André Paula Santos
EBB Public Affairs Director
aps@ebb-eu.org



Conferência APPB

Biocombustíveis na Transição Energética

28 de Abril, 14h30
Centro de Congressos de Lisboa

Conferência APPB – 28 de Abril de 2022

A importância do sector do biodiesel

Utilizando culturas alimentares e, de modo crescente, também resíduos, o sector do biodiesel produz combustíveis alternativos para o **transporte rodoviário**, mas também para os sectores da **aviação** e do transporte **marítimo.**



Conferência APPB – 28 de Abril de 2022

A EBB – European Biodiesel Board

A EBB é a associação das empresas produtoras de biodiesel (HVO e FAME) na União Europeia (UE).

Representamos produtores de biodiesel que utilizam todas as matérias-primas: culturas alimentares para consumo humano ou animal, resíduos, e outros materiais biogênicos inovadores. Biodiesel é usado principalmente como substituto de fóssil diesel no transporte rodoviário, mas a sua produção faz parte de uma cadeia de valor que gera coprodutos como alimentos, rações, produtos bioquímicos e biopolímeros. Biodiesel é também um bom complemento a outros combustíveis líquidos de baixo carbono.

Historicamente, as políticas europeias têm incentivado a produção de biodiesel para desenvolver a independência de proteína e energia da União Europeia, apoiando também os agricultores da UE. Graças a essas políticas, a UE é agora o maior produtor e mercado global de biodiesel.

O EBB é a voz da indústria Europeia do biodiesel desde sua fundação em 1997. Durante mais de 25 anos, trabalhamos ao lado dos decisores políticos em Bruxelas para garantir que a regulamentação europeia é a mais apropriada e eficaz possível, desenvolvendo uma compreensão incomparável do processo regulatório e seu impacto em nossa indústria

A principal prioridade do EBB é maximizar a nossa contribuição para a descarbonização dos transportes europeus, e ajudar ao sucesso da indústria de biodiesel europeia no processo de descarbonização da nossa economia.

