

Abreu:advogados



Abreu outlook
Pacote Prontos para os 55

● Em busca de um futuro mais verde

O *Fit for 55* é um dos mais importantes pacotes legislativos europeus da década e o primeiro passo para uma alteração profunda no modo de vida dos europeus, procurando fornecer os instrumentos adequados ao cumprimento das metas da neutralidade carbónica em 2050 e da redução das emissões em 55% até 2030, ambas consagradas na recentemente publicada Lei Europeia do Clima.

O conjunto de propostas legislativas apresentado pela Comissão Europeia terá ainda de ser discutido e aprovado mas, a avançar, promete ter um impacto significativo em todos os setores, desde a agricultura e florestas à indústria ou energia, e agitar o paradigma económico mundial, as cadeias de produção e as prioridades de investimento.

Todas estas transformações, para serem bem-sucedidas, requerem no entanto um trabalho preparatório importante junto de cada Estado-Membro, seja no desenvolvimento de infraestruturas tecnológicas mais eficazes, na promoção de uma estratégia de estímulo à economia digital ou na criação de um canal de comunicação com as empresas, que serão elementos centrais no plano de execução destas medidas.

Mas quais são os princípios base desta proposta da Comissão Europeia? O que está em cima da mesa é um conjunto interdisciplinar de 13 propostas legislativas (5 novas e 8 revisões de legislação já existente) que combinam diversas medidas, como o endurecimento do atual sistema de Comércio de Emissões da União Europeia, com o seu alargamento a novos setores; o aumento da utilização de energias renováveis; uma maior eficiência energética dos processos produtivos e dos edifícios, que é, inclusivamente, um dos pontos em destaque também nos Planos de Recuperação e Resiliência aprovados recentemente pelas instituições europeias; uma implementação mais célere de meios de transporte com baixas emissões e o alinhamento das políticas fiscais de cada Estado-Membro com os objetivos do Green Deal.

São medidas que ainda estão no papel e que terão ainda de ser debatidas e aprovadas antes da sua entrada em vigor mas constituem uma tomada de posição importante por parte da União Europeia cuja economia representa, no entanto, apenas cerca de 10% das emissões globais de carbono, necessitando, em paralelo, de um acompanhamento estratégico por parte de outros países.

Assim, é fundamental conhecer as propostas apresentadas e perceber o impacto que estas poderão vir a ter em cada sector de atividade. A Abreu Advogados preparou, por isso, um documento síntese de todas as medidas do pacote Fit for 55, acompanhado de análises e comentários que explicam e ajudam a interpretar as principais áreas do documento.

Conte connosco para o acompanhar rumo a um futuro cada vez mais verde. Pode seguir a informação atualizada no nosso site e nas nossas redes sociais.





Índice

Lei do Clima

pág. 05

Comunicação Prontos para os 55

pág. 07

Sistema de Comércio de Emissões

pág. 11

Edifícios e Transporte Rodoviário

pág. 17

Aviação

pág. 19

Revisão das normas de emissão de CO2

pág. 21

Partilha de Esforços

pág. 24

Uso do Solo, Silvicultura e Agricultura

pág. 27

Estratégia Florestal 2030

pág. 31

Fundo Social para o Clima

pág. 33

Mecanismo de ajustamento das emissões de carbono nas fronteiras

pág. 35

Tributação da energia

pág. 37

Infraestruturas Combustíveis Alternativos

pág. 40

ReFuelEU Aviação

pág. 43

FuelEU Marítimo

pág. 46

Energias Renováveis

pág. 49

Eficiência Energética

pág. 53



Fit for 55

Lei do Clima

Regulamento 2021/1119



• Lei do clima

A 4 de Março de 2020, a Comissão Europeia apresentou a **Proposta de Regulamento** que estabelece o quadro para alcançar a neutralidade carbónica (**Lei Europeia do Clima**) que inclui a meta da neutralidade para **2050** e duas metas intercalares:

2030 - Revisão da meta para, pelo menos, 55% líquido com referência a 1990.

2040 - Processo de definição terá início 6 meses depois do primeiro balanço mundial (Global Stocktake) do Acordo de Paris, a ter lugar em 2023.

A nova meta 2030 obriga a **rever a legislação em vigor**, em particular os três principais instrumentos relacionados com o Clima:

- **ETS** - Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE).
- **ESR** - Regulamento de Partilha de Esforços.
- **LULUCF** - Uso do Solo, Partilha do Uso do Solo e Florestas.

Em Dezembro de 2020, a par do Quadro Financeiro Plurianual e do Mecanismo de Recuperação e Resiliência, o Conselho Europeu acolheu a proposta da Comissão para rever a meta de 2030.

Sob Presidência PT, os co-legisladores alcançaram acordo quanto ao teor da Lei Europeia do Clima (publicada no JOUE de 30 de Junho: **Regulamento 2021/1119**).

Sem prejuízo de legislação vinculativa e de outras iniciativas adotadas a nível da União, **todos os setores da economia – incluindo os setores da energia, industrial, dos transportes, do aquecimento e refrigeração e da construção, da agricultura, dos resíduos e do uso do solo, da alteração do uso do solo e das florestas**, independentemente de esses setores estarem abrangidos pelo sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União («ETS/CELE») – **deverão contribuir para a consecução da neutralidade climática na União até 2050.**

Este Regulamento e todo o pacote **Fit for 55** radica no Pacto Ecológico Europeu - *European Green Deal*.





Comunicação Prontos para os 55

'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target
on the way to climate neutrality



Comunicação Prontos para os 55

- Visão geral das diferentes propostas.
- Procura esclarecer de que modo o pacote atinge o equilíbrio entre justiça, redução de emissões e competitividade e ilustra como as diferentes políticas funcionarão em conjunto.
- A combinação de políticas escolhida assenta na fixação de preços, objetivos, regras e medidas de apoio:

Fixação de Preços	Objetivos	Regras
Sistema de Comércio de Emissões, incluindo aviação	Atualização do Regulamento Partilha de Esforços	Emissões de CO2 mais rigorosas para automóveis e carrinhas
Comércio de Emissões estendido ao transporte marítimo, rodoviário e aos edifícios	Atualização LULUCF	ReFuelEU: Mais combustíveis sustentáveis para a aviação
Atualização da Diretiva Tributação Energia	Atualização da Diretiva Energia Renovável	ReFuelEU: Mais combustíveis sustentáveis para navegação
Mecanismo de ajustamento das emissões de carbono nas fronteiras (CBAM)	Atualização da Diretiva Eficiência Energética	
Medidas de Apoio		
Receitas e legislação para promover a inovação, construir a solidariedade e mitigar os impactos para os mais vulneráveis, nomeadamente através do novo Fundo Social para o Clima e do melhoramento dos Fundos de Modernização e de Inovação		

As propostas legislativas que acompanham a Comunicação visam cumprir os objetivos acordados na Lei do Clima e combinam, entre outros, a aplicação do comércio de emissões a novos setores e um endurecimento do atual Sistema de Comércio de Emissões da UE; maior utilização de energias renováveis; maior eficiência energética; uma implantação mais rápida de modos de transporte com baixas emissões e das infraestruturas e combustíveis para os apoiar; um alinhamento das políticas fiscais com os objetivos do European Green Deal; medidas para evitar fugas de carbono; e ferramentas para preservar e fazer crescer os sumidouros naturais de carbono.





Comunicação Prontos para os 55

Objetivos: redução de emissões, criação de empregos e de crescimento, fazer face à pobreza energética, reduzir dependência energética e melhorar a segurança do fornecimento, melhorar a saúde e o bem-estar

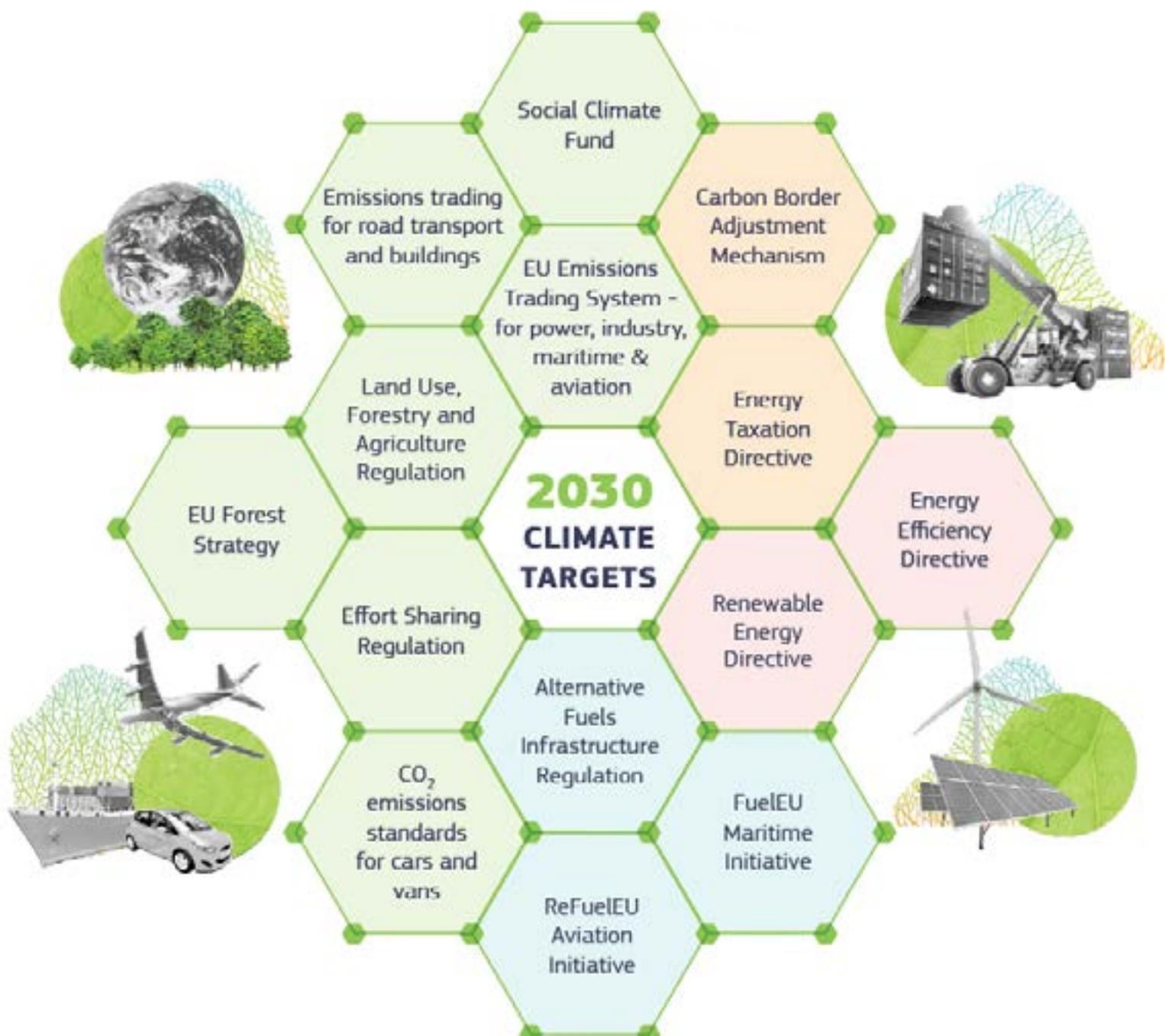
Principais resultados pretendidos:

