que cidadãos, empresas e entidades públicas possam tomar decisões de investimento com confiança.

10 Propostas da UVE para o Orçamento de Estado 2027 para acelerar a transição energética da mobilidade em Portugal.

1. Criar um programa plurianual de apoio à mobilidade elétrica

A UVE propõe que seja criado um **Programa Nacional de Aceleração da Mobilidade Elétrica 2027–2030**, com financiamento plurianual e previsível. A instabilidade dos programas anuais dificulta o planeamento das famílias, empresas, operadores de transporte e entidades públicas. A UVE propõe:

- Programa plurianual até 2030, com dotação anual mínima de **100 milhões de euros**, progressivamente ajustável à evolução do mercado;
- Definição antecipada dos valores e regras dos incentivos, numa decisão informada e auscultando os agentes do setor;
- Garantia de continuidade dos programas enquanto se mantiverem necessários;
- Monitorização anual dos resultados e ajustamento das verbas em função da procura.

2. Reforçar o incentivo à aquisição de veículos 100% elétricos para particulares

A UVE propõe a manutenção de um incentivo direto à aquisição de veículos ligeiros 100% elétricos, para particulares, para:

- Ligeiros de passageiros: **6.000 € por veículo**, para veículos com preço de aquisição até **35.000€, valor já com IVA incluído**.
- Motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos: Incentivo correspondente a **50% do PVP, até 2.000 €**.

A UVE propõe que a dotação disponível seja adequadamente dimensionada à procura, evitando o encerramento prematuro dos programas por esgotamento das verbas. A experiência dos anos anteriores demonstrou não só a necessidade de reforçar a dotação financeira, mas também de **reformular o modelo de atribuição dos incentivos**. O atual sistema baseia-se essencialmente na reserva de uma verba mediante a manifestação de intenção de aquisição, sem que exista, nesse momento, garantia de que a compra venha efetivamente a concretizar-se. Esta metodologia conduz à retenção de verbas, impedindo que esses recursos sejam disponibilizados a outros candidatos com efetiva intenção de concretizar a aquisição. A UVE defende um modelo que associe a atribuição efetiva do incentivo no momento da aquisição.

3. Criar um verdadeiro incentivo ao abate

A renovação do parque automóvel deve ser uma prioridade. A UVE propõe a criação de um incentivo ao abate de veículos com motor de combustão interna, variável em função da idade e das emissões do veículo abatido. Este incentivo deve:

- Ser cumulável com o incentivo à aquisição de um veículo 100% elétrico, referido no ponto 2, mas totalmente independente deste;
- Privilegiar veículos com maior idade e maiores emissões;
- Incentivar a retirada definitiva de circulação dos veículos mais poluentes;
- Ser particularmente relevante para famílias que não conseguiriam suportar isoladamente o custo de substituição do veículo, considerando inclusivamente, a possibilidade da aquisição de um veículo usado.

4. Criar um programa nacional para eletrificar os transportes de mercadorias

Esta deve ser uma das grandes prioridades do OE 2027. A UVE já alertou repetidamente para esta lacuna e defendeu um pacote integrado de incentivos para veículos, infraestrutura, ligações à rede elétrica e redução de portagens. A UVE propõe a criação de um **Programa Nacional de Eletrificação do Transporte Rodoviário de Mercadorias**.

O apoio à aquisição de pesados elétricos deve compensar uma parte substancial da diferença de investimento inicial face à alternativa convencional, tendo em consideração o custo total de utilização e a intensidade de utilização. A UVE propõe:

- Criação de um programa específico de apoio à transição energética dos veículos pesados de mercadorias entre 3,5 e 12 toneladas, utilizados predominantemente na distribuição urbana, que permita, idealmente, compensar integralmente a diferença de custo de aquisição entre um veículo convencional movido a combustíveis fósseis e a correspondente versão 100% elétrica.

O apoio à infraestrutura de carregamento deve ter uma visão global de criação de uma rede nacional de localizações de carregamento para veículos pesados. A UVE propõe um envolvimento direto da tutela, através das várias entidades existentes, nomeadamente a Mobi.e, de apoio à instalação de locais de carregamento multiponto para veículos pesados, dando prioridade a:

- Definição estratégica dos eixos e localizações especificas para instalação da infraestrutura de carregamento;

- Focar o apoio no reforço da potência disponível e ligações à Rede Elétrica de Serviço Público (RESP), encarregando diretamente o Operador da Rede de Distribuição (ORD) da implementação e execução das infraestruturas para disponibilização da potência necessária nas localizações elegidas.

O investimento deve ser articulado com os requisitos do AFIR.

5. Alargar e reforçar o apoio ao carregamento doméstico e em condomínios

A transição energética só será verdadeiramente inclusiva se também for possível carregar onde os veículos permanecem estacionados por largos períodos. A UVE propõe:

- Alargar o apoio à instalação de carregadores domésticos e em condomínios;
- Apoio de **80% do equipamento**, até **1.200 € por carregador**;
- Apoio de **80% da instalação elétrica**, até **1.500 € por lugar**;
- Apoio específico que incentive a instalação de sistemas de gestão dinâmica da potência, o valor do apoio deve cobrir 100% dos custos envolvidos neste sistema;
- A experiência dos anos anteriores demonstrou não só a necessidade de reforçar a dotação financeira, mas também de **reformular o modelo de atribuição dos incentivos**.

