Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que cria um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço

[COM(2021) 564 final — 2021/0214 (COD)]

(2022/C 152/30)

Relator: **Andrés BARCELÓ DELGADO**

Correlator: **John COMER**

Consulta	Parlamento Europeu, 13.9.2021
	Conselho, 21.9.2021
Base jurídica	Artigo 192.º, n.º 1, e artigo 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Competência	Secção da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Ambiente
Adoção em secção	25.11.2021
Adoção em plenária	8.12.2021
Reunião plenária n.º	565
Resultado da votação	
(votos a favor/votos contra/abstenções)	179/3/7

1. **Conclusões e recomendações**

1.1. O Comité Económico e Social Europeu (CESE) congratula-se com a proposta da Comissão de criar um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço (CBAM), que visa aumentar a sensibilização para a ambição climática da UE e estabelecer condições de concorrência equitativas no mercado único.

1.2. O CESE solicita que a avaliação de impacto seja alargada às atividades de exportação dos setores incluídos no âmbito de aplicação do CBAM. A UE deve continuar a perseguir a sua ambição climática, mas deve, ao mesmo tempo, assegurar à indústria europeia condições de concorrência equitativas no plano internacional, permitindo-lhe manter a competitividade no mercado único e exportar para os mercados internacionais.

1.3. O CESE insta os legisladores da UE a refletirem sobre a forma de tratar as exportações, no sentido de que a indústria da União permaneça competitiva nos mercados internacionais. O CESE recomenda a realização de uma avaliação de impacto para determinar a forma de interpretar ou adaptar as regras da OMC, de modo a apoiar os objetivos e a eficiência do CBAM, contribuindo assim para evitar as emissões industriais de CO_2 a nível mundial.

1.4. Diversas questões importantes deverão ser aprofundadas através de atos delegados antes de serem aplicadas. Por conseguinte, tendo em conta as considerações deste ponto e do anterior, afigura-se quase impossível determinar quais serão as consequências da aplicação deste mecanismo para cada setor transformador. As dúvidas que pesam sobre vários pormenores essenciais da proposta de regulamento dificultam a sua avaliação no estádio atual do processo legislativo. No entanto, há que evitar condições de enquadramento incertas, especialmente aquando da avaliação das emissões de CO_2 para as importações, a fim de não comprometer as medidas proativas e de antecipação adotadas pelas empresas europeias para proteger o clima.

1.5. O CESE solicita aos legisladores europeus que afetem diretamente as receitas do CBAM ao apoio à transição industrial dos setores em causa. Alguns setores económicos que enfrentam uma concorrência desleal do ponto de vista climático poderão necessitar de apoio adicional, em reconhecimento dos seus esforços, dado que poderão perder competitividade em relação às indústrias que não internalizam a pegada climática e/ou ambiental.

1.6. O CESE insta a União Europeia a ajudar os países menos desenvolvidos a melhorarem as suas capacidades tecnológicas, a fim de evitar o risco de evasão às regras do CBAM.

1.7. Uma verificação rigorosa das emissões reais incorporadas nos produtos importados será essencial para uma aplicação equitativa do CBAM. O CESE recomenda à Comissão que formule pedidos específicos aos verificadores autorizados.

1.8. O CESE assinala a necessidade de a Europa ter um setor industrial forte que seja plenamente competitivo e responsável do ponto de vista climático.

1.9. Paralelamente ao processo legislativo, o CESE solicita à Comissão que realize um estudo de impacto sobre os possíveis efeitos do CBAM ao longo da cadeia de valor, na sequência da sua aplicação.

1.10. O estabelecimento do CBAM implicaria uma alteração importante do sistema comercial mundial. A UE deve adotar todas as medidas necessárias para assegurar que o CBAM não provoque um aumento das emissões de gases com efeito de estufa noutras partes do mundo que possa levar ao aumento das emissões totais a nível mundial. O CBAM não deve, de modo algum, conduzir à desindustrialização da UE. A UE tem de equilibrar a sua ambição em matéria de clima com a realidade de que a redução das emissões de gases com efeito de estufa é uma questão global.