- Emissões 0 de veículos novos em 2035.
- Reforçar o sistema de preços do carbono na indústria. As receitas adicionais geradas irão alimentar a inovação.
- Impulsionar a aviação sustentável e fazer com que o sector custeie a sua pegada climática.
- Lidar com as emissões dos navios.
- 35 milhões de edifícios renovados até 2030 com a criação de 160 mil novos empregos verdes (Vaga de renovação) .
- 30 milhões de veículos elétricos nas estradas até 2030.
- Impedir a fuga de carbono através de um mecanismo de ajustamento para a importação de bens poluentes.
- Taxação da energia em linha com os objetivos climáticos.
- Aumentar o objetivo vinculativo de energias renováveis no mix energético da UE para 40%.
- Aumentar os objetivos de poupança energética a nível da UE e torná-los vinculativos, para alcançar uma redução global de 36% até 2030.
- Renovação anual de 3% dos edifícios públicos dos Estados-Membros.
- Estabelecimento de uma referência de 49% de energias renováveis usadas pelos edifícios.
- Aumento anual de 1,1% no uso de energias renováveis no aquecimento e arrefecimento de edifícios até 2030.
- Restaurar as florestas, solos, zonas húmidas e turfeiras.
- Aumentar o sumidouro natural de carbono para 310 Mt. Neutralidade climática no sector da utilização do solo, silvicultura e agricultura até 2035. Plantação de 3000 milhões de árvores até 2030.
- Uso da biomassa em cascata.





Comunicação Prontos para os 55





Fit for 55

Sistema de Comércio de Emissões

ETS / CELE
Directiva 2003/87/CE



• Sistema de Comércio de Emissões

- A Diretiva 2003/87/CE criou um regime de comércio de licenças de emissão a fim de promover a redução das emissões em condições que ofereçam uma boa relação custo-eficácia e sejam economicamente eficientes.
- Objeto de alterações em 2004, 2008, 2009, 2013, 2014, 2015, 2017, 2018, 2020.
- O ETS/CELE é um mecanismo de cobertura Europeia que abrange instalações fixas (instalações de produção de eletricidade e grande indústria) e a aviação civil correspondendo a aproximadamente 40% das emissões globais da UE.
- O preço do carbono (idêntico em toda a UE) é definido pela oferta e procura de licenças de emissão num mercado concorrencial único (em Janeiro de 2018 o preço da tonelada de CO₂ situava-se quase nos 10 euros/tonelada, sendo que atualmente supera os 50).
- Uma parcela das licenças é atribuída gratuitamente (aos sectores em risco de ‘fuga de carbono’) e outra é sujeita a leilão.
- As receitas dos leilões revertem para os EM.
- O ETS tem um cap de emissões para a década e a trajetória nesse período é definido por uma redução linear de 2,2% ao ano, visando promover uma redução de 43% das emissões face a 2005 no cômputo global dos sectores abrangidos.
- Reforço e aplicação a novos sectores onde não se verificaram reduções de emissões.
- Redução ainda maior do limite global de emissões e aumento da sua taxa anual de redução.
- Até 2030, os setores abrangidos pelo ETS revisto terão de reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa em 61%, em comparação com os níveis de 2005. Isto representa um aumento de 18 pontos percentuais em comparação com a atual contribuição do sistema de -43% para o objetivo climático da UE. Para atingir este objectivo, a Comissão propõe uma redução anual mais acentuada das emissões de 4,2% (em vez da atual 2,2% por ano), após uma redução única do limite global de emissões de 117 milhões de licenças (“re-basing”).
- Eliminação progressiva das licenças de emissão gratuitas para a aviação e o alinhamento com o Sistema Global de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA) que passará a ser aplicado através da Diretiva ETS/CELE.





• Sistema de Comércio de Emissões

- Inclusão, pela primeira vez, das emissões dos transportes marítimos no ETS da UE através de um alargamento gradual durante o período de 2023 até 2025.
- Os Estados-membros deverão gastar as suas receitas dos leilões do comércio de emissões em projetos relacionados com o clima e a energia, incluindo a descarbonização dos sectores dos transportes rodoviários e da construção. Isto inclui investimentos em veículos com emissões zero e mobilidade, melhorias de eficiência energética e renovações em edifícios, bem como apoio financeiro de modo a para abordar os aspectos sociais. Além disso, os Estados-membros devem utilizar uma parte das suas receitas do comércio de emissões nos sectores do transporte rodoviário e da construção com medidas de apoio às famílias e utilizadores de transportes vulneráveis e para igualar o financiamento ao abrigo do Fundo Social para o Clima.
- Inclusão, pela primeira vez, das emissões dos transportes marítimos no ETS da UE através de um alargamento gradual durante o período de 2023 até 2025.
- Os Estados-membros deverão gastar as suas receitas dos leilões do comércio de emissões em projetos relacionados com o clima e a energia, incluindo a descarbonização dos sectores dos transportes rodoviários e da construção. Isto inclui investimentos em veículos com emissões zero e mobilidade, melhorias de eficiência energética e renovações em edifícios, bem como apoio financeiro de modo a para abordar os aspetos sociais. Além disso, os Estados-membros devem utilizar uma parte das suas receitas do comércio de emissões nos sectores do transporte rodoviário e da construção com medidas de apoio às famílias e utilizadores de transportes vulneráveis e para igualar o financiamento ao abrigo do Fundo Social para o Clima.
- No âmbito do atual regime de comércio de licenças de emissão, uma parte das licenças é leiloadada para o Fundo de Inovação e o Fundo de Modernização, que apoiam inovações no sentido da neutralidade climática em toda a UE e na modernização do sector da energia nos Estados-Membros de menores rendimentos, respetivamente.
- A Comissão propõe aumentar ambos os fundos para ajudar a superar o fosso de investimento em inovação com baixo teor de carbono e para abordar os efeitos distributivos entre os Estados-membros, especificamente os desafios proporcionalmente maiores no cumprimento da meta climática da UE nos Estados Membros que dependem mais dos combustíveis fósseis para geração de energia.
- O Fundo de Inovação, atualmente proveniente de 450 milhões de licenças da ETS/CELE existente em 2021-30 será complementado com 50 milhões de licenças e 150 milhões de licenças do novo sistema cobrindo as emissões dos transportes rodoviários e dos edifícios. Além disso, as licenças que de outra forma seriam atribuídas gratuitamente aos sectores industriais abrangidos pelo Mecanismo de Ajustamento de Carbono nas Fronteiras será leiloadada e acrescentada ao Fundo de Inovação.



• Sistema de Comércio de Emissões

- O Fundo de Modernização, dotado com 2% do número total de licenças para 2021-30 ao abrigo da ETS/CELE, será aumentado através do leilão de mais 2,5% de licenças. O complemento beneficiará os Estados-Membros com um PIB per capita inferior a 65% da média da UE.
- As licenças gratuitas continuarão a ser um instrumento importante para proteger a indústria com utilização intensiva de energia contra o risco de fuga de carbono até, pelo menos, 2030. No entanto, com a redução do limite global de emissões, o número de licenças gratuitas também será reduzido. A Comissão propõe que estas reduções ocorrem apenas na segunda metade da década
- A proposta não altera as regras básicas de cálculo da atribuição gratuita ao abrigo da ETS/CELE. A atribuição gratuita continuará a basear-se em parâmetros de referência que representam o nível de desempenho das melhores instalações.
- Com a sua revisão do quadro de fuga de carbono, a Comissão pretende atribuir licenças gratuitas de uma forma mais orientada e incentivar a sua aceitação de tecnologias com baixo teor de carbono.
- A taxa máxima de redução anual dos valores de referência será aumentada a partir de 2026, deslocando uma atribuição mais livre para sectores mais difíceis de descarbonizar. O âmbito da ETS/CELE é alargado de modo a que as instalações que utilizam tecnologias com baixo teor de carbono ou de carbono zero possam, no futuro, beneficiar de uma atribuição gratuita contínua. Além disso, a atribuição gratuita será condicionada aos esforços de descarbonização: instalações que não implementem medidas rentáveis como recomendado nas auditorias energéticas terão as suas licenças gratuitas reduzidas em até 25%.
- Em resposta a um considerável excedente de licenças no mercado de carbono da UE, com os correspondentes efeitos no sinal de preço, a Reserva de Estabilidade do Mercado começou a funcionar a partir de 2019.





