



Moção de Compromisso



FuelsEurope

REFINING PRODUCTS FOR OUR EVERYDAY LIFE

Apetro

Energia em evolução

FuelsEurope, a voz da indústria Europeia de refinação de petróleo

A FuelsEurope representa junto das instituições da UE o interesse de 40 empresas que operam refinarias na UE. Os seus membros são responsáveis por quase 100% da capacidade de refinação de petróleo da UE, e por mais de 75% das suas vendas a retalho de combustíveis para motores.

A FuelsEurope tem como objetivo informar e prestar aconselhamento especializado sobre a refinação e distribuição de petróleo, e sobre os seus produtos, às instituições da UE e a outras partes interessadas no sentido de:

- Contribuir de forma construtiva para o desenvolvimento de políticas e de legislação tecnologicamente viáveis e custo eficientes.
- Promover a compreensão, juntos das instituições da UE e dos cidadãos, da contribuição da Refinação e Distribuição Europeia do Petróleo e da sua cadeia de valor, para o progresso económico, tecnológico e social da Europa.

Apetro – Energia em Evolução

Fundada em Setembro de 1992, a APETRO reúne as principais empresas petrolíferas que atuam no mercado português: BP, Cepsa, Galp e Repsol, a que se juntou a Prio (Associadas Globais), posteriormente também a OZ Energia e a Rubis Gás como Associadas Sectoriais de GPL; a Alkion, a CLC, a CLCM e a Saaga como Associadas Sectoriais de Armazenagem; a Sintética, a Spinerg e a Total como Associadas Sectoriais de Lubrificantes.

Fomentar as condições para uma operação responsável, transparente e sustentável do sector dos combustíveis líquidos, GPL, lubrificantes e outras especialidades, em Portugal, é a Missão da Apetro, uma Associação sem fins lucrativos.

Hoje, e face à dinâmica da atividade petrolífera em Portugal, a APETRO é reconhecida como a associação de referência do sector, promovendo soluções energéticas sustentáveis no presente e para o futuro, sendo um parceiro imprescindível nos processos de discussão e tomada de decisões relativos ao setor petrolífero.

A Apetro rege-se pelos mais elevados padrões éticos, mantendo uma postura de isenção relativamente a interesses políticos e institucionais, adotando uma postura de abertura e de diálogo com outras associações e entidades, na discussão de problemas e na procura de soluções para as necessidades de uma sociedade em constante evolução.

Os membros do Parlamento Europeu, do Conselho da UE e da Comissão Europeia, terão a oportunidade única, durante os próximos 5 anos, de definir políticas para uma sociedade europeia verdadeiramente sustentável, socialmente justa e economicamente competitiva, liderando o mundo no cumprimento dos objetivos climáticos acordados na COP 21 em Paris.

Essas políticas terão que se alicerçar numa sólida base científica e técnica, que garanta a sua sustentabilidade ambiental, social e económica no longo prazo.

A indústria de refinação da UE está empenhada em contribuir para estes objetivos.

Transformando a liderança climática da UE numa oportunidade para a indústria



A indústria de refinação continuará a reduzir as emissões de CO₂ resultantes das suas operações e dos seus produtos. A indústria também se compromete a fornecer aos cidadãos e às empresas os combustíveis e outros produtos de que a sociedade precisa, reduzindo progressivamente a sua pegada de carbono. Além disso, a indústria de refinação incrementará o seu “know-how” tecnológico e as suas infraestruturas versáteis, de forma a usar cada vez mais novas matérias-primas de base não-petrolífera, como renováveis, resíduos e CO₂ capturado, e progredir no desenvolvimento e implantação de tecnologias de baixo carbono.

O contributo da indústria de refinação da UE pode ser reforçado por uma estratégia industrial e por um quadro de políticas que possibilite a transição energética, permitindo às refinarias manter a viabilidade económica e os empregos altamente qualificados, face a uma procura interna em declínio e a uma concorrência internacional cada vez mais agressiva.

Os seguintes aspetos devem ser cuidadosamente considerados durante o próximo ciclo político.