1.11. A dimensão política do CBAM não tem sido suficientemente realçada. As decisões finais relativas a este mecanismo basear-se-ão, em grande medida, não só nos debates no seio da UE, mas também nas negociações que será necessário realizar com os parceiros comerciais a fim de chegar a acordo sobre os resultados e evitar um conflito comercial.

1.12. O CESE tem a expectativa razoável de que um sistema de CBAM operacional reforçará o emprego nas indústrias e nos setores anteriormente sujeitos a uma utilização intensiva de carbono e que se transformaram no sentido de serem mais respeitadores do clima. No entanto, o CESE alerta também para o risco de fracasso do CBAM, em conjugação com o CELE. A abolição total da atribuição gratuita de licenças de emissão com a introdução do CBAM poderá conduzir a importantes perdas de postos de trabalho na UE.

1.13. O CBAM apoiará a ambição da UE em matéria de clima e um futuro setor industrial mais forte na Europa. Aquando da aplicação do CBAM, durante e após o período de transição, há que ter em conta riscos óbvios, como dificuldades na verificação das informações fornecidas sobre as emissões de CO_2 provenientes de países terceiros e a eventual evasão às regras.

2. **Síntese da proposta da Comissão**

2.1. Em 14 de julho, a Comissão publicou o pacote legislativo «Objetivo 55: alcançar a meta climática da UE para 2030 rumo à neutralidade climática» ([1]), que contém uma proposta relativa ao mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço (CBAM) ([2]) estreitamente ligada à revisão da Diretiva relativa à criação de um Sistema de Comércio de Licenças de Emissão (CELE) ([3]). O pacote Objetivo 55 decorre, precisamente, da Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu ([4]), apresentada em 15 de dezembro de 2019.

2.2. A proposta prevê a aplicação de um «CELE fictício» às importações de vários produtos industriais e de eletricidade. Os setores abrangidos na primeira fase serão os do cimento, do aço, dos adubos, do alumínio e da eletricidade.

2.3. Quanto aos materiais que exigem uma transformação a jusante mais intensiva, a proposta já inclui muitos produtos a jusante. No entanto, faz referência a «mercadorias complexas», o que poderá permitir alargar o seu âmbito de aplicação.

2.4. Os encargos administrativos decorrentes do CBAM recaem sobre a Comissão, os Estados-Membros e os importadores para o mercado da UE.

([1]) COM(2021) 550 final.
([2]) COM(2021) 564 final.
([3]) COM(2021) 551 final.
([4]) COM(2019) 640 final.

2.5. O «CELE fictício» inspira-se no atual CELE, mas inclui algumas diferenças importantes: as licenças de emissão não serão comercializáveis e os importadores terão de as restituir ao preço em vigor do CO_2 na UE, com base nas emissões incorporadas nos produtos a importar para a UE.

2.6. A lista de setores e produtos abrangidos pelo CBAM é especificada no anexo I da proposta. A Comissão poderá alargar o âmbito de aplicação deste mecanismo a novos produtos se identificar um risco grave de evasão às disposições. Qualquer proposta da Comissão que vise incluir novos setores ou produtos fica sujeita ao processo legislativo completo.

2.7. O sistema proposto apenas tem em conta as emissões diretas (âmbito 1) e não as emissões indiretas ligadas à energia (eletricidade ou aquecimento) (âmbito 2) nem as emissões indiretas de produtos da cadeia de valor a jusante, mas incluiria, em certa medida, graças ao conceito de «mercadorias complexas», as emissões da cadeia de valor a montante (sem incluir os transportes nem a cadeia de valor empresarial) (âmbito 3). A forma de funcionamento deste sistema, que não está suficientemente aduzida na proposta, será estabelecida pela Comissão através de atos de execução.

2.8. O âmbito geográfico abrange todos os países terceiros fora da união aduaneira, exceto os que participam no atual CELE ou os países «associados» a este último. Preveem-se medidas específicas para ter em conta o preço do carbono cobrado em vários países terceiros.

2.9. O CBAM difere do CELE, na medida em que o primeiro se centrará nos produtos [dotados de códigos específicos da Nomenclatura Combinada (NC)], enquanto o segundo se centra nas instalações.

