

A transição dos combustíveis na Europa só terá sucesso se estiver ancorada na realidade industrial. O quadro político da União Europeia deve, por conseguinte, prosseguir dois objetivos em simultâneo: preservar a competitividade da atual base industrial de produção de combustíveis e criar condições sólidas de investimento para a sua transformação rumo a uma economia de baixo carbono.

RECOMENDAÇÕES POLÍTICAS

PARA GARANTIR A COMPETITIVIDADE DA INDÚSTRIA DE PRODUÇÃO DE COMBUSTÍVEIS.

Revisão do ETS: O atual quadro do ETS não cria condições económicas viáveis para investimentos em larga escala na descarbonização das indústrias expostas à concorrência internacional e dos setores de difícil descarbonização. A combinação entre o aumento dos custos do carbono, a redução progressiva da atribuição gratuita de licenças de emissão, a incerteza regulamentar, a procura ainda limitada de produtos de baixo carbono e a insuficiência das infraestruturas necessárias aumenta o risco de deslocalização dos investimentos para fora da Europa, em vez de acelerar a descarbonização da indústria europeia.

Sem uma reformulação estrutural do quadro de políticas da União Europeia, que reforce a competitividade industrial, estimule uma procura clara de combustíveis de baixo carbono e apoie a inovação, o sistema continuará a favorecer a transferência de emissões de carbono e de investimento para fora da Europa. Em vez de criar condições para a descarbonização, poderá acabar por comprometê-la.

As recomendações da FuelsEurope relativamente à reformulação do ETS1 são as seguintes:

- A trajetória linear do limite deve ser consistente com a meta definida na Lei do Clima (o Fator de Redução Linear deve ser reduzido);
- A parcela de licenças atribuídas gratuitamente deve ser aumentada para evitar a fuga de carbono resultante de um acionamento prematuro do Fator de Correção intersetorial (os atuais 43% devem ser aumentados para melhor refletir a participação da indústria em relação ao setor energético);
- A Reserva de Estabilidade do Mercado deve ser reformada para fazer face à crescente escassez de licenças, em vez do excesso de oferta. A invalidação deve ser interrompida, as licenças previamente invalidadas devem ser restauradas e os limites de entrada/libertação devem ser ajustados dinamicamente para refletir a evolução das condições de mercado.
- A Reserva de Estabilidade do Mercado deverá ajudar a garantir liquidez suficiente no mercado e evitar a volatilidade excessiva dos preços do EU ETS.
- As remoções concebidas e certificadas ao abrigo do CRCF devem ser elegíveis para utilização pelas entidades do EU ETS para efeitos de conformidade. A utilização de remoções baseadas na natureza deve permanecer condicionada à manutenção da integridade ambiental;
- Os créditos internacionais de elevada integridade deverão ser integrados diretamente desde o início do período pós-2030, de modo a aumentar a liquidez do mercado, melhorar a eficiência em termos de custos e proporcionar maior flexibilidade para as emissões dos setores de difícil descarbonização.
- Deve ser evitada a imposição de condições adicionais à atribuição gratuita de licenças de emissão. Os valores de referência (benchmarks) já constituem uma forma exigente de condicionalidade baseada no desempenho. A introdução de condições adicionais aumentaria os custos administrativos e contrariaria o princípio da proteção contra a fuga de carbono. Por conseguinte, qualquer condicionalidade adicional deverá ser eliminada. A compensação dos custos indiretos deverá igualmente ser harmonizada em toda a União Europeia.
- Deve ser criado um mecanismo eficaz e permanente para responder aos riscos de fuga de carbono associados às exportações de bens abrangidos pelo CBAM, salvaguardando simultaneamente a competitividade internacional da indústria europeia.
- É necessário criar condições económicas viáveis para os combustíveis produzidos através de CCU (captura e utilização de carbono), assegurando simultaneamente a coerência entre os diferentes instrumentos legislativos da União Europeia.
- As receitas do ETS devem ser reinvestidas na descarbonização industrial.

Um mecanismo eficaz e permanente deve abordar os riscos de fuga de carbono enfrentados pelos produtos de exportação sujeitos ao CBAM e preservar a competitividade internacional da indústria europeia.

Regulamento Europeu do Metano: A implementação do Regulamento Europeu do Metano deve permanecer exequível na prática e não comprometer a segurança do abastecimento, a operacionalidade industrial nem a competitividade.

