

## Bruxelas, 08 de setembro de 2016 – Visão da FuelsEurope sobre o Futuro dos Transportes

Bruxelas, 8 de setembro de 2016: A FuelsEurope divulgou hoje a sua “Visão sobre o Futuro dos Transportes na UE”. Através deste documento a Indústria da Refinação, que fornece atualmente 94% do total dos combustíveis para transportes, pretende contribuir de forma construtiva para o futuro debate sobre os transportes, apresentando uma visão realista, sustentável e custo eficiente para a UE.

A FuelsEurope recomenda, com base no princípio da neutralidade tecnológica, uma abordagem global, incluindo combustíveis e veículos de baixo teor de carbono, sistemas de gestão de tráfego, melhoria de infra estruturas e de comportamento dos condutores, integrando nessa abordagem todos os intervenientes no sector dos transportes, nomeadamente consumidores, fabricantes de automóveis, fornecedores de infra estruturas e fornecedores de combustíveis.

A FuelsEurope salienta a necessidade de uma política custo eficiente, previsível e tecnologicamente neutra, de forma a salvaguardar o mercado interno e os interesses dos consumidores e das empresas.

Os Transportes desempenham um serviço fundamental para a sociedade, oferecendo a capacidade de mover pessoas, bens e serviços. O acesso à mobilidade, contribui de forma decisiva para a qualidade de vida dos cidadãos europeus e está intrinsecamente ligado ao crescimento económico. Como um dos principais contribuintes para o sistema de transportes da UE, a indústria de refinação da UE representada pela FuelsEurope divulgou hoje um documento com a sua visão sobre o futuro dos transportes. John Cooper, Diretor Geral da FuelsEurope comentou: *"Precisamos construir um sistema de transporte que aborde ambas as questões, climáticas e de qualidade do ar, mas que seja ao mesmo tempo eficaz e competitivo para as empresas e para os indivíduos."*

O sector dos transportes contribui significativamente para as emissões de GEE na Europa, sendo responsável por 27% das suas emissões, se incluirmos a aviação e a marinha. O desafio é, portanto, reduzir as emissões de GEE, mantendo plenamente os benefícios do sistema de transportes da UE. Como declarou John Cooper: *"todos os tipos de energia e de combustíveis para os transportes produzirão gases causadores do efeito de estufa em níveis que variam com as emissões geradas durante o seu ciclo de vida."* E acrescentou: *"contudo, a intensidade das emissões de GEE na UE resultante do transporte rodoviário manifesta uma tendência de redução, em consequência da eficiência dos veículos que têm conseguido melhorias significativas, nomeadamente através das contribuições de derivados do petróleo, combustíveis e lubrificantes, de alto desempenho"*.

A FuelsEurope acredita que a eficiência, em todas as formas de utilização de combustíveis e de energia, continua a ser a prioridade, tendo John Cooper referido: *"a partir de estudos recentes, inclusivamente pelo MIT- Instituto de Tecnologia de Massachusetts, existem novas melhorias de eficiência possíveis em veículos ligeiros incluindo os comerciais, que podem ser alcançadas através de uma regulação cuidadosa. Nós apoiamos desenvolvimentos adicionais das metas de eficiência dos veículos, respeitando o princípio da neutralidade tecnológica, através do estabelecimento de metas realistas e custo eficientes, alcançáveis por diferentes tecnologias."*

No entanto, a FuelsEurope adverte que a regulamentação atual sobre eficiência dos veículos ligeiros, embora tenha conduzido com sucesso a algumas importantes melhorias ao longo dos últimos anos, algumas das quais com custos extremamente elevados e que não são do conhecimento público, não deve ser simplesmente extrapolada sem alterações. A FuelsEurope acredita firmemente que, para assegurar uma comparação equitativa entre fontes de energia nos transportes e veículos, é importante ter em conta a análise completa do ciclo de vida das

emissões de gases de efeito estufa que entram na atmosfera e, para se evitar justificar artificialmente as soluções mais dispendiosas, o atual preço de referência do carbono deve ser reduzido mais próximos do mercado e introduzida uma via alternativa de conformidade para os fabricantes de automóveis, mediante o pagamento de uma coima.

O “*Vision Paper*” da FuelsEurope também analisa os problemas de qualidade do ar que persistem em algumas áreas da UE. Nos últimos anos têm havido muitas alterações na qualidade dos combustíveis, na regulamentação dos veículos e em muitas outras medidas, visando a diminuição da poluição do ar, com melhorias significativas na qualidade do ar europeu. Continua a existir no entanto, uma não conformidade significativa com a diretiva relativa à qualidade do ar ambiente em termos de valores-limite específicos, que estão a ser violados em muitas cidades. Nalguns casos, trata-se apenas de poucas ocorrências por ano, mas noutros, pode ser uma situação regular.

