



PARECER

Comité Económico e Social Europeu

Uma estratégia europeia para os combustíveis líquidos

Uma estratégia europeia para os combustíveis líquidos que promova uma transição hipocarbónica sustentável, acessível e resiliente
(parecer de iniciativa)

CCMI/234

Relator: **Veselin Mitov (BG-II)**
Correlator: **Alessandro Bartelloni (IT-Cat. 1)**

www.eesc.europa.eu

PT

Conselheiros

Mihai Ivaşcu (do relator, Grupo II)
Emanuela Sardellitti (do correlator, Cat. 1)

Decisão da Plenária

16/1/2024

Base jurídica

Artigo 52.º, n.º 2, do Regimento

Competência

Comissão Consultiva das Mutações Industriais

Adoção em secção

6/3/2025

Adoção em plenária

27/3/2025

Reunião plenária n.º

595

Resultado da votação

(votos a favor/votos
contra/abstenções)

163/0/1

1. Conclusões e recomendações

1.1 O Comité Económico e Social Europeu (CESE) apela a uma estratégia da União Europeia (UE) para os combustíveis líquidos que assegure a transição dos combustíveis fósseis para alternativas descarbonizadas e renováveis, abordando a sustentabilidade, a acessibilidade dos preços e a fiabilidade em todos os modos de transporte. Essa estratégia contribuiria para diversificar as fontes de energia, melhorar a segurança do aprovisionamento, estimular os investimentos em energias renováveis e o crescimento económico, promover práticas de economia circular, apoiar os objetivos climáticos, alinhar a produção de biocombustíveis com a sustentabilidade, coordenar os esforços dos Estados-Membros, normalizar a produção de biocombustíveis e de combustíveis sintéticos para o comércio transfronteiriço e proporcionar opções de redução das emissões nos casos em que a eletrificação seja um desafio.

1.2 O CESE recomenda:

- aumentar a eficiência das cadeias de abastecimento de combustíveis líquidos descarbonizados e renováveis, melhorando o aprovisionamento, a mistura e o armazenamento de matérias-primas e otimizando a logística através de polos industriais;
- reconhecer devidamente, no Pacto da Indústria Limpa, a necessidade de estabelecer uma estratégia europeia para os combustíveis líquidos, a fim de assegurar a transição dos combustíveis fósseis para os combustíveis líquidos renováveis, abordando a sustentabilidade, a acessibilidade dos preços e a fiabilidade em todos os modos de transporte;
- utilizar combustíveis líquidos descarbonizados e renováveis, a par da eletrificação, para minimizar os elevados custos para a sociedade da construção de novas infraestruturas, uma vez que os gasodutos, os terminais e os locais de distribuição existentes são capazes de acomodar combustíveis líquidos sustentáveis sem infraestruturas específicas adicionais;
- reforçar o apoio à investigação e desenvolvimento (I&D), melhorar a gestão integral e o pleno desenvolvimento das cadeias de abastecimento, a fim de explorar todo o potencial da biomassa sustentável, e assegurar diálogos abertos com as principais indústrias;
- reduzir os custos de produção dos combustíveis descarbonizados e renováveis, assegurando um acesso eficiente em termos de custos a eletricidade e matérias-primas limpas, aumentando a capacidade das instalações de produção e assegurando o acesso ao mercado, tirando simultaneamente partido das iniciativas da UE em matéria de I&D, incluindo o Fundo de Inovação do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE, a fim de impulsionar a inovação e os investimentos em tecnologias hipocarbónicas para a produção de combustíveis líquidos sustentáveis;
- assegurar a estabilidade legislativa e a previsibilidade dos projetos de produção de combustíveis líquidos sustentáveis, mantendo critérios e metas de elegibilidade coerentes ao longo do seu período de duração de 15 a 20 anos;