Uma abordagem tecnológica inclusiva para permitir o contributo de todas as tecnologias de baixo carbono

Como demonstrou a estratégia a longo prazo da Comissão, “Um Planeta Limpo para Todos”, uma descarbonização progressiva **sustentável, eficaz e acessível**, da economia da EU, depende de uma **multiplicidade de soluções tecnológicas** e de uma avaliação cuidadosa e realista dos seus custos, do impacto ambiental ao longo de **todo o ciclo de vida** e do impacto na qualidade de vida de todos os cidadãos europeus.

Reduzir as emissões de carbono do transporte, implica que os cidadãos e as empresas tenham que confiar tanto nos “**eletrões de baixo carbono**” como nas “**moléculas de baixo carbono**”, da maneira mais custo-eficaz possível. Enquanto os eletrões oferecem uma alternativa viável para veículos ligeiros de passageiros e comerciais, as moléculas dos **combustíveis líquidos** ainda serão necessárias, numa combinação de veículos de menores emissões e de combustíveis de menor intensidade carbónica - especialmente para transportes rodoviários pesados, aviação e transporte marítimo.

Considerar a contribuição dos combustíveis com baixo teor de carbono nos padrões de desempenho de CO₂ para veículos ligeiros e pesados, através da adoção de uma abordagem holística, do tipo “well-to-wheel” (e eventualmente de ciclo de vida).

O futuro quadro regulatório deve ser claro, estável e fornecer um sinal económico suficientemente forte, capaz de estimular investimentos em tecnologias e produtos de baixo carbono. A regulação para os transportes deve, portanto, apoiar a criação de um mercado de combustíveis com baixo teor de carbono, superando a atual separação entre os objetivos relativos aos gases com efeito de estufa para veículos e para combustíveis:



Um quadro financeiro sustentável para todos os setores envolvidos na transição energética

Atrair investimentos para projetos industriais europeus, exige a adoção de uma abordagem inclusiva baseada no princípio da neutralidade tecnológica, rentabilidade e livre concorrência. Os sectores industriais que visam contribuir para a transição, não devem ser excluídos dos planos de investimento. A regulação deve, portanto, ser suficientemente flexível para se adaptar às necessidades do mercado e ter em consideração a possibilidade de expansão de uma dada tecnologia. Os especialistas da indústria devem ser consultados regularmente.



O Pacote de Financiamento Sustentável deve ser inclusivo e não discriminatório: os investimentos de baixo carbono nas refinarias e nos seus produtos, são conducentes a uma transição energética sustentável.



Proteger os cidadãos europeus da baixa qualidade do ar

O legislador europeu tem a responsabilidade de conceber **regulamentos e políticas** que assegurem **elevados padrões de vida para os cidadãos Europeus**. As diretivas relacionadas com a Qualidade do Ar foram adequadas ao objetivo de **proteger a saúde dos cidadãos e o meio ambiente contra a poluição do ar**. No entanto, estes requisitos exigem melhorias adicionais, de forma a serem mais **eficazes e eficientes**: a avaliação da Diretiva Qualidade do Ar Ambiente (AAQD) oferece a oportunidade de impulsionar estas melhorias, em particular:

- Definição de valores-limite de emissão **com base numa abordagem abrangente de gestão de risco**, conforme recomendado pela **Organização Mundial da Saúde**¹, de forma a equilibrar os riscos para a saúde, a viabilidade tecnológica, considerações económicas e outros fatores políticos e sociais.
- Avaliação cuidadosa da **localização das estações de monitorização** da qualidade do ar, garantindo que elas forneçam dados efetivos² que **representem adequadamente a exposição da população**.

1: Veja o preâmbulo do estudo da OMS sobre Qualidade do Ar

2: Por exemplo, estações de tráfego são apropriadas para medições horárias, mas essas medições não devem ser usadas para calcular médias anuais, a menos que seja aplicado um fator de ajustamento

A avaliação da diretiva relativa à qualidade do ar ambiente deve conduzir-nos à recomendação de (novos) valores-limite resultantes de uma abordagem abrangente de gestão de risco, tal como recomendado pela OMS.

- Analisar os resultados preliminares do “**AAQD Fitness check**”, que mostram existirem **múltiplas fontes de poluição** que levam a **desafios de governação e a situações de implementação incoerente de medidas**.
- Considerar um processo de avaliação, usando a **repartição equitativa de fontes**, como um meio de **determinar adequadamente as medidas custo-eficazes de mitigação** a aplicar e exigir que as autoridades competentes fundamentem a sua seleção.