A partir de um estudo recente encomendado pela Concawe, a FuelsEurope pode concluir que a passagem progressiva da frota automóvel europeia para a especificação técnica mais recente EURO 6 irá desempenhar um papel importante, fazendo frente de forma muito significativa, às violações à qualidade do ar urbano na maioria das áreas. John Cooper comentou que *“o impacto da mudança da frota, de veículos Euro 1 a Euro 5, para Euro 6, sob vários cenários e em cada uma das cidades afetadas na Europa, num período até 2030, foi cuidadosamente analisada”*. Observou ainda *“o estudo mostra que a concentração de partículas (PM) irá continuar a diminuir até 2030. Na verdade, o setor que mais contribui e mais continuará a contribuir para as emissões primárias totais de PM, é e será o setor doméstico e em 2020, a maior parte das emissões de PM primárias resultantes do transporte rodoviário não serão emissões de escape, mas sim dos pneus, do desgaste dos travões e da abrasão das vias, independentes portanto do conjunto propulsor ou do combustível”*.

John Cooper acrescentou ainda que *“no que respeita ao NOx, reconhecemos agora que a implementação das normas Euro não tem sido tão bem sucedida como no caso das partículas. As reduções registadas nos ensaios de certificação oficial, não são simplesmente atingidas em “condições de condução real. A mais recente norma Euro 6, no entanto, que inclui o novo ciclo de condução WLTP e o teste RDE (Real Drive Emissions), irá proporcionar significativas reduções reais de emissões de NOx nos ambientes mais afetados”*.

Os resultados do estudo da Concawe, permitem antecipar que o número de zonas em não-conformidade ou em conformidade incerta, vão continuar a diminuir entre 2015 e 2030<sup>1</sup>, e em 2030 a população que vive em zonas «provavelmente em conformidade» aumenta para 93%, deixando apenas ilhas isoladas de incumprimento. John Cooper afirmou que *“o facto de essas restantes zonas de não-conformidade estarem localizadas em áreas urbanas, sugere fortemente a implementação de medidas específicas de redução, em vez medidas genéricas. Essas medidas específicas poderiam ser*

- *apoios para a substituição acelerada da frota, de forma a tornar mais rápida a adoção de veículos cumprindo a EURO 6 / RDE;*
- *uma utilização adequada das zonas de baixas ou muito baixas emissões, de forma tecnologicamente neutra;*
- *e ações específicas para as frotas que operam na área urbana, como autocarros e táxis”*

Para além disso, a FuelsEurope recomenda o uso generalizado da tecnologia digital nos transportes, dado o potencial seu significativo conjuntamente com tecnologias de

---

<sup>1</sup> Um cenário que assume a substituição regular da frota para veículos Euro 6, com um fator médio de conformidade de 2,8, mostrou que a percentagem da população que vive em áreas de não conformidade, cai de 31% para 7%.

automatização e de assistência à condução, contribuindo para a eficiência operacional e, portanto, para se atingirem as pretendidas reduções de emissões de GEE.

Um forte suporte tecnológico é fundamental no início do ciclo de desenvolvimento, para ajudar a criar as necessárias novas tecnologias em veículos, combustíveis, infra estruturas e operações. A Europa deve concentrar-se em tecnologias que possam ser eficazes a nível mundial e não necessitem de incentivos a longo prazo. Tal, significa uma incidência sobre as tecnologias que, em grande escala, mostrem poder tornar-se caminhos rentáveis na redução de GEE. Dessa forma poderemos também transformar a nossa resposta ao desafio da redução de emissões de gases de efeito estufa, numa oportunidade industrial para a Europa.

Em contraponto, a regulação europeia que impulsiona a implementação de medidas de redução das emissões de GEE (muitas vezes com custos elevados) não parece ser uma forma eficaz de apoiar as novas tecnologias, impulsionando em vez disso, a implementação de tecnologias atuais.

A FuelsEurope acredita que irão permanecer vantagens significativas inerentes aos combustíveis líquidos, e que estes continuarão a ser essenciais por muitas décadas, para muitos setores dos transportes. John Cooper comentou: *"Teremos de ter tantas opções quanto possível para reduzir a intensidade de GEE dos combustíveis líquidos e assim, teremos também um intenso diálogo com a Comissão sobre como apoiar o desenvolvimento e a implementação de tecnologias de combustíveis líquidos com menor teor de carbono de um forma custo eficiente e no período necessário para o fazer"*.

Para o longo prazo, John Cooper sugere que *"reduzir eficazmente as emissões de GEE será mais rentável para toda a economia da UE se se adotar uma abordagem de descarbonização transversal a toda a economia, após 2030, em vez de uma abordagem sectorial. Acreditamos que para tal será necessário fazer convergir progressivamente os preços de referência do carbono em toda a nossa economia, no que constitui atualmente o sector do ETS, mas também nos transportes, na agricultura e nos edifícios. "John Cooper concluiu " que tal irá gerar valor para o planeta, ao menor custo para a cidadãos. A abordagem sectorial atualmente em vigor tem como resultado que o custo implícito para a descarbonização dos transportes pode ser muito maior do que noutros setores, devido à imaturidade tecnológica das alternativas "*.