Conferência APPB – 28 de Abril de 2022

A EBB – European Biodiesel Board: membros efectivos e membros associados



Conferência APPB – 28 de Abril de 2022

A energia renovável é essencial para descarbonizar a economia europeia



KEY FINDINGS

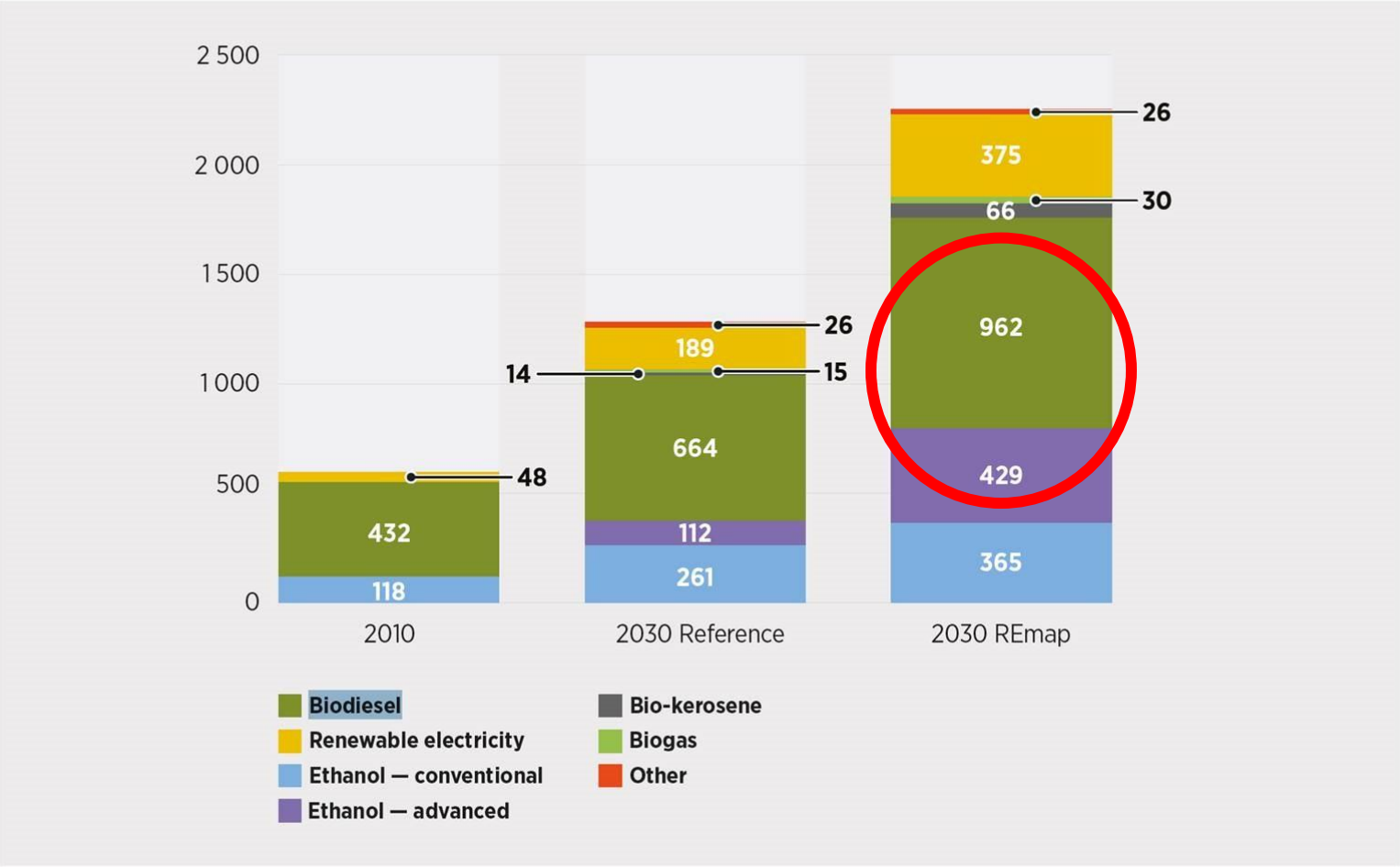
- The EU could double the renewable share in its energy mix, cost effectively, from 17% in 2015 to 34% in 2030.
- All EU countries have cost-effective potential to use more renewables.
- Renewables are vital for long-term decarbonisation of the EU energy system.
- The European electricity sector can accommodate large shares of solar PV and wind power generation.
- Heating and cooling solutions account for more than one third of the EU's untapped renewable energy potential.
- All renewable transport options are needed to realise long-term EU decarbonisation objectives.
- Biomass will remain a key renewable energy source in 2030 and beyond.

Estudo da IRENA – International Renewable Energy Agency, reforça a importância de se utilizarem todas as opções disponíveis para esta descarbonização.

Conferência APPB – 28 de Abril de 2022

A energia renovável é essencial para descarbonizar a economia europeia

Figure 27: Final renewable energy consumption by source in the EU-28 transport sector in 2010 and in 2030 under the Reference Case versus REmap (PJ)



Estudo da IRENA – International Renewable Energy Agency, demonstra o chamado "ambition gap" para acelerar a descarbonização da economia europeia.

