

# FOLHA DE OPINIÃO



## ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS PETROLÍFERAS

### PADRÕES DE EFICIÊNCIA DE VEÍCULOS PÓS 2020

#### Introdução

A Apetro, em consonância com a *FuelsEurope*, considera que a política da UE para a redução da emissão de gases com efeito de estufa nos transportes (GEE) deve ser holística e incluir, além de combustíveis com baixo teor de carbono e veículos de menor consumo, melhorias na gestão do tráfego, nas infraestruturas e na educação/treino/comportamento dos condutores.

Concordamos que a abordagem atual utilizada na definição dos padrões de eficiência dos veículos, elaborada na base “*tank-to-wheel*” (adiante abreviado por TTW) (do depósito à roda), terá sido, até ao presente, eficaz na promoção da implementação de melhorias nos veículos com motores de combustão interna (*Internal Combustion Engines* - adiante abreviado por ICE) e concordamos com a progressão dos limites fixados para a eficiência de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos automóveis, desde que os pontos que a seguir referimos sejam considerados:

- **Defendemos uma abordagem tecnologicamente neutra, incluindo metas ambiciosas mas alcançáveis, preservando o princípio da custo-eficiência, e concretizáveis mediante a utilização de diferentes tecnologias.**

Trabalhos académicos reputados<sup>1</sup> demonstram existir um potencial considerável para novas melhorias de eficiência nos veículos equipados com ICE. Os objetivos de eficiência nas emissões de CO<sub>2</sub> devem assim ser alcançáveis pelas previsíveis e agressivas evoluções tecnológicas dos ICE, incentivando desta forma o seu desenvolvimento futuro.

- **Contabilizar a eletricidade utilizada em veículos como não emitente de CO<sub>2</sub> - zero emissões de CO<sub>2</sub> - não reflete a realidade do seu contributo real para as emissões de CO<sub>2</sub> em toda a economia. Deve ser portanto estabelecido um plano transparente e concreto de contabilização a longo prazo das emissões de CO<sub>2</sub> contemplando o ciclo de vida completo das diferentes tecnologias dos sistemas propulsores dos veículos.**

Tal como referido, o uso da eletricidade não representa zero emissões de CO<sub>2</sub> em toda a economia. Os regulamentos e as abordagens de *marketing* que reivindicam que os veículos elétricos (adiante abreviado por VE) têm “zero emissões de CO<sub>2</sub> no tubo de escape”, não

---

<sup>1</sup> Dados da “*Norwegian University of Science and Technology*” em Trondheim.

refletem a realidade e desinformam os consumidores. A realidade, como é conhecimento geral, é que a produção de eletricidade, a extração de matérias-primas e a fabricação de baterias para VE são intensivas na emissão de CO<sub>2</sub> para a atmosfera.

As análises académicas que levam em conta os diferentes aspetos do ciclo de vida completo<sup>2</sup> (adiante abreviado por LCA - *Life Cycle Assessment*) demonstram de facto que usando uma abordagem de medição de emissões de CO<sub>2</sub> no LCA dos veículos em vez de só serem consideradas as emitidas pelo tubo de escape, a redução de emissões de CO<sub>2</sub> dos VE comparativamente com veículos ICE é significativamente inferior aos valores atualmente divulgados.

Consequentemente, somos da opinião de que pelo menos as considerações de LCA devem ser imediatamente tomadas em conta e, de preferência, de forma a garantirem a contabilização total de emissões de GEE para cada sistema propulsor. Esta análise deve também ser observada para a definição apropriada de “veículo limpo”.

- **Reconhecer a contribuição dos combustíveis para a redução de emissões de CO<sub>2</sub> no cálculo dos padrões de eficiência de emissões dos veículos.**

Espera-se também dos fornecedores de combustível, que possam oferecer melhorias na qualidade dos seus produtos, nomeadamente, que possam oferecer economias de CO<sub>2</sub> associadas à sua utilização mediante a inclusão de componentes renováveis. Essas melhorias devem consequentemente ser reconhecidas nos padrões de eficiência de CO<sub>2</sub> dos veículos.

Na abordagem TTW, as emissões de CO<sub>2</sub> são medidas no tubo de escape, sem estabelecer qualquer distinção entre o CO<sub>2</sub> proveniente de fontes fósseis, biogénicas ou outras fontes tecnológicas. Exemplificando, enquanto a regulamentação relativa à eficiência do veículo tiver uma abordagem TTW, defendemos que as emissões de CO<sub>2</sub> de origem biogénica (i.e., proveniente por exemplo da utilização de biocombustíveis sustentáveis<sup>3</sup>) deveriam ter o mesmo tratamento que os biocombustíveis na legislação vigente<sup>4</sup>), nomeadamente, reduzindo o cálculo do CO<sub>2</sub> total emitido pelo veículo.

