

ZERO: Líderes da UE não devem fazer do mercado de carbono nos transportes rodoviários uma peça central

26 de Maio, 2021

Em 2030, as famílias de menores rendimentos na União Europeia (UE) podem ser oneradas com aumentos de 50 cêntimos por litro no preço do gasóleo e uma duplicação da fatura de aquecimento doméstico, isto caso a União Europeia faça depender os cortes de emissões no transporte rodoviário e nos edifícios apenas do mercado de carbono. Esta é uma conclusão de um [estudo](#) publicado pela Cambridge Econometrics, que mostra que o preço do carbono poderá atingir 180 euros por tonelada até 2030 se for essa a decisão da União Europeia.

Num comunicado divulgado à imprensa, a ZERO (Associação Sistema Terrestre Sustentável) considera que os líderes da UE, que estão a discutir como atingir as metas climáticas para 2030, não devem fazer do mercado de carbono nos transportes rodoviários uma peça central: “Em vez disso, a UE deve continuar a confiar nas metas climáticas nacionais, a estabelecer padrões rigorosos para as emissões de dióxido de carbono dos veículos, mantendo um preço de carbono que não seja excessivamente elevado e compensando generosamente as famílias de rendimentos mais baixos”, precisa.

Em França, segundo o estudo que a associação quis partilhar, “os preços dos combustíveis rodoviários aumentariam 35% em 2030 se o mercado de carbono da UE fosse o principal método usado para atingir as metas de redução de emissões”. Já os “custos de aquecimento a gás quase duplicariam (92%)”, indica o estudo. Na Alemanha, por exemplo, onde os preços do gás são já relativamente baixos, o seu preço “subiria 135%”, e o dos “combustíveis rodoviários 32%”. Também, na Polónia, “os condutores pagariam 31% mais para abastecer até o final da década, enquanto o aquecimento a gás custaria 70% mais”, precisa a ZERO.

A associação entende que “a subida de preços dos combustíveis fósseis faz parte da transição energética, mas não deve ser exagerada”, nomeadamente quando “os objetivos de descarbonização podem ser atingidos de outras formas, sob pena de fazer aumentar a desigualdade social”.

De acordo com Francisco Ferreira, presidente da ZERO, “este estudo mostra como seria errado confiar apenas nos mercados de carbono para descarbonizar o transporte rodoviário. Há um papel para o preço do carbono na transição energética, mas é principalmente no apoio a políticas mais eficazes, como as normas nas emissões dos automóveis, e certamente não a esses preços. O Pacto Ecológico Europeu pode ser um exemplo para o mundo de como fazer uma transição rápida e justa, mas apenas se usar as ferramentas certas.”

Desta forma, uma “maior ambição” das metas climáticas nacionais, “obrigando os governos a eliminar os carros de empresa a combustível fóssil, investir em modos limpos de mobilidade como o ferroviário e a tomar outras medidas” é uma

forma “muito mais eficaz e equitativa de cumprir as metas climáticas para 2030,” conclui o estudo. Seguindo esta via, a UE poderia “fazer aumentar os rendimentos disponíveis das famílias e fazer a economia crescer 2%”, destaca o mesmo estudo.

A ZERO concorda que um preço elevado para o carbono – na UE ou a nível nacional – pode ajudar a reduzir as emissões do transporte rodoviário: “Mas, apenas, em conjunto com metas nacionais ambiciosas e legalmente vinculativas presentes na legislação europeia do clima relativa à partilha de esforços”. Para associação ambiental, as receitas obtidas por meio de um preço de carbono equilibrado devem ser investidas em “tecnologias sem ou baixas emissões de carbono” (como reabilitação de edifícios), mas também deveriam ser “recicladas” de volta aos cidadãos por meio de descontos, por exemplo, nas “contas de eletricidade”.

Quanto ao esforço mais significativo, esse precisa vir de “carros sem emissões, eletrificação rápida e construção de uma rede de carregamento de qualidade”. E, isso pode ser alcançado pelo “aumento das metas climáticas nacionais, limites estritos de poluição para carros e edifícios e um preço do carbono que envolva as pessoas neste mecanismo, sem exageros e redistribuindo entre elas os montantes cobrados”, sucinta.

A 14 de julho, a Comissão apresentará uma proposta sobre o futuro das metas nacionais e do Regulamento de Partilha de Esforços. No mês passado, um estudo, envolvendo Portugal revelou que mais de dois terços dos cidadãos da UE desejam que a meta climática de seu país seja aumentada.