Conferência APPB – 28 de Abril de 2022

A energia renovável é essencial para descarbonizar a economia europeia

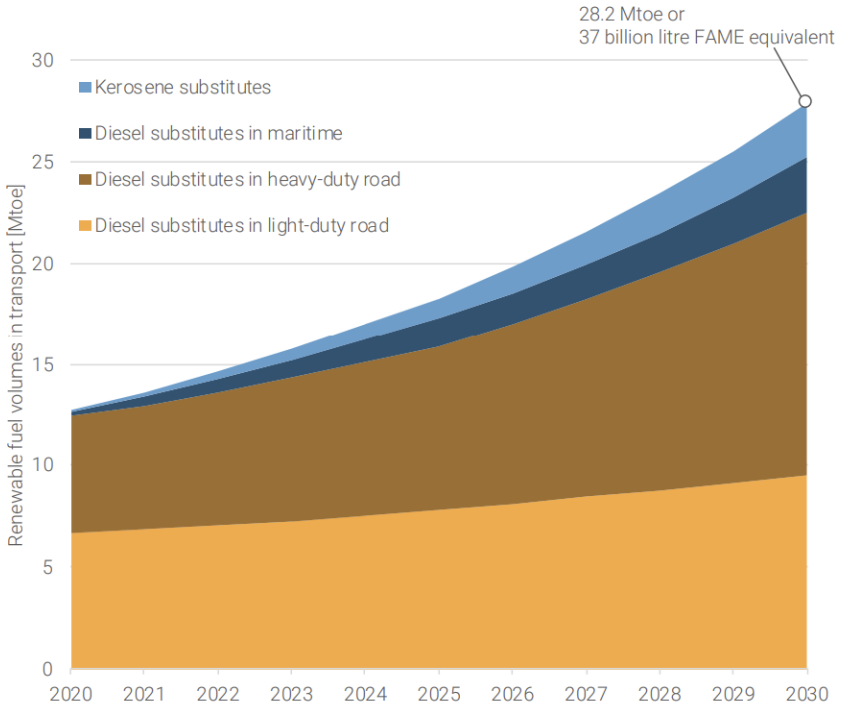
Para atingir as metas europeias, uma grande quantidade de biodiesel para todos os modos de transporte vai ser essencial:

Um estudo independente da consultora StudioGearUp concluiu que, se o que está proposto no pacote FF55 (RED III, FuelEU Maritime e ReFuelEU Aviation) for implementado, a procura por combustíveis líquidos renováveis mais que duplique até 2030.

Volume mandated by Fit-for-55

Demand for renewable fuel in diesel will double by 2030

- Mandated volume by Fit-for-55:
  RED III, FuelEU Maritime & ReFuelEU Aviation combined
- Demand for renewable fuels grows in all diesel segments
- From 13 Mtoe in 2020 to 28 Mtoe in 2030
  (17 billion litre in 2020, 37 billion litre in 2030)
- Road transport represents 80% of the demand for renewable fuels in diesel, fuel oil and kerosene segments in 2030
- By 2030 fraction of renewable fuels in road diesel ~18%
  → Could be combination of FAME and HVO
- Strong growth in demand for renewable fuels in maritime and aviation



Conferência APPB – 28 de Abril de 2022

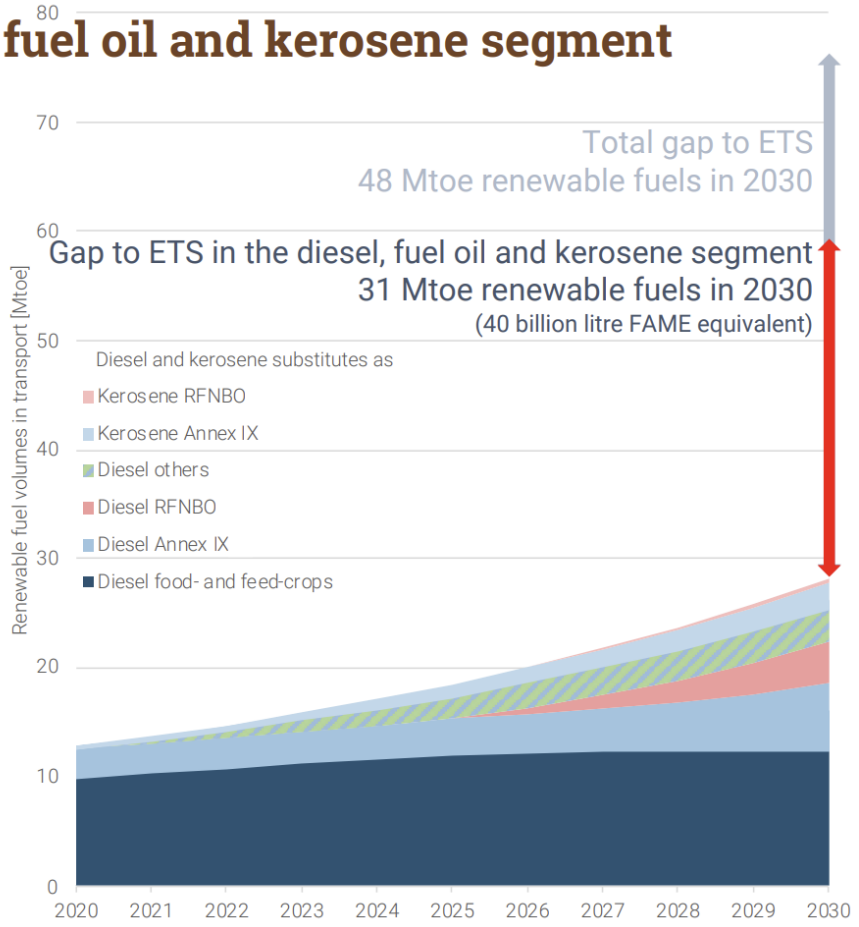
A energia renovável é essencial para descarbonizar a economia europeia