2.10. O objetivo último do CBAM é a substituição gradual da atual atribuição gratuita de licenças de emissão nos setores abrangidos. Após o «período transitório de três anos», a atribuição gratuita será gradualmente eliminada a partir de 2026, a um ritmo de 10 % por ano ao longo de dez anos, nos termos da proposta da Comissão. Os pormenores sobre a evolução da eliminação gradual da atribuição gratuita para os setores em causa não são especificados na proposta relativa ao CBAM, mas antes na revisão da Diretiva CELE.

2.11. O CBAM terá em conta as atribuições gratuitas concedidas à indústria da UE, de forma a evitar uma dupla proteção. Os atos de execução da Comissão estabelecerão a metodologia a aplicar para calcular o nível do CBAM para cada produto.

2.12. As regras para determinar as emissões incorporadas nos produtos são genéricas, mas preveem uma abordagem específica e simplificada para as importações de eletricidade.

2.13. A Comissão considera que será necessário um período transitório de três anos para aperfeiçoar o cálculo das emissões incorporadas e determinar a identidade dos verificadores acreditados dessas emissões. Em 2025 deverá realizar-se uma revisão global do sistema, antes da segunda fase do CBAM.

2.14. As receitas do mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço serão cobradas pelas autoridades nacionais, que, em princípio, reverterão para o orçamento da UE, após dedução dos custos administrativos associados à gestão dos procedimentos.

2.15. A proposta prevê uma fase experimental administrativa de três anos (2023-2025) sem implicações económicas. Os importadores terão de realizar alguns procedimentos de comunicação de informações, mas não terão de verificar as emissões incorporadas, obter autorização prévia ou pagar os certificados relativos aos produtos importados.

3. **Observações na generalidade**

3.1. A Comissão, sob a orientação da Direção-Geral da Fiscalidade e da União Aduaneira (DG TAXUD), realizou um bom trabalho na redação da proposta, tendo em conta a necessidade de combinar a maior ambição climática da UE e de evitar o risco de fuga de carbono.

3.2. A proposta parece ter sido apresentada sem identificar diversos aspetos técnicos, a determinar pela Comissão durante a primeira fase (período de ensaio). Tanto o Conselho como o Parlamento estão empenhados em lançar o mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço em 2023, o que constitui um calendário apertado.

3.3. Diversas questões importantes deverão ser aprofundadas através de atos delegados antes de serem aplicadas. Por conseguinte, tendo em conta as considerações deste ponto e do anterior, afigura-se quase impossível determinar quais serão as consequências da aplicação deste mecanismo para cada setor transformador. As dúvidas que pesam sobre vários pormenores essenciais da proposta de regulamento dificultam a sua avaliação no estádio atual do processo legislativo. No entanto, há que evitar condições de enquadramento incertas, especialmente aquando da avaliação das emissões de CO_2 para as importações, a fim de não comprometer as medidas proativas e de antecipação adotadas pelas empresas europeias para proteger o clima.

3.4. No que respeita às importações de eletricidade, não é possível determinar se a Comissão avaliou de forma adequada o seu impacto nos preços da eletricidade no mercado da eletricidade da UE e a possibilidade de tal gerar custos mais elevados para os consumidores e, consequentemente, de aumentar o risco de fuga de carbono nos setores com utilização intensiva de eletricidade. Importa ter presente que o consumo de eletricidade não é tido em conta no cálculo da pegada de carbono dos produtos importados ([5]).

3.5. A indústria europeia está orientada para a exportação. No entanto, ainda que o CBAM lhe possa conferir um certo nível de proteção face às importações, se prejudicar a sua competitividade nos mercados internacionais, o défice de competitividade será considerável e a Europa deixará de ser capaz de atrair investimentos industriais.

3.6. Uma substituição muito rápida das medidas em vigor de luta contra a fuga de CO_2 por um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço poderia gerar uma grande incerteza, o que perturbaria as decisões de investimento a longo prazo já tomadas com base nos objetivos para 2030 recentemente revistos. Poderia também reduzir a capacidade da indústria para investir em tecnologias hipocarbónicas e tornar-se um entrave à concorrência no que respeita ao acesso a mercados terceiros. Por conseguinte, se for caso disso, a taxa atual de licenças gratuitas deve manter-se, num primeiro momento, a fim de permitir que as indústrias abrangidas pelo CBAM se tornem mais eficientes em termos de emissões de carbono, seguindo-se uma redução gradual destas licenças, conforme se considere adequado, de modo a facilitar a prossecução da descarbonização.