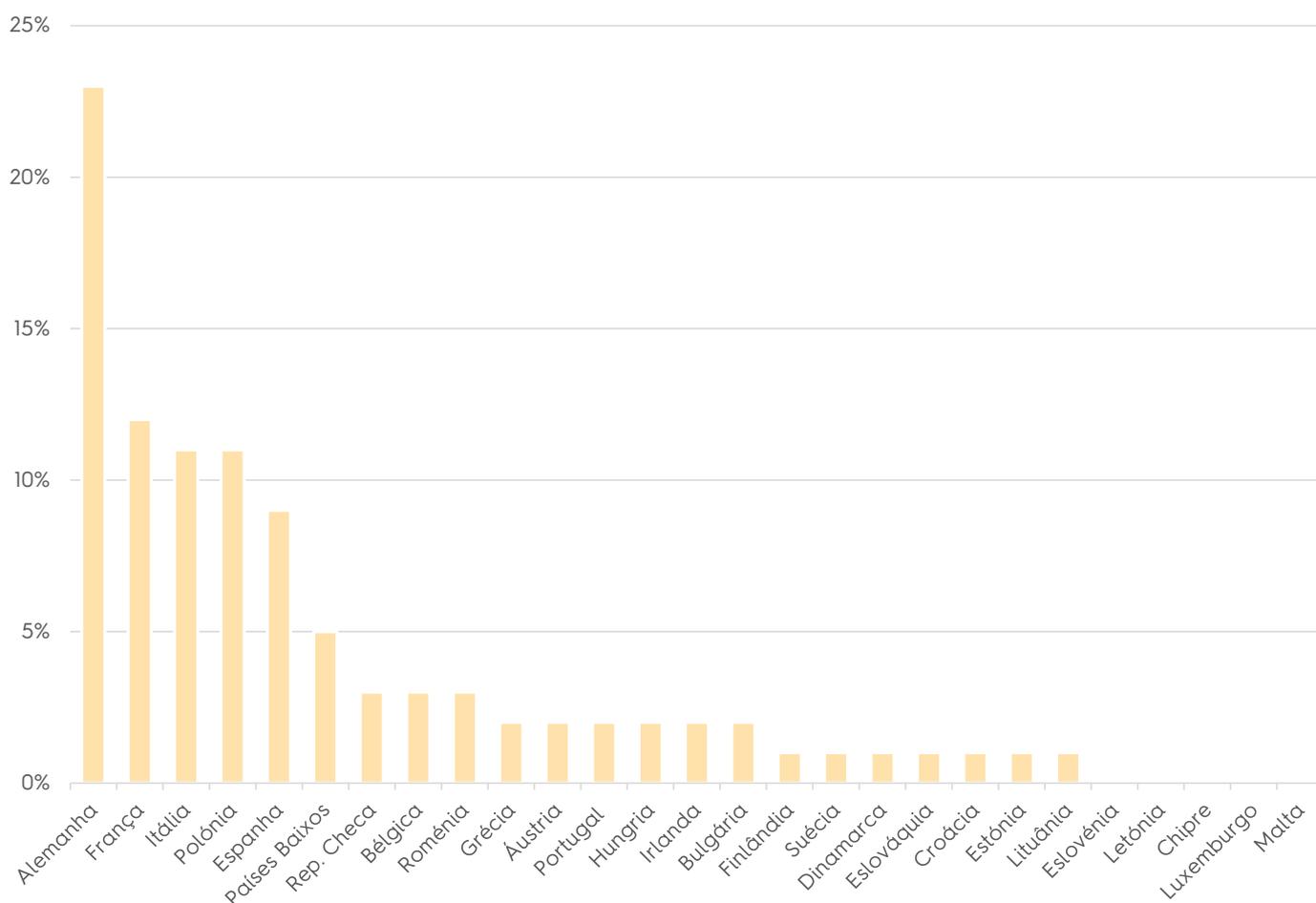
• Sistema de Comércio de Emissões

- Como parte da primeira revisão da Reserva, a Comissão propõe alterações às suas regras de funcionamento.
- Adotada separadamente da revisão geral da ETS-CELE, pretende alterar a Decisão (UE) 2015/1814 no que respeita à quantidade de licenças a colocar na reserva de estabilidade do mercado para o regime de comércio de emissões de gases com efeito de estufa da União até 2030.
- Sendo a Reserva de Estabilidade do Mercado um mecanismo totalmente baseado em regras, não permite à Comissão intervir no mercado de modo discricionário. Em vez disso, coloca automaticamente as licenças na reserva ou liberta-as no caso de ultrapassagem de limiares pré-definidos.
- A proposta legislativa contém uma alteração que permite uma colocação de licenças na reserva quanto mais próximo estiver o excedente no mercado do limiar relevante.
- A Comissão propõe igualmente que a Reserva de Estabilidade do Mercado seja aplicável no novo sistema para o transporte rodoviário e para combustíveis para aquecimento, com regras específicas.
- São também propostas medidas adicionais para mitigar o risco potencial de aumento excessivo de preços no novo sistema através de uma libertação de licenças da reserva sob certas condições.





• Sistema de Comércio de Emissões





Edifícios e Transporte Rodoviário

Sistema Separado de Comércio de Emissões no
âmbito da Directiva 2003/87/CE



• Edifícios e Transporte Rodoviário

- Para fazer face à falta de reduções de emissões no transporte rodoviário e edifícios, será criado um novo sistema separado de comércio de emissões que deverá estar operacional a partir de 2026, com base nos dados recolhidos ao abrigo do Regulamento de Partilha de Esforços.
- O comércio de Emissões para combustíveis dos edifícios deverá acelerar a redução de emissões e estimular investimentos em energias renováveis e eficiência energética.
- Fixará um preço quanto aos combustíveis poluentes, encorajando os produtores a inovar e a investir em energia limpa, e a oferecê-la aos utilizadores finais.
- Financiará um Fundo Social para o Clima para fornecer apoio financeiro aos cidadãos, em particular às famílias vulneráveis, para investirem em renovação ou em sistemas de aquecimento.
- Criará receitas para os Estados-Membros que possam ser utilizadas para apoiar a descarbonização de edifícios.
- O regime colocará a responsabilidade nos fornecedores de combustível em vez de exigir a participação direta de agregados familiares ou utilizadores individuais de transportes rodoviários.
- Os fornecedores serão responsáveis pela monitorização e comunicação da quantidade de combustíveis que colocam no mercado e pela devolução de licenças de emissão em cada ano civil, dependendo da intensidade de carbono dos combustíveis.
- A Reserva de Estabilidade do Mercado irá operar também nestes novos sectores. Está previsto um mecanismo específico para conter aumentos excessivos do preço do carbono. Um ano antes da introdução da tarifação do carbono para os sectores da construção e dos transportes rodoviários, entrará em funcionamento o Fundo Social para o Clima destinado a fazer face aos desafios sociais que os grupos mais vulneráveis da sociedade podem enfrentar como resultado do novo sistema de comércio de emissões.
- Como o preço do carbono por si só não aborda todos os obstáculos às emissões baixas e nulas nestes sectores, estes continuarão a ser abrangidos pelo Regulamento Partilha de Esforços.





Fit for 55

Aviação

Revisão ETS/CELE

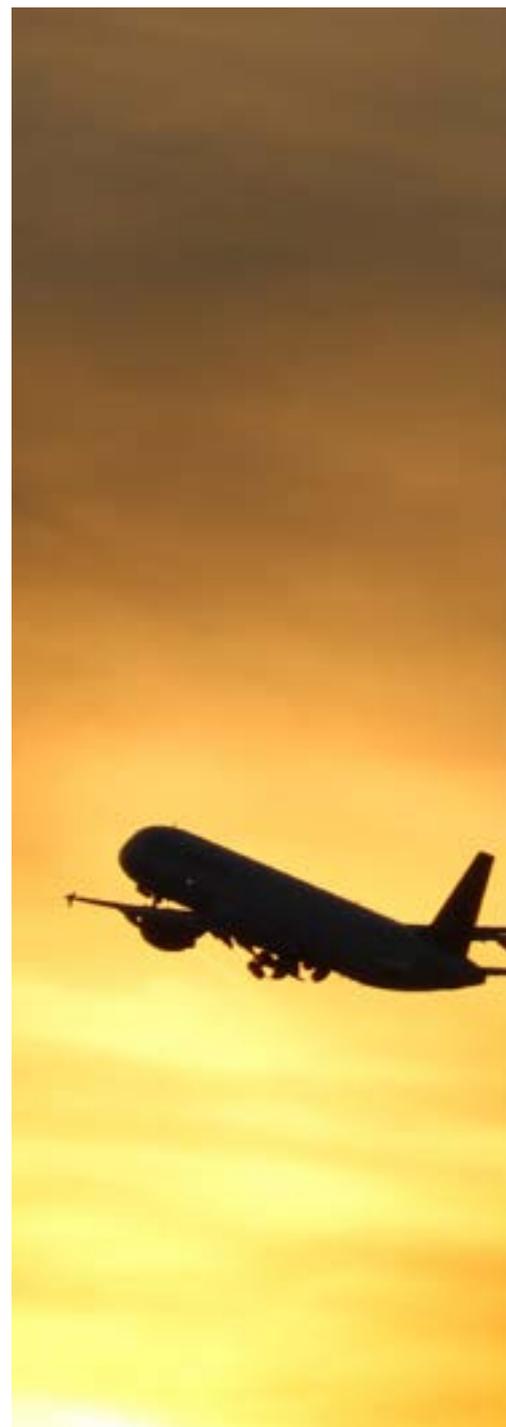


• Aviação

- Revisão da ETS/CELE da UE em relação às emissões em conformidade com o objetivo climático crescente da União, tendo simultaneamente em conta a necessidade de uma transição justa e a necessidade de todos os sectores contribuírem para os esforços da UE em matéria de clima.