Para atingir as metas europeias, uma grande quantidade de biodiesel para todos os modos de transporte vai ser essencial:

Um estudo independente da consultora StudioGearUp concluiu que, se o que está proposto no pacote FF55 (RED III, FuelEU Maritime e ReFuelEU Aviation) for implementado, a procura por combustíveis líquidos renováveis mais que duplique até 2030.

The 48 Mtoe gap is mainly in the diesel, fuel oil and kerosene segment

- In 2030, about 62% of all energy consumed in transport is in the diesel or kerosene segment
- Beyond 2035 the relative share of diesel and kerosene in liquid fuels increases due to decreasing petrol use
- To get on track for ETS in transport the 48 Mtoe gap will mainly have to be bridged in the diesel and kerosene segment
- If the 48 Mtoe is achieved equally in all modalities, then the additional demand for diesel + kerosene substitutes would be about ~31 Mtoe (40 billion litre FAME equivalent)
- This is almost 5 times the volume of renewable substitutes for diesel today
- All solutions are needed to close the gap



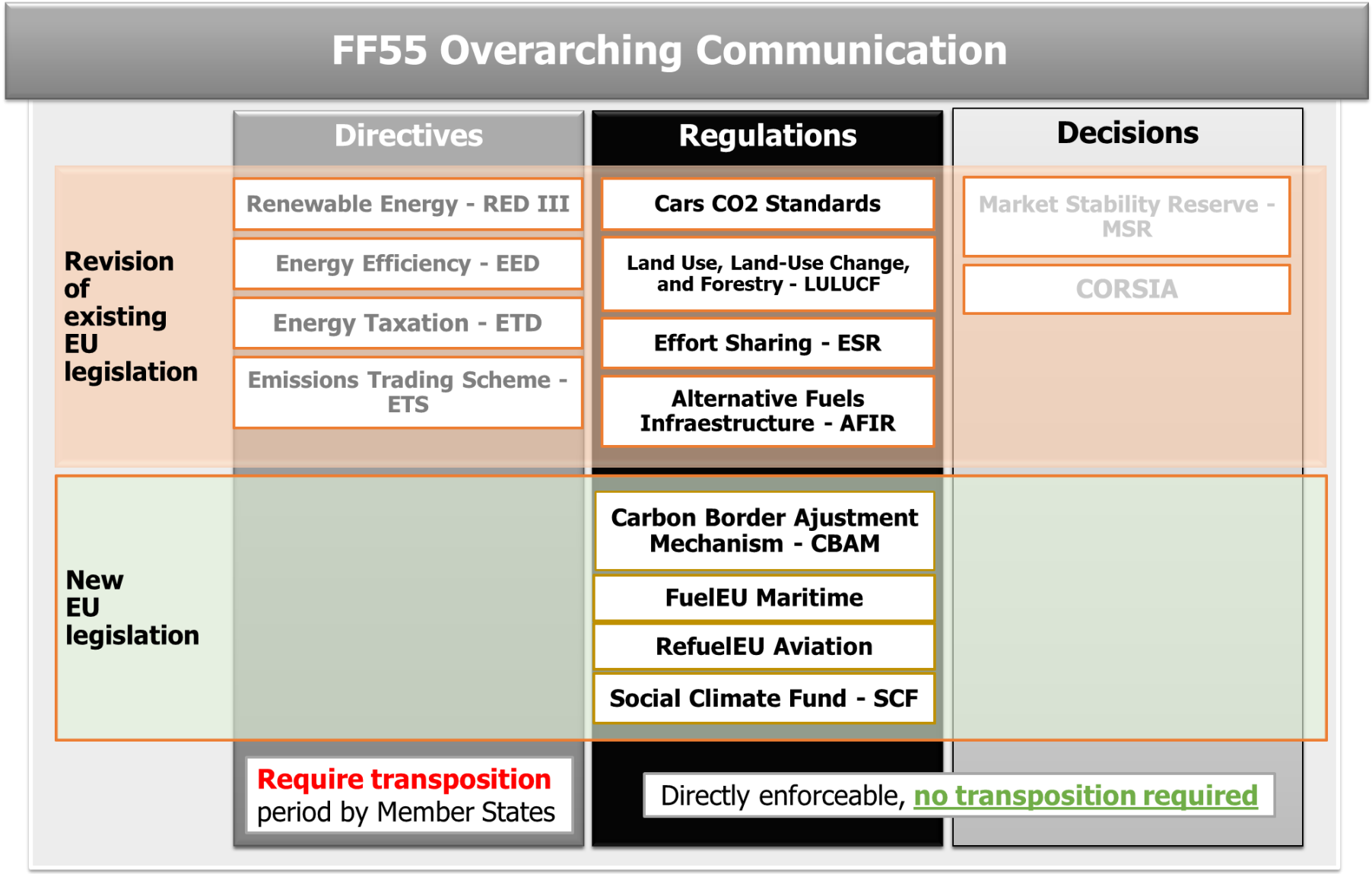