3.7. Os efeitos sobre a competitividade e os preços na cadeia de valor devem ser cuidadosamente avaliados, a fim de limitar o seu impacto, em especial nos setores exportadores, como o setor agroalimentar, entre outros, que dependem fortemente de produtos de setores já abrangidos pela proposta relativa ao CBAM.

3.8. O CBAM só poderá realizar plenamente os seus objetivos se o requisito de evitar emissões de CO_2 nas importações para a UE for compensado pelas vantagens de uma produção respeitadora do ambiente para as exportações dos produtores europeus. Se, por um lado, tal sistema é suscetível de assegurar condições de concorrência razoavelmente equitativas entre as empresas de países terceiros e as da UE no mercado único, por outro lado as empresas da UE deixariam de ser competitivas fora da União, pois os produtores da UE pagarão a totalidade dos custos do carbono, enquanto os concorrentes de países terceiros pagarão uma parte pequena ou nula.

3.9. O sistema poderá abrir a porta a várias estratégias de evasão às disposições, nomeadamente através da transferência de recursos, das modalidades de verificação, das falsas declarações de empresas com diferentes locais de produção em países terceiros de que os produtos foram fabricados em instalações com reduzida pegada de carbono quando, na verdade, foram fabricados em instalações com elevada pegada de carbono, bem como da redistribuição dos recursos ou da definição de mercadorias. Tal poderá entravar os progressos na realização dos objetivos climáticos mais ambiciosos do CBAM. A proposta deve ser cuidadosamente aperfeiçoada ao longo de todo o processo legislativo, de modo a prevenir os comportamentos nocivos que prejudicam gravemente o objetivo da legislação: a pegada climática das mercadorias não deve depender da sua origem, pois o objetivo é promover a eficiência na atenuação das alterações climáticas a nível mundial e não uma redução das emissões a nível local através da sua externalização.

4. **Observações na especialidade**

4.1. O CESE tem participado muito ativamente no estudo das possibilidades, das limitações e dos aspetos importantes a desenvolver no âmbito de um mecanismo de ajustamento fronteiriço ou de uma solução alternativa de caráter fiscal, a fim de reduzir as fugas de carbono através da equalização dos custos e dos esforços climáticos, tanto para os produtos fabricados na UE como para os fabricados em países terceiros. O CESE foi a primeira instituição da UE a identificar estas possibilidades como medidas complementares para limitar as fugas de carbono.

([5]) Comissão Europeia, Avaliação de impacto do CBAM, anexo 8.

4.2. A Comissão pretende alargar o CBAM às «emissões de âmbito 2» (derivadas da eletricidade ou do aquecimento), que atualmente estão excluídas. Os legisladores da UE devem ter em conta que a compensação dos custos indiretos associados à eletricidade está longe de ser homogénea, uma vez que depende das decisões dos Estados-Membros. No cenário mais pessimista, o CBAM limitaria a compensação recebida pela indústria a título de custos indiretos, o que daria lugar a uma compensação inferior à permitida pelas diretrizes da UE.

4.3. A proposta relativa ao CBAM exclui as ferroligas (CN 7202), não sendo claro se as emissões incorporadas das ferroligas serão tidas em conta nos produtos pertinentes [por exemplo, o aço inoxidável (CN 7218)], uma vez que muitos aspetos aguardam regulamentação secundária que abrangerá questões técnicas e outras muito importantes.

4.4. Na UE, a segurança jurídica é de primordial importância, sendo necessário aperfeiçoar a proposta relativa ao CBAM ao longo de todo o processo legislativo, de modo a proporcionar essa segurança a todos os operadores económicos, quer sejam originários da União Europeia quer de países terceiros.

4.5. No plano internacional, deve promover-se uma concorrência equitativa do ponto de vista climático e ambiental entre empresas eficientes da UE e de países terceiros, em condições equivalentes, que inclua também condições de trabalho justas acordadas por negociação coletiva entre os parceiros sociais. Só um ambiente respeitador do clima juntamente com condições laborais e sociais justas pode dar lugar à nova competitividade socialmente desejável da indústria europeia. A existência de tal consenso no mercado único da UE e também no mercado internacional incentivará uma concorrência leal em matéria de clima.