Principais alterações:

- Consolidar a quantidade total de licenças de aviação aos níveis atuais, e aplicar o fator de redução linear, em conformidade com a Diretiva ETS/CELE.
- Aumentar a venda em leilão das licenças de aviação.
- Continuar a aplicação intra-europeia da ETS/CELE enquanto se aplica o CORSIA - Sistema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) aos voos extra-europeus; e
- Assegurar que as companhias aéreas são tratadas em pé de igualdade nas mesmas rotas no que se refere às suas obrigações com impactos económicos.
- A Comissão Europeia apresentou ainda uma outra proposta de alteração da ETS/CELE que introduz uma alteração às regras da aviação no Sistema de Comércio de Emissões da União Europeia para implementar a notificação dos Estados-Membros às companhias aéreas sediadas na UE da compensação para o ano 2021 ao abrigo do CORSIA, tendo como objetivo implementar esta notificação de uma forma que minimize os ónus das autoridades nacionais e dos operadores aéreos e proporcione segurança jurídica no que respeita à compensação CORSIA.
 - Até 30 de Novembro de 2022, os Estados-Membros notificarão os operadores de aeronaves que, no que respeita ao ano de 2021, têm [zero] compensação no sentido das Normas Internacionais da ICAO e Práticas Recomendadas sobre Proteção Ambiental para Compensação de Carbono e Esquema de redução para a aviação internacional.





Revisão das normas de emissão de CO₂

Carros e carrinhas novos
Regulamento 2019/631



• Revisão das normas de emissão de CO2

- O Regulamento 2019/631 estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO2 para os automóveis novos de passageiros e para os veículos comerciais ligeiros novos, a fim de contribuir para o cumprimento do objetivo da União de reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa e cumprir os objetivos do Acordo de Paris e assegurar o bom funcionamento do mercado interno.
- Objeto de alterações em 2019 e 2020.
- O transporte rodoviário é responsável por um quinto das emissões de gases com efeito de estufa da UE e aumentou as suas emissões em mais de um quarto desde 1990.
- As emissões de CO2 dos veículos ligeiros representam cerca de 75% das emissões totais de CO2 dos transportes rodoviários da UE, que por sua vez representam 70% das emissões de gases com efeito de estufa dos transportes.
- A produção de mais modelos de emissão zero e sua maior oferta ao mercado é fundamental para tornar a mobilidade com emissão zero mais acessível e garantir uma transição justa.
- Verificam-se falhas e barreiras de mercado que impedem o mercado de promover, por si só, reduções de CO2 e uma aceitação mais rápida dos veículos com emissão zero, nomeadamente as relacionadas com o custo e a disponibilidade de modelos de veículos com emissão zero e com a disponibilidade e acessibilidade da infraestrutura de recarga/ reabastecimento necessária.
- A implantação de tecnologias adicionais de redução de CO2 e de veículos com emissão zero pode implicar custos adicionais de fabricação, dependendo da evolução dos custos das tecnologias que terão de ser aplicadas para que sejam atingidas as metas climáticas. Os investimentos significativos em tecnologias de emissão zero, como baterias, hidrogénio e células de combustível e a infraestrutura necessária de recarga e reabastecimento, deverão criar novas oportunidades de negócio e valor acrescentado. Deverá verificar-se uma redução dos investimentos em tecnologias convencionais de motores de combustão interna, incluindo componentes, e combustíveis convencionais.





• Revisão das normas de emissão de CO₂

- Padrões mais ambiciosos de CO₂ promoverão a existência de mais veículos com emissões zero na estrada mais rapidamente.
- A frota de automóveis tem de reduzir as emissões em 55% até 2030 e em 100% até 2035 em comparação com 2021.
- Para as novas carrinhas, os objetivos de redução são de 50% e 100%, respetivamente.
- Todos os fabricantes de automóveis e carrinhas terão de contribuir para a redução das emissões de CO₂, pelo que a derrogação para fabricantes de pequenos volumes - aqueles que vendem entre 1.000 e 10.000 automóveis novos ou 22.000 carrinhas por ano - é retirada a partir de 2030.
- A transição da indústria automóvel e da sua cadeia de abastecimento requererá a utilização de recursos financeiros como o Fundo de Inovação e possibilidades ao abrigo das regras dos auxílios estatais para investimentos a fim de serem criadas novas oportunidades de negócio em diferentes segmentos do ecossistema industrial.
- O Fundo Social Europeu Plus (FSE+), InvestEU e outros programas de financiamento da UE podem ser utilizados para apoiar medidas de requalificação e de aumento de qualificações.





Fit for 55

Partilha de Esforços

Regulamento 2018/842



• Partilha de Esforços

- O Regulamento 2018/842 estabelece as obrigações dos Estados-Membros relativas aos seus contributos mínimos para o período compreendido entre 2021 e 2030, para atingir a meta da União de uma redução de 30 % das suas emissões de gases com efeito de estufa até 2030, em comparação com os níveis de 2005 e contribui para a consecução dos objetivos do Acordo de Paris.
- Estabelece também as regras quanto ao modo de determinar as dotações anuais de emissões e quanto à avaliação dos progressos dos Estados-Membros no sentido do cumprimento das suas contribuições mínimas.
- Respeita às emissões não cobertas pela Diretiva ETS/CELE (60% emissões) - dos edifícios, dos transportes, da atividade agrícola, das operações de gestão de resíduos e da pequena indústria.
- Estabelece metas nacionais de redução de emissões que, para 2030, variam entre 0% (BG) e -40% (LU e SE) em comparação com 2005, principalmente com base na capacidade económica, ou seja, no PIB per capita.
- Portugal deve reduzir em 17% as suas emissões em 2030 e deverá concretizar esse objetivo.
- Metas mais ambiciosas exigirão que os Estados-Membros desenvolvam e apliquem medidas nacionais adicionais suficientemente rigorosas quanto aos sectores abrangidos, que terão consequências económicas.
- Habilitará os Estados-Membros a tomarem medidas nacionais para combater as emissões nos sectores dos edifícios, transportes, agricultura, resíduos e pequena indústria, estipulando objetivos reforçados de redução de emissões.
- Deverá permitir uma redução de 40% das emissões destes setores ao nível da UE até 2030, em comparação com 2005.





• Partilha de Esforços

- Os princípios para a atribuição do esforço relativo a cada Estado-Membro continuam a ser os mesmos: objetivos baseados no PIB per capita. Estabelece objetivos mais ambiciosos para a UE e para os Estados-Membros, inclui ajustamentos limitados na forma como os Estados-Membros podem utilizar as flexibilidades existentes para cumprir os seus objetivos. Globalmente, os objetivos actualizados reduzem ainda mais o leque de emissões per capita dos Estados-Membros em 2030 em comparação com os objetivos atuais.
- Cria uma reserva de segurança adicional para ajudar os Estados-Membros no cumprimento das suas metas.
- Continuará a abranger os sectores dos transportes rodoviários e da construção, a par da sua inclusão num novo sistema de comércio de emissões.
- O transporte rodoviário e os edifícios são responsáveis por cerca de 55% das emissões cobertas pelo Regulamento. As reduções de emissões nestes sectores têm sido insuficientes até agora e, por conseguinte, precisam de acelerar para cumprir a meta de 2030.
- O sinal de preço resultante do comércio de emissões para o transporte rodoviário e combustíveis para aquecimento incentivará empresas e consumidores a poupar energia e a fazer investimentos favoráveis ao clima. No entanto, estes são setores onde os incentivos de preços devem ser complementados por ações governamentais, tais como combater as falhas do mercado, investir em infra-estruturas, favorecer a aceitação de automóveis com emissões zero e promover a renovação de edifícios. Tais políticas permitirão facilitar as decisões de investimento necessárias aos consumidores e às empresas, reforçando as ações rentáveis e reduzindo ao mínimo necessário o impacto do preço do carbono nos consumidores individuais.
- As metas dos Estados-Membros oscilam entre 10% e 50% em comparação com as emissões de 2005.





Uso do Solo, Silvicultura e Agricultura

LULUCF
Regulamento 2018/841



• Uso do Solo, Silvicultura e Agricultura

- O Regulamento 2018/841 estabelece os compromissos dos Estados-Membros para o sector de uso do solo, alteração do uso do solo e florestas (LULUCF) que contribuem para atingir os objetivos do Acordo de Paris e cumprir a meta da União de redução das emissões de gases com efeito de estufa para o período de 2021 a 2030.
- Estabelece igualmente as regras de contabilização das emissões e remoções do setor LULUCF e de verificação do cumprimento desses compromissos pelos Estados-Membros.
- Os Estados-Membros da UE têm de garantir que as emissões contabilizadas de gases com efeito de estufa provenientes do uso do solo, da alteração do uso do solo ou da silvicultura são equilibradas por, pelo menos, uma remoção equivalente de CO₂ da atmosfera no período de 2021 a 2030.
- Para atingir a meta climática para 2030 e o objetivo de neutralidade carbónica até 2050, será necessário sequestrar mais gases com efeito de estufa.
- A Comissão Europeia estima que as remoções de CO₂ precisarão de quase duplicar até 2050 para cumprirem o objetivo da neutralidade climática. As emissões não-CO₂ do setor agrícola serão a maior parte das emissões residuais em 2050 sendo consideradas difíceis de eliminar completamente à luz da tecnologia e práticas existentes.
- Os setores agrícola e da bioeconomia poderão contribuir para o aumento da ambição climática da UE, reduzindo as emissões (por exemplo, da produção de alimentos, desflorestação) e substituindo materiais de base fóssil e energia por materiais de base biológica (exemplos: uso de produtos de madeira na construção, biomateriais, bioenergia, biocombustíveis).
- As florestas europeias, de longe o maior sumidouro de carbono no setor LULUCF, deverão sequestrar cada vez menos carbono na próxima década devido ao envelhecimento das florestas, aumento das colheitas de biomassa e acontecimentos como secas, incêndios florestais e surtos de pragas, causados ou agravados pelas alterações climáticas.