Para responder e corrigir a falta de ambição identificada, já em momento anterior à apresentação do pacote FF55 a EBB havia proposto um conjunto de medidas para acelerar a descarbonização do sector dos transportes:

- Uma meta mais ambiciosa de pelo menos **20% de renováveis no sector dos transportes em 2030**, e pelo menos **40 a 45% em 2040**;
- O aumento da meta de redução de gases com efeito de estufa para 2030 para pelo **menos 50 ou 55% em 2030**.
- O **aumento da incorporação de biodiesel tradicional (FAME) para pelo menos 10%** (em vez do atual limite de 7%) como EN 590 diesel standard.
- **O estabelecimento de metas setoriais para misturas de biocombustíveis mais altas** (por exemplo, B30, B100 e HVO100) em modos de transporte onde a eletrificação é menos viável, como frotas cativas, transporte público, veículos pesados, aviação e setores marítimos.

Conferência APPB – 28 de Abril de 2022

Pacote "Fit-for-55" – conjunto de propostas para aumentar ambição para o a década 2020-2030

EBB
EUROPEAN BIODIESEL BOARD

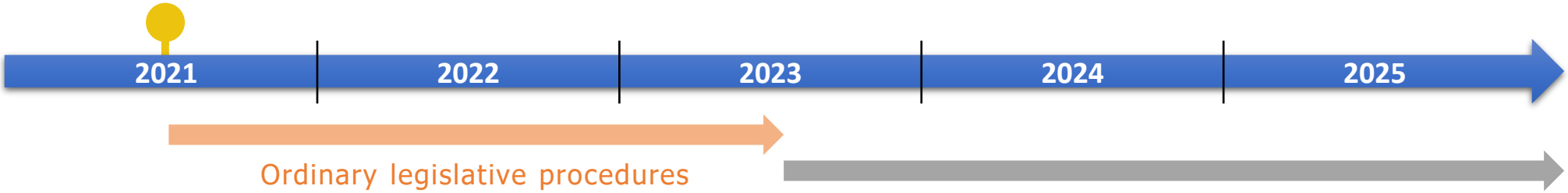


\+ New EU Forest Stratregy

Conferência APPB – 28 de Abril de 2022
Pacote "Fit-for-55" – calendário do processo legislativo

