

O Objetivo 55



A Comissão Europeia apresentou, em julho de 2021, uma proposta de emenda ao Regulamento (UE) 2019/631, que estabelece padrões mais rigorosos de emissões de carbono para veículos novos (especificamente, para carros de passeio e veículos leves – por exemplo, vans). O chamado “Regulamento alterado” foi colocado, juntamente com outras 13 propostas legislativas, sob o guarda-chuva do “Pacote Objetivo 55” (*Fit for 55*, em inglês), um conjunto de medidas legislativas que foi apresentado pela Comissão Europeia em 2021, com o objetivo de alcançar a meta de reduzir as emissões de gases de efeito estufa da União Europeia (UE) em pelo menos 55% até 2030 (em comparação aos níveis de 1990) e atingir a neutralidade climática até 2050. O pacote inclui 13 propostas legislativas que abrangem vários setores, como transporte, energia, edifícios e agricultura.

Em 27 de outubro de 2022, o Conselho da União Europeia e o Parlamento Europeu chegaram a um acordo político provisório acerca do regulamento alterado, com a efetiva proibição da venda de novos carros e vans movidos a gasolina e diesel a partir de 2035. O Parlamento e o Conselho adotaram formalmente o acordo provisório alcançado em 14 de fevereiro e 28 de março de 2023, respectivamente, tornando o regulamento alterado uma das três propostas legislativas do “Pacote Objetivo 55” – que, agora, estão na última etapa do processo de tomada de decisão. O Regulamento alterado será publicado no Jornal Oficial da UE e entrará em vigor 20 dias após sua publicação.

Pacote Objetivo 55



Objetivo: emissão zero

Embora a UE tenha estabelecido, em 2009, novos padrões obrigatórios de emissões de carbono para todos os novos veículos de passeio, o objetivo da regulamentação alterada é levar a UE a uma mobilidade com emissão zero. Ou seja: busca-se, até 2035, uma redução de 100% do total de emissões de toda a frota de automóveis e vans novos. Isso significa que todos os veículos desses modelos que forem colocados no mercado europeu a partir de 2035 (sem importar o local em que tenham sido fabricados) devem ter emissão zero.

A regulamentação alterada refere-se, no entanto, aos combustíveis sintéticos, a respeito dos quais a Comissão fará uma proposta para permitir o registro de veículos que funcionem exclusivamente com combustíveis neutros em CO₂ (ou seja, veículos com motores a combustão poderão ser colocados no mercado, desde que estejam usando combustíveis sintéticos) após 2035, em conformidade com a legislação da UE.

A adoção formal da regulamentação alterada resulta nas seguintes metas:

- Uma redução de 55% em emissões CO₂ para carros novos e uma redução de 50% para vans novas até 2030, em comparação com os níveis de 2021; e
- Uma redução de 100% em emissões de CO₂ de carros novos e vans até 2035.

Um objetivo secundário da regulamentação alterada é a redução nos custos de propriedade dos consumidores – ou seja, com o aumento na oferta de modelos de veículos de emissão zero, o preço desses veículos tende a cair. Outro objetivo consiste em estimular a inovação em tecnologias de emissão zero, impulsionando a cadeia de fornecimento automotiva da UE a se tornar líder tecnológica na transição global para a mobilidade *carbon free*. Espera-se que essas medidas tenham os benefícios adicionais de ampliar a eficiência e a segurança energéticas.

O caminho a seguir, com *checkpoints*

A Comissão Europeia desenvolverá uma metodologia comum da UE para avaliar tanto o ciclo de vida completo das emissões de CO₂ de novos carros e vans, quanto os combustíveis e energia consumidos por esses veículos, até 2025. Os fabricantes poderão, com base nessa metodologia, reportar voluntariamente as emissões de ciclo de vida dos veículos colocados no mercado.

Em 2026, o progresso feito em direção à meta de 100% de redução nas emissões até 2035 será reavaliado pela Comissão, que levará em conta o desenvolvimento tecnológico atingido até aquele momento e a necessidade de uma transição socialmente justa em direção às emissões zero.

Atualmente, há um mecanismo de incentivo para veículos de emissão zero e baixa emissão: se, a partir de 2025, um fabricante atender a determinados padrões para a venda desses veículos, as metas específicas de

CO₂ do fabricante podem ser relaxadas. No entanto, a Regulamentação alterada prevê a abolição do incentivo para veículos de emissão zero e baixa emissão a partir de 2030.