• Uso do Solo, Silvicultura e Agricultura

- Estabelece um objetivo global da UE para a remoção de carbono por sumidouros naturais, equivalente a 310 milhões de toneladas de emissões de CO₂ até 2030, um aumento de cerca de 15%, em comparação com as atuais remoções anuais de cerca de -268 Mt.
- A Comissão propõe uma abordagem em três fases, com metas evolutivas dos Estados-Membros até 2025, de 2026 a 2030, e de 2031 a 2035.
- As regras atuais mantêm-se em vigor até 2025.
- Novos objetivos para o aumento das remoções líquidas de carbono para 2026-2030:
 - Os Estados-Membros estarão sujeitos a objetivos vinculativos para o período 2026-2030 em linha com a ambição global para 2030.
 - As metas dos Estados-Membros basear-se-ão no nível médio de remoções ou emissões de 2016 a 2018.
- Neutralidade climática no sector da utilização do solo, silvicultura e agricultura até 2035:
 - Até 2035, a UE deverá procurar alcançar a neutralidade climática nos sectores da utilização do solo, silvicultura e agricultura, incluindo também as emissões agrícolas não CO₂, tais como as provenientes da utilização de fertilizantes e da pecuária, equilibrando todas as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do uso da terra, da silvicultura e da agricultura com as remoções desses três sectores a nível da UE.
 - Os Estados-Membros são obrigados a contribuir para alcançar o objetivo coletivo e, em meados de 2024, dirão nos seus Planos Nacionais de Energia e Clima como pretendem alcançá-lo.
 - Tendo em conta os planos apresentados e uma avaliação de impacto associada, a Comissão proporá objetivos aos Estados-Membros até ao fim de 2025 e possíveis medidas a nível da UE.





• Uso do Solo, Silvicultura e Agricultura

- As metas nacionais exigirão que os Estados-Membros cuidem de e expandam os seus sumidouros de carbono para cumprir a meta europeia.
- A Comissão propõe a criação de objetivos vinculativos para os Estados-Membros, a fim de aumentar a remoção líquida de carbono no sector do uso do solo e da silvicultura para o período de 2026 a 2030 e para simplificar significativamente as regras de conformidade (compliance).
- A produção primária de alimentos e a biomassa deverão tornar-se climaticamente neutras até 2035.
- A proposta irá procurar melhorar a monitorização, comunicação e verificação das emissões e remoções, por exemplo através do aumento da utilização de dados geográficos e da teledeteção, de modo a que os progressos dos Estados-Membros na consecução dos seus objetivos possam ser acompanhados com maior precisão (incluindo para áreas sensíveis com elevada biodiversidade ou elevadas reservas de carbono).
- As regras propostas abrangerão também mais adequadamente os impactos negativos de perturbações naturais (como os fogos florestais ou pragas) sobre o cumprimento dos objetivos dos Estados-Membros.
- É proposto um quadro de incentivos melhorado para o armazenamento de carbono em produtos de madeira de uso circular e de longa duração. De acordo com o princípio do uso em cascata da biomassa, a madeira deve ser utilizada na seguinte ordem de preferência: primeiro, por produtos à base de madeira de alta qualidade, tais como materiais de construção ou mobiliário, a duração de vida dos produtos deve ser prolongada sempre que possível, antes da sua reutilização ou reciclagem. Apenas se estas utilizações se esgotarem, devem ser utilizados para bioenergia, e só devem ser eliminados se não for adequados para quaisquer outros fins.



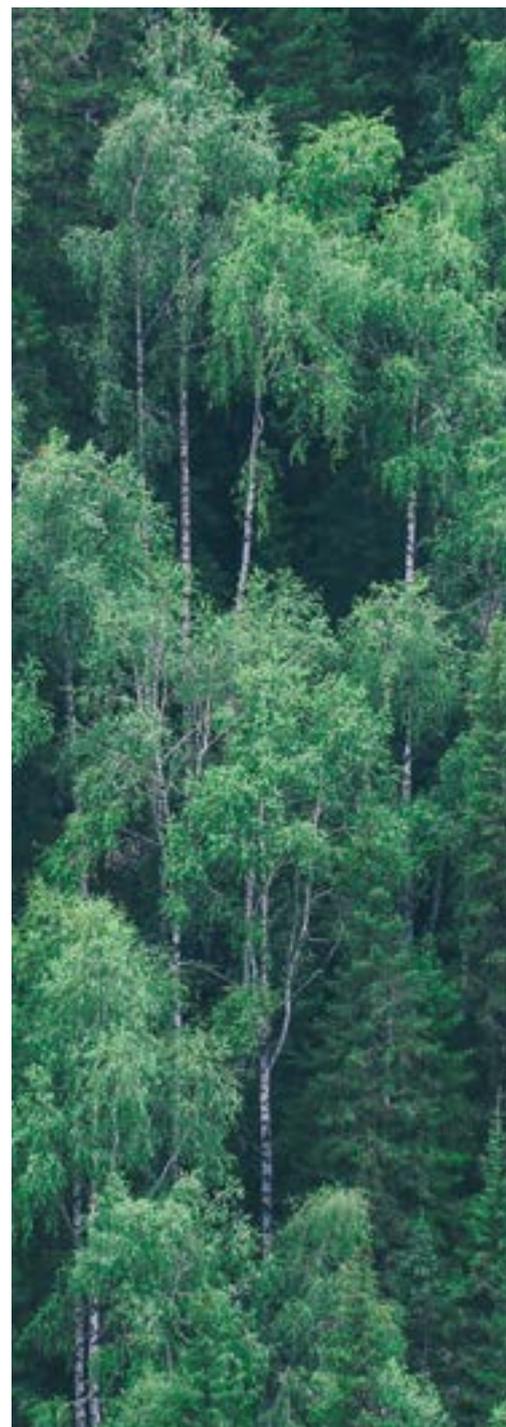


Estratégia Florestal 2030



• Estratégia Florestal 2030

- O seu objetivo é adaptar as florestas às novas condições, extremos climáticos e à elevada incerteza provocada pelas alterações climáticas.
- Apoia os silvicultores e a bio economia baseada na floresta, mantendo ao mesmo tempo a colheita e a utilização sustentável da biomassa, preservando a biodiversidade, e estabelecendo um plano para plantar três mil milhões de árvores em toda a Europa até 2030.
- Estabelece uma visão e ações concretas para aumentar a quantidade e a qualidade das florestas em na UE e o reforço da sua proteção, restauração e resiliência.
- A estratégia apela à utilização ótima da madeira em linha com o princípio da cascata e dá prioridade aos produtos de madeira que podem substituir os produtos à base de fósseis, com particular destaque para os produtos de madeira de longa duração.
- Visa também impulsionar outras áreas da economia florestal, incluindo o ecoturismo.
- Reafirma a necessidade e o compromisso de proteger as florestas primárias, de modo a assegurar que os principais reservatórios de biodiversidade e reservas de carbono são preservadas.
- Estabelece ações para melhorar a gestão sustentável das florestas quanto aos aspetos relacionados com o clima e a biodiversidade.
- Prevê o estabelecimento de objetivos de restauração das florestas de carácter vinculativo, tal como anunciado na Estratégia de Biodiversidade para 2030.
- Prevê o desenvolvimento de esquemas de pagamento a proprietários e gestores florestais que prestem serviços aos ecossistemas, por exemplo, mantendo intactas partes das suas florestas.
- Apela aos Estados-Membros para que instituem, entre outros, no âmbito da Política Agrícola Comum (PAC), regimes de pagamento para serviços ecos sistémicos para proprietários e gestores florestais, a fim de cobrir os respetivos custos e a perda de rendimentos.





Fit for 55

**Fundo Social para o
Clima**



• Fundo Social para o Clima

- 72,2 mil milhões de euros a preços correntes para o período 2025-2032 do orçamento da UE a partir do novo Sistema de Comércio de Emissões.
- Permitirá aos Estados-Membros apoiar famílias vulneráveis de baixos e médios rendimentos, utilizadores de transportes, e microempresas afetadas pelo impacto da extensão do comércio de emissões à construção e aos transportes.
- Implicará apoios a investimentos para aumentar a eficiência energética e as renovações de edifícios, aquecimento e arrefecimento limpos, e integrar as energias renováveis de uma forma que possa reduzir de forma sustentável tanto as emissões de CO2 como as faturas de energia das famílias vulneráveis e das microempresas.
- Financiará o acesso à mobilidade zero ou reduzida das emissões. Onde necessário e desde que seja necessário, o Fundo pode cobrir o apoio direto ao rendimento, enquanto investimentos verdes através do Fundo, e através, por exemplo, do Instrumento de Recuperação e Resiliência e do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional.
- O seu volume corresponderá, em princípio, a 25% das receitas esperadas do novo comércio de emissões abrangendo os sectores da construção e dos transportes rodoviários. Será combinado com contribuições nacionais de pelo menos 50 por cento.
- O Fundo será objeto de reavaliação em 2028.
- A Comissão pretende estabelecer mais orientações para os Estados-Membros através de uma proposta de Recomendação do Conselho sobre a melhor forma de abordar os aspetos sociais e laborais da transição climática.





