



# O CELE é um meio, nunca um

por **Francisco Alves Dias** — 16/04/2024 em Opinião

 0



No passado dia 3 de abril, em reunião informal dos ministros dos transportes da União Europeia, o setor dos transportes europeus foi descrito como a “criança problemática” do projeto ambiental da União.

Destarte, enquanto as emissões em setores económicos como a energia, indústria e agricultura têm diminuído desde 1990, as emissões no setor dos transportes aumentaram, no mesmo período de tempo, um total galopante de 26%. Em números absolutos, foram emitidas, apenas em 2023, 1046 megatoneladas de CO<sub>2</sub>.

De uma perspetiva comparativa ganhamos uma melhor noção do problema. Se o objetivo de redução de emissões para toda a União Europeia nos outros setores for cumprido (sendo esse objetivo a redução em 55% do total de emissões do ano de 1990), o setor dos transportes arrisca-se a ser responsável por 44% do total das emissões quando atualmente representa “apenas” 29%.

Este problema não é, aliás, exclusivo da aviação, onde as emissões mais do que duplicaram desde 1990. O aumento de emissões da utilização particular de automóveis aumentou 15% desde o ano de 2000. Por seu lado, em comparação com 1990, as emissões do transporte comercial rodoviário aumentaram 25% e as emissões do transporte comercial marítimo aumentaram 20%.

Ler **também**



**Limites ao aumento da dimensão dos navios porta-contentores**

 18/04/2024



**Transtorno – Navios Elétricos 2025?**

 11/04/2024



sejam arremessados à frota atual).

Partilhar no Twitter

Veja-se como no sector automóvel, aquele onde o investimento em veículos automóveis vendidos em 2023 era elétrico. Assumindo um período médio de vida de 15 anos, a frota de automóveis europeia (particular e comercial) não será substituída rapidamente.

Partilhar no LinkedIn

Partilhar no Whatsapp



des individuais, é menor, apenas um em cada seis entre 18 e 28 anos, é óbvio concluir que a frota de

***Se o objetivo de redução de emissões para toda a União Europeia nos outros setores for cumprido (sendo esse objetivo a redução em 55% do total de emissões do ano de 1990), o setor dos transportes arrisca-se a ser responsável por 44% do total das emissões quando atualmente representa “apenas” 29%.***

Se pensarmos em aeronaves comerciais, as quais têm um prazo de vida facilmente superior a vinte anos (mesmo sem contabilizar a sua conversão em cargueiro no final de vida), o problema é idêntico. As aeronaves que se constroem hoje ainda estarão a operar comercialmente daqui a vinte anos.

Por outro lado, há a questão do combustível. Ainda que essas trocas de frota fossem possíveis de ser realizadas de forma rápida, que não são, não existem, pelo menos na aviação, sucedâneos sérios aos combustíveis fósseis que permitam a realização da atividade comercial de transporte aéreo em volume significativo. Todos abraçamos o conceito do SAF, mas as necessidades de uma frota atual não tem qualquer correspondência com a quantidade de combustível fabricado para que se olhe para o SAF como uma solução imediata.

Neste contexto, as soluções que não passam por uma redução da atividade ou que não representam uma mera deslocalização da atividade poluidora, só podem ser entendidas como exequíveis a longo e médio-longo prazo.

No intermédio, continuo a defender e a acreditar na seleção das entidades emissoras através de mecanismos de mercado com controlo da quantidade total de emissões realizadas. Em concreto, o Comércio Europeu de Licenças de Emissão (o “CELE” ou “ETS”), o qual já se encontra em vigor no sector da aviação desde 1 de Janeiro de 2012 e que estende a sua aplicação ao transporte comercial marítimo.

Deve ser dito que, acompanhando de perto a implementação do CELE/ETS na aviação, sendo crítico aliás sobre a primeira versão do regime e a sua implementação geográfica por incompatibilidade com a Convenção de Chicago, volvidos 12 anos, três importantes conclusões podem ser retiradas deste regime.

Em primeiro lugar, que a sua implementação não foi o desastre previamente anunciado. Recorde-se que a sua implementação de forma regional e sem esperar pela implementação global através da CORSIA foi impugnada no Tribunal Europeu (com uma argumentação bastante válida e que nunca foi bem respondida pelo Tribunal Europeu) por operadoras comunitárias e não comunitárias.

Hoje, a sua aplicação é generalizadamente pacífica, ainda que existam claros erros na transposição do regime para o ordenamento nacional que penalizam os operadores nacionais em comparação aos restantes operadores comunitários.

Em segundo lugar, também já se tornou notório que o CELE/ETS é uma ferramenta temporária e não pode ser o fim em si de uma política ambiental. O regime prevê a redução das emissões e funcionará sempre enquanto ferramenta macro no controlo do total de emissões no espaço europeu, porém, a sua eficácia é limitada na medida em que uma redução cega do total de emissões não é, por si, solução. O CELE/ETS é, e assim deve ser entendido, como uma baliza de emissões e um incentivo ao desenvolvimento tecnológico de formas alternativas de locomoção. No limite, um incentivo negativo ao investimento.

Finalmente, que o CELE/ETS é uma ferramenta equilibrada e que produz um efeito ambiental positivo. Desta forma, o CELE/ETS apresenta-se em claro contraste com a miríade de tributos ambientais que têm sido criados nos últimos anos e que meramente se prestam a criar mais receita estatal com pouco, ou nenhum, efeito ambiental positivo. Aqui reside a dificuldade atual do CELE/ETS; concorre com tributos de natureza fiscal (em sentido amplo) que se propagam como tendo um efeito ambiental positivo, mas que retiram capacidade económica aos operadores sem produzir qualquer contrapartida ambiental de relevo.





Partilhar no Twitter

 Partilhar no LinkedIn

 Partilhar no Whatsapp



## Notícias Relacionadas



PRESS RELEASES

### Grupo Sousa partilha energia solar com até 400 famílias

17/04/2024



MARÍTIMO

### Hapag-Lloyd e Seaspam convertem navios a metanol

16/04/2024



MARÍTIMO

### Espanha disponibiliza mais 20 milhões para o short sea

02/04/2024

## Deixe um comentário

O seu endereço de email não será publicado. Campos obrigatórios marcados com \*

Comentário \*

Nome \*

Email \*

Site

PUBLICAR COMENTÁRIO



# TRANSPORTES & NEGÓCIOS

Apartado 30

4585-592 Recarei

fernando.goncalves@transportesenegocios.pt

## + SECÇÕES

- Combinado
- Economia e Mercados
- Formação
- Imobiliário
- Infra-Estruturas
- Logística

- Mobilidade
- Pessoas
- Press Releases
- Tecnologia
- Transportes
- Shortsea
- Veículos Comerciais

## SOBRE

- Quem somos
- Contactos
- Estatuto Editorial
- Ficha Técnica
- Publicidade
- Política de Privacidade
- Termos e Condições

© 2020 Transportes & Negócios - Todos os direitos reservados

[f](#) [in](#) [▶](#)