Proteger os cidadãos europeus contra substâncias químicas nocivas

A indústria de refinação está comprometida com a concretização do REACH, e considera que uma documentação sólida e atualizada é a base para qualquer ação adicional fundamentada, tanto na fase de avaliação como posteriormente. Podem haver problemas de implementação, mas estes não devem ser sistematicamente tratados através de regulação adicional. Manter uma abordagem colaborativa para valorizar o papel e o conhecimento dos pioneiros e dos co-registantes, é considerado o caminho pragmático a seguir.



Estamos abertos para continuar a colaborar com as instituições, de forma a cumprir os requisitos regulatórios para proteger a Saúde Humana e o Meio Ambiente.

Manter a competitividade do tecido industrial atual para permitir a sua transição sustentável

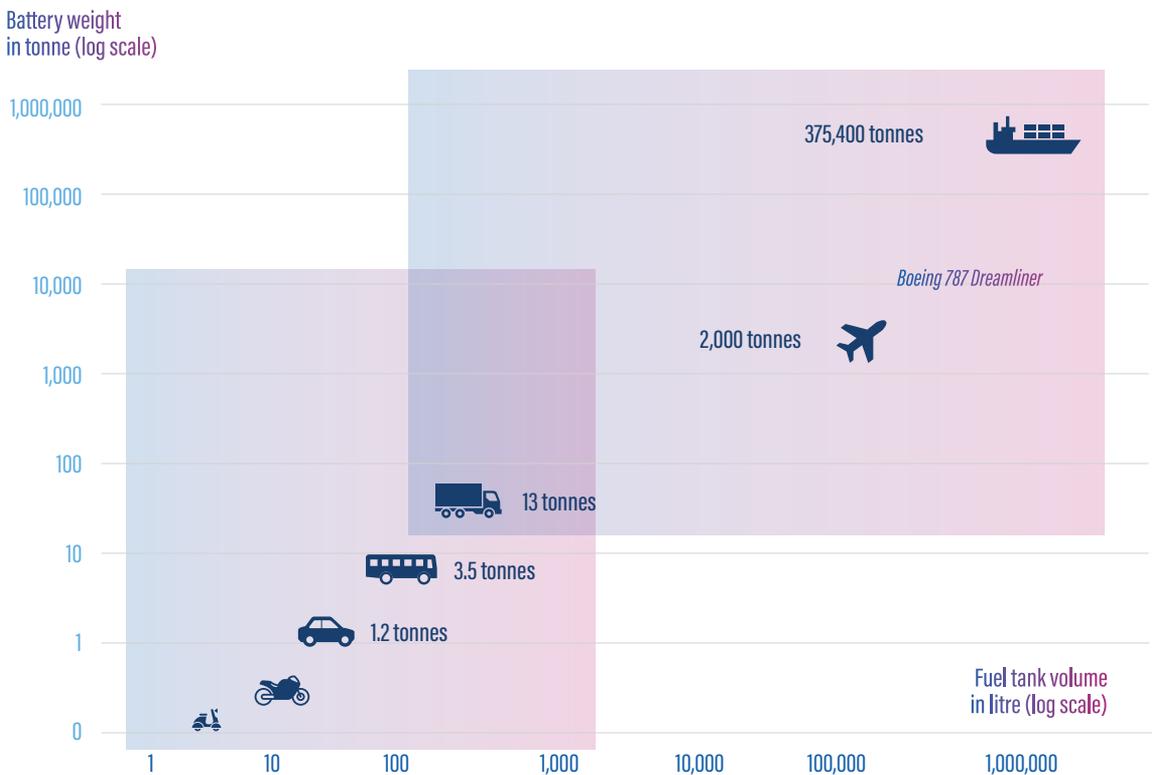
Na ausência de políticas climáticas globais com um nível de ambição comparável ao CELE (EU ETS), o setor de refinação, tal como outras indústrias de consumo intensivo de energia, está exposta a um risco significativo de fuga de carbono. O nosso setor deve, portanto, ser compensado pelos custos indiretos de emissões, no período CELE 2021-2030.

