

**Um ativo industrial estratégico
que a Europa não se pode dar ao
luxo de perder**



Índice

1.

A integração da refinação nas cadeias de valor industrial da Europa

2.

Prioridade à competitividade: não há transição sem uma base industrial viável.

3.

Converter ativos existentes: um imperativo estratégico para a Europa.

4.

Transição na prática, não na teoria.

Sumário Executivo

A refinação é um pilar estratégico da segurança energética, da prontidão para a defesa e da resiliência industrial da Europa, e não uma indústria do passado. Os combustíveis líquidos e gasosos continuarão a ser essenciais para a aviação, o transporte marítimo, a petroquímica e outros setores de difícil eletrificação, além de continuarem a apoiar partes do transporte rodoviário devido à sua densidade energética, capacidade de armazenamento, transportabilidade e fiabilidade.

A nossa base de refinação e produção de combustíveis impulsiona o ecossistema industrial da Europa, abastecendo o transporte, defesa e outros serviços essenciais, matérias-primas para produtos químicos, construção, agricultura e manufatura. No entanto, os elevados custos energéticos, os preços do carbono, a fragmentação regulatória e a incerteza do investimento estão a corroer a competitividade e a aumentar o risco de encerramentos

Não reconhecer o sector como estratégico teria consequências de longo alcance: maior dependência das importações, choques de preços, perda de emprego, declínio industrial e descarbonização mais lenta dos transportes. O encerramento de cada refinaria é irreversível, e uma hipotética substituição através da construção de raiz de novas unidades industriais de baixo carbono seria insustentável em termos de custos e de tempo. A Europa precisa de escolher: produzir combustíveis e matérias-primas internamente enquanto transforma a sua indústria, ou depender cada vez mais de outros.

Uma transição credível exige a conversão das refinarias existentes. Este é o caminho mais rápido, mais económico e mais seguro para a expansão dos combustíveis renováveis e de baixo carbono, preservando simultaneamente a autonomia estratégica e evitando ativos ociosos.

A Europa necessita de políticas estáveis, de uma regulamentação que permita investimentos com risco reduzido e de estruturas pragmáticas que reflitam a realidade do sistema energético. O setor da refinação está pronto para liderar uma transição que seja industrialmente viável, economicamente credível e geopoliticamente resiliente.

Preâmbulo

A indústria de produção de combustíveis e da refinação é um pilar industrial estratégico, tanto no presente como no futuro. Não se trata de uma indústria do passado.

Ela sustenta a segurança energética da Europa, a sua capacidade de defesa e a resiliência económica em múltiplos setores críticos.

Os combustíveis líquidos e gasosos satisfazem atualmente cerca de 56%¹ da procura final global de energia e prevê-se que representem entre 40% e 55% em 2050², mesmo num cenário de descarbonização acelerada. Na Europa, a procura diminuirá, mas não desaparecerá.

Os combustíveis líquidos continuam a ser essenciais na aviação, no transporte marítimo, na petroquímica e noutros setores difíceis de eletrificar, e permanecerão uma solução eficiente e conveniente para os utilizadores do transporte rodoviário, devido à sua densidade energética, capacidade de armazenamento, facilidade de transporte e fiabilidade. Não se trata de resistir à mudança; trata-se de uma questão de física.

1. Estudo do Fórum Económico Mundial, Alimentando o Futuro: Como os Negócios, as Finanças e as Políticas Públicas Podem Acelerar o Mercado de Combustíveis Limpos (2026)

2. Ibidem.

1. A integração da refinação nas cadeias de valor industrial da Europa

A refinação e a produção de combustíveis são fundamentais para o ecossistema industrial da Europa.

Abastecem todos os meios de transporte, apoiam a defesa e a mobilidade de emergência e fornecem matérias-primas essenciais para toda a economia.

O sistema de refinação da UE suporta todo o espectro de modos de transporte e proporciona 100% da mobilidade da defesa e militar. Garante a resposta a emergências e a continuidade dos serviços essenciais.

Ao mesmo tempo, a refinação e o fabrico de combustíveis desempenham um papel central no fornecimento de matérias-primas a sectores industriais essenciais, incluindo os sectores químico, da construção civil, da agricultura e da indústria transformadora.