Fit for 55

**Mecanismo de ajustamento
das emissões de carbono nas
fronteiras**

CBAM



• Mecanismo de ajustamento das emissões de carbono nas fronteiras

- Irá colocar um preço sobre as importações de uma seleção específica de produtos altamente poluidores com base no seu teor de carbono para assegurar que uma Acção climática ambiciosa na Europa não conduz a “fugas de carbono”.
- Numa primeira fase: cimento, ferro e aço, alumínio, fertilizantes, eletricidade.
- Visa assegurar que as reduções de emissões europeias contribuem para um declínio global das emissões, em vez de empurrar a produção intensiva de carbono para fora da Europa.
- Visa também encorajar a indústria fora da UE e os parceiros internacionais a tomarem medidas na mesma direção de modo a permitir uma redução das emissões a nível global.
- Os importadores de bens abrangidos pelo CBAM devem registar-se junto das autoridades nacionais da UE onde poderão comprar certificados CBAM. O preço dos certificados será calculado em função do preço médio semanal de leilão das licenças do ETS-CELE expresso em euros / tonelada de CO2 emitido.
- Os importadores da UE devem declarar até 31 de Maio de cada ano a quantidade de mercadorias e as emissões incorporadas nos bens importados para a UE no ano antecedente. Ao mesmo tempo, o importador entrega o número de certificados CBAM que correspondem à quantidade de emissões de gases com efeito de estufa incorporadas.
- Se os importadores puderem provar, com base em informação verificada de produtores de países terceiros, que já foi pago um preço pelo carbono durante a produção dos bens importados, o montante correspondente pode ser deduzido da sua fatura final.
- O CBAM é uma alternativa à atribuição gratuita de licenças ao abrigo da ETS/CELE e as duas medidas não devem sobrepor-se. Para assegurar uma transição suave de um sistema para o outro, a atribuição gratuita será gradualmente eliminada, à medida que Mecanismo seja introduzido gradualmente em diversos sectores.





Tributação da energia

Diretiva 2003/96



• Tributação da energia

- A Diretiva 2003/96 reestruturou o quadro europeu de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade. Os mercados e tecnologias de energia na UE experimentaram desenvolvimentos significativos e os compromissos internacionais da UE, incluindo o Acordo de Paris, bem como o quadro regulamentar da UE na área da energia e das alterações climáticas, evoluíram consideravelmente.
- A proposta de alteração propõe o alinhamento da tributação dos produtos energéticos com as políticas energéticas e climáticas da UE, promovendo tecnologias limpas e eliminando isenções e taxas reduzidas ultrapassadas que atualmente encorajam a utilização de combustíveis fósseis. As novas regras visam reduzir os efeitos nocivos da concorrência fiscal no domínio da energia, ajudando a assegurar receitas para os Estados-Membros provenientes de impostos ecológicos, que são menos prejudiciais ao crescimento do que os impostos sobre o trabalho. Tornará os combustíveis mais limpos financeiramente mais atrativos e incentivará a mudança para as energias renováveis.
- Introduce uma nova estrutura de níveis mínimos de tributação baseada no conteúdo energético e no desempenho ambiental dos combustíveis e eletricidade, e não de acordo com o seu volume, de modo a assegurar que o impacto ambiental dos combustíveis individuais é mais bem refletido, ajudando tanto as empresas como os consumidores a fazer escolhas mais limpas e mais amigas do ambiente.
- A forma como os produtos energéticos serão categorizados para efeitos fiscais é simplificada para assegurar que os combustíveis mais nocivos para o ambiente sejam mais tributados. Os produtos abrangidos pela Diretiva são agrupados e classificados de acordo com o seu desempenho ambiental. Os combustíveis que têm um impacto mais negativo no ambiente serão sujeitos a taxas mínimas mais elevadas. Estas serão expressas em EUR/GJ (gigajoule) para permitir a comparação direta entre combustíveis mais e menos poluentes.
- Os combustíveis fósseis utilizados como combustível para o transporte aéreo, marítimo e de pesca intra-UE não deverão continuar a estar totalmente isentos de tributação energética na UE. As isenções para certos produtos e para o aquecimento doméstico serão gradualmente eliminadas, de modo a que os combustíveis fósseis não possam ser tributados abaixo das taxas mínimas. Os Estados Membros poderão apoiar as famílias vulneráveis e protegê-las contra a pobreza energética.





• Tributação da energia

- Os níveis mínimos propostos serão ajustados para refletir os preços mais recentes, e serão automaticamente ajustados anualmente, com base nos dados do Eurostat sobre os preços ao consumidor.
- Visa ajudar a fomentar o investimento em indústrias verdes novas e inovadoras, tornando as regras mais claras, de modo a que os investidores e inovadores possam planejar os seus investimentos em tecnologia verde e energias renováveis com mais segurança.
- Os combustíveis fósseis convencionais, como o gasóleo e a gasolina, e os biocombustíveis não-sustentáveis estarão sujeitos ao nível mínimo mais elevado de 10,75/GJ euros quando utilizados como combustível para motores e 0,9 euros/GJ quando utilizado para aquecimento. Esta taxa serve também como taxa de referência para outras categorias.
- A categoria seguinte aplica-se a combustíveis como o gás natural, GPL, e combustíveis não renováveis de origem não biológica, que, embora baseada em fósseis, pode dar algum apoio à descarbonização a curto e médio prazo. Dois terços da taxa de referência aplicar-se-ão a esta categoria durante um período transitório de 10 anos - ou seja, uma taxa mínima de 7,17 euros/GJ quando utilizada para combustível para motores e 0,6 euros/GJ quando utilizado para aquecimento - antes de ser tributado à mesma taxa que os combustíveis fósseis convencionais.
- A categoria subsequente é a dos biocombustíveis sustentáveis, mas não avançados. Para refletir o potencial destes produtos no apoio à descarbonização, aplica-se metade da taxa de referência - ou seja, um mínimo de 5,38/GJ euros quando usado como combustível para motores e 0,45/GJ euros quando usado para aquecimento.
- O nível mínimo mais baixo de 0,15 euros/GJ aplica-se à eletricidade - independentemente da sua utilização -, biocombustíveis e biogás avançados e sustentáveis, e combustíveis renováveis de origem não biológica, como o hidrogénio renovável. O hidrogénio com baixo teor de carbono e combustíveis relacionados também beneficiarão dessa mesma taxa para um período de transição de 10 anos. A taxa aplicável a este grupo é fixada significativamente abaixo da taxa de referência atendendo a que a eletricidade e estes combustíveis podem apoiar significativamente a transição energética da UE.
- A taxa para a aviação será introduzida gradualmente antes de se atingir a taxa mínima final após um período de transição de dez anos. Isto significa que dez anos após a entrada em vigor das novas regras, o querosene utilizado na indústria da aviação para alimentar aviões em voos intracomunitários será tributado, pelo menos em 10,75/GJ euros em toda a UE, tal como para a gasolina utilizada no transporte rodoviário. Para incentivar a utilização de energia mais limpa tanto no sector aéreo como no marítimo, os combustíveis sustentáveis e alternativos beneficiarão de uma taxa zero por um período transitório de 10 anos quando utilizada para a navegação aérea e aquática.
- A introdução das novas taxas mínimas e o alargamento da base tributável contribuirão para uma maior convergência entre os Estados-Membros e para a maioria dos produtos. A extensão da tributação aos sectores dos transportes aéreos e marítimos (incluindo a pesca) também contribuirá para uma distribuição mais justa dos custos ambientais no sector dos transportes.
- Desde que um sector ou utilização de energia particular seja tributado quanto ao consumo de combustíveis nos termos da Diretiva e o consumo de CO₂ cobrado ao abrigo da ETS/CELE não ocorrerá sobreposição ou dupla tributação.



Fit for 55

Infraestruturas Combustíveis Alternativos

Diretiva 2014/94/UE



Infraestruturas Combustíveis Alternativos

- A Diretiva 2014/94/UE estabelece um quadro comum de medidas aplicáveis à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos na União, a fim de minimizar a dependência em relação ao petróleo e de atenuar o impacto ambiental dos transportes.
- Estabelece requisitos mínimos para a implantação da infraestrutura de combustíveis alternativos, incluindo pontos de carregamento de veículos elétricos e pontos de abastecimento de gás natural (GNL e GNC) e de hidrogénio, a aplicar através dos quadros de Ação nacionais dos Estados-Membros, bem como especificações técnicas comuns para esses pontos de carregamento e de abastecimento, e requisitos de informação dos utilizadores.
- O mercado de infraestruturas para combustíveis alternativos ainda está na sua fase inicial, principalmente devido à procura limitada pela frota geral de veículos, sendo necessária a aceleração do seu desenvolvimento.
- Verificada a ligação entre a disponibilidade de veículos com combustíveis alternativos, a implantação de infraestruturas de combustíveis alternativos e a procura dos consumidores por essas tecnologias.
- A proposta de Regulamento que substituirá a Diretiva 2014/94/UE visa assegurar a implantação necessária de infraestruturas interoperáveis e de fácil utilização para recarga e reabastecimento de veículos mais limpos em toda a UE, acompanhando o desenvolvimento do mercado e garantindo que as zonas rurais e remotas também serão cobertas.
- É esperado que a frota de veículos elétricos atinja os 30 milhões em 2020. Para cada carro elétrico a bateria registado num Estado-Membro, deverá ser assegurado 1KW em capacidade de carga instalada.
- A definição de objetivos obrigatórios para este tipo de infraestruturas é considerada fundamental para apoiar uma maior penetração de combustíveis mais limpos e o crescimento contínuo de um mercado que apresenta oportunidades para a indústria automóvel da UE.