O setor de refinação é um utilizador intensivo de eletricidade, tendo usado 32.000 gigawatts-hora em 2015, estando previsto o aumento do seu consumo. No caso do nosso setor não ser elegível para compensação, isso pode desencorajar os refinadores a investirem em novas tecnologias, que dependem de eletricidade com baixo teor de carbono.

A revisão das orientações relativas aos auxílios estatais ao CELE, será a oportunidade de reconhecer o setor de refinação como elegível para compensação de custos indiretos de emissões.



Não existe uma solução milagrosa:
 A eletrificação tem limitações para além do
 segmento de autocarros e veículos ligeiros
 de mercadorias.



Esta figura mostra o peso da bateria que seria
 necessária se fossem adotados propulsores elétricos
 para os diferentes meios de transporte.

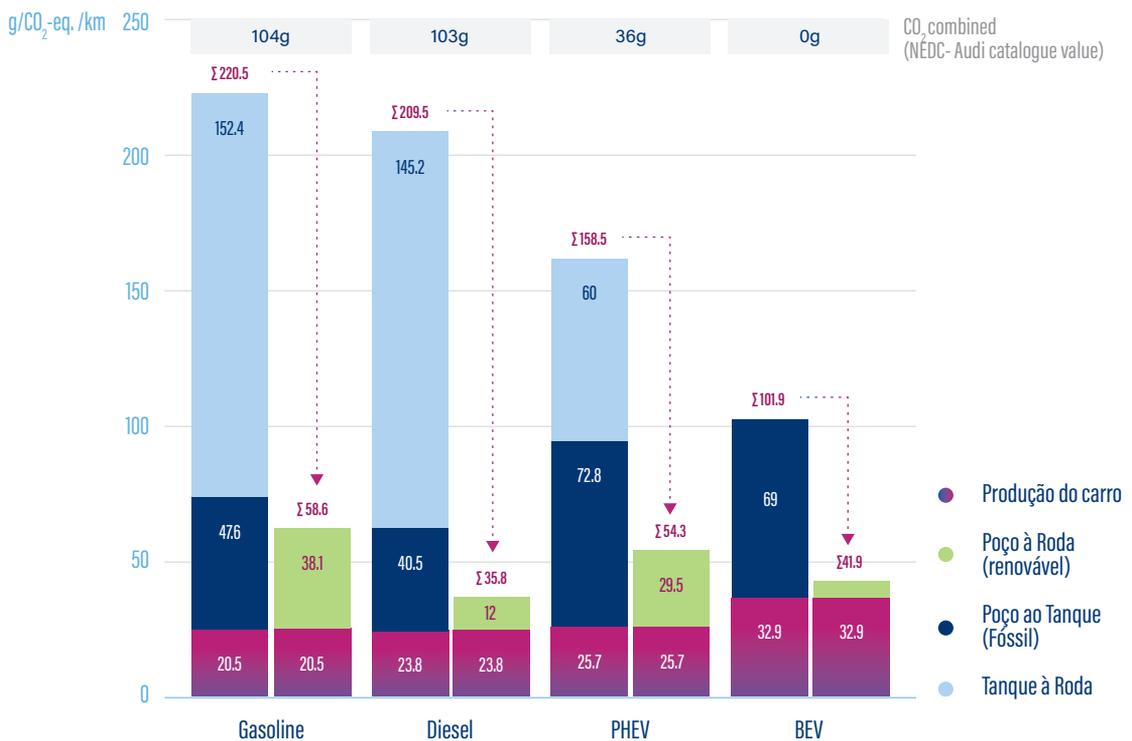
Source: Los Angeles Times 2016

A Evolução não
é apenas uma
teoria...

...Pensando para
além de amanhã

Combustíveis líquidos de baixo
carbono produzidos a partir de
fontes renováveis

Emissões de CO₂ de diferentes propulsores e combustíveis



- Pressupõe uma vida útil de 210.000 km, considerando o aumento provocado pelo fator de correção, do NEDC (New European Driving Cycle), para o consumo real de combustível (~ 35% / 40% para VCI / VE).
- Os GEE resultantes do consumo de combustível/electricidade é baseado na intensidade carbônica de combustível/electricidade da rede, ao longo de 15 anos de vida do veículo
- Pressupõe que a bateria não seja substituída durante a vida útil do veículo
- Pressupõe que os veículos são produzidos na Europa
- Pressupõe que o consumo de combustível e/ou electricidade do veículo não se altera com a sua idade

Não há veículos com emissões zero. Numa abordagem de ciclo de vida completo, todos os veículos emitem CO₂. Os VEs são legislativamente considerados como veículos de emissão 0, mas a sua fabricação e a da bateria tem uma pegada de CO₂ (veja a produção do carro elétrico a vermelho).