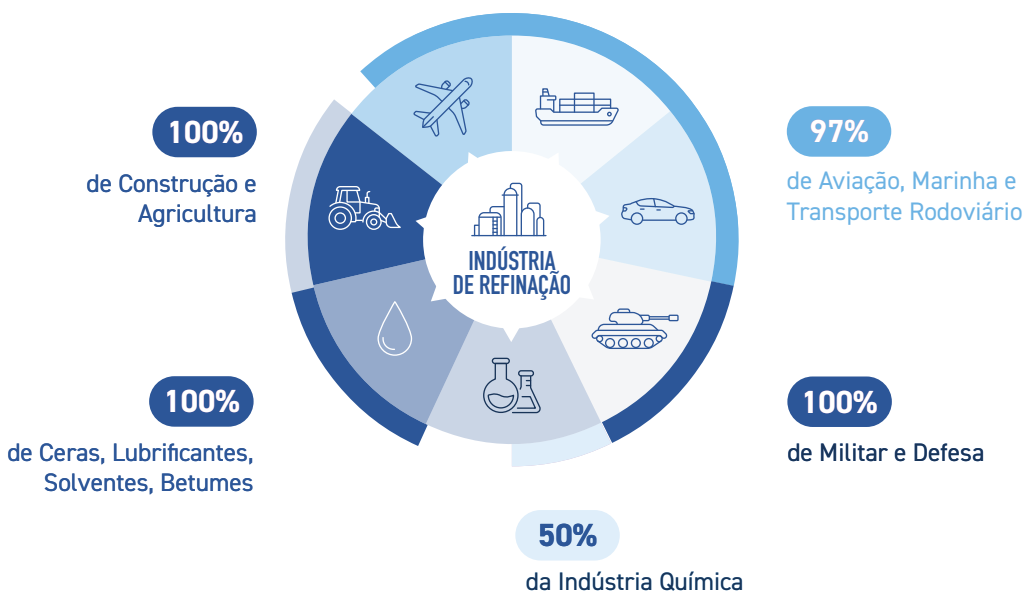
“

Cerca de metade da matéria-prima da indústria química deriva dos produtos das refinarias, o que ilustra a profunda integração da produção de combustíveis no ecossistema industrial mais amplo da Europa.

”

Na Europa, a produção nacional de biocombustíveis substituiu parte das importações de combustíveis fósseis no setor dos transportes, contribuindo para uma matriz energética mais diversificada. Embora a UE continue a ser um importador líquido de energia, os combustíveis renováveis reforçaram a resiliência e demonstraram o seu potencial para reduzir a dependência exclusiva do petróleo bruto e dos derivados importados.

Os nossos produtos cobrem a maioria das necessidades dos setores estratégicos (refinarias e biorrefinarias)



Esta diversificação está a tornar-se cada vez mais importante num contexto geopolítico caracterizado por extrema volatilidade, interrupções no fornecimento e concorrência estratégica³.

Riscos estratégicos de negligenciar o setor

Não reconhecer este setor como estratégico acarreta consequências sistémicas. Estas incluem o aumento da dependência das importações, a exposição a choques de preços, a perda de empregos qualificados e a erosão da competitividade industrial.

O encerramento de refinarias representa uma perda irreversível de ativos industriais. Uma vez desmantelados, estes ativos não podem ser substituídos por novas instalações de baixo carbono de raiz⁴ a um custo ou velocidade comparáveis.

A questão estratégica, portanto, não é se a Europa necessitará de combustíveis e matérias-primas. Ela precisará. A questão é se a Europa os produzirá enquanto transforma a sua indústria ou se dependerá cada vez mais de outros. A resposta afeta diretamente a segurança energética tanto para usos civis como militares, a resiliência industrial e o custo e credibilidade da transição energética.

1.8%
DO PIB

CONTRIBUTO PARA A ECONOMIA EUROPEIA*

O setor representou 1,8% do PIB, confirmando o seu papel vital no motor económico da Europa. Este contributo evidencia a importância estratégica do setor ao longo das cadeias de valor e dos mercados.

75 900
PESSOAS
EMPREGADAS

CRIAR E SUSTENTAR EMPREGO*

A indústria de produção de combustíveis apoia direta e indiretamente cerca de 76 000 postos de trabalho em toda a Europa, proporcionando emprego estável e qualificado e contribuindo para a resiliência das comunidades locais.

