

Regime de Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) – Indústria Marítima

O que é o Regime de Comércio Europeu de Licenças de Emissão?

O Regime de Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) é um dos pilares centrais da ambiciosa estratégia em matéria de clima da União Europeia (UE) e foi o primeiro grande sistema de comércio de gases com efeito de estufa do mundo aquando do seu lançamento em 2005. Neste momento, o CELE limita as emissões de mais de 10.000 instalações fixas, incluindo instalações do setor siderúrgico, metalúrgico, químico, vidro e papel, bem como das companhias aéreas que voam na UE.

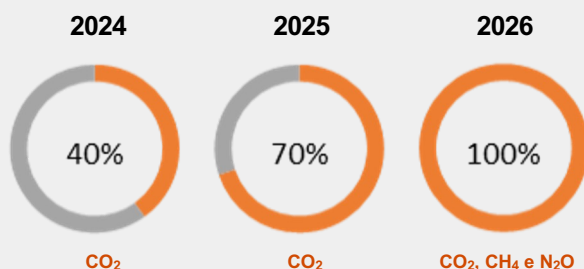
O objetivo do CELE é reduzir as emissões da UE em 62% até 2030, face aos níveis de 2005.

Inclusão do setor marítimo no CELE

A partir de 1 de janeiro de 2024, o CELE aplicar-se-á a navios de mercadorias e de passageiros com pelo menos 5.000 toneladas de arqueação bruta (GT) e a partir de 1 de janeiro de 2027 a navios offshore com pelo menos 5.000 toneladas de arqueação bruta (GT).

Poderá também ser aplicado a outros tipos de navios e a navios de menor tonelagem a partir de 2027, contudo tal ainda não foi decidido pela Comissão Europeia. Tal como acontece com as instalações físicas, no âmbito do CELE, as companhias de navegação terão de adquirir e devolver EUA para cobrir as viagens abrangidas pelo regime alargado do CELE.

É de destacar que, ao contrário das instalações já registadas no CELE existente, a indústria marítima não receberá “EUA gratuitas”. Durante os primeiros anos, a indústria marítima será integrada no CELE, onde as EUA só serão exigidas para uma parte das emissões produzidas por cada navio, da seguinte forma:



As companhias de navegação devem devolver (utilizar) as suas primeiras licenças de emissão de CO₂, que dizem respeito ao período de 2024, até 30 de setembro de 2025. A não devolução das EUA pode levar à aplicação de coimas e, em última análise, à recusa de escalas portuárias por incumprimento reiterado.

Como funciona o CELE?

O CELE é um sistema “Cap and Trade” cujo limite máximo é expresso em licenças de emissão anuais, sendo que uma licença (designada de “EUA”) permite às organizações abrangidas emitir uma tonelada de CO₂eq (dióxido de carbono equivalente). Os operadores têm de monitorizar e comunicar as suas emissões anualmente e entregar tantas EUA quantas as emissões comunicadas. Se os operadores necessitarem de mais EUA do que as que possuem atualmente, poderão adquiri-las através de leilões e mercados secundários de outros operadores ou comerciantes.

Para certas indústrias, estão disponíveis algumas licenças gratuitas (“EUA gratuitas”), que serão gradualmente reduzidas e eliminadas até 2034. Ou seja, a partir de 2034, todas as licenças de emissão necessárias para as emissões produzidas (que estejam no âmbito da CELE) terão de ser compradas.

Serão consideradas 100% das emissões das viagens intraeuropeias (i.e., ambos os portos de escala dentro da UE) e 50% das emissões das viagens entre portos da UE e o resto do mundo (i.e., com um porto de escala fora da UE). É importante notar que, a partir de 2026, para além do dióxido de carbono, as emissões de metano (CH₄) e de óxido nitroso (N₂O) também serão abrangidas pelo CELE.

Regime de Monitorização, Reporte e Verificação (MRV)

O regime MRV é aplicado desde 1 de janeiro de 2018 e, historicamente, exige que todos os grandes navios com mais de 5.000 GT que carregam ou descarregam carga ou passageiros em portos do **Espaço Económico Europeu (EEE)** monitorizem e comuniquem as emissões de CO₂ e outras informações relevantes. A partir de 1 de janeiro de 2024, esta obrigação será alargada de modo a incluir também o metano e o óxido nitroso.

A partir de 1 de janeiro de 2025, os navios de carga e os navios offshore mais pequenos (400 GT – 5.000 GT) serão também incluídos no regime MRV. Para estar em conformidade a partir de 2025 com o MRV, os navios e/ou organizações devem:

- **monitorizar** – emissões de gases com efeito de estufa, consumo de combustível e outros parâmetros, tais como a distância percorrida, o tempo no mar e a carga de cada navio e de cada viagem com um porto de escala no EEE;
- **reportar** – cada organização deve apresentar um relatório anual e a verificação de emissões (para cada navio que operou no EEE) até 31 de março de cada ano em relação ao ano civil anterior;
- **verificar** – até 31 de março de cada ano, as organizações deverão garantir que todos os navios que tenham realizado atividades no período de relato anterior e que visitem portos do EEE, tenham a bordo um relatório de verificação.