EBB EUROPEAN BIODIESEL BOARD

FF55 Package
14 July 2021



Regulations are directly enforceable after adoption:

- CO_2 Emission Standards for Cars and Vans Regulation
- EU Emission Trading System (ETS)
- Effort-Sharing Regulation (ESR)
- ReFuelEU Aviation Regulation
- FuelEU Maritime Regulation
- Alternative Fuels Infraestructure Regulation (AFIR)
- Land Use, Land-Use Change, and Forestry Regulation (LULUCF)
- Social Climate Fund (SCF)
- Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)

Directives require a transposition period:

- Renewable Energy Directive (RED III)
- Energy Taxation Directive (ETD)
- EU Emission Trading System (ETS)
- Energy Efficiency Directive (EED)

This means that, in practice, a big part of these proposals should only be fully applicable as of 2025 (i.e. for the **FIVE YEAR PERIOD 2025-2030**)

- Os objetivos, diretivas e regulamentos da UE devem ambiciosos, mas realistas e consistentes.
- As políticas da UE devem estar alinhadas com o objetivo da UE de ter menos e melhores regulamentações e devem ser simples e práticas para serem eficazes.
- Uma abordagem sólida só pode derivar de uma abordagem integrada, evitando uma natureza irregular das regulamentações relacionadas com o clima, nomeadamente na Diretiva de Energia Renovável (**RED**), no Sistema de Comércio de Emissões da União Europeia (**EU ETS**), na Diretiva de Tributação de Energia (**ETD**), na Diretiva de Eficiência Energética (**EED**), no Regulamento de Infraestrutura de Combustíveis Alternativos (**AFIR**), e nos regulamentos **ReFuelEU Aviation** e **FuelEU Maritime**.
- Finalmente, a UE deve evitar rever os regulamentos num curto espaço de tempo, dado que a constante implementação de regulamentos pelo setor de transporte e pelo sector dos combustíveis alternativos leva tempo e esforço.

Prioridade / proposta	Recomendação da EBB para a RED III
• **Estabilidade e continuidade da política de descarbonização**	➢ A política de transporte de descarbonização da UE não deve reverter, mas aproveitar o que foi alcançado pela RED II e outras políticas existentes
• **Mais ambição sobre as energias renováveis em todos os modos de transporte**	➢ Biocombustíveis sustentáveis devem ser promovidos em todos os modos de transporte ➢ Todas as matérias-primas sustentáveis devem ser avaliadas dentro dos critérios da RED
• **Meta geral de renováveis**	➢ A ser definida de forma mais ambiciosa possível
• **Metal annual indicative para renováveis**	➢ A implementar, porque poderá vir a ser uma ferramenta adicional para incentivar as energias renováveis

Conferência APPB – 28 de Abril de 2022

As prioridades da EBB para a revisão da RED (a chamada RED III) - 1/2

Prioridade / proposta	Recomendação da EBB para a RED III
• **RES-T Meta específica de redução de GEE para o sector dos transportes**	➢ Aumentar a ambição através de uma meta de pelo menos 16% (em vez dos 13% propostos) para a redução de GEE no sector dos transportes
• **Biocombustíveis sustentáveis à base de culturas alimentares**	➢ O limite de biocombustíveis à base de culturas deve ser fixado em 7% da energia total da UE em transportes ➢ Se o desejarem, Estados Membros devem poder ser autorizados a ultrapassar o limite de 7% se existir suficiente matéria prima sustentável ➢ Remover a possibilidade de os Estados Membros reduzirem a sua ambição se reduzirem o uso de as culturas alimentares ➢ Todas as matérias-primas que são sustentáveis nos termos da RED devem ser aceites nos sectores da aviação e transporte maritimo.
• **Multiplicadores**	➢ Eliminar todas as situações de dupla contagem, porque reduzem a ambição real de descarbonização.