CERCA DE
4 MIL
MILHÕES
DE
EUROS
DE CAPITAL
INVESTIDO EM
2024

COMPROMISSO COM O INVESTIMENTO RESPONSÁVEL*

Mantemos um forte enfoque no cumprimento das normas regulamentares, sendo que 25% do nosso investimento de capital total — equivalente a 4 mil milhões de euros — alocado ao cumprimento das normas ambientais e operacionais em toda a UE.

228 MIL
MILHÕES
DE EUROS
PAGOS EM
IMPOSTOS

APOIANDO O BEM-ESTAR, O CRESCIMENTO E OS SERVIÇOS**

Um total de 228 mil milhões de euros foi pago em impostos, abrangendo os impostos sobre o emprego, impostos sobre a propriedade e impostos ambientais, incluindo os impostos sobre o carbono do EU ETS.

31,17 MIL
MILHÕES DE EUROS
EM RECEITAS DE NEGÓCIOS
DE TERCEIROS

APOIO ÀS ATIVIDADES EMPRESARIAIS EM VÁRIOS SETORES.*

O setor gerou ainda 31,17 mil milhões de euros em receitas de atividades de terceiros, reforçando as cadeias de valor locais, promovendo o emprego e atuando como multiplicador económico.

* Relatório de Impacto Económico e Social do Sector de Refinação das Ilhas Salomão (2025)

** Eurostat

3. AIE

4. Iniciativa de desenvolvimento que começa do zero, operando numa «folha em branco», sem infraestruturas existentes, sistemas legados ou restrições de trabalho anteriores.

2. Prioridade à competitividade: não há transição sem uma base industrial viável.

O setor da refinação opera num mercado global e altamente competitivo. A competitividade não é opcional, mas antes uma condição essencial tanto para a continuidade operacional como para a transformação.

Pressões estruturais sobre as refinarias europeias

As refinarias europeias enfrentam um conjunto cumulativo de pressões estruturais.

Os custos de energia são mais elevados e mais voláteis do que nas regiões concorrentes fora da UE. Isto afeta diretamente as margens operacionais e enfraquece a viabilidade económica dos investimentos em descarbonização. Os custos de carbono também estão a aumentar à medida que o EU ETS se torna mais restritivo, corroendo ainda mais as margens e aumentando o risco de rentabilidade negativa para uma parcela crescente de ativos antes do fim da sua vida útil.

Estas pressões enfraquecem a justificação comercial para investimentos a longo prazo, especialmente para projetos com períodos de retorno de 25 anos ou mais, que exigem estabilidade e previsibilidade, ambas atualmente ausentes.

A espinha dorsal industrial da Europa, intimamente interligada com a refinação e a produção de combustíveis, está sob crescente pressão.

Setores-chave ligados à produção de combustíveis

estão a aproximar-se de um ponto crítico:

A indústria automóvel europeia, historicamente líder global, produziu cerca de 14,4 milhões de veículos em 2024, mas a produção caiu 6,2% em relação ao ano anterior e continua abaixo dos níveis pré-pandemia.

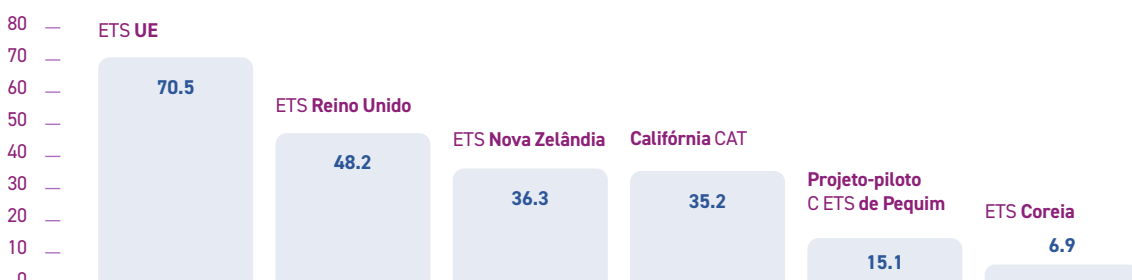
Ao mesmo tempo, a indústria química europeia atravessa uma profunda crise estrutural, com cerca de 9% da capacidade de produção programada para encerramento e mais de 11 milhões de toneladas de capacidade anunciadas para encerramento em grandes unidades entre 2023 e 2024. A produção diminuiu significativamente em vários países em comparação com os níveis de 2019. Estes acontecimentos afetam diretamente as cadeias de valor intimamente ligadas à produção de combustíveis.