Calendário de aplicação do CELE ao setor marítimo

2024	• Submissão do plano de monitorização até 1 de Abril de 2024 • Navios de carga e passageiros (+5.000 GT) no âmbito CELE • Inclusão das emissões de CH₄ e N₂O no MRV
2025	• Entrega de EUA para emissões de 2024 • Expansão do regime MRV a navios cargueiros e <i>offshore</i> menores (400 GT - 5.000 GT)¹
2025	• 100% das emissões das viagens dentro do âmbito cobertas pelo CELE • Inclusão das emissões de CH₄ e N₂O no CELE
2027	• Inclusão dos Navios offshore (+5.000 GT) no âmbito do CELE

Impacto esperado do CELE no setor marítimo

A PwC desenvolveu, de forma ilustrativa, um exercício preliminar para demonstrar o potencial impacto do CELE nas organizações abrangidas.

Pressupostos considerados:

- em 2021, os 11.800 navios que apresentaram um relatório de emissões ao abrigo do regime MRV representaram um total de 124,3 milhões de toneladas de CO₂e. Assumindo que cada um destes navios está no âmbito do CELE, obtemos valores médios de ~10.534 tCO₂e/navio;
- preço das EUA do CELE de 130 € em 2026 (ano de referência da simulação efetuada, em que 100% das emissões estarão incluídas no âmbito do CELE);
- “**menos eficiente**” e “**mais eficiente**” representam um desempenho relativo de +/-25% em tCO₂e emitidas por navio em média, em resultado da melhoria da tecnologia e do planeamento da frota.

Com esta base, obtêm-se as estimativas ilustrativas abaixo, em termos de impacto potencial por navio, que representam um impacto financeiro significativo para as organizações que operam frotas abrangidas²:

% de viagens no âmbito (i.e., da UE para UE)	% de aumento (+) ou diminuição (-) nas emissões em comparação com a <i>baseline</i>	Custo CELE estimado por navio (€)	Impacto em EUR face à alteração na eficiência (€)
50%	<i>Baseline</i> (10,535 tCO ₂ e)	684.775	-
50%	Mais eficiente (-25% tCO ₂ e)	513.581	-171.194
50%	Menos eficiente (+25% tCO ₂ e)	855.969	171.194
100%	<i>Baseline</i> (10,535 tCO ₂ e)	1.369.550	-
100%	Mais eficiente (-25% tCO ₂ e)	1.027.163	-342.388
100%	Menos eficiente (+25% tCO ₂ e)	1.711.938	342.388

¹ Inclusão no CELE completo a ser decidido/revisto (2026/2027)

² Este exemplo ilustrativo está enquadrado no intervalo previsto para o potencial impacto financeiro do CELE a um navio de carga geral, tal como preparado por organismos da indústria marítima.

Estou no âmbito do CELE – como a PwC pode ajudar?

1. Compreender o impacto e implementar processos de reporte

Apoiamos a determinação do impacto que o CELE poderá ter sobre a sua organização, com base na sua frota e atuais operações marítimas.

Inclui o apoio na definição da metodologia de monitorização a adotar, a revisão dos processos de forma a assegurar os critérios de abrangência dos navios e regras de MRV a adotar, a resposta a questões e esclarecimentos às autoridades competentes, a estimativa do impacto do preço de carbono em vários cenários, o apoio à gestão da carteira de licenças e a integração contabilística.

Recomendamos que estas questões sejam endereçadas o mais brevemente possível, de modo a assegurar o cumprimento das obrigações do CELE a partir de 1 de janeiro de 2024.

2. Definir um roteiro de redução de emissões

Com o aumento dos custos que o CELE irá trazer, será relevante a definição de um roteiro de redução de emissões, incluindo investimentos em tecnologia mais eficiente (e com menos emissões) para a frota naval. Poderão existir subsídios e incentivos para apoio ao desenvolvimento e implementação de tecnologias de baixo carbono, e estes devem ser considerados como parte da resposta das organizações ao CELE.

Devem também ser consideradas as implicações contratuais do CELE, bem como as diversas questões relativas ao imposto sobre o rendimento, ao IVA, às questões jurídicas e aos preços de transferência que poderão surgir como resultado de transferências intragrupo das EUA.

Fale connosco!

[pwc.pt/sustentabilidade](https://www.pwc.pt/sustentabilidade)



Ana Cláudia Coelho
Sustainability and climate change
Partner, PwC Portugal
ana.claudia.coelho@pwc.com



Ana Luísa Martins
Sustainability and climate change
Manager, PwC Portugal
ana.luisa.martins@pwc.com