Prioridade / proposta	Recomendação da EBB para a RED III
• **Ambição no sector dos biocombustíveis avançados (Annex IX-A)**	➢ Biocombustíveis produzidos a partir de matérias-primas listadas no Anexo IX da RED II Anexo IX-A devem ser adicionais, mas não substituir os biocombustíveis sustentáveis existentes ➢ O proposto aumento da submeta dedicada para o Anexo IX-A é um desenvolvimento positivo
• **Incentivos para biocombustíveis de materias residuais (Annex IX-B)**	➢ Estados Membros devem implementar medidas positivas para garantir o desenvolvimento contínuo da utilização das matérias-primas incluídas no Anexo IX-B
• **Limite de 7% cap aplicável ao Anexo IX-B**	➢ Limite de 1,7% deve ser aumentado ➢ A possibilidade dos Estados Membros pedirem para consumir acima do limite deve ser reinserida ➢ Mecanismo deve ser adicionado para reavaliar se é possível eliminar este limite completamente

Prioridade / proposta	Recomendação da EBB para a RED III
• **Metodologia para calcular a economia de GEE de matérias-primas de resíduos não incluídas no Anexo IX**	➢ Deve existir uma diferenciação entre as matérias-primas do Anexo IX-B e outras matérias-primas não agrícolas e não pertencentes ao Anexo IX. No entanto, a metodologia proposta não é adequada e deve ser revista.
• **Economias de GEE atribuídas à eletricidade renovável**	➢ As economias de eletricidade renovável nos transportes devem ser comparadas com o comparador fóssil usado para combustíveis de biomassa usados como combustível de transporte
• **Uso de valores de cultivo regionais**	➢ Restaurar a possibilidade de utilização dos valores NUTS II por parte dos agricultores
• **Blend wall – B10 e além…**	➢ Aceitar a "protection grade" B7, mas apenas obrigatório por um período de transição (por exemplo, 5 a 10 anos) ➢ Reintroduzir na FQD a menção de que os MSs podem ultrapassar o grau de diesel B10 e implementar misturas mais altas se assim quiserem.

Proposta	Recomendação da EBB
• **ReFuelEU Aviation**	➢ A utilização de biocombustíveis sustentáveis deve continuar a ser promovida em todos os modos de transporte relevantes, como o rodoviário, aéreo e marítimo. ➢ Para este fim, todas as matérias-primas sustentáveis devem estar sob uma única estrutura de sustentabilidade da UE sob a Diretiva de Energia Renovável da UE (RED)
• **FuelEU Maritime**	
• **Energy Taxation Directive**	➢ Recusar a euiparãção de biocombustíveis de origem agrícola e combustíveis fósseis, rejeitando a tabela de níveis de impostos proposta. ➢ Propor um nível de tributação igual para todos os biocombustíveis sustentáveis. Esse nível de tributação deve reconhecer as significativas economias de GEE dos biocombustíveis e respeitar o fato de que, de acordo com as diretrizes do IPCC, a precificação de CO2 não deve se aplicar a biocombustíveis e biomassa. ➢ Deve ser mantida a derrogação para os combustíveis utilizados na agricultura, horticultura e silvicultura.

Proposta	Recomendação da EBB
• **Effort Sharing Regulation**	➢ Apoiamos maior ambição para este regulamento, e por conseguinte uma meta mais elevada e que continue a incluir transporte rodoviário.
• **CO2 Standards for Cars & Vans**	➢ A UE deve considerar uma abordagem que leve em conta a natureza dos veículos movidos a energia (Well-to-Wheel), distinga entre CO2 fóssil e biogênico e leve em conta a produção e as emissões em fim de vida dos veículos. ➢ Enquanto isso (por exemplo, até 2030), deve ser introduzido um incentivo para contabilizar o componente renovável do combustível.

EBB – European Biodiesel Board
Boulevard Saint-Michel, 34 - 1040 Brussels, Belgium
Tel: +32 (0) 2 763 24 77 | info@ebb-eu.org



Obrigado

EBB_Biodiesel

European-biodiesel-board

www.ebb-eu.org