A complexidade regulatória prejudica ainda mais a justificação de investimento para a transformação. O sector está sujeito a múltiplos quadros legislativos, muitas vezes desenvolvidos isoladamente, incluindo RED, normas de desempenho de CO2 para veículos, mandatos de descarbonização da aviação e do sector marítimo, regulamentação do metano e legislação sobre produtos químicos.

Isto gera inconsistência regulamentar, custos de conformidade mais elevados e menor previsibilidade dos investimentos. Para projetos de capital intensivo, isto aumenta significativamente o risco e pode atrasar ou cancelar projetos antes da Decisão Final de Investimento (FID).

Nível do preço do carbono no EU ETS comparado com outras jurisdições

USD/ tCO₂eq (Fonte ERSCT)



Perda do Potencial de Transformação

Um declínio progressivo

A capacidade total de refinação da Europa está em constante declínio, devido a uma combinação de fatores estruturais e forças políticas. Desde 2009, 35 refinarias encerraram definitivamente, representando cerca de 30% do total e aproximadamente 20% da capacidade total de refinação. Sem uma transformação bem-sucedida, uma parcela significativa da restante capacidade poderá tornar-se economicamente inviável nas próximas décadas.

“ Não se trata simplesmente de uma questão de diminuição da capacidade. Trata-se de uma questão de perda do potencial de transformação. ”

A Europa já está estruturalmente dependente das importações para produtos essenciais. No caso do que-rosene de aviação, a dependência líquida das importações representa cerca de 34% da procura⁵, embora este coexista com fluxos significativos de exportação para os mercados vizinhos como o Reino Unido, a Noruega e a Suíça. A Europa continua também exposta a desequilíbrios estruturais nas importações de diesel.

“ As refinarias que apresentam margens negativas sustentadas saem do mercado antes de poderem ser convertidas. Uma vez encerradas, estas plataformas industriais necessárias para a produção de combustíveis de baixo carbono perdem-se para sempre. ”

Competitividade e transição são indissociáveis. Preservar a viabilidade industrial hoje é um pré-requisito para concretizar a transição amanhã.

O fosso de investimento: ambição versus realidade

A escala de investimento necessária para concretizar a transição é substancial, no entanto, os níveis de investimento atuais ficam muito aquém do necessário.

As estimativas globais indicam que serão necessários cerca de 100 mil milhões de dólares por ano até 2030 para atingir as ambições em matéria de combustíveis

renováveis e de baixo carbono. No entanto, os níveis atuais de investimento continuam a ser muito mais baixos (25 mil milhões de dólares).

Na Europa, até 2030, é necessário um apoio financeiro significativo para reduzir a diferença de custos dos biocombustíveis avançados e para mobilizar matérias-primas:

- 3,8 a 7,5 mil milhões de euros por ano em apoio a unidades industriais,
- 0,7 a 1,2 mil milhões de euros para a mobilização de matérias-primas.

No entanto, apenas uma pequena parte dos projetos anunciados alcançou a Decisão Final de Investimento (FID), o que evidencia um fosso persistente entre a ambição política e os projetos viáveis para investimento.

“ Esta lacuna reflete barreiras estruturais ao investimento, não limitações tecnológicas. ”

O investimento é limitado pela fraca visibilidade das receitas, pelos quadros políticos incertos, pela elevada intensidade de capital e pela complexidade regulamentar.

Estes fatores tornam os projetos menos atrativos para os investidores e atrasam o fecho financeiro. As decisões de investimento são tomadas num contexto global. O capital flui para regiões que oferecem maior estabilidade política, menor risco e retornos mais previsíveis.

Se a Europa não oferecer condições comparáveis, existe um risco crescente de que o investimento, e a capacidade industrial associada, se desloque para outros locais.

As implicações são significativas. Isto não só abrandará a transição, como também aumentará a dependência das importações tanto de combustíveis convencionais como de combustíveis de baixo carbono, enfraquecendo a base industrial e a autonomia estratégica da Europa. A competitividade, portanto, não é um fim em si mesma. É o fundamento da transição.

5. Eurostat

6. Estudo da S&P sobre a potencial evolução da refinação e da produção de combustíveis líquidos na Europa (2025)

3. Converter ativos existentes: um imperativo estratégico para a Europa.

Converter os ativos de refinação existentes não é simplesmente uma questão de relação custo-benefício. É uma necessidade estratégica para a União Europeia.

A modelização demonstra que, sem a transformação dos ativos existentes, a Europa enfrentaria uma transição de custos mais elevados, um declínio industrial acelerado e uma dependência a longo prazo das importações. A reutilização de refinarias existentes pode reduzir o investimento de capital em 30 a 50% em comparação com projetos totalmente novos, evitando a duplicação de infraestruturas e ativos ociosos.

Ampliar a transição exige aproveitar o que já existe.

Um estudo recente da S&P Global⁷ estima que, até 2050, a UE necessitará entre 22 e 48 biorrefinarias para atender à procura projetada e às metas climáticas.

Sem conversão, esta capacidade necessária de vir, em grande parte, de projetos totalmente novos e independentes, aumentando significativamente as necessidades de capital, o risco e o tempo de entrega.

Aproveitar as instalações de refinaria existentes mantém o investimento dentro de um limite viável e permite a expansão atempada da produção de combustível sustentável.

As evidências⁸ confirmam que a infraestrutura existente proporciona custos mais baixos por unidade de redução de emissões, particularmente nas fases iniciais e intermédias da transição, quando as restrições de financiamento são mais acentuadas.

Os ativos existentes permitem uma rápida expansão

As refinarias existentes são atualmente as únicas plataformas industriais capazes de expandir a produção de combustíveis renováveis e de baixo carbono à velocidade e ao volume exigidos pela política da UE.

Atingir esta escala em prazos realistas depende da rápida mobilização e conversão dos ativos existentes, tornando a conversão de ativos uma condição essencial para uma transição economicamente viável, segura e credível.

“

A falta de integração da capacidade de refinação existente no processo de transição transformaria um desafio industrial numa vulnerabilidade estratégica para a Europa.

”

Essa transformação precisa de ser gerida. Os combustíveis convencionais continuam a ser essenciais durante o período de transição para garantir a acessibilidade, a estabilidade do sistema e a segurança do abastecimento, especialmente na aviação, no transporte marítimo, na resposta a emergências e na defesa.

7. Estudo da S&P sobre a potencial evolução da refinação e da produção de combustíveis líquidos na Europa (2025)

8. Documento do WEF «Fuelling the Future» (2026)



4. Transição na prática, não na teoria.

A indústria de fabrico de combustíveis já entrou numa fase de transformação ativa.

Ao longo da última década, as empresas implementaram uma vasta gama de tecnologias e percursos, incluindo:

- conversão de refinarias em biorrefinarias ou unidades dedicadas integradas em refinarias existentes.
- coprocessamento de matérias-primas sustentáveis.
- alargamento da produção de Combustíveis de Aviação Sustentáveis.
- disponibilidade de gasóleo renovável em mais de 6.000 postos de abastecimento na Europa.
- projetos iniciais de RFNBOs e de combustíveis de baixo carbono.

Estes desenvolvimentos demonstram tanto capacidade técnica como empenho.

A próxima fase será mais exigente. As necessidades de investimento aumentarão acentuadamente, pois o sector necessita de converter os ativos existentes, desenvolver nova capacidade e manter um fornecimento convencional suficiente em simultâneo.

Necessidades e Desafios de Investimento

Cerca de 400 mil milhões de euros em investimentos cumulativos serão necessários até 2050, mesmo no cenário mais rentável. Trata-se de um empreendimento significativo, mas que o sector é capaz de realizar, nas condições adequadas.

Hoje, persiste um claro fosso entre a ambição e a concretização. Apenas cerca de 10% da capacidade de combustíveis limpos anunciada atingiu a Decisão Final de Investimento (FID) devido à elevada intensidade de capital, risco regulatório e receitas incertas.

A questão não é a viabilidade tecnológica; é se podem ser financiados com segurança.

À medida que as necessidades de investimento aumentam para cumprir as metas e os mandatos políticos, a viabilidade económica dos projetos continua frágil. Os projetos param não porque não possam ser construídos, mas porque não podem ser financiados com confiança suficiente.

Processos integrados, múltiplas saídas

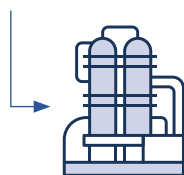
As refinarias são sistemas complexos e integrados que produzem múltiplas saídas em simultâneo.