6. Reforçar e modernizar a rede pública de carregamento

A UVE propõe uma dotação específica para acelerar a expansão da rede pública, privilegiando:

- Todos os tipos de carregamento;
- Hubs (locais de múltiplos pontos) de carregamento;
- Corredores rodoviários;
- Interior do país;
- Zonas onde a oferta privada seja insuficiente.

Utilizar o financiamento público para alavancar o investimento privado, através de concursos e concessões. No interior do país, em zonas com procura mais reduzida ou sazonal, deverá ser criado um apoio aos custos operacionais com a potência para viabilizar economicamente o investimento. A rede pública deve ser encarada como infraestrutura energética crítica, à semelhança de outras redes essenciais ao funcionamento da economia.

7. Eletrificar a Administração Pública e os transportes públicos

A UVE propõe a manutenção e reforço dos programas destinados à eletrificação das frotas da Administração Pública, com prioridade para:

- Administração Local;
- Municípios do interior;
- Transportes públicos;
- Serviços municipais;
- Recolha de resíduos;
- Serviços de manutenção;
- Frotas de elevada utilização diária.

O financiamento deve abranger: o veículo, a infraestrutura elétrica, a infraestrutura de carregamento e a gestão energética. A Administração Pública deve assumir-se como exemplo e catalisador da transição energética.

8. Transferir os benefícios dos veículos híbridos plug-in para veículos 100% elétricos

A UVE mantém a posição defendida nos anteriores Orçamentos do Estado. Os benefícios fiscais devem acompanhar a evolução tecnológica. A UVE propõe o total cancelamento de todos os apoios existentes para veículos híbridos plug-in, sendo esses benefícios canalizados para incentivos à aquisição de veículos 100% elétricos.

9. Criar incentivos à eletrificação através do custo de utilização

A decisão de adquirir um veículo elétrico não depende apenas do preço de aquisição. O custo de utilização é determinante. A UVE propõe a adoção de medidas que reduzam o custo de utilização dos veículos 100% elétricos, nomeadamente:

- Redução ou isenção de portagens em determinados corredores durante uma fase de transição;
- Discriminação positiva no estacionamento público;
- Incentivos à utilização de veículos elétricos em zonas urbanas de acesso condicionado;
- Benefícios fiscais para frotas profissionais eletrificadas;

Estas medidas devem ser avaliadas de forma transparente e progressivamente ajustadas à evolução do parque elétrico.

10. Criar um Fundo de Resiliência Energética dos Transportes → Redirecionar os apoios aos combustíveis fósseis para a transição energética.

A UVE considera que Portugal deve abandonar progressivamente políticas que incentivem ou perpetuem o consumo de combustíveis fósseis. A experiência recente demonstrou que, perante uma subida significativa do preço dos combustíveis, são frequentemente mobilizados recursos públicos para reduzir o impacto junto dos consumidores.

Estas medidas podem ser necessárias em situações excecionais. Mas existe uma alternativa estrutural: utilizar uma parte crescente desses recursos para reduzir a dependência dos combustíveis fósseis.

A UVE propõe que as receitas provenientes de: ISP, IUC e mecanismos associados ao princípio do poluidor-pagador, tenham uma percentagem consignada ao financiamento da transição energética dos transportes. Criando uma medida estrutural ambiciosa: O Fundo de Resiliência Energética dos Transportes. Este fundo teria como objetivo acelerar investimentos que reduzam a dependência portuguesa dos combustíveis fósseis, financiando:

- Veículos 100% elétricos;
- Transporte pesado 100% elétrico;
- Infraestrutura de carregamento;
- Ligações à rede;
- Armazenamento de energia;
- Carregamento inteligente;
- Eletrificação dos transportes públicos;
- Eletrificação das frotas da Administração Pública;
- Projetos de produção e utilização local de energia renovável para carregamento.

UMA VERDADEIRA POLÍTICA DE ESTADO PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Conclusão

A UVE entende que o Orçamento do Estado para 2027 deve ser um orçamento de aceleração da transição energética da mobilidade.

Depois de anos em que a prioridade esteve centrada na criação das condições para o desenvolvimento da mobilidade elétrica, Portugal deve agora entrar numa nova fase: acelerar a eletrificação, alargar a transição a todos os segmentos de transporte e utilizar essa transformação para reforçar a autonomia e a resiliência energética do país.

A mobilidade elétrica não é apenas uma resposta às alterações climáticas. É uma resposta à dependência energética externa. É uma resposta à volatilidade dos preços dos combustíveis fósseis. É uma oportunidade para utilizar a energia renovável produzida em Portugal. É uma oportunidade para reduzir os custos de utilização dos transportes. É uma oportunidade para modernizar as empresas e aumentar a sua competitividade. E é, sobretudo, uma forma de preparar Portugal para as próximas crises energéticas.

A UVE defende que os apoios públicos à mobilidade elétrica devem deixar de ser encarados como uma despesa conjuntural e passar a ser assumidos como um investimento estratégico na resiliência energética, económica e ambiental de Portugal.

A próxima crise energética não deve encontrar Portugal a procurar soluções de emergência. Deve encontrar um país mais eletrificado, menos dependente dos combustíveis fósseis e muito mais preparado.

Lisboa, setembro de 2026

UVE – Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos

