

# Estudo demonstra que automóveis mais pequenos e leves são essenciais na transição para a mobilidade elétrica

20 de Julho, 2023

À medida que a União Europeia (UE) se prepara para eletrificar o transporte rodoviário, uma medida essencial para alcançar os seus objetivos climáticos, a procura por matérias-primas essenciais para baterias, como dos metais lítio, níquel, cobalto e manganês, aumentará muito e rapidamente. Esta é uma das conclusões de um estudo realizado pela Federação Europeia dos Transportes e Ambiente (T&E), da qual a ZERO é membro.

O relatório, partilhado em comunicado pela Associação, aponta que a Europa necessitará, até 2050, de 200 vezes mais destes metais do que os que consumiu em 2022, o que é problemático e eventualmente insustentável. Mas a análise revela também que a UE e os governos podem reduzir o seu consumo em praticamente metade (49%) caso adotem um conjunto de medidas, sendo a mais importante para reduzir o tamanho dos automóveis vendidos.

Além da redução do tamanho dos automóveis – “automóveis mais pequenos e leves não necessitam de baterias tão grandes” –, o estudo avaliou o impacto de “diferentes químicas das baterias e diferentes utilizações dos veículos na procura das matérias-primas”, concluindo que “políticas de incentivo à produção e aquisição de automóveis elétricos de entrada de gama, pequenos e acessíveis, a adoção de tecnologias de química inovadora nas baterias e a redução das deslocações em automóvel privado poderão reduzir a procura de metais essenciais em 36-49%”.

O relatório demonstra que a redução do tamanho das baterias, através da produção de veículos elétricos mais pequenos, é a forma mais eficaz de reduzir a procura de metais (19-23%), sendo necessária uma “estratégia europeia”, mas também “políticas públicas” nos Estados-Membros, de incentivo a veículos elétricos pequenos e económicos, de forma a poderem-se impor aos veículos desportivos utilitários (SUV), grandes e gastadores, que atualmente dominam o mercado. As medidas nacionais devem incluir “incentivos fiscais para modelos mais pequenos”, e ao nível da UE são necessárias “normas em termos de eficiência das baterias e regulamentos para os fabricantes de automóveis produzirem mais modelos de entrada de gama”, aponta a análise.

Os automóveis elétricos mais pequenos são também ideais para a aplicação de baterias baseadas em tecnologias químicas menos intensivos em recursos, que podem reduzir a procura de metais até 20%. Para isso, é necessária uma “política industrial forte para aumentar a produção europeia destas novas tecnologias”, como as baterias à base de ferro (LFP) e de iões de sódio. A redução das deslocações em automóveis privados pode permitir uma “redução adicional da procura de 7-9% – efeito alcançável através da construção de menos estradas, redução do espaço disponível para os automóveis, cobrança de taxas de estacionamento, investimento em transportes públicos, e promoção de modos partilhados de mobilidade e deslocações ativas (como andar a pé ou de

bicicleta)”. Não obstante, “é essencial assegurar que os metais que continuarão a ser usados são obtidos de forma responsável e, tanto quanto possível, reciclados”, refere o estudo.

### **Portugal precisa de uma fiscalidade automóvel que penalize diretamente os veículos mais pesados**

Em Portugal, tal como em muitos outros países europeus, os modelos SUV continuam entre os preferidos de quem compra automóveis novos. A ZERO alerta o governo português para a necessidade de criar medidas urgentes que revertam esta tendência, através, por exemplo, da alteração dos critérios na fiscalidade automóvel.

No comunicado, a Associação entende que o “critério cilindrada está obsoleto e é redundante com o critério emissões de dióxido de carbono”, pois, em geral, carros com motores maiores têm mais emissões desse gás. Ao invés, a ZERO propõe que “o peso seja introduzido como critério no Imposto sobre Veículos (ISV), sob a forma de uma taxa em função do peso do automóvel”, passando a mensagem de que “é necessário considerar o impacto dos veículos mais pesados – que além de poluírem mais, provocam um maior desgaste nas estradas, acarretam maiores riscos para os peões em caso de atropelamento, são mais ruidosos e têm uma pegada ecológica de fabrico maior”.

A Associação sugere que esta taxa seja progressiva e que se aplique a partir de um determinado valor de peso do automóvel, podendo começar nos 5 euros por kg adicional de peso a partir dos 1.400 kg de peso do veículo, e subindo para os 10 euros/kg a partir de um peso de 1.800 kg: “A taxa pode ser desenhada numa lógica de impacto fiscal neutro, baixando o ISV nos carros abaixo do patamar de peso, beneficiando assim os automóveis mais leves ao mesmo tempo que se penalizam os mais pesados (lógica de bonus-malus)”.

Esta lógica de penalização direta dos automóveis mais pesados pode e deve ser transposta para as medidas de redução do uso do automóvel nos centros urbanos. A ZERO apela a Lisboa e outras cidades portuguesas que tomem medidas urgentes para “travar a entrada em massa de automóveis no centro”, sugerindo a “imposição de taxas de estacionamento mais elevadas aos condutores com base no tamanho, peso e tipo de motor dos veículos”, à semelhança do que Paris está a fazer para reduzir a presença de SUV na cidade.