Seja para processar petróleo bruto ou matérias-primas renováveis, os combustíveis e as matérias-primas intermédias são gerados através de um único processo. Os coprodutos permanecem inevitáveis devido à química.

As políticas públicas devem refletir esta realidade. As suposições de produto único não são viáveis nem técnica nem economicamente.

Refinaria convencional

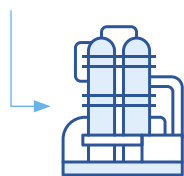
Petróleo Bruto



Nafta/Gasolina	10 - 37 %
Combustível para aviação / querosene	8 - 13 %
Gasóleo / gasóleo rodoviário	20 - 40 %
Fuelóleo	10 - 50 %
Outros	< 13 %

Biorrefinaria (bio-SAF via HEFA) em modo de produção máxima de combustível para aviação

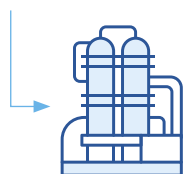
Ácidos gordos e óleo vegetal



Nafta/Gasolina	15 %
SAF	60 %
Gasóleo / gasóleo rodoviário	25 %
Fuelóleo	-
Outros	< 5 %

e-SAF via Fischer-Tropsch em modo de produção máxima de combustível para aviação

H₂ + CO₂



Nafta/Gasolina	25 %
SAF	55 %
Gasóleo / gasóleo rodoviário	20 %
Fuelóleo	-
Outros	< 5 %

(Fonte: Concawe)

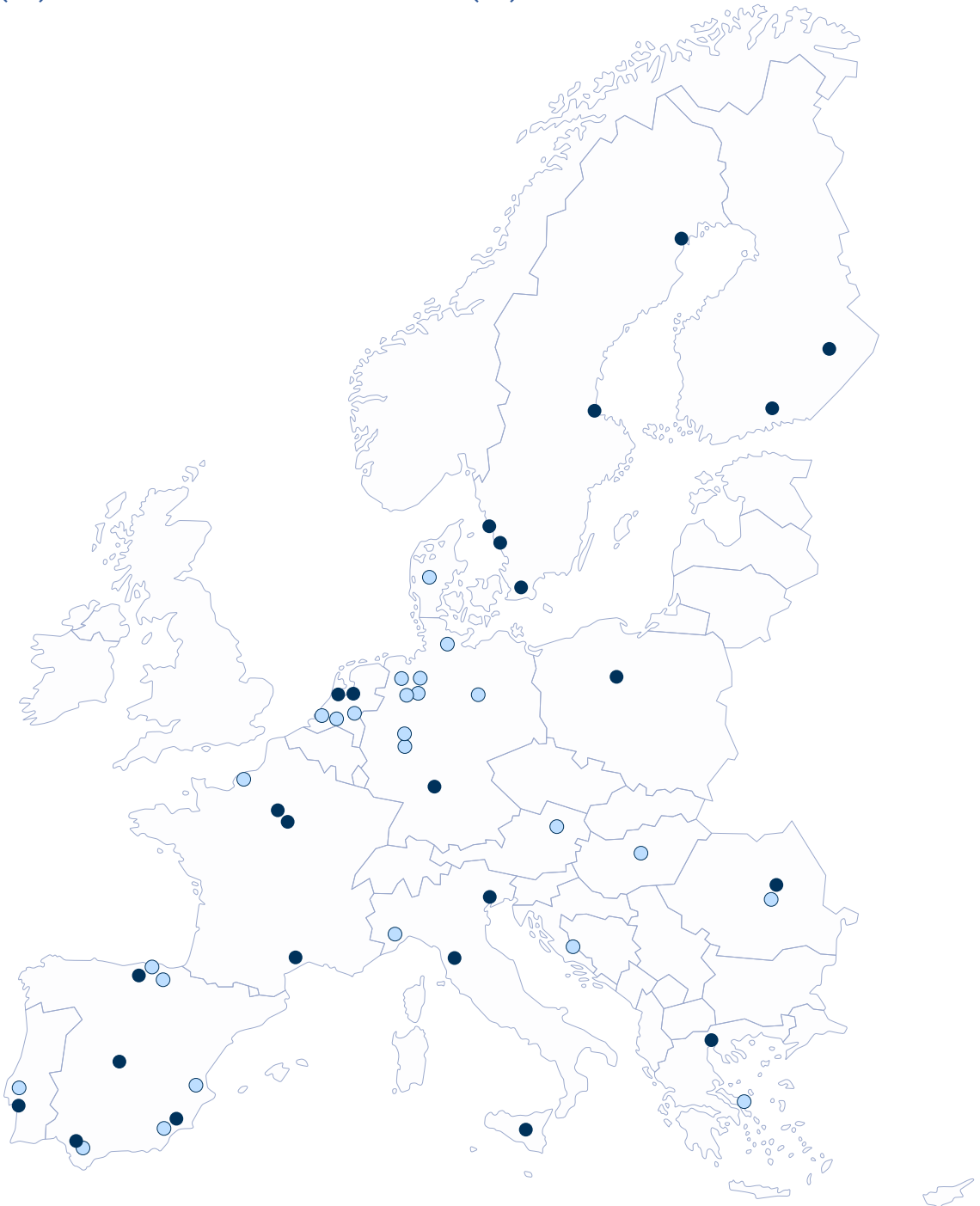
Combustíveis limpos e projetos energéticos dos membros da FuelsEurope na Europa.

● COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS RENOVÁVEIS

24 projetos para além da Decisão Final de Investimento (FID).

● HIDROGÉNIO VERDE

25 projetos para além da Decisão Final de Investimento (FID).



Isto cria um risco crítico para a Europa. As empresas deparam-se com uma escolha estratégica: investir num cenário de incerteza ou direcionar esses investimentos para jurisdições mais favoráveis.

A consequência é uma transição mais fraca. Em vez de transformar os ativos existentes, as empresas podem optar pela saída em vez da transformação, levando ao encerramento de refinarias e à perda irreversível de capacidade industrial.

O setor está a aproximar-se de um ponto de inflexão. A transformação começou, mas a sua continuidade após 2030 depende de condições favoráveis mais robustas no curto prazo.

Uma transição credível deve refletir a forma como o sistema energético realmente opera. Para que seja bem-sucedida, deve ser:

- **Gradual:** alinhado com a vida útil dos ativos, a renovação da infraestrutura e os ciclos de investimento.
- **Acessível:** evitar impactos disruptivos nos custos para os consumidores e para a indústria.
- **Geopoliticamente realista,** com uma forte dimensão europeia: equilibrando a produção nacional, a diversificação do abastecimento e a autonomia estratégica. Uma base de pro-

dução europeia sólida em todas as vertentes tecnológicas continua a ser essencial. Uma abordagem integrada em toda a UE reforça a resiliência, evita a fragmentação e garante que os recursos nacionais são utilizados onde geram o maior valor. As importações estratégicas podem complementar o sistema, mas não podem substituir uma base industrial europeia competitiva e coordenada.

- **Sincronizado:** garantindo que o desenvolvimento tecnológico, a regulamentação e o apoio ao investimento evoluem em conjunto.

Ignorar estas restrições não acelerará a transição. Isto enfraquecerá a base industrial da Europa e aumentará a exposição a dependências externas, a volatilidade dos preços e os riscos de abastecimento.

Uma transição credível deve, por isso, manter-se tecnologicamente neutra e apoiar um conjunto de soluções. A preservação da capacidade de escolha fortalece a resiliência, reduz os riscos estruturais e possibilita reduções de emissões economicamente viáveis

Neste contexto, a indústria transformadora de combustíveis da UE reafirma a sua forte vontade e empenho em continuar a ser um pilar da autonomia estratégica da Europa, mantendo simultaneamente o investimento na transformação, desde que existam as condições necessárias.



Sobre nós



FuelsEurope, a voz da indústria europeia de fabrico de combustíveis. A FuelsEurope representa junto das instituições da UE os interesses de 40 empresas que fabricam e distribuem combustíveis líquidos e produtos para a mobilidade, energia e matérias-primas para as cadeias de valor industriais na UE.



www.linkedin.com/company/fuelseurope



www.twitter.com/FuelsEurope



www.youtube.com/fuelseurope



FuelsEurope.eu



www.cleanfuelsforall.eu



www.fuelseurope.eu

FuelsEurope

Avenue des Nerviens 85
1040 Brussels - Belgium

Telephone: +32 (0)2 566 91 00

Contacto: info@fuelseurope.eu

by purebrand.be

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 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;

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 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: 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 CO₂ 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 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 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 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.**