Qualquer que seja o trem propulsor, substituindo todas as fontes de energia, por fontes de energia renováveis, todas as tecnologias atingem níveis de emissões semelhantes.

Source: Ricardo



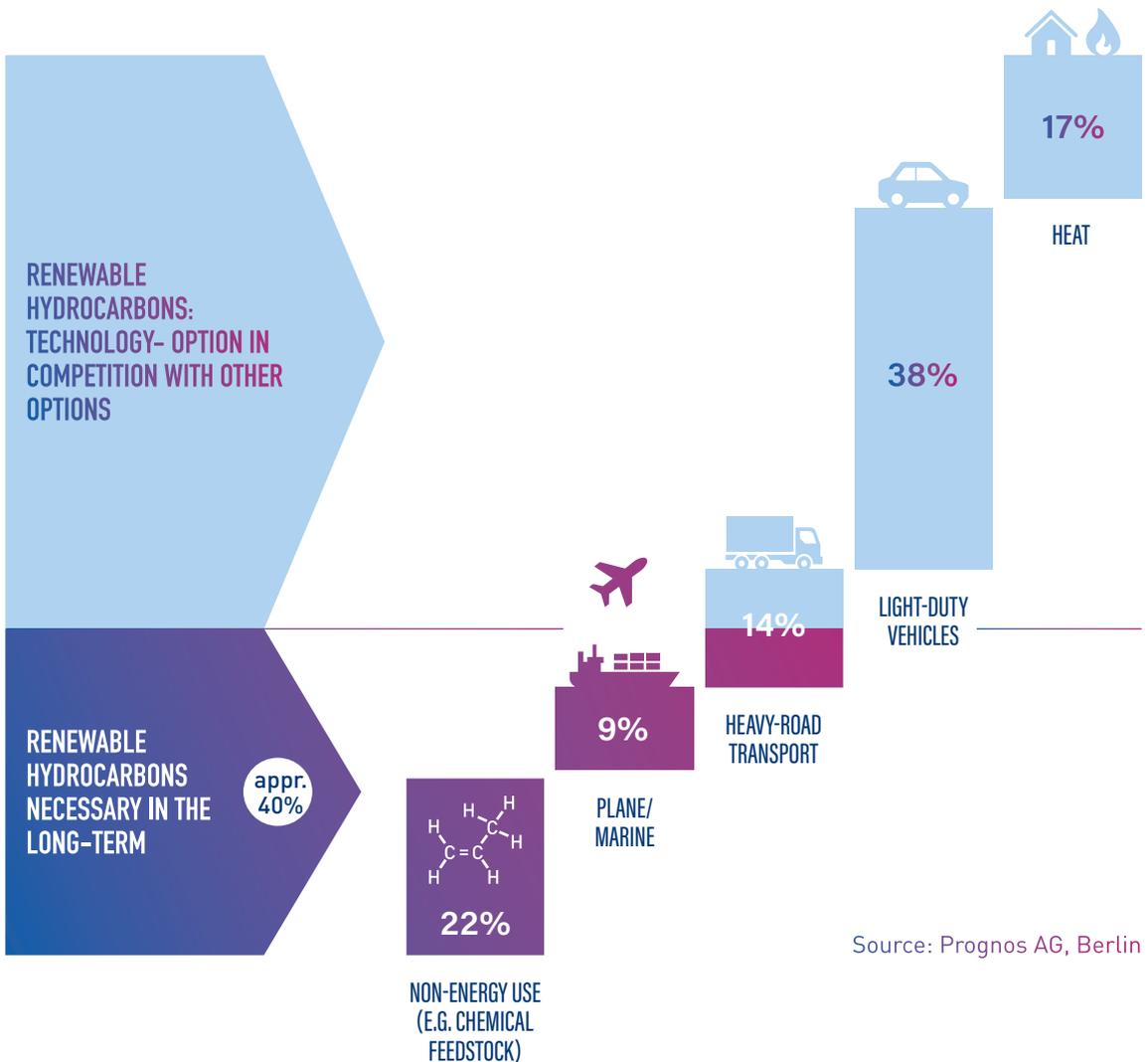
A Evolução não é apenas uma teoria...