• Infraestruturas Combustíveis Alternativos

- Exigirá que os Estados-Membro expandam a capacidade de carregamento em conformidade com as vendas de automóveis com emissões zero e que instalem pontos de carregamento e abastecimento de combustível a intervalos regulares nas principais auto-estradas (rede principal TEN-T: Trans-European Transport Network) a cada 60 quilómetros para carregamento elétrico (300 kW de capacidade fornecida por pontos de recarga rápida até 2025 e 600 kW até 2030) e a cada 150 quilómetros para reabastecimento de hidrogénio.
- A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente da Comissão aponta para a produção de mais de 1 milhão de pontos de recarga até 2025 e aproximadamente 3,5 milhões até 2030.
- Para veículos elétricos pesados, os pontos de recarga devem ser fornecidos ao longo da rede principal da TEN-T a cada 60 km e pelo menos 1400 kW de potência terão de ser fornecidos até 2025 e 3500 kW até 2030. Na rede global TEM-T esses objetivos terão de ser alcançados a cada 100 km até 2030 e 2035 respetivamente. Os pontos de recarga terão de ser providenciados em estacionamentos seguros bem como em grandes cidades e aglomerações da rede TEN-T (nós urbanos) para permitir, em particular, a recarga de camiões de entrega urbana. As lacunas nas infraestruturas de reabastecimento de GNL para camiões serão colmatadas até 2025.
- A Vaga de Renovação e a proposta futura sobre o desempenho energético dos edifícios deverá aumentar ainda mais o fornecimento de pontos de carregamento.





ReFuelEU
Aviação



• ReFuelEU Aviação

- O sector europeu dos transportes aéreos conheceu um crescimento sustentado desde o início de 1990, com uma duplicação associada de emissões de gases com efeito de estufa de 1990 a 2017.
- Apesar das melhorias de eficiência nos últimos anos (por exemplo, o consumo de combustível por passageiro caiu 24% de 2005 a 2017), os benefícios ambientais foram superados pelo crescimento sustentado do tráfego, tendo a relação passageiro-quilómetro voado aumentado 60% de 2005 a 2017.
- O Pacto Ecológico Europeu sublinhou a necessidade de redução das emissões decorrentes dos transportes em 90% até 2050 e do aumento da produção e da implantação de combustíveis alternativos.
- A fim de diminuir significativamente as suas emissões, o setor de aviação terá de reduzir a sua dependência atual dos carburadores (jet fuel) e depender cada vez mais do uso de combustíveis sustentáveis para a aviação.
- O sector de aviação carece de alternativas imediatas para a propulsão de aeronaves comerciais; novas tecnologias envolvendo energias limpas - como a eletricidade ou o hidrogénio - não deverão estar suficientemente maduras para desempenharem um papel significativo no mercado comercial da aviação nas próximas décadas.
- Os biocombustíveis avançados (renováveis e derivados de resíduos) e eletrocombustíveis produzidos usando energia renovável adicional têm o potencial de dar uma contribuição importante para combater as emissões na aviação (a economia de emissões poderá ir até 80% em comparação com os combustíveis convencionais).
- O aumento da produção e absorção de combustíveis sustentáveis poderá atrair investimentos para a UE, nomeadamente para o desenvolvimento da sua capacidade de produção e distribuição destes combustíveis.
- A indústria da aviação deverá ser sujeita a custos operacionais mais elevados no curto prazo, a verificarem-se, as melhorias importantes na sustentabilidade das suas operações poderão permitir-lhes sustentar o crescimento no longo prazo.





ReFuelEU Aviação

- A proposta de Regulamento visa apresentar regras harmonizadas sobre o consumo e fornecimento de combustíveis sustentáveis para a aviação.
- Os fornecedores de combustível para aviação devem assegurar que todo o combustível para aviação disponibilizado aos operadores de aeronaves em cada aeroporto da União contém uma quota mínima de combustível de aviação sustentável, incluindo uma quota mínima de combustível sintético para a aviação.
A partir de 1 de Janeiro de 2025, uma quota mínima de 2%;
A partir de 1 de Janeiro de 2030, uma quota mínima de 5%, dos quais 0,7% de combustíveis sintéticos;
A partir de 1 de Janeiro de 2035, uma quota mínima de 20%, dos quais 5% de combustíveis sintéticos;
A partir de 1 de Janeiro de 2040, uma quota mínima de 32%, dos quais 8% de combustíveis sintéticos;
A partir de 1 de Janeiro de 2045, uma quota mínima de 38% dos quais 11% de combustíveis sintéticos;
A partir de 1 de Janeiro de 2050, uma quota mínima de 63% dos quais 28% de combustíveis sintéticos.
- Os aeroportos da União terão de tomar medidas para facilitar o acesso dos operadores de aeronaves a combustíveis sustentáveis.
- A introdução gradual de combustíveis sustentáveis irá representar um custo adicional para as companhias aéreas, uma vez que a sua produção é atualmente mais cara do que a do combustível convencional.
- A proposta pretende evitar que a introdução de combustíveis sustentáveis para a aviação afete negativamente a competitividade do sector da aviação através da definição de requisitos harmonizados em toda a União mediante o estabelecimento de um quadro que restabeleça e preserve a igualdade de condições no mercado dos transportes aéreos no que respeita à utilização de combustíveis para a aviação.
- Visa equipar o mercado da aviação da UE com regras robustas para assegurar que gradualmente se podem introduzir na UE quotas crescentes de combustíveis sustentáveis sem efeitos prejudiciais para a competitividade da aviação no mercado interno.





**FuelEU
Marítimo**



• FuelEU Marítimo

- A iniciativa visa reduzir as emissões do transporte marítimo, acelerando a adoção de combustíveis e energia alternativos quando em operação e no cais e garantir uma mistura de combustível muito mais diversificada.
- Algumas áreas-chave de intervenção respeitam ao aumento da produção, implantação e absorção de combustíveis alternativos sustentáveis, à regulamentação do acesso dos navios mais poluentes aos portos da UE e à obrigação aos navios atracados de usarem eletricidade da rede de terra.
- Em 2018, o tráfego de navios de ou para portos do Espaço Económico Europeu foi responsável por mais de 138 milhões toneladas de emissões de CO₂; representa cerca de 11% de todas as emissões de CO₂ da UE no tocante aos transportes e 3-4% das emissões totais de CO₂ da UE.
- As emissões de CO₂ do transporte marítimo internacional na UE estão cerca de 32% acima dos níveis de 1990.
- Várias barreiras, incluindo falhas de mercado e regulatórias, impedem a absorção de combustíveis alternativos sustentáveis pelo transporte marítimo: falta de previsibilidade e alto risco de opções de investimento, aspetos tecnológicos e preços, problemas de interdependência, potencial de fuga de carbono e incentivos contraditórios.
- Inicialmente deverá motivar um aumento dos custos operacionais para armadores e operadores de navios.
- Deverá acarretar uma melhor preparação do sector para atender aos desafios climáticos e ambientais e, assim, aumentar a competitividade de todo o cluster marítimo europeu (operadores, portos, fornecedores de tecnologia, fornecedores de combustível, etc.).
- O aumento da absorção de combustíveis alternativos sustentáveis também deverá impulsionar a investigação e inovação, podendo criar um mercado líder quanto aos combustíveis marítimos sustentáveis, contribuindo para melhorar a segurança energética da UE e reduzir a sua dependência de fontes de energia extra-UE.





FuelEU Marítimo

A proposta estabelecerá regras uniformes que impõem:

- O limite da intensidade dos gases com efeito de estufa na energia utilizada a bordo de um navio à chegada, permanência ou partida de portos sob jurisdição de um Estado-Membro.
- A obrigação de utilizar a alimentação elétrica em terra ou tecnologia de emissão zero nos portos sob jurisdição de um Estado-Membro, a fim de aumentar a utilização consistente de combustíveis renováveis e com baixo teor de carbono e fontes de substituição de energia em toda a União, assegurando ao mesmo tempo o bom funcionamento do tráfego marítimo e evitando distorções no mercado interno.

Aplicar-se-á a todos os navios acima de uma arqueação bruta (gross tonnage) de 5000, independentemente da sua bandeira em relação:

- À energia utilizada durante a sua estadia num porto de escala sob a jurisdição de um Estado-Membro.
- À totalidade da energia utilizada nas viagens a partir de um porto de escala sob a jurisdição de um Estado-Membro para um porto de escala sob a jurisdição de um Estado-Membro, e
- À metade da energia utilizada nas viagens que partem ou chegam a um porto de escala sob o jurisdição de um Estado-Membro, onde o último ou o próximo porto de escala se encontra sob a jurisdição de um país terceiro.

A intensidade dos gases com efeito de estufa na energia utilizada a bordo não deve exceder o limite calculado através da redução do valor de referência de [X gramas de equivalente de CO₂ por Megajoule (MJ)] nas seguintes percentagens:

- 2% a partir de 1 de Janeiro de 2025;
- 6% a partir de 1 de Janeiro de 2030;
- 13% a partir de 1 de Janeiro de 2035;
- 26% a partir de 1 de Janeiro de 2040;
- 59% a partir de 1 de Janeiro de 2045;
- 75% a partir de 1 de Janeiro de 2050.