- estabelecer normas uniformes para as capacidades e propriedades de mistura de combustíveis, a fim de permitir a comparabilidade, a fixação de preços normalizados e a aquisição de combustíveis;
- utilizar o Fundo para uma Transição Justa para apoiar a produção de combustíveis líquidos sustentáveis mediante o financiamento da I&D para reduzir os custos, modernizar as infraestruturas de combustível e requalificar os trabalhadores;
- promover projetos em curso através de estratégias abrangentes de redução dos riscos, a fim de permitir decisões rápidas em matéria de investimento financeiro;
- desenvolver novos instrumentos de atenuação dos riscos para melhorar os perfis de risco e retorno de projetos pioneiros em grande escala;
- estabelecer regimes de contratos para diferenciais de carbono para proporcionar um sinal estável do preço do carbono;
- conceber mecanismos de apoio público para abordar a oferta (incentivando investimentos precoces no aumento da capacidade de produção e reduzindo os custos) e a procura (proporcionando visibilidade de compra suficiente para apoiar os compromissos dos investidores e reduzir os riscos de mercado);
- elaborar, através do diálogo social, programas de formação e iniciativas educativas para reforçar as competências da mão de obra, melhorar a empregabilidade e criar «empregos verdes» dignos essenciais para a economia;
- prestar apoio específico aos trabalhadores que transitem das indústrias tradicionais de combustíveis fósseis para novas oportunidades de emprego;
- dar prioridade às políticas do mercado de trabalho que reforcem a empregabilidade através da aprendizagem ao longo da vida, de percursos flexíveis de educação e emprego e de iniciativas de melhoria de competências, com destaque para as competências digitais e a melhoria do trabalho manual;
- melhorar a harmonização regulamentar entre a UE e os principais mercados mundiais, bem como a coordenação no âmbito de organizações internacionais como a Organização Marítima Internacional (OMI) e a Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA);
- alinhar a tributação dos combustíveis com o impacto climático de cada combustível e introduzir regimes de incentivos da UE semelhantes à Lei de Redução da Inflação dos EUA, oferecendo reduções fiscais baseadas na quantidade de produção e na sustentabilidade para atrair investimentos em combustíveis líquidos sustentáveis;
- lançar campanhas de educação pública abrangentes para aumentar a sensibilização e a aceitação dos combustíveis líquidos sustentáveis, centrando-se nos seus benefícios ambientais, na segurança energética e no potencial de criação de emprego;

- que as instituições da UE normalizem as especificações técnicas para os biocombustíveis e envolvam os parceiros sociais e a sociedade civil em diálogos transparentes, a fim de assegurar um amplo apoio público e evitar atrasos ou incertezas jurídicas nos projetos de combustíveis líquidos sustentáveis.

2. Introdução

2.1 A UE visa descarbonizar totalmente o setor dos transportes até 2050, sendo que vários atos legislativos introduzidos ou revistos no âmbito do pacote Objetivo 55 de 2021 (CELE para os edifícios e o transporte rodoviário, ReFuelEU Aviação, FuelEU Transportes Marítimos, infraestrutura para combustíveis alternativos, normas relativas às emissões de CO₂ para veículos ligeiros, normas relativas às emissões de CO₂ para veículos pesados e transporte marítimo no CELE) contribuirão para alcançar este objetivo. A Diretiva Energias Renováveis revista (DER III) estabelece metas para reduzir em 14,5% a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa do setor dos transportes e aumentar a utilização de energias renováveis para 29% até 2030. Introduce igualmente metas de mistura para os biocombustíveis avançados, impulsionando a procura de combustíveis líquidos sustentáveis.

2.2 Os biocombustíveis sustentáveis e os combustíveis sintéticos são fundamentais para descarbonizar os transportes mundiais, oferecendo benefícios como o reforço da segurança energética, a integração harmoniosa com os sistemas existentes e o apoio à economia circular e às comunidades locais. A consecução do objetivo de neutralidade climática da UE para 2050 exige uma estratégia coordenada no âmbito da política industrial da UE para impulsionar o investimento e transformar os sistemas industriais, abordando simultaneamente o «trilema energético» da sustentabilidade, da acessibilidade dos preços e da fiabilidade. Uma estratégia para os combustíveis líquidos que transite dos combustíveis fósseis para combustíveis líquidos descarbonizados e renováveis é essencial para acelerar uma descarbonização a preços acessíveis e resiliente em todos os modos de transporte.

3. Por que razão é necessária uma estratégia europeia de transição para os combustíveis líquidos?

3.1 Atualmente, o crescimento do mercado dos combustíveis alternativos é dificultado por um quadro regulamentar imprevisível e incoerente, bem como por limitações tecnológicas e comerciais, uma fraca aceitação por parte dos consumidores e infraestruturas inadequadas. Embora alguma regulamentação da UE (como a DER, a ReFuelEU Aviação, a FuelEU Transportes Marítimos e o CELE para os edifícios e o transporte rodoviário) ajude a criar um mercado para estes combustíveis, não é suficiente para desbloquear os investimentos enormes – até 650 mil milhões de euros – necessários para a transição da produção de combustíveis da UE de fontes convencionais para fontes renováveis em grande escala¹.