...Pensando para além de amanhã



Combustíveis líquidos de baixo carbono produzidos a partir de resíduos municipais

Combustíveis líquidos e produtos de baixo carbono



A azul claro os setores nos quais o uso de combustíveis líquidos à base de petróleo pode ser substituído por eletrificação.

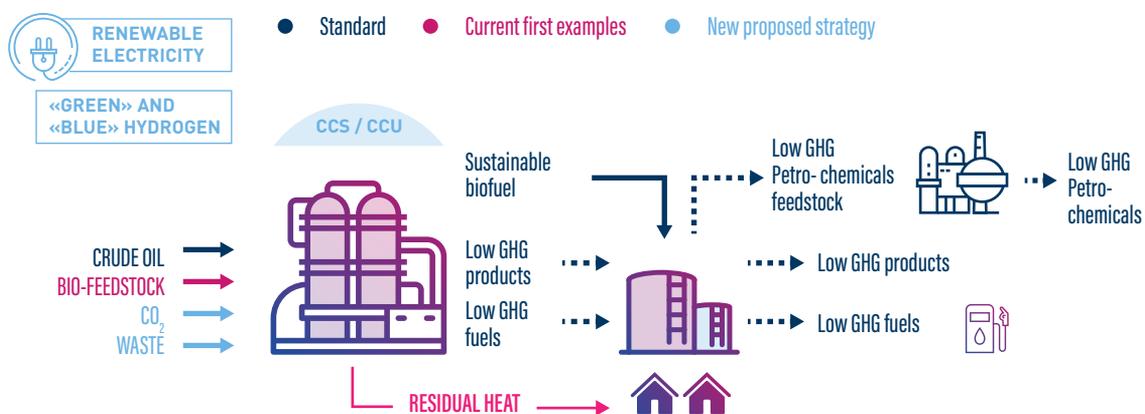
A azul escuro os setores nos quais o uso de combustíveis líquidos à base de petróleo será difícil de substituir por eletrificação e continuarão a utilizar combustíveis líquidos ou matérias-primas de baixo carbono.

A Evolução não
é apenas uma
teoria...

...Pensando para
além de amanhã

Combustíveis líquidos de
baixo carbono produzidos a
partir de algas.

A Refinaria do futuro como um pólo energético... ... integrado num “cluster” industrial



A refinaria do futuro será um centro de produção muito eficiente, potencialmente integrado num “cluster” de indústrias que processarão e trocarão entre si uma variedade de matérias-primas e produtos semiacabados. Dentro destes “clusters” prevê-se que a CCS desempenhe um papel fundamental na eficaz captura e armazenamento das restantes emissões de CO₂.

As oportunidades envolvem vários setores. Mais investimento em I & D e a implementação de modelos de colaboração intersectoriais serão cruciais para concretizar todo o potencial dessas oportunidades, durante a transição para uma economia de baixas emissões na EU.

A Evolução não é apenas uma teoria...

...Pensando para além de amanhã

Combustíveis líquidos de baixo carbono produzidos a partir de resíduos plásticos.

FuelsEurope

165 Boulevard du Souverain
1160 Brussels - Belgium
www.fuelseurope.eu



@FuelsEurope



FuelsEurope



FuelsEurope

Apetro

Av. Eng.º Duarte Pacheco
Amoreiras – Torre 2, Piso 6, Sala 1
1070 – 102 Lisboa
www.apetro.pt



@APETRO_PT



apetro

Photo credits: iStock

Praetorianphoto: cover & back cover

Choreograph: p6

Zffoto: p8

Rasa Pakalkiene: p10

Lechatnoir: p12

CIPhotos: p14

Daniel Toner: p18

Susan Vineyard: p19

Polina-Petrenko: p21

liangzhenghong: p23

crstrbrt: p25



Moção de Compromisso