COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 3.12.2025
COM(2025) 688 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre as negociações realizadas pela Comissão no domínio dos créditos à exportação, nos termos do Regulamento (UE) n.º 1233/2011

1. Introdução

O Regulamento (UE) n.º 1233/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de novembro de 2011, sobre a aplicação de certas diretrizes para créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial e que revoga as Decisões 2001/76/CE e 2001/77/CE do Conselho[1] prevê, no seu anexo I, que a Comissão Europeia apresente um relatório ao Parlamento Europeu sobre as negociações relativas aos créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial. O presente relatório abrange os principais desenvolvimentos relacionados com as regras internacionais dos créditos à exportação em 2024 (de 1 de janeiro a 31 de dezembro).

Desde o final da década de 1970 que o **Convénio da OCDE relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial** («Convénio») constitui o principal instrumento sobre as regras internacionais dos créditos à exportação[2]. Além das regras gerais relativas às operações de crédito à exportação, o Convénio inclui igualmente acordos setoriais com regras especiais de financiamento para setores industriais e tipos de atividade específicos, como os acordos setoriais relativos às alterações climáticas (CCSU), aos navios (SSU) e às aeronaves (ASU).

2. Desenvolvimentos na OCDE no período abrangido pelo relatório

Os principais desenvolvimentos durante o período de referência foram os seguintes: a revisão do artigo 6.º do Convénio para alargar a proibição aplicável aos projetos de centrais elétricas a carvão a todos os projetos de combustíveis fósseis; o lançamento do debate sobre as modalidades e condições específicas do financiamento de infraestruturas sociais e do apoio a países em desenvolvimento; a revisão das diferentes classes de projeto no CCSU; o lançamento do debate para alterar o SSU, em especial para considerar os navios com níveis nulos ou baixos de emissões, com uma primeira reunião do Grupo de Peritos Informal (GPI) do Comité da Construção Naval em 15 de março de 2024; e a criação, em 18 de novembro de 2024, de um grupo de peritos encarregado de rever a lista da Convenção do Cabo do ASU («Grupo de Peritos da Convenção do Cabo»). A seguir, referem-se outros desenvolvimentos importantes.

Apoio aos combustíveis fósseis

Na sequência da apresentação pela UE aos Participantes em julho de 2022 da proposta de revisão do artigo 6.º do Convénio com vista a alargar a proibição aplicável aos projetos de centrais elétricas a carvão a todos os combustíveis fósseis (incluindo as atividades de extração e transporte de carvão térmico, as atividades de exploração, produção, transporte, armazenamento, refinação, distribuição de petróleo bruto e gás natural para o setor da energia e a produção de energia sem atenuação de emissões), e de uma proposta reformulada, em novembro de 2023, com informações adicionais sobre a abordagem adotada, a UE apresentou uma nova proposta para rever o artigo 6.º em março de 2024. De acordo com esta proposta, os Participantes não devem conceder nem créditos à exportação que beneficiem de apoio oficial nem ajuda ligada ao setor das energias fósseis, exceto em circunstâncias limitadas e

[1] JO L 326 de 8.12.2011, p. 45.

[2] Atualmente, o Convénio tem 11 participantes: Austrália, Canadá, Coreia, Estados Unidos, Japão, Noruega, Nova Zelândia, Reino Unido, Suíça, Turquia e UE.

claramente definidas, coerentes com o limite de aquecimento de 1,5 °C e os objetivos do Acordo de Paris.

Na sequência de outras propostas e sugestões dos Participantes, foi apresentada uma nova proposta conjunta em 24 de novembro de 2024 e os Participantes foram convidados a apresentar as suas observações até meados de dezembro. Apesar de não ter sido possível alcançar um acordo entre os Participantes até ao final do ano, os debates prosseguem em 2025.

Modalidades do pagamento inicial no Convénio

Uma vez que a flexibilidade acordada pelos Participantes em dezembro de 2023 (no sentido de reduzir temporariamente o pagamento inicial exigido de 15 % para 5 % em operações nos países da Categoria II) deveria expirar em 13 de dezembro de 2024, foi debatida a possibilidade de tornar a flexibilidade permanente, incluindo no caso de infraestruturas sociais. Neste contexto, a UE apresentou um documento apelando a uma análise factual das necessidades e dos objetivos das diferentes partes do Convénio, a fim de assegurar que qualquer decisão sobre uma eventual alteração das modalidades do pagamento inicial respeitasse os princípios fundamentais da OCDE, como a captação de capital privado, práticas de empréstimo sustentáveis e condições de concorrência equitativas.

Após o debate entre os Participantes, concluiu-se que não era desejável nessa altura tornar permanente a flexibilidade aplicável ao pagamento inicial e que essa flexibilidade expiraria em 13 de dezembro de 2024. Ainda assim, os Participantes observaram que o debate sobre a redução do pagamento inicial e as infraestruturas sociais estava relacionado com a questão mais abrangente do maior apoio aos países em desenvolvimento e acordaram prosseguir as conversações sobre a melhor forma de abordar esta questão mais ampla.

