



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 7 de fevereiro de 2022
(OR. fr)

5789/22

COMPET 63
IND 27
MI 86

NOTA

de: Presidência

para: Comité de Representantes Permanentes/Conselho

Assunto: *Preparação da reunião do Conselho (Competitividade) de 24 de fevereiro de 2022*

O futuro do ecossistema industrial da mobilidade no contexto da transição ecológica

Debate de orientação

Junto se envia, à atenção das delegações, uma nota da Presidência sobre "O futuro do ecossistema industrial de mobilidade no contexto da transição ecológica", tendo em vista o debate de orientação a realizar no Conselho (Competitividade) de 24 de fevereiro de 2022.

Conselho (Competitividade), 24 de fevereiro de 2022O futuro do ecossistema industrial da mobilidade no contexto da transição ecológica

O Pacto Ecológico¹, apresentado pela presidente da Comissão Europeia em 11 de dezembro de 2019, estabeleceu como objetivo da União Europeia (UE) alcançar a neutralidade climática em 2050. Em consonância com o Acordo de Paris de 2015, esta meta vinculativa foi consagrada na Lei Europeia do Clima em junho de 2021, do mesmo modo que a uma meta intercalar ambiciosa, fixada pela UE, que visa reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) da União em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com 1990 (a meta anterior fixava -40 %).

Neste contexto, o pacote Objetivo 55², apresentado pela Comissão Europeia em 14 de julho de 2021, contém 13 propostas para atualizar a legislação da UE e estabelecer novas iniciativas para alcançar esta meta mais ambiciosa.

O ecossistema industrial da mobilidade contribuirá amplamente para a consecução dessas metas. Os transportes (incluindo o transporte marítimo internacional e a aviação) representavam 32 % das emissões de GEE da UE em 2019, em comparação com 24 % em 2000³. Tal como se prevê na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, o setor dos transportes deverá reduzir as suas emissões em 90 % até 2050, a fim de refletir as ambições climáticas da UE.

¹ COM(2019) 640 final

² COM(2021) 550 final

³ Agência Europeia do Ambiente, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

1. O pacote Objetivo 55: um pacote ambicioso de medidas indispensáveis para a transição ecológica da indústria europeia e a proteção do clima

O quadro regulamentar aplicável ao ecossistema da mobilidade registará uma evolução profunda em virtude das propostas do pacote Objetivo 55. Terão implicações para o domínio da mobilidade a proposta de revisão das metas nacionais de partilha de esforços para os setores não abrangidos pelo Comércio de Licenças de Emissão (CLE), a proposta de alargamento do CLE ao setor rodoviário, a proposta de Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço (MACF), a revisão da iniciativa ReFuelEU Aviação, a iniciativa FuelEU transportes marítimos, a revisão da Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFID), mas também as revisões relacionadas com o domínio da energia, como a Diretiva Energias Renováveis (DER II), na medida em que a transformação e a eletrificação dos transportes aumentam a procura global de energia. No setor automóvel sentir-se-ão igualmente as implicações da revisão do regulamento relativo às emissões de CO₂ dos veículos ligeiros novos e dos futuros textos sobre as emissões de gases poluentes (Euro 7) e os dados dos veículos.

A adoção e aplicação do pacote implica, por conseguinte, que a indústria da mobilidade acelere a transformação do seu modelo de crescimento e dos seus instrumentos de produção e apoie os trabalhadores. Logo durante a Presidência eslovena, o Conselho iniciou trabalhos complementares da negociação dos textos legislativos nos setores pertinentes, com vista a compreender melhor o impacto do pacote sobre a indústria. Em 29 de setembro de 2021, o Conselho (Competitividade) realizou um primeiro debate de orientação sobre o pacote relativo à competitividade industrial, no que se refere à atualização da Estratégia Industrial para a Europa apresentada pela Comissão em 5 de maio de 2021. O Conselho (Competitividade) sobre Investigação realizou em 26 de novembro de 2021 um debate sobre o contributo da investigação e da inovação para a consecução dos objetivos intersetoriais, nomeadamente as metas do pacote Objetivo 55 nos domínios dos transportes, da indústria, do uso do solo e das florestas. Por último, o Grupo da Competitividade e Crescimento (Alto Nível) começou a analisar as implicações do pacote para os setores industriais em causa. Estes debates revelaram a preocupação dos Estados-Membros da União relativamente ao impacto do pacote sobre a indústria, nomeadamente no que toca ao ecossistema da mobilidade.