4.6. A conformidade das importações para a UE com os requisitos do CBAM é atestada por documentos emitidos fora da União, o que levanta a questão da extraterritorialidade e da competência da UE para estabelecer a validade desses documentos. Além disso, o tempo necessário para realizar esta avaliação permitiria que os bens importados com uma pegada de carbono superior à declarada entrassem no mercado da UE, em detrimento dos regulamentos propostos e da indústria europeia.

4.7. Não se indica a forma de calcular as emissões incorporadas nos produtos transformados que não figuram no anexo I mas que contêm materiais dele constantes.

4.8. A prestação de informações, a verificação, a rastreabilidade e a supervisão são aspetos essenciais que, à semelhança da supervisão do CELE, não devem assentar apenas em controlos aleatórios. Deve prever-se um procedimento claro e rápido que, em caso de evasão ou incumprimento das regras do CBAM, permita a correção dessas situações num curto período de tempo, de forma a evitar tanto a evasão às regras como as perturbações no comércio e/ou na cadeia de abastecimento.

4.9. Os processos de verificação e acompanhamento devem ser totalmente transparentes e fiáveis na União Europeia e nos Estados-Membros. As informações devem ser colocadas à disposição das autoridades competentes incumbidas de efetuar a vigilância, sem prejuízo da proteção da confidencialidade.

4.10. A Comissão Europeia deve disponibilizar o seu apoio aos Estados-Membros da UE com capacidades administrativas fronteiriças insuficientes, uma vez que podem tornar-se alvo de práticas desleais e servir de ponto de partida para a evasão às regras do CBAM. Deve também incluir ações de formação sobre o CBAM nos seus programas de apoio aos países em desenvolvimento e aos países vizinhos, a fim de os ajudar a enfrentar os desafios da proteção do clima e evitar o risco de evasão.

4.11. As receitas do CBAM devem ser consagradas ao apoio a uma transição justa da indústria europeia nos setores em causa rumo a uma economia sem carbono. A UE poderia criar um fundo para a inovação especificamente consagrado ao desenvolvimento tecnológico, a fim de promover a transição industrial sem comprometer a sua competitividade do ponto de vista climático.

5. **Observações relacionadas com a OMC**

5.1. A Comissão mostrou-se muito prudente no que se refere à compatibilidade com o sistema da Organização Mundial do Comércio (OMC). Por este motivo, as exportações foram excluídas da proposta. Dado que existem posições contraditórias em relação à compatibilidade com o sistema da OMC, impõe-se uma análise aprofundada desta questão, bem como negociações diplomáticas sinceras com os parceiros comerciais, a fim de evitar uma guerra comercial e permitir que a indústria da UE seja competitiva nos mercados internacionais.

5.2. É provável que se recorra ao artigo XX, alíneas b) e g), do Acordo Geral sobre Pautas Aduaneiras e Comércio (GATT de 1994) para justificar o mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço enquanto política de proteção do ambiente. É impossível prever que decisão um painel da OMC ou um órgão de recurso tomaria sobre esta matéria.

5.3. Nas circunstâncias atuais, com a urgência da luta contra as alterações climáticas, é fundamental que a OMC renovada inclua o âmbito ambiental e climático na sua agenda. A UE poderia utilizar o CBAM como uma oportunidade para lançar este debate, juntamente com outros parceiros comerciais, no âmbito da OMC. O CESE já havia proposto tal abordagem no seu Parecer REX/531 ([6]).

Bruxelas, 8 de dezembro de 2021.

A Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Christa SCHWENG

([6]) Parecer do CESE — Mercados do carbono: emergência, estruturação e desafios para a indústria europeia (REX/531) (JO C 429 de 11.12.2020, p. 122).