3.2 Um quadro abrangente para apoiar a adoção de combustíveis renováveis é essencial para superar os obstáculos existentes na cadeia de valor e aumentar a produção. O relatório de Mario Draghi

¹ [Clean Fuels for all – FuelsEurope](#).

intitulado *The Future of European Competitiveness*² (17 de setembro de 2024) destaca esta lacuna: insta a UE a começar a construir uma cadeia de abastecimento de combustíveis alternativos, caso contrário enfrentará custos significativos para alcançar as suas metas.

3.3 Uma estratégia da UE para os combustíveis líquidos irá:

- ajudar a diversificar as fontes de energia, reduzir a dependência de fornecedores externos e reforçar a segurança energética;
- promover o investimento em tecnologias de energias renováveis, criando emprego digno e estimulando o crescimento económico, em especial nas zonas rurais e subdesenvolvidas em toda a UE;
- promover práticas de economia circular e um ecossistema industrial descentralizado;
- contribuir para o cumprimento dos objetivos e compromissos em matéria de clima;
- assegurar que a produção de biocombustíveis está em consonância com os objetivos de sustentabilidade, evitando impactos negativos, como a desflorestação e a escassez de abastecimento alimentar;
- coordenar esforços entre os Estados-Membros, assegurando uma regulamentação coerente e equilibrando as considerações ambientais, económicas e sociais;
- estabelecer normas comuns para a produção e utilização de biocombustíveis, reforçando o comércio transfronteiriço e criando um ambiente regulamentar estável;
- fornecer soluções para reduzir as emissões nos casos em que a eletrificação seja menos viável.

3.4 A estratégia deve integrar componentes regulamentares e abranger toda a cadeia de abastecimento, desde as matérias-primas (biomassa sustentável, resíduos, eletricidade renovável e CO₂ reciclado) à logística da recolha e do transporte até às instalações de fabrico, assegurando simultaneamente a complementaridade dos combustíveis líquidos com alternativas baseadas na eletrificação e no hidrogénio. Deve também abordar as instalações de produção, combinando a conversão das refinarias existentes com novas instalações específicas, avaliar as aplicações de combustíveis em todos os modos de transporte e identificar as condições regulamentares para incentivar os investimentos, assegurar o acesso ao financiamento e salvaguardar a competitividade internacional da indústria. O anúncio pela Comissão de um futuro Pacto da Indústria Limpa constitui uma oportunidade única para reconhecer a necessidade de uma estratégia para os combustíveis líquidos.

4. Competitividade industrial e desenvolvimento de infraestruturas da UE

4.1 As cadeias de abastecimento de combustíveis líquidos existentes são capazes de fornecer produtos desde o ponto de produção até ao utilizador final. No entanto, são necessárias melhorias para ligar e fornecer matérias-primas energéticas, agrícolas e industriais ao ponto de produção de combustíveis líquidos sustentáveis. O CESE recomenda que se aborde os desafios da cadeia de abastecimento a curto prazo mediante a melhoria das capacidades de aprovisionamento, de mistura e de armazenamento de matérias-primas para combustíveis líquidos renováveis e a otimização da logística. Os polos industriais devem desempenhar um papel fundamental, com as partes interessadas a trabalharem em conjunto para garantir recursos sustentáveis e racionalizar o

² [The future of European competitiveness – relatório de Mario Draghi.](#)

transporte para locais de conversão. A Aliança Industrial da Cadeia de Valor dos Combustíveis Renováveis e Hipocarbónicos constitui um excelente exemplo de colaboração, inovação e cadeias de abastecimento eficientes e sustentáveis. O ponto mais importante é minimizar os custos para a sociedade.