Embora os fabricantes possam receber créditos de emissões em relação às metas de emissões paraecoinovações, que reduzem (de forma verificável) as emissões de CO₂, o limite desses créditos será reduzido dos atuais 7g/km por ano para 4g/km por ano (de 2030 a 2034).

Para evitar distorções no mercado, os fabricantes da UE responsáveis por pequenos volumes de produção poderão conseguir que suas metas específicas de emissões até o final de 2035 sejam revogadas; já os fabricantes responsáveis por menos de 1.000 novos registros de veículos em um ano-calendário continuarão isentos.

Financiamento adequado para uma transição verde justa

O pacote Objetivo 55 é um caminho para a UE alcançar suas ambições climáticas de *net-zero* sob o *European Green Deal* (Acordo Verde Europeu). Para garantir que os Estados-Membros da UE se transformem de uma economia de alta para baixa emissão de carbono sem que isso implique na perda de riqueza, diversos mecanismos de financiamento, que totalizam mais de € 1 trilhão, estão em vigor para facilitar e financiar o *Green Deal* da UE e garantir uma transição justa e inclusiva.

Não há exceção quando se trata de aplicar esse princípio ao setor automotivo. Embora o texto final assinado não esteja disponível enquanto redigimos a presente publicação, sabe-se que o compromisso do acordo provisório já estabelecia que, "quando apropriado, o apoio financeiro deve ser considerado

pela UE e seus Estados-Membros, de modo a atrair investimentos privados. Podem ser inclusos o Fundo Social Europeu Plus, o Fundo para Transição Justa, o Fundo de Inovação, o Mecanismo de Recuperação e Resiliência e outros instrumentos do Quadro Financeiro Plurianual e do *Next Generation EU*, em conformidade com as regras de ajuda estatal." O cenário proposto foi apoiado por um comunicado de imprensa divulgado pelo Parlamento Europeu, segundo o qual "o financiamento existente da UE deve ser direcionado não apenas para veículos de zero emissão e tecnologias relacionadas, bem como para as pequenas e médias empresas que atuam em toda a cadeia de abastecimento automotivo e para as regiões e comunidades vulneráveis."



Frameworks regulatórios complementares para eletromobilidade

Para atingir as metas estabelecidas, não basta legislar acerca do fornecimento de veículos com emissão zero até 2035. Mecanismos de financiamento podem facilitar a transição justa para um novo cenário, mas é preciso contar, também, com uma infraestrutura de suporte adequada.

Temos, desse modo, os mecanismos complementares do pacote Objetivo 55, que foram propostos pela Comissão Europeia e incluem os pontos a seguir:

- Regulação de Infraestrutura de Combustíveis Alternativos (AFIR da sigla em inglês *Alternative Fuels Infrastructure Regulation*) visa garantir que a infraestrutura pública adequada esteja em vigor para assegurar a recarga dos veículos de emissão zero. Isso implica na implementação de toda uma infraestrutura de recarga e reabastecimento;
- Revisão da Diretiva de Desempenho Energético de Edifícios, que apoia a implementação de veículos elétricos e complementa a AFIR, impõe requisitos para infraestrutura de recarga em edifícios privados, residências e locais de trabalho;
- Criação de um Sistema de Comércio de Emissões da União Europeia (EU ETS da sigla em inglês *European Union Emissions Trading System*) independente e voltado ao setor de transporte rodoviário;
- Revisão da Diretiva de Energias Renováveis, que estabelece metas mais ambiciosas para o uso de energia renovável no setor de transporte da UE;
- Revisão do Regulamento de Compartilhamento de Esforço, que estabelece metas nacionais para os Estados-Membros reduzirem as emissões no transporte rodoviário;
- Recodificação da Diretiva de Eficiência Energética, que exige que todos os Estados-Membros da UE sejam mais eficientes em todas as etapas da cadeia energética, permitindo que medidas de melhoria no transporte (exceto medidas de política em relação ao uso da combustão direta de combustíveis fósseis) sejam consideradas para atingir as obrigações vinculativas de economia de energia; e
- Diretiva de Tributação de Energia revisada, que estabelece as taxas mínimas de imposto sobre os produtos energéticos utilizados (como eletricidade e combustíveis para motores e aquecimento) e introduz tributação igual aos combustíveis para motores e aquecimento, com base no seu conteúdo energético e sua pegada ambiental. Para eletricidade, hidrogênio verde e biocombustíveis avançados, as menores taxas de imposto devem ser aplicadas, com vistas a incentivar a transformação verde.