O reconhecimento regulatório de reduções de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pela utilização de combustíveis melhorados criará um interesse claro na indústria, alinhando os setores automóvel e de produção de combustíveis para a sua utilização, incentivando o investimento mútuo em novas tecnologias.

- **As penalizações por não conformidade devem ser revistas e reduzidas**

Embora a associação de uma penalização a um objetivo não atingido possa ser considerada como uma abordagem regulatória eficaz, como aliás a legislação hoje prevê, na nossa opinião, o valor atual da penalização aplicável por objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> no setor automóvel deve

---

<sup>2</sup> Componentes de análise LCA são as emissões de CO<sub>2</sub> associadas à produção e reciclagem do veículo e dos seus componentes, juntamente com a produção e utilização de combustível e/ou energia.

<sup>3</sup> De acordo com a legislação em vigor na UE em matéria de energia renovável.

<sup>4</sup> Entre elas estão a Diretiva de Energia Renovável (RED) e o Sistema de Comércio Europeu de Emissões (ETS)

ser reavaliado. A penalização em vigor<sup>5</sup> está atualmente definida a um nível correspondente a um preço equivalente do carbono demasiado elevado (cerca de 500€/tonelada de CO<sub>2</sub>)<sup>6</sup>.

De facto, a consideração simultânea de que a utilização da eletricidade não tem quaisquer emissões de CO<sub>2</sub> com a aplicação de uma penalização aos fabricantes automóveis por objetivos não cumpridos demasiado agressiva, criam um ambiente de restrição económica que não produz um custo societário aceitável para a redução das emissões de GEE, forçando os construtores automóvel a venderem preferencialmente VE em vez de veículos ICE eficientes.

Acreditamos portanto que o valor da penalização deve ser revisto em baixa na revisão da legislação europeia em curso.

- **A nossa proposta para a regulação da eficiência de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos no pós-2020 visa apoiar e reconhecer todas as tecnologias alternativas de igual forma, promovendo a escolha do consumidor e incentivando as soluções mais custo eficientes a longo prazo.**

#### **No curto prazo, os padrões de eficiência de CO<sub>2</sub> - Veículo devem:**

- Basear-se em objetivos TTW ambiciosos mas realistas, e que permitam uma contribuição de todas as tecnologias propulsoras disponíveis para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> nos transportes, de uma forma tecnologicamente neutra.
- Reconhecer o contributo das melhorias do combustível nos padrões de emissão do veículo. A redução de emissões de GEE pela utilização dos biocombustíveis deve ser tratada em linha com a legislação sobre estes produtos em vigor, e sempre que a atual abordagem TTW seja mantida inalterada após 2020.
- Considerar a introdução de uma abordagem LCA no regulamento de eficiência das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos, concomitante ao processo de revisão da regulamentação. Devem também informar os consumidores de forma imediata e transparente sobre o desempenho do ciclo de vida – LCA – das emissões de CO<sub>2</sub> das diferentes tecnologias de propulsão automóvel concorrentes.
- Rever em baixa, as penalizações por incumprimento, em linha com valores de custo de CO<sub>2</sub> implícito mais coerentes com as alternativas disponíveis.

#### **No médio prazo:**

- Avaliar os padrões de eficiência nas emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos, em linha com o processo de revisão da regulamentação, considerando a redução real de emissões GEE com base na avaliação das emissões de CO<sub>2</sub> de LCA.

---

<sup>5</sup> 95€ de multa por 1g/km acima da eficiência média de CO<sub>2</sub> da frota.

<sup>6</sup> Assumindo 200.000 km de vida útil do veículo: 95€/1g/km (acima de 200.000 km).

**A longo prazo:**

- A abordagem regulamentar atualmente implementada é setorial, e o custo implícito para reduzir as emissões nos transportes pode ser muito maior do que noutros setores, devido à imaturidade tecnológica das alternativas hoje disponíveis.
- Somos da opinião que, a longo prazo, será mais rentável implementar uma abordagem geral de redução de emissões em toda a economia do que uma abordagem puramente setorial.
- Será importante considerar a implementação de uma transição regulatória que idealmente proporcione uma convergência do custo direto ou implícito da redução de emissões no setor dos transportes com o dos outros setores.