- 4.2 A elaboração e a construção de projetos industriais de grande escala demoram normalmente entre cinco a sete anos. Por conseguinte, é urgente acelerar a reserva de projetos de combustíveis líquidos sustentáveis, a fim de assegurar um aprovisionamento adequado e cumprir as metas de descarbonização da UE para 2030. Para alargar esta reserva, os projetos em curso devem avançar através de estratégias abrangentes de redução dos riscos, a fim de facilitar decisões rápidas de investimento financeiro.
- 4.3 Há muito que a Europa é líder na inovação e no desenvolvimento industrial em vários setores. A indústria transformadora de combustíveis está profundamente integrada na cadeia de valor europeia e desempenha um papel fundamental no apoio à competitividade, à força industrial e à prosperidade da UE. As refinarias produzem coprodutos essenciais para outras indústrias, tais como a nafta para o setor petroquímico, o gás de petróleo liquefeito (GPL) e outros produtos líquidos para aquecimento industrial, bem como solventes, betume, ceras e bases lubrificantes para uma série de processos de fabrico.
- 4.4 A descarbonização dos sistemas energéticos e industriais da UE exige recursos económicos significativos para o desenvolvimento de infraestruturas. O CESE recomenda a implantação de combustíveis líquidos descarbonizados e renováveis, a par da eletrificação, a fim de reduzir os elevados custos sociais da construção de novas infraestruturas. Tal deve-se ao facto de os gasodutos, os terminais e os locais de distribuição existentes poderem acomodar estes combustíveis sem necessidade de infraestruturas específicas adicionais.
- 4.5 A disponibilidade sustentável de biomassa não é considerada um obstáculo. No entanto, a utilização de todo o seu potencial exige mais I&D, uma melhor gestão e o desenvolvimento de toda a cadeia de abastecimento, juntamente com medidas para abordar fatores como a utilização dos solos, a concorrência no setor e a sustentabilidade da cadeia de valor. O CESE já concluiu que «[é] necessária uma abordagem holística e um diálogo estruturado com vários setores (agricultura, produtos químicos, gestão de resíduos e reciclagem) para estabelecer cadeias de valor essenciais»³. O investimento na produção e recolha de biomassa implica um compromisso com a sustentabilidade a longo prazo. O CESE apoia plenamente o princípio da utilização em cascata da biomassa e insiste em que a futura estratégia europeia para os combustíveis líquidos não deve comprometer a segurança alimentar.

5. I&D e redução dos custos de produção

- 5.1 Existem várias tecnologias para a produção de combustíveis líquidos hipocarbónicos e com impacto neutro no clima a partir de um vasto leque de matérias-primas, incluindo resíduos agrícolas, florestais e industriais, carbono capturado, hidrogénio limpo e eletricidade renovável. As refinarias podem servir de plataformas para muitas destas tecnologias, transitando para

³ JO C, C/2024/6019, 23.10.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/6019/oj>.

«biorrefinarias» ou «refinarias de combustíveis sintéticos». Embora as tecnologias EMAG e HEFA estejam bem consolidadas, é necessário continuar a desenvolver outros métodos de produção de combustíveis líquidos sustentáveis e a validá-los a nível comercial.

5.2 A solução para reduzir os custos de produção dos combustíveis descarbonizados e renováveis reside principalmente nos seguintes aspetos:

- assegurar um acesso eficiente em termos de custos à eletricidade limpa, à biomassa sustentável e a outras matérias-primas;
- aumentar a capacidade das instalações de produção, a fim de realizar economias de escala;
- dar acesso ao mercado a todos os resultados da produção (incluindo todos os combustíveis e coprodutos para a cadeia de valor industrial); e
- aumentar a eficiência energética da produção de biocombustíveis e de combustíveis sintéticos.

5.3 O CESE solicita que se esclareça se o quadro regulamentar rigoroso, em particular os mandatos crescentes para a mistura sustentável de combustíveis de aviação, permanecerá em vigor se o fornecimento de combustíveis líquidos sustentáveis se tornar inadequado devido ao subinvestimento na capacidade de produção. Esta situação poderá resultar em baixos preços de compra e ativos irrecuperáveis para os primeiros utilizadores.

6. Financiamento e investimento – Acelerar a transição

6.1 Até 2035, serão necessários mais de 50 mil milhões de euros para novas instalações de produção de biocombustíveis e de combustíveis sintéticos. Além disso, os investimentos na produção de hidrogénio, na captura de carbono e na eletricidade renovável para combustíveis sintéticos aumentarão o investimento total necessário para um montante entre 200 mil milhões de euros e 300 mil milhões de euros até 2035⁴. Tendo em conta que os projetos de produção de combustíveis líquidos sustentáveis têm normalmente uma duração de 15 a 20 anos, o CESE apela à estabilidade legislativa para que os investidores possam justificar a realização de investimentos numa nova tecnologia.