ANEXO

As seguintes propostas de alteração foram rejeitadas durante o debate, tendo recolhido, contudo, pelo menos um quarto dos sufrágios expressos (artigo 43.º, n.º 2, do Regimento):

ALTERAÇÃO 1

Ponto 3.6

Alterar:

Parecer da secção	Alteração
Uma substituição muito rápida das medidas em vigor de luta contra a fuga de CO_2 por um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço poderia gerar uma grande incerteza, o que perturbaria as decisões de investimento a longo prazo já tomadas com base nos objetivos para 2030 recentemente revistos. Poderia também reduzir a capacidade da indústria para investir em tecnologias hipocarbónicas e tornar-se um entrave à concorrência no que respeita ao acesso a mercados terceiros. Por conseguinte, se for caso disso, a taxa atual de licenças gratuitas deve manter-se, num primeiro momento, a fim de permitir que as indústrias abrangidas pelo CBAM se tornem mais eficientes em termos de emissões de carbono, seguindo-se uma redução gradual destas licenças, ***conforme se considere adequado,*** de modo a facilitar a prossecução da descarbonização.	Uma substituição muito rápida das medidas em vigor de luta contra a fuga de CO_2 por um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço poderia gerar uma grande incerteza, o que perturbaria as decisões de investimento a longo prazo já tomadas com base nos objetivos para 2030 recentemente revistos. Poderia também reduzir a capacidade da indústria para investir em tecnologias hipocarbónicas e tornar-se um entrave à concorrência no que respeita ao acesso a mercados terceiros. Por conseguinte, se for caso disso, a taxa atual de licenças gratuitas deve manter-se, num primeiro momento, a fim de permitir que as indústrias abrangidas pelo CBAM se tornem mais eficientes em termos de emissões de carbono, seguindo-se uma redução gradual destas licenças, ***até que a nova medida tenha dado provas da sua eficácia,*** de modo a facilitar a prossecução da descarbonização.

Justificação

Uma vez que o ponto 3.6 se refere essencialmente às licenças de emissão gratuitas que devem ser mantidas inicialmente para permitir que as indústrias abrangidas pelo CBAM se tornem mais eficientes em termos de emissões carbono, seguindo-se uma redução gradual das licenças gratuitas, esta disposição deve também ser transferida para as conclusões e recomendações, aditando ainda «até que a nova medida tenha dado provas da sua eficácia», o que reforça a posição de que o CBAM deve ser considerado um instrumento complementar da atribuição de licenças a título gratuito, até que o mecanismo esteja plenamente operacional e seja eficaz, sem conduzir a fugas de carbono, assegurando assim uma verdadeira igualdade de condições para a indústria da UE.

Resultado da votação:

Votos a favor: 66

Votos contra: 90

Abstenções: 24

ALTERAÇÃO 2

Ponto 1.12

Alterar:

Parecer da secção	Alteração
O CESE tem a expectativa razoável de que um sistema de CBAM operacional reforçará o emprego nas indústrias e nos setores anteriormente sujeitos a uma utilização intensiva de carbono e que se transformaram no sentido de serem mais respeitadores do clima. No entanto, o CESE alerta também para o risco de fracasso do CBAM, em conjugação com o CELE. A abolição total da atribuição gratuita de licenças de emissão com a introdução do CBAM poderá conduzir a importantes perdas de postos de trabalho na UE.	O CESE tem a expectativa razoável de que um sistema de CBAM operacional reforçará o emprego nas indústrias e nos setores anteriormente sujeitos a uma utilização intensiva de carbono e que se transformaram no sentido de serem mais respeitadores do clima. No entanto, o CESE alerta também para o risco de fracasso do CBAM, em conjugação com o CELE. A abolição total da atribuição gratuita de licenças de emissão com a introdução do CBAM poderá conduzir a importantes perdas de postos de trabalho na UE. ***A taxa atual de licenças gratuitas deve manter-se, num primeiro momento, a fim de permitir que as indústrias abrangidas pelo CBAM se tornem mais eficientes em termos de emissões de carbono, seguindo-se uma redução gradual destas licenças, até que a nova medida tenha dado provas da sua eficácia, de modo a facilitar a prossecução da descarbonização.***

Justificação

Pretende-se inserir um trecho muito importante nas conclusões com base no texto do ponto 3.6 (ver acima).

Deve colocar-se a tónica no facto de que as licenças de emissão a título gratuito no âmbito do CBAM só devem ser totalmente abolidas quando o novo mecanismo tiver demonstrado a sua eficácia.

Resultado da votação:

Votos a favor: 60

Votos contra: 94

Abstenções: 26