Para acelerar a transição para a energia verde e em resposta à crise contínua de preços de energia, a UE publicou seu plano *REPowerEU* em 22 de março de 2022. O *REPowerEU* busca aproveitar e impulsionar as propostas do pacote Objetivo 55, com metas mais ambiciosas para energia renovável e eficiência energética. Especificamente para a indústria automotiva, além de fortalecer e acelerar as metas propostas pelo pacote Objetivo 55, o *REPowerEU* incentiva os Estados-Membros a considerarem medidas fiscais adicionais, tais como as reduções e isenções de impostos sobre veículos na compra e no uso de veículos elétricos e de hidrogênio.

A exigência de maior capacidade da rede elétrica tem como objetivo suprir a crescente rede de carregamento de veículos elétricos, que compreende estações de carregamento privadas e públicas. Esse tópico é abordado na revisão da Diretiva de Design do Mercado de Eletricidade, que integra o pacote legislativo *Clean Energy for All Europeans* (Energia limpa para todos os europeus), da UE. As regras de mercado estabelecidas nessa Diretiva contribuem para criar condições favoráveis para veículos elétricos.

A interação dessas propostas, desses planos e de todas as Diretivas fortalece os objetivos independentes de cada proposta. Trabalhar em sintonia visa garantir que empresas e Estados-Membros caminhem na mesma direção e trabalhem consistentemente em direção a um objetivo comum, em todos os fatores que afetam o setor de transporte rodoviário.

Impactos: muito além da indústria automotiva

Um dos impactos diretos mais óbvios será sentido pelos fabricantes e importadores de veículos da União Europeia, já que, a partir de 2035, todos os novos carros ou vans colocados no mercado da UE deverão ter emissão zero. Para fabricantes e fornecedores de componentes, isso significa fazer uma revisão completa das linhas de produção existentes, reestruturar as cadeias de suprimentos e investir pesadamente em pesquisa e desenvolvimento (P&D). Para importadores da UE, pode ser necessário buscar novos fornecedores de veículos e/ou componentes. Isso tudo pode resultar em custos mais elevados, devido a novos acordos comerciais, ruptura de contratos existentes, requalificação de funcionários, uso de tecnologias adicionais, novas instalações e maquinários etc.

Mais adiante, empresas de outros países e territórios que forneçam veículos e componentes para a UE serão afetadas, visto que provavelmente perderão fatias inteiras do mercado se não adaptarem seus produtos às demandas de emissão zero. Sem a adequação exigida, esses *players* terão que buscar outros mercados para absorver o excesso de oferta.

Outros impactos diretos podem incluir a necessidade de as empresas oferecerem garantias de que contam com infraestrutura, gente qualificada, estoques etc. Existe também a oportunidade para novos participantes deste mercado ganharem vantagem competitiva como pioneiros.

Além do setor de transporte rodoviário, a eliminação dos combustíveis fósseis da equação pode abrir amplas oportunidades de mercado para a indústria de energia renovável. À medida que a demanda por energia verde aumenta, cresce a pressão por zerar as emissões "do poço à roda", o que só será alcançado se tanto os veículos quanto a energia forem neutros em carbono. Isso envolve não apenas a busca por fontes de energia renovável para alimentar veículos elétricos (EVs), como inclui o processo de fabricação. Quando se trata de fabricação de células de íon-lítio, cerca de metade das emissões do ciclo de vida surgem apenas do processo de fabricação. As plantas industriais alimentadas por energia renovável podem, portanto, resultar em uma diminuição substancial nas emissões. O crescimento da demanda por energia de consumidores privados, empresas, operadores de pontos de carga e fabricantes de EVs cria a possibilidade de que carros elétricos sejam os principais consumidores de eletricidade renovável.

Espera-se que a indústria de mineração também seja afetada. Com a eliminação gradual dos motores de combustão interna (ICE), deve aumentar a demanda por matérias-primas como o níquel, usado em veículos híbridos, e o lítio, para veículos elétricos.



Próximas etapas

Para ajudar a proteger as operações no futuro, as empresas devem implementar estratégias de transição claras e aplicáveis, para enfrentar as mudanças que a ambição de longo prazo por emissões líquidas zero certamente acarretará. Embora as normas mais rigorosas de emissões de CO₂ para novos carros de passageiros e veículos leves representem uma grande mudança para o setor de transporte rodoviário da UE, também há implicações para as indústrias de veículos que operam em outras partes do mundo, mas abastecem a UE. Portanto, nada disso deve ser visto como "apenas uma coisa europeia".