Embora as Recomendações recentemente publicadas pela Comissão Europeia sobre penalizações e cláusulas-tipo reconheçam diversas lacunas críticas em matéria de conformidade, não as abordam de forma abrangente. Ao apresentarem apenas soluções parciais e não vinculativas, as Recomendações deixam as entidades sujeitas às obrigações expostas a uma persistente incerteza jurídica e a riscos de conformidade. **A FuelsEurope apela a:**

- Adiar o calendário de implementação e adotar ajustamentos específicos ao Regulamento Europeu do Metano, concedendo tempo suficiente para implementar os instrumentos de conformidade ainda em falta e permitindo ao setor da refinação promover a sua adoção em toda a cadeia de abastecimento.
- **Conceder aos produtores, verificadores, organismos de certificação e importadores de tempo suficiente e segurança jurídica** para cumprirem as obrigações aplicáveis aos importadores.
- Assegurar a implementação harmonizada do Regulamento revisto em todos os Estados-Membros, apoiando simultaneamente o estabelecimento de regimes de sanções claros e previsíveis que reflitam os progressos alcançados na implementação e as opções de conformidade que se vão tornando disponíveis.
- **Estabelecer um quadro de conformidade operacional** que permita implementar soluções realistas para cadeias de abastecimento complexas de petróleo bruto, incluindo abordagens de rastreabilidade nos casos em que requisitos rigorosos sejam atualmente inexecutáveis ou desproporcionados.
- **Salvaguardar o objetivo central de redução das emissões de metano**, evitando simultaneamente perturbações no abastecimento de petróleo bruto e gás que aumentariam a dependência europeia das importações de combustíveis refinados e os custos para os consumidores.

Simplificação: O quadro regulamentar da União Europeia deve tornar-se mais simples, mais coerente e mais favorável ao investimento nos setores industriais estratégicos. **A FuelsEurope apela a:**

- **Reduzir a complexidade administrativa** no conjunto da legislação da União Europeia que afeta a produção de combustíveis e as respetivas cadeias de valor.
- **Realizar testes de robustez à legislação europeia para identificar contradições, duplicações e impactos na competitividade**, com especial incidência nos setores estratégicos e de difícil descarbonização.
- **Analisar toda a legislação relevante de forma coerente**, em vez de criar novas obrigações isoladamente.
- **Organizar diálogos estratégicos com os setores industriais**, garantindo que desafios de implementação, barreiras ao investimento e incoerências sejam identificados atempadamente e resolvidos de forma pragmática.
- **Assegurar que a simplificação apoia a implementação**, melhorando a clareza jurídica e reduzindo a carga de conformidade sem comprometer os objetivos políticos essenciais

IED: A implementação da Diretiva das Emissões Industriais deve proteger a saúde e o ambiente de forma integrada, mantendo-se, simultaneamente, tecnicamente exequível, economicamente viável e coerente com as necessidades da transição industrial. **A FuelsEurope apela a:**

- **Uma transposição e implementação atempadas em todos os Estados-Membros**, evitando requisitos adicionais desnecessários («gold-plating») e abordagens nacionais fragmentadas.
- **Garantir a coerência com a legislação ambiental relacionada e com as obrigações de reporte**, de forma a evitar duplicações e encargos administrativos desnecessários.
- **Ao desenvolvimento atempado de atos secundários e orientações**, proporcionando clareza e segurança na implementação para operadores e autoridades nacionais.
- **Estabelecer requisitos mínimos à escala da União Europeia através das conclusões MTD** (Melhores Técnicas Disponíveis), que sejam tecnicamente exequíveis e economicamente viáveis, com base numa recolha robusta de dados e num intercâmbio técnico aprofundado envolvendo as partes interessadas da indústria.
- Garantir que os requisitos de licenciamento permanecem proporcionais, tendo em conta as características técnicas das instalações e as condições ambientais locais, evitando a imposição de medidas adicionais desnecessárias.

REACH: Uma futura revisão dos Anexos do REACH deverá reforçar a gestão do risco, preservando, ao mesmo tempo, a clareza jurídica, o rigor científico e a competitividade industrial. **A FuelsEurope defende:**

- **Concentrar a revisão nas lacunas identificadas e em medidas que melhorem a gestão do risco;**
- **Preservar o REACH e o CLP como legislação fundamental e principal referência para as definições de substâncias reguladas e terminologia jurídica relacionada;**
- **Evitar a sobreposição com outra legislação e encargos administrativos desnecessários para os reguladores e operadores;**

- **Assegurar que as medidas regulamentares continuam a ser baseadas na avaliação de riscos e em bases científicas sólidas.**

PFAS: A FuelsEurope apoia a intenção da Comissão Europeia de estabelecer restrições adequadas aos PFAS, visando garantir um elevado nível de proteção da saúde humana e do ambiente. **A FuelsEurope defende:**