6.2 As iniciativas da UE em matéria de I&D, incluindo o recém-criado Fundo de Inovação da UE, deverão estimular o progresso e o investimento em tecnologias hipocarbónicas. Além disso, o Comité recomenda que o Fundo para uma Transição Justa seja utilizado para promover a produção de combustíveis líquidos hipocarbónicos, apoiando a I&D para reduzir os custos, melhorar as infraestruturas de combustíveis e requalificar os trabalhadores. Para assegurar transições eficazes e eficientes em todas as regiões, será fundamental compilar as experiências da UE na execução do Fundo para uma Transição Justa e criar uma base de dados de boas práticas.

6.3 Tendo em conta o atual perfil de risco dos projetos de combustíveis líquidos sustentáveis, é essencial um quadro abrangente de redução dos riscos para atrair mutuantes comerciais. Os investidores financeiros salientaram que os mecanismos de melhoria do risco de crédito são vitais para melhorar os perfis de risco e retorno de projetos pioneiros de grande escala. Por conseguinte, o CESE recomenda o desenvolvimento de novos instrumentos de atenuação dos riscos, como as

⁴ [BEI – Financing sustainable liquid fuel projects in Europe.](#)

garantias de primeiras perdas e os empréstimos subordinados, que o Banco Europeu de Investimento (BEI) poderia emitir com o apoio da Comissão Europeia, a fim de impulsionar o financiamento privado.

- 6.4 Por exemplo, devem ser criados regimes de contratos para diferenciais de carbono para dar um sinal forte e estável do preço do carbono para os investimentos hipocarbónicos, apoiando assim a expansão da produção sustentável de combustíveis líquidos. Tal como referido no relatório de Mario Draghi, a UE deve reduzir o risco do investimento em combustíveis renováveis e hipocarbónicos sustentáveis através de regimes baseados em contratos diferenciais e leilões como um serviço semelhante aos concebidos para o Banco do Hidrogénio.
- 6.5 Os mecanismos de apoio público para reduzir as disparidades de custos ajudam os promotores de combustíveis líquidos sustentáveis a acederem ao financiamento, proporcionando visibilidade a longo prazo e incentivos financeiros para as decisões de investimento, e atenuando simultaneamente os riscos de mercado para os mutuantes. O CESE considera que estes mecanismos devem abordar tanto a oferta como a procura: são necessárias medidas do lado da oferta para incentivar investimentos precoces na expansão e na redução dos custos, ao passo que os mecanismos do lado da procura são necessários para proporcionar aos investidores uma visibilidade de compra adequada para os compromissos assumidos no âmbito dos projetos.
- 6.6 Igualmente importante, os investidores privados devem receber sinais claros sobre o papel duradouro dos combustíveis líquidos descarbonizados e renováveis na economia da UE. Uma estratégia europeia para os combustíveis líquidos pode prever as orientações necessárias. Além disso, o CESE «[p]ropõe o alinhamento da tributação de cada combustível com o respetivo impacto climático e apoia uma proposta à escala europeia de mecanismos de incentivo sólidos, incluindo uma tributação muito baixa ou nula sobre os combustíveis hipocarbónicos»⁵.

7. **Impacto no emprego (trabalhadores, transição, melhoria de competências)**

- 7.1 O desenvolvimento e a expansão de novas instalações de produção de combustíveis líquidos podem conduzir à criação de um número substancial de postos de trabalho. Será necessária mão de obra qualificada em domínios como a engenharia química, a tecnologia dos processos e a manutenção de equipamentos. O CESE considera que devem ser criados, através do diálogo social, programas de formação e iniciativas educativas para reforçar as competências da mão de obra, melhorar a empregabilidade e contribuir para a criação de «empregos verdes» dignos que serão vitais para a economia e para a consecução dos objetivos ambientais da UE.
- 7.2 Embora se preveja a criação de postos de trabalho no novo setor dos combustíveis líquidos, poderão perder-se alguns postos de trabalho nas indústrias tradicionais de combustíveis fósseis. Esta transição exige um apoio específico para uma transição harmoniosa para novas oportunidades de emprego. Um exemplo positivo é a reorientação das refinarias convencionais para biorrefinarias, como demonstra a conversão pioneira da Refinaria de Veneza, em Itália. Foram salvos muitos postos de trabalho diretos, indiretos e induzidos, impedindo a deterioração

⁵ JO C, C/2024/6019, 23.10.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/6019/oj>.

da economia local que ocorre normalmente quando uma refinaria é encerrada ou convertida num terminal.