[O valor de referência, cujo cálculo será efetuado numa fase posterior do processo legislativo, corresponde à intensidade média dos gases com efeito de estufa utilizada a bordo dos navios em 2020, determinada com base nos dados monitorizados e comunicados no âmbito do Regulamento (UE) 2015/757 e utilizando a metodologia e valores por defeito estabelecidos no Anexo I do referido regulamento]





Energias Renováveis

Diretiva 2018/2001



• Energias Renováveis

- A Diretiva 2018/2001 estabelece um regime comum para a promoção de energia de fontes renováveis.
- Fixa uma meta vinculativa da União para a quota global de energia de fontes renováveis no consumo final bruto de energia da União em 2030.
- Estabelece regras relativas a apoios financeiros à eletricidade de fontes renováveis, ao autoconsumo dessa eletricidade, à utilização de energia de fontes renováveis nos sectores do aquecimento e do arrefecimento e no sector dos transportes, à cooperação regional entre Estados-Membros e à cooperação entre Estados-Membros e países terceiros, às garantias de origem, aos procedimentos administrativos e à informação e formação.
- Estabelece critérios de sustentabilidade e de redução dos gases com efeitos de estufa para os biocombustíveis, os biolíquidos e os combustíveis biomássicos.
- O sector da energia é responsável por mais de 75% das emissões de gases com efeito de estufa da UE, pelo que as energias renováveis desempenham um papel fundamental no combate às alterações climáticas de forma rentável, ao mesmo tempo que reforçam a segurança energética, criam crescimento e empregos, reduzem a poluição e fortalecem a liderança da indústria e da tecnologia da EU.
- A UE fez progressos significativos na descarbonização da sua produção de eletricidade através de energias renováveis.
- O progresso tem sido mais lento para outras fontes de energia (gás, combustíveis líquidos, calor), e os combustíveis fósseis continuam a ser o principal combustível usado nos sectores de uso final, ou seja, transporte, indústria e edifícios.





• Energias Renováveis

- A proposta de alteração visa estabelecer uma meta crescente de produção de 40% da energia da União Europeia a partir de fontes renováveis até 2030. Todos os Estados-Membros contribuirão para este objetivo, sendo propostas metas específicas para a utilização de energias renováveis nos transportes, aquecimento e arrefecimento, edifícios e indústria.
- Para cumprimento dos objetivos climáticos e ambientais, os critérios de sustentabilidade para a utilização da bioenergia serão reforçados e os Estados-Membros deverão conceber esquemas de apoio à bioenergia de uma forma que respeite o princípio da utilização em cascata da biomassa lenhosa.
- Deverá facilitar a integração de energias renováveis na rede (por via, por exemplo, do desenvolvimento de novas tecnologias, integração de instalações de armazenamento e melhoria da cooperação transfronteiriça); fornecer incentivos mais fortes para a eletrificação (por exemplo, bombas de calor e veículos elétricos) e a incorporação de novos combustíveis como o hidrogénio renovável; e incentivar a eficiência energética e a circularidade (por exemplo, facilitar a utilização do calor desperdiçado).
- Aumento anual obrigatório de 1,1 pontos percentuais de energias renováveis no aquecimento e arrefecimento a nível nacional.
- Meta indicativa de 2,1 pontos percentuais de energia renovável e calor e frio residuais (waste heat and cold) no aquecimento e refrigeração urbanas.
- Novo objetivo de 13% de intensidade de gases com efeito de estufa nos transportes.
- Novo objetivo indicativo de um aumento anual de 1,1 pontos percentuais na utilização de energias renováveis na indústria.
- Nova referência para atingir pelo menos 49% de quota de renováveis na energia utilizada em edifícios.
- Medidas para impulsionar a eletrificação, incluindo um mecanismo de crédito para os transportes.
- Sub-objetivos e certificação para o hidrogénio renovável.
- Medidas para facilitar os Contratos de Aquisição de Energia Renovável .
- Aceleração do licenciamento de projectos de energias renováveis.
- Promoção da cooperação transfronteiriça, incluindo através do mecanismo europeu de financiamento das energias renováveis.





• Energias Renováveis

Critérios reforçados de bioenergia sustentável em conformidade com a Estratégia de Biodiversidade da UE:

- Proibição do abastecimento de biomassa para a produção de energia a partir de florestas primárias, turfeiras e zonas húmidas.
- Não apoio ao uso de biomassa florestal em instalações só de eletricidade a partir de 2026.
- Proibição de incentivos financeiros nacionais para a utilização de toros de serração ou folheados, cepos e raízes para geração de energia.
- Exigência que todas as instalações de produção de calor e eletricidade a partir de biomassa cumpram limiares mínimos de poupança de gases com efeito de estufa.
- Aplicação dos critérios de sustentabilidade da UE a instalações de aquecimento e energia mais pequenas (iguais ou superior a 5MW).





Eficiência Energética

Directiva 2012/27/UE



• Eficiência Energética

- A Diretiva 2012/27/UE estabelece um regime comum de medidas de promoção da eficiência energética na União, a fim de assegurar que as grandes metas da União para 2020 em matéria de eficiência energética, de 20%, e que as suas grandes metas para 2030 em matéria de eficiência energética de, pelo menos, 32,5 %, são cumpridas e prepara o caminho para novas melhorias da eficiência energética após essas datas.
- Objeto de alterações em 2013, 2018, 2019.
- Estabelece regras destinadas a eliminar os obstáculos no mercado da energia e a ultrapassar as falhas do mercado, que impedem a eficiência no aprovisionamento e na utilização da energia, e prevê metas e contribuições indicativas nacionais em matéria de eficiência energética para 2020 e para 2030.
- Visa garantir que a eficiência energética contribui suficientemente para a realização de uma maior ambição climática e a segurança de abastecimento, a eficiência de recursos, a economia circular, a competitividade e os empregos e o crescimento e redução da poluição, entre outros.
- Contribui para a aplicação do princípio da «prioridade à eficiência energética».
- A Diretiva reformulada (recast) estabelecerá um objetivo anual vinculativo mais ambicioso para reduzir a utilização de energia a nível da UE (36-39%).
- Guiará a forma como as contribuições nacionais são estabelecidas e quase duplicará a obrigação anual de poupança de energia para os Estados-Membros (1,5%).
- O sector público será obrigado a renovar anualmente 3% dos seus edifícios para impulsionar a vaga de renovação, criar empregos e reduzir a utilização de energia e os custos para o contribuinte.
- Introduzirá um requisito legal para colocar a eficiência energética em primeiro lugar nas decisões de planeamento e investimento.
- Estabelecerá um novo objetivo para de redução de utilização de energia no sector público em 1,7% por ano.
- Encorajará os organismos públicos a utilizarem contratos de desempenho energético para renovação de grandes edifícios não residenciais.
- Dará prioridade a medidas de eficiência energética para consumidores vulneráveis e lares pobres em energia.
- Tomará mais medidas para capacitar os clientes finais – direitos contratuais básicos sobre aquecimento, arrefecimento e água quente.





A Comissão propõe também reduzir o número de licenças disponíveis para alocação gratuita. Espera-se com esta medida levar os agentes económicos que delas têm beneficiado a participar nos leilões e a sujeitar-se aos preços do mercado de carbono de modo a desincentivar as emissões, por um lado, e a fomentar a alteração dos processos de produção, reduzindo a necessidade das emissões.

Destaca-se a criação de um mecanismo de ajuste de carbono na fronteira (CBAM) que terá a função de custo aduaneiro representativo da pegada climática dos bens importados. Esta medida obrigará a que os importadores colaborem com as autoridades europeias prestando a informação necessária à operacionalização deste mecanismo.

A proposta de revisão da Diretiva do Comércio Europeu das Licenças de Emissão (CELE) prevê uma redução global das licenças de emissão em 61% por referência aos níveis de 2005. Para atingir este objetivo, a Comissão propõe um ritmo de redução duas vezes mais rápido: se até aqui a redução anual das licenças globais cumpria um rácio de 2,2%/ano, o rácio proposto é agora de 4,2%/ano. Espera-se, com a redução da oferta das licenças, um aumento do seu preço (sendo certo que, atualmente, o preço do carbono já atingiu níveis máximos históricos de € 50/ton).

Ressalvados os esforços necessários ao cumprimento da nova meta, o setor da Energia em Portugal desde cedo se habituou à produção energética a partir de fontes renováveis pelo que a proposta da Comissão não é aqui propriamente uma novidade, antes se traduzindo numa especial intensificação de desafios já conhecidos.

No eixo da eficiência energética, fixam-se metas vinculativas para os Estados-Membro. Até 2030, os consumos de energia primária devem ser reduzidos para 39% e os de energia final para 36%, relativamente a valores de 2007. Estas metas serão cumpridas sobretudo através da construção eficiente, da renovação de edifícios, da adaptação de processos produtivos da indústria, passando as auditorias energéticas a assumir um destaque ainda maior.

José Eduardo Martins

Sócio e Co-coordenador da Área de prática de Direito Público e Ambiente



• Thinking about tomorrow? Let's talk today!

info@abreuadvogados.com

A área de prática de direito público & ambiente da Abreu Advogados – a primeira a oferecer neste mercado de forma autónoma serviços jurídicos especializados na área do ambiente, do desenvolvimento sustentável, das energias renováveis e das alterações climáticas – foi-se alargando a todas as áreas de atividade e a todos os projetos com alguma componente pública, tanto ao nível instrumental – oferecendo serviços de contencioso administrativo, serviços na área da contratação pública ou avaliação de impacte ambiental – como ao nível substancial, em projetos de infraestrutura públicas (como por exemplo PPP, concessões de grandes barragens, de terminais marítimos e portuários, concessões de auto-estradas, de saneamento e tratamento de águas) como em concessões de serviços públicos ou de exploração de recursos naturais (como por exemplo, as concessões de transporte rodoviário ou ferroviário, também de serviços de saneamento e tratamento de águas e resíduos, de fornecimento de energia, e de exploração mineira).

O sucesso destas assessorias e experiência acumulada reside na forte equipa, altamente especializada, em direito público e direito do ambiente, intimamente ligados à academia e fortes contribuintes para a formação jurídica nesta área em Portugal e em outros países de língua portuguesa.



ABREU ADVOGADOS

Fit for 55

www.abreuadvogados.com

Abreu:advogados