- Uma regulamentação das PFAS fundamentada na ciência, proporcional e exequível, que preserve a segurança operacional e a continuidade do abastecimento de combustíveis e matérias-primas;
- A continuidade da utilização de equipamentos industriais que contenham PFAS nos sectores de refinação e distribuição de combustíveis até que esteja disponível uma tecnologia de substituição comprovadamente segura, fiável e economicamente viável. Exemplos incluem fluoropolímeros e fluoroelastómeros em aplicações de vedação e eletrónica, dada a atual escassez de alternativas viáveis no nosso setor e o potencial impacto negativo na cadeia de valor energético da UE e no abastecimento de combustíveis e matérias-primas.

Entretanto, o setor mantém o compromisso de assegurar uma gestão responsável destes equipamentos — tanto durante a operação como no final da sua vida útil — em conformidade com as medidas regulamentares atuais e futuras.

CBAM: A FuelsEurope apela à adoção de medidas eficazes que restabeleçam condições de concorrência equitativas a nível global, garantindo que o setor possa manter a sua competitividade internacional e viabilizar a sua transformação através de:

- **Assegurar condições de concorrência equitativas no que respeita aos custos de carbono**, evitando assim o aumento das emissões internacionais e permitindo uma ação ambiental ambiciosa, mas economicamente viável.
- **Proporcionar um quadro regulamentar previsível e favorável ao investimento**, gerando sinais claros e de longo prazo para orientar os investidores e prevenir a fuga de carbono e de investimento.
- **Criar efetivamente as condições económicas necessárias para acelerar a adoção e expansão de soluções inovadoras e disruptivas para a transição energética.**

A FuelsEurope insta as Instituições da União Europeia a corrigirem falhas fundamentais do atual desenho do CBAM antes de avançarem com uma eventual extensão do seu âmbito aos produtos de refinação. Devem ser considerados os seguintes aspetos:

- **O CBAM deve coexistir com as atuais medidas de mitigação do risco de fuga de carbono**, as quais não deverão ser reduzidas relativamente aos níveis atuais até que a eficácia do CBAM para o setor da refinação esteja comprovada.
- Uma solução eficaz e adequada para o risco de fuga de carbono relacionada com as exportações deve ser incluída no quadro de combate à fuga de carbono.
- **Garantir condições de concorrência equitativas** entre fornecedores da UE e de países terceiros no que respeita aos custos das emissões de gases com efeito de estufa (GEE).
- **Abordar os riscos de evasão e reafectação de recursos.**
- O risco de fuga de carbono associado aos custos indiretos das emissões deve ser tratado através de um sistema harmonizado à escala da UE de compensação dos custos indiretos para todos os setores expostos ao comércio internacional, em vez de ser incluído no CBAM, uma vez que esses custos indiretos não estão diretamente relacionados com as emissões indiretas.
- Deve ser desenvolvida uma metodologia justa e adequada para o setor da refinação.

RECOMENDAÇÕES POLÍTICAS

CRIAR UM QUADRO DE INVESTIMENTO SÓLIDO PARA A SUA TRANSFORMAÇÃO RUMO A UMA ECONOMIA DE BAIXO CARBONO.

RED: A RED deve continuar a ser o quadro central que rege os requisitos de sustentabilidade aplicáveis aos combustíveis renováveis na UE. A articulação com os incentivos ou obrigações relativos aos combustíveis renováveis previstos noutra legislação (por exemplo, ReFuelEU Aviation e FuelEU Maritime) deve ser clara e complementar, de forma a garantir uma implementação coerente entre os diferentes setores. A futura revisão da RED deverá basear-se nos êxitos das versões anteriores e, simultaneamente, corrigir as deficiências identificadas, proporcionando um quadro mais favorável ao investimento em combustíveis renováveis e de baixo carbono na Europa, incluindo no que respeita à transposição da Diretiva pelos Estados-Membros.

