

*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:** não permite a viabilidade económica dos investimentos em descarbonização na UE e corre o risco de incentivar a fuga de carbono e de investimento, com consequências para a competitividade industrial e a segurança energética. De acordo com os parâmetros atuais do ETS da UE, nenhuma nova licença entrará no mercado após 2039, nem através de alocação gratuita nem por leilão. Nesta trajetória, o ETS corre o risco de se tornar insustentável para a indústria da UE. Sem ajustes estruturais, o sistema corre o risco de impulsionar tanto as emissões como os investimentos para fora da Europa, em vez de viabilizar a descarbonização dentro da mesma.

Para concretizar as ambições climáticas da União Europeia, preservando simultaneamente a resiliência industrial, o ETS deve evoluir de forma a apoiar a competitividade, salvaguardar o emprego e possibilitar o investimento na descarbonização na Europa.

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

- A trajetória linear do limite deve estar alinhada com o objetivo climático da UE para 2050 (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 intersectorial (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;

**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.

A FuelsEurope apela a:

- **A adoção de uma proposta de suspensão temporária** ("stop-the-clock"), de modo a permitir uma avaliação adequada do impacto do Regulamento adotado em 2024 e a resolver questões fundamentais de implementação através de uma revisão direcionada.
- **A concessão aos produtores, verificadores, organismos de certificação e importadores de tempo suficiente e segurança jurídica** para cumprirem as obrigações aplicáveis aos importadores.
- **O ajustamento das disposições relativas a penalizações desproporcionadas por incumprimento** ao progresso real da implementação e à efetiva disponibilidade de opções de conformidade, de forma harmonizada entre os Estados-Membros.
- **O estabelecimento de 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 inexequíveis ou desproporcionados.
- **A salvaguarda do 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:

- **A redução da complexidade administrativa** no conjunto da legislação da União Europeia que afeta a produção de combustíveis e as respetivas cadeias de valor.
- **A realização de 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.
- **A organização de 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.
- **O desenvolvimento atempado de atos secundários e orientações**, proporcionando clareza e segurança na implementação para operadores e autoridades nacionais.
- **O estabelecimento de 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 do REACH deverá reforçar a gestão dos riscos, preservando simultaneamente a clareza jurídica, o rigor científico e a competitividade industrial.

A FuelsEurope apela a:

- **Concentrar a revisão nas insuficiências identificadas** e nas medidas que melhorem a gestão dos riscos.
- **Preservar o REACH e o CLP como a legislação de referência fundamental** e a principal base para as definições de substâncias regulamentadas e da terminologia jurídica associada.
- **Evitar duplicações com outra legislação e encargos** administrativos desnecessários para reguladores e operadores.
- **Garantir que as medidas regulamentares continuam assentes na avaliação do risco e em bases científicas sólidas.**
- **Concretizar uma revisão direcionada e focada.**

As **restrições aos PFAS** devem preservar a segurança operacional, a continuidade do abastecimento e o funcionamento das cadeias de valor industriais estratégicas até que estejam disponíveis alternativas fiáveis.

**A FuelsEurope apela a:**

A FuelsEurope apela a:

- Uma regulamentação dos PFAS baseada em evidência científica, proporcionada e exequível, que preserve a segurança operacional e a continuidade do fornecimento de combustíveis e matérias-primas.
- Uma isenção que permita a utilização continuada de equipamentos que contenham PFAS em aplicações industriais e profissionais até que estejam disponíveis soluções de substituição adequadas, de forma a evitar

perturbações graves na cadeia de valor energética da União Europeia, salvaguardar o abastecimento de combustíveis e matérias-primas e assegurar o funcionamento das cadeias de valor industriais estratégicas, garantindo simultaneamente uma gestão responsável durante a operação e no fim de vida dos equipamentos. Na ausência dessa isenção, as restrições aos PFAS poderão comprometer o abastecimento de produtos críticos, apesar da reduzida exposição operacional resultante da utilização em sistemas fechados e da aplicação de medidas de mitigação.

O setor continua empenhado em assegurar uma gestão responsável destes equipamentos durante a sua utilização e no final do seu ciclo de vida, 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 reafecção 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:** Deve continuar a ser o principal enquadramento regulatório que estabelece os requisitos de sustentabilidade aplicáveis aos combustíveis renováveis na União Europeia. As interações com políticas complementares (por exemplo, o ReFuelEU Aviation, o FuelEU Maritime e as normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> para veículos ligeiros e pesados) devem ser claras e coerentes, de modo a assegurar uma aplicação eficiente em setores sujeitos a obrigações sobrepostas e/ou potencialmente incoerentes. Uma futura revisão da RED deverá, por isso, proporcionar um quadro mais harmonizado, previsível e favorável ao investimento para os combustíveis renováveis e de baixo carbono na Europa. Deverá igualmente criar as condições necessárias para um modelo de negócio viável e sustentável a longo prazo para a indústria.

A indústria apoia um aumento gradual e realista das metas da RED, acompanhado de condições regulamentares favoráveis ao investimento.

FuelsEurope apela a:

- Rever a RED com base nas melhores práticas e **nas lições aprendidas com as transposições nacionais da RED III**;
- Estabelecer **regras mais claras e harmonizadas para reduzir a incerteza operacional** e criando bases mais sólidas para os investimentos necessários ao aumento da produção de combustíveis renováveis e de baixo carbono;
- **Evitar critérios excessivamente restritivos de elegibilidade das matérias-primas e alargar o leque de biocomponentes conformes com a RED, em especial os disponíveis a nível nacional**;
- **Assegurar a sincronização entre a maturidade tecnológica e a ambição regulamentar**;
- **Promover a criação de mercados pioneiros do lado da procura**;
- **Implementar medidas de mitigação do risco de investimento**;
- Definir **uma trajetória de longo prazo para a adoção de combustíveis renováveis e de baixo carbono na Europa**, assente num quadro de investimento robusto e previsível para os combustíveis renováveis, que permita preservar os investimentos em curso e os investimentos planeados.

**Normas de CO<sub>2</sub> 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 considerados 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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub> que emitem durante a fase de utilização é circular (biogénico, absorvido da atmosfera) e não aumenta a concentração de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, 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.**