Como um primeiro passo, organizações de dentro e de fora da UE devem avaliar o impacto dessas normas e, se necessário, devem se preparar para as mudanças significativas que ocorrerão à medida que as ações climáticas globais se intensificarem. Isso pode incluir a análise das cadeias de suprimentos existentes, a celebração de novos acordos de parceria, a investigação de bolsas e incentivos disponíveis e a determinação dos requisitos futuros de financiamento.

Especificamente para os fabricantes de veículos, assim que o texto final estiver formalmente aprovado e publicado, será importante revisar o Regulamento alterado (UE) 2019/631, analisar os impactos em suas circunstâncias específicas e buscar acordos estratégicos e/ou contratuais.

Para ajudar a reduzir o custo da transição, vale explorar a ampla gama de mecanismos de financiamento disponíveis na UE e nos Estados-Membros.

A importância da aprovação formal pelo Conselho e pelo Parlamento não pode ser superestimada. As implicações são amplas, afetando consumidores individuais, provedores de energia renovável e de combustíveis fósseis, fabricantes globais de componentes e veículos, infraestruturas de abastecimento etc. O primeiro automóvel movido a motor a combustão interna foi inventado em 1885. Passados 137 anos, estamos vendo o início do fim dos veículos com motores a combustão interna. As oportunidades e os riscos inerentes a essas mudanças são transformacionais e não convém ignorá-los.



Como a KPMG pode ajudar:

A KPMG desenvolveu uma prática global de Mudanças Climáticas e Descarbonização. Em conjunto com nossa equipe de Tax & Legal, oferecemos abordagens diferenciadas, em colaboração com nossos clientes, na jornada para um futuro de baixo carbono.

Os profissionais de ESG da KPMG podem desenvolver estratégias de risco climático e descarbonização que incluem a obtenção de perspectivas estratégicas e valor operacional em sua jornada de descarbonização, da medição à implementação, do monitoramento aos relatórios de emissões. Todo esse trabalho é apoiado por uma variedade de opções, tais como: aquisição de energia renovável, eficiência energética, economia circular e gestão da cadeia de suprimentos. Também inclui avaliar e entender os impactos fiscais e legais subjacentes.

Por meio da Consultoria de Risco Climático (*Climate Risk Advisory*), os profissionais da KPMG podem auxiliar na mensuração, quantificação e avaliação de riscos e oportunidades em toda a cadeia de suprimentos, sob uma ampla variedade de cenários, permitindo um melhor entendimento acerca dos impactos nos resultados dos negócios.

Os profissionais da KPMG também aconselham os clientes sobre os aspectos de financiamento e investimento da agenda de baixo carbono, incluindo captação de recursos e identificação de parceiros de investimento e oportunidades de fusões e aquisições, tanto do ponto de vista de dívida quanto de patrimônio líquido.

Fale com o nosso time

Nelmara Arbex

Sócia-líder de ESG Advisory da KPMG no Brasil e na América Latina
narbex@kpmg.com.br

Felipe Salgado

Sócio-diretor de Descarbonização e ESG Advisory da KPMG no Brasil
felipesalgado@kpmg.com.br

Ricardo Roa

Sócio-líder do segmento Automotivo da KPMG no Brasil
rroa@kpmg.com.br

Os serviços descritos neste material, no todo ou em parte, podem não ser permitidos a ser prestados a clientes de auditoria da KPMG e suas afiliadas ou entidades relacionadas.

kpmg.com.br

      /kpmgbrasil

© 2023 KPMG Consultoria Ltda., uma sociedade simples brasileira, de responsabilidade limitada e firma-membro da organização global KPMG de firmas-membro independentes licenciadas da KPMG International Limited, uma empresa inglesa privada de responsabilidade limitada. Todos os direitos reservados. MAT230505

O nome KPMG e o seu logotipo são marcas utilizadas sob licença pelas firmas-membro independentes da organização global KPMG.

Todas as informações apresentadas neste documento são de natureza genérica e não têm por finalidade abordar as circunstâncias de um indivíduo ou entidade específicos. Embora tenhamos nos empenhado em prestar informações precisas e atualizadas, não há nenhuma garantia sobre a exatidão das informações na data em que forem recebidas ou em tempo futuro. Essas informações não devem servir de base para se empreender ação alguma sem orientação profissional qualificada e adequada, precedida de um exame minucioso da situação concreta.