7.3 As políticas do mercado de trabalho devem dar prioridade ao reforço da empregabilidade da mão de obra através da aprendizagem ao longo da vida e da criação de percursos flexíveis que aproximem a educação e o emprego, tais como sistemas de aprendizagem dual e programas de aprendizagem eficazes. Ademais, a promoção da mobilidade interna nas empresas através de iniciativas de melhoria de competências e requalificação é essencial para preparar os trabalhadores para futuras exigências, devendo tal ser feito através do diálogo social, enquanto fator importante deste processo. Tal implicará melhorar o trabalho manual aumentando significativamente as competências digitais, no âmbito de uma organização do trabalho centrada no ser humano.

8. Assegurar regras previsíveis e condições de concorrência equitativas no plano tecnológico para desbloquear os investimentos

8.1 Os procedimentos legislativos da UE são complexos e lentos. Carecem de prazos claros para a adoção de regulamentos essenciais e verificam-se critérios de elegibilidade incoerentes para as biomatérias-primas na ReFuelEU Aviação, na FuelEU Transportes Marítimos e na DER III. Embora existam metas a longo prazo para as duas primeiras, a DER III não especifica metas para além de 2030. Além disso, os regulamentos relativos às normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos ligeiros e pesados baseiam-se numa abordagem «do depósito às rodas». Esta abordagem limitada impede que os biocombustíveis sustentáveis e os combustíveis sintéticos contribuam para a descarbonização do transporte rodoviário.

8.2 Os projetos atuais não são economicamente competitivos devido a obstáculos regulamentares rigorosos, taxas de juro elevadas e perspetivas económicas incertas. Esta situação atrasou a maioria das decisões de investimento. Por conseguinte, o CESE recomenda a racionalização da regulamentação e o reforço dos mecanismos de apoio para melhorar a viabilidade dos projetos e atrair investimento.

8.3 O CESE manifesta preocupação com a falta de harmonização regulamentar com os principais mercados mundiais fora da UE, em especial em setores que operam a nível internacional, como a aviação e o transporte marítimo. Este desalinhamento poderia colocar as empresas europeias numa situação de desvantagem económica em comparação com os seus concorrentes mundiais. É essencial uma maior coordenação das regulamentações e políticas europeias com jurisdições importantes como os Estados Unidos, bem como com organizações internacionais como a OMI e a IATA.

8.4 A Lei de Redução da Inflação dos EUA reforçou a competitividade em termos de custos dos combustíveis renováveis, prevendo reduções fiscais com base na quantidade de produção e na sustentabilidade. Esta situação levou muitos produtores de combustíveis líquidos sustentáveis a estabelecerem os seus projetos nos EUA e não na Europa. Para contrariar esta tendência, a UE deve aplicar regimes de incentivos semelhantes para atrair promotores de projetos e incentivar o investimento em projetos de combustíveis líquidos sustentáveis.

9. **Sensibilização dos consumidores**

- 9.1 A aceitação dos biocombustíveis pelos consumidores é dificultada pela falta de coordenação dos esforços dos Estados-Membros para introduzir novas misturas de combustíveis, pela ausência de especificações técnicas normalizadas e pela insuficiência de informações sobre a compatibilidade destes combustíveis com os veículos. O CESE considera que a aceitação social dos combustíveis líquidos na UE é crucial, uma vez que é essencial que os cidadãos apoiem as políticas relativas às fontes de energia que lhes são disponibilizadas.
- 9.2 As instituições da UE, incluindo a Comissão Europeia e o BEI, desenvolveram conhecimentos especializados significativos sobre os aspetos técnicos e económicos dos combustíveis líquidos sustentáveis e o desenvolvimento de projetos. O CESE apela à realização de campanhas abrangentes para educar os cidadãos sobre os benefícios dos combustíveis líquidos sustentáveis, nomeadamente o seu impacto ambiental, a segurança energética e o potencial de criação de emprego digno.
- 9.3 Algumas pessoas consideram que os combustíveis líquidos sustentáveis são incompatíveis com a neutralidade climática. Este preconceito deve ser dissipado através da demonstração de que os combustíveis descarbonizados e renováveis não conduzem a um aumento líquido da concentração de CO₂ na atmosfera e são tão sustentáveis como outras soluções, se não mais. A fim de assegurar a aceitação pública, é essencial envolver os parceiros sociais e a sociedade civil num diálogo amplo, aberto e transparente. Tal evitará potenciais atrasos, incertezas jurídicas e custos, garantindo simultaneamente a aceitabilidade social dos projetos de combustíveis sustentáveis.

Bruxelas, 27 de março de 2025

O Presidente do Comité Económico e Social Europeu

Oliver Röpke