Além disso, a atualização da Estratégia Industrial para a Europa⁴ reafirmou a principal prioridade da dupla transição ecológica e digital para todas as políticas da UE. Esta estratégia propôs a criação de roteiros para a transição sustentável e digital dos 14 ecossistemas industriais apresentados pelo comissário do Mercado Interno, Thierry Breton. Por essa razão, a Comissão organizou no Fórum da Indústria trabalhos destinados a precisar estas vias de transição ecológica e digital, com a participação de todas as partes interessadas em cada ecossistema. Em janeiro de 2022, a Comissão deu início à criação conjunta de uma via de transição para o ecossistema da mobilidade, que desempenhará um papel fundamental na concretização das nossas ambições climáticas.

Em 29 de outubro de 2021, a Comissão reuniu economistas de cada Estado-Membro para analisar as repercussões das propostas do pacote sobre a indústria e para determinar com maior precisão as necessidades de investimento. Esse trabalho poderia continuar a ser desenvolvido a fim de realizar estudos-piloto de casos, partilhar boas práticas e metodologias para construir um entendimento comum dos impactos da transição sobre a indústria, identificando tanto cenários empresariais como prioridades de ação.

⁴ COM(2021) 350 final

2. O ecossistema industrial da mobilidade no centro dos desafios da transformação

O ecossistema de mobilidade, um importante setor industrial da UE, deverá fazer face a múltiplos desafios para beneficiar da sua transição: adaptação tecnológica e digital, adaptação das cadeias de valor, controlo das fontes de abastecimento de materiais e componentes críticos, formação e apoio aos trabalhadores, concorrência em novos segmentos de mercado no domínio da nova mobilidade (autonomia, mobilidade sustentável, etc.). No caso do setor automóvel, as empresas europeias estão hoje a braços com uma escassez de abastecimento (nomeadamente de semicondutores) que entrava a sua recuperação e necessitam de proceder a uma profunda transformação dos seus instrumentos de produção, uma vez que o equipamento necessário para produzir veículos automóveis a motor de combustão é muito diferente do necessário para produzir veículos elétricos. O aumento das metas climáticas afeta também não só os fabricantes, mas também as empresas subcontratadas, os fabricantes de componentes e, de um modo mais geral, todas as PME e os trabalhadores do ecossistema. Cerca de 15 milhões de postos de trabalho europeus serão afetados pela transformação do setor automóvel. Quanto aos desafios em matéria de formação dos trabalhadores, a EIT InnoEnergy prevê, por exemplo, a criação de cerca de 3 a 4 milhões de postos de trabalho na UE no setor das baterias elétricas, dos quais 800 000 exigirão uma requalificação e um acompanhamento com vista a melhorar as competências.

São enormes as necessidades de investimento face à necessária rapidez com que a transição se deverá fazer. De acordo com o roteiro de transição referente aos ecossistemas de mobilidade, os investimentos adicionais necessários para 2021-2030 para cumprir as metas climáticas da União nos transportes rodoviários, no material circulante, nos navios, nas aeronaves e na implantação das infraestruturas de combustíveis renováveis e hipocarbónicos são estimados em 130 mil milhões de euros por ano, em comparação com a década anterior⁵. A necessidade de investimento na transformação ecológica e digital das infraestruturas representará um montante adicional de 100 mil milhões de euros por ano⁶. Tendo em conta o impacto da transição no setor, cumpre identificar os instrumentos de que esse setor atualmente dispõe para investir, com vista a fazer face a estes desafios. Esta reflexão é norteadada pelo roteiro da transição do ecossistema da mobilidade.

⁵ COM(2020) 562 final

⁶ SWD(2020) 98 final, com base nas estimativas relativas à RTE-T e nos cálculos do BEI.

Além disso, tal como foi debatido na reunião informal dos ministros da Competitividade, realizada em Lens, em 1 de fevereiro, a transição sustentável da indústria europeia não pode ser levada a cabo sem garantir as matérias-primas necessárias para as novas tecnologias verdes. A OCDE prevê um aumento de 110 % do consumo de matérias-primas entre 2011 e 2060, impulsionado, em grande medida, pelas necessidades da transição sustentável e digital: por exemplo, o Banco Mundial prevê um aumento de 1000 % da procura só no que diz respeito aos metais utilizados em baterias (cobalto, chumbo, lítio, manganês, níquel, etc.) num cenário de limitação do aumento da temperatura a 2 graus.