A indústria apoia um aumento gradual e realista das metas da RED-T, criando as condições necessárias para salvaguardar os investimentos existentes e, simultaneamente, estabelecer as condições para um modelo de negócio viável e de longo prazo para a indústria europeia. **Mais concretamente, a FuelsEurope defende que a próxima revisão da RED deve:**

- Salvar a sua função como legislação de referência em matéria de requisitos de cadeia de custódia, GEE e sustentabilidade aplicáveis a todos os combustíveis renováveis e de baixo carbono elegíveis ao abrigo da legislação da UE.
- Incorporar as melhores práticas e os ensinamentos retirados das transposições nacionais da RED III, mantendo a flexibilidade para que os Estados-Membros tirem partido dos seus pontos fortes a nível nacional, assegurando simultaneamente que não existam desvios para além do âmbito da Diretiva;
- Evitar ineficiências e custos sistémicos evitáveis, eliminando requisitos de reporte duplicados e metas que se sobreponham a outros elementos do acervo da UE em matéria de descarbonização;
- Alargar o leque de matérias-primas elegíveis, de modo a refletir as inovações na gestão agrícola e florestal, nas práticas de agregação e mistura, os desenvolvimentos nas culturas energéticas e a melhoria das medidas antifraude;
- Assegurar protocolos rápidos e exequíveis de verificação da sustentabilidade para as novas matérias-primas elegíveis, tirando partido das tecnologias mais recentes e viabilizando investimentos na sua implementação;
- Reforçar as medidas de prevenção da fraude, acelerando a implementação bem-sucedida da Base de Dados da União e introduzindo medidas específicas de prevenção da fraude, preservando simultaneamente a segurança jurídica dos operadores que cumprem as regras.

Normas de CO₂ para Veículos Ligeiros (LDVs) e Veículos Pesados (HDVs) e Veículos Empresariais Limpos: A descarbonização do transporte rodoviário e das frotas empresariais deve permanecer tecnologicamente neutra e reconhecer o papel dos combustíveis renováveis a par da eletrificação. **A FuelsEurope apela a:**

- **O reconhecimento dos “Veículos que Funcionam Exclusivamente com Combustíveis Elegíveis” (VEEF tal como definidos pela RED), bem como da respetiva infraestrutura de abastecimento. Os VEEF devem ser reconhecidos como veículos de emissões zero** através da criação de uma categoria específica para veículos que utilizam combustíveis elegíveis ao abrigo da RED, conforme previsto no Considerando 11 do Regulamento (UE) 2023/851, sendo reconhecidos como veículos de emissões nulas para efeitos das normas de CO₂. Este reconhecimento deve ser apoiado por metodologias robustas de monitorização e certificação. Tal abordagem complementar a mobilidade elétrica e preservaria múltiplas vias de descarbonização.
- **Maior elegibilidade dos combustíveis sustentáveis.** Alargar o âmbito dos combustíveis elegíveis ao abrigo do artigo 5.º-A para todos os combustíveis sustentáveis em conformidade com a Diretiva RED que cumpram os critérios de sustentabilidade e de emissões de gases com efeito de estufa previstos nos artigos 29.º e 29.º-A e nos respetivos atos delegados.
- **Os combustíveis sustentáveis devem ser creditados com um fator de emissões zero, em consonância com a metodologia «Do Tanque à Roda» do regulamento. De facto, o CO₂ que emitem durante a fase de utilização é circular (biogénico, absorvido da atmosfera) e não aumenta a concentração de CO₂ na atmosfera.**
- **Melhorar o mecanismo de créditos de combustíveis renováveis, eliminando o limite máximo de 3% e o sub-limite máximo de 1% para os biocombustíveis do Anexo IX, Parte B.**
- **Possibilitar a implementação antecipada e permitir que os combustíveis renováveis contribuam para a descarbonização das estradas antes de 2035.**
- Abordagem equilibrada na iniciativa Veículos Corporativos Limpos. Garantir que a iniciativa não se torna um mandato de eletrificação de facto, preservando o papel dos combustíveis renováveis, alinhando-a com as revisões das normas de CO₂, evitando a sua utilização como moeda de troca para a flexibilidade regulamentar e concebendo regras de descarbonização da frota que reflitam a diversidade tecnológica, a inovação e as condições reais do mercado em toda a Europa.

ETS2: Deve criar um sinal de mercado credível e tecnologicamente neutro para as soluções de transporte e aquecimento descarbonizadas, preservando simultaneamente a acessibilidade e a equidade social. **A FuelsEurope apela a:**

- **A criação de um mercado para soluções energéticas descarbonizadas para o transporte rodoviário e aquecimento,** com um sinal de preço do carbono adequado, pode ajudar a desbloquear os investimentos em tecnologias e combustíveis renováveis e de baixo carbono.
- **Um funcionamento livre e transparente do mercado,** que evite interferências nos mecanismos de formação de preços
- Um equilíbrio entre a oferta e a procura e a liquidez do mercado.
- **Aspetos sociais a considerar:** as famílias e os cidadãos vulneráveis devem ser protegidos.
- **Um instrumento baseado no mercado que assegure que a neutralidade tecnológica é um fator-chave para a inovação.**