Ora, a UE é altamente dependente de certos países terceiros para os seus abastecimentos destas matérias primas, o que a torna vulnerável: só a República Democrática do Congo assegura 60 % da produção mundial do cobalto e a China 98 % das nossas importações de terras raras. Por conseguinte, é fundamental assegurar um abastecimento estável destas matérias-primas: para esse efeito, a UE deverá estudar e implementar uma vasta gama de ações, tendo em vista, nomeadamente a garantia do seu abastecimento externo, o desenvolvimento da reciclagem e da inovação e o incentivo à produção de matérias-primas primárias na Europa. A Comissão está ativa neste domínio com, por exemplo, a publicação, em setembro de 2020, de um plano de ação para as matérias-primas e a criação da Aliança Europeia das Matérias-Primas, tendo recentemente anunciado um fundo de 400 milhões de euros, gerido em conjunto pela referida aliança e pela Aliança Europeia para as Baterias, para garantir o nosso abastecimento de matérias-primas para o fabrico de baterias para veículos elétricos. Atualmente em negociação no Conselho no setor ambiental, o regulamento europeu relativo às baterias deverá, além disso, favorecer a emergência de um setor industrial europeu sustentável, baseado nos princípios da economia circular, com o objetivo de reduzir a dependência europeia das importações.

No entanto, estes desafios não devem fazer esquecer as oportunidades que serão geradas por estas transições, por exemplo, quanto à economia circular e às matérias-primas, ao hidrogénio ou ainda à mobilidade descarbonizada, que criará novos postos de trabalho em novos setores, como é o caso do desenvolvimento de uma indústria de reciclagem de baterias, aeronaves com zero emissões de carbono, combustíveis sustentáveis e a propulsão à vela de navios de carga. A descarbonização da mobilidade deverá abrir novas oportunidades de negócio, constituindo um fator de diferenciação para a indústria europeia, nomeadamente para as exportações. Com efeito, a liderança europeia em matéria de legislação pode colocá-la numa posição que lhe permita apoiar a descarbonização dos seus parceiros.

3. Instrumentos europeus para apoiar a indústria na transição ecológica

Para ter êxito nesta transição, inédita na história da indústria europeia pela sua escala e ambição, é necessário que estejam reunidas várias condições, por exemplo em matéria de incentivos e condições de enquadramento para reforçar a competitividade da indústria europeia no mercado interno, acompanhar a aplicação, não só para as grandes empresas, como também para as PME e as empresas de média capitalização ao longo da cadeia de valor, ou ainda para vencer os desafios tecnológicos desta transformação. A previsibilidade e a estabilidade regulamentares serão decisivas para permitir à indústria tomar decisões de investimento corretas a longo prazo.

Existem instrumentos políticos a nível europeu que podem ser aprofundados para acompanhar melhor a transição do ecossistema da mobilidade e reforçar a liderança europeia, não só através da eletrificação, mas também através da automatização e da conectividade. As alianças industriais, o Programa-Quadro Horizonte Europa, os investimentos financiados pelo Banco Europeu de Investimento, os contratos públicos europeus, os projetos importantes comuns de interesse europeu e os contributos dos Estados-Membros para acelerar a transição por meio de investimentos enquadrados pelas regras europeias em matéria de auxílios estatais são instrumentos que permitem aproveitar plenamente o potencial industrial europeu num contexto de forte concorrência internacional. Para satisfazer as necessidades da indústria, o Instrumento de Recuperação da União Europeia, NextGenerationEU e o orçamento da UE para 2021-2027 preveem níveis de investimento sem precedentes nas transições ecológica e digital. Mais de 40 % das despesas de recuperação dizem respeito ao ecossistema da mobilidade⁷. Além disso, as propostas legislativas da Comissão Europeia preveem mecanismos para acompanhar a transição (fundos de inovação e modernização no CLE, proposta de um fundo social para o clima em paralelo com a proposta de alargamento do CLE). A formação e o aumento das competências dos trabalhadores, em especial das PME, serão igualmente necessários para aproveitar as novas oportunidades de emprego que serão criadas. A criação de novas cadeias de valor será fortemente condicionada pela capacidade de fornecer uma mão de obra qualificada para apoiar este desenvolvimento e assegurar a competitividade europeia, à imagem das ações da Academia da Aliança Europeia para as Baterias. Por último, aumentar a nossa influência na normalização das novas tecnologias poderá estimular a inovação e facilitar o acesso aos mercados.

⁷ https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027_pt

No âmbito deste debate de orientação, os Estados-Membros são convidados a responder às três perguntas seguintes:

- *Foram tomadas medidas para estimar as necessidades de investimento relacionadas com a transformação industrial no âmbito da aplicação do pacote Objetivo 55? Pode ilustrar concretamente as necessidades dos setores da mobilidade, nomeadamente do setor automóvel?*
- *Para além dos investimentos privados necessários para a transição ecológica do ecossistema industrial da mobilidade, que medidas considera necessárias para facilitar e acelerar o desenvolvimento desta transição, em especial no que respeita à inovação, às infraestruturas e à formação?*
- *Que instrumentos deverão ser prioritariamente mobilizados para reforçar a resiliência e a competitividade futura do ecossistema industrial da mobilidade da Europa, em especial para permitir o desenvolvimento de veículos elétricos e autónomos e um acesso seguro a matérias-primas essenciais?*