Questões relativas às ajudas ao comércio

No final de 2024, uma proposta do Secretariado da OCDE sugeriu a inclusão no Convénio de uma obrigação de declaração e de um compromisso no sentido de garantir a concorrência internacional ao conceder créditos de ajuda pública ao desenvolvimento (APD) não ligada, como previsto no acordo sobre estes créditos. Os Participantes convidaram o Secretariado da OCDE a elaborar um projeto de texto para a reunião de março de 2025.

Além disso, foram também encetados debates sobre a revisão do método estabelecido no Convénio para calcular o nível de concessionalidade das operações de ajuda ligada. Este método, desenvolvido na década de 1990, pode ter de ser atualizado para refletir a realidade atual.

Acordos setoriais

Acordo Setorial sobre Alterações Climáticas (CCSU)

Os trabalhos sobre o CCSU em 2024 centraram-se em quatro grupos de setores:

- Grupo 1: Os setores com disposições pendentes (sem definições ou normas) — classe de projeto H tipo 4 (Transportes por via navegável com baixo nível de emissões) e

classe de projeto J (Produção de combustíveis líquidos e gasosos limpos). No que diz respeito à classe de projeto H, os Participantes concordaram em aguardar a conclusão dos trabalhos do Grupo de Peritos Informal (GPI) do Comité da Construção Naval, antes de decidirem as modalidades desta classe de projeto. No que diz respeito à classe de projeto J, não foi tomada qualquer decisão sobre a supressão da pendência referida no anexo I e os debates prosseguem.

- Grupo 2: Os setores sujeitos a uma cláusula de caducidade e que deveriam expirar em 30 de junho de 2024 — classe de projeto G (Fabricação com baixo nível de emissões) e classe de projeto I (Minerais e minérios para a obtenção de energia limpa). Os Participantes acordaram em manter as classes de projeto no Convénio e em proceder, o mais tardar, em 30 de junho de 2026, a uma revisão das normas internacionais elaboradas até essa data e decidir a sua inclusão nas respetivas entradas.

- Grupo 3: Os setores históricos — classe de projeto B (Projetos de remediação em centrais alimentadas a combustíveis fósseis, substituição de combustíveis fósseis) e classe de projeto C (Eficiência energética). Estes setores foram debatidos em conjunto com a revisão do artigo 6.º (ver *supra*).

- Grupo 4: Outros setores — classe de projeto D (Projetos de captura, utilização e armazenamento de carbono), classe de projeto E (Transporte, distribuição e armazenamento de energia) e classe de projeto F (Hidrogénio e amoníaco limpos). Foi analisada a interpretação destas classes de projeto e iniciado o debate sobre a eventual alteração do texto do apêndice I do CCSU.

Acordo Setorial sobre os Navios (SSU)

A primeira reunião do Grupo de Peritos Informal (GPI) do Comité da Construção Naval teve lugar em 15 de março de 2024, tendo o grupo reunido posteriormente em 21 de junho de 2024 e 22 de novembro de 2024. Os debates centraram-se na definição dos navios com nível nulo ou baixo de emissões e no estabelecimento das modalidades e condições de financiamento específicas destes navios.

Para ajudar a enquadrar e orientar os debates, os peritos foram convidados a apresentar vários temas, incluindo a estratégia e os índices da Organização Marítima Internacional em matéria de descarbonização do transporte marítimo e as taxonomias existentes utilizadas para o financiamento sustentável do transporte marítimo. As delegações foram também convidadas a apresentar as suas práticas de financiamento de navios, para compreender melhor e identificar as diferentes práticas dos OCE.

Com base nos debates, em novembro de 2024, a UE apresentou uma proposta para incorporar o regime da taxa de juro comercial de referência (TJCR) no SSU, uma vez que não parecia haver uma razão clara para que este regime (aplicável às operações normais no âmbito do Convénio ou relativas a navios ao abrigo do SSU) tivesse de ser diferente.

Os debates sobre a descarbonização do transporte marítimo e a reforma da TJCR no âmbito do SSU prosseguem em 2025.

Acordo Setorial sobre as Aeronaves (ASU)

Na sua 73.ª reunião, em 18 de novembro de 2022, os Participantes começaram a refletir sobre a melhor forma de rever a lista de Estados elegíveis para a redução das taxas de prémio mínimas («Lista da Cidade do Cabo»), uma vez que esta lista apenas foi atualizada para incluir um novo Estado e nenhum Estado foi suprimido da lista ou sequer revisto após ter sido acrescentado. Este debate conduziu à criação de um grupo de peritos da Convenção do Cabo na 75.ª reunião dos participantes no ASU, em 18 de novembro de 2024, a fim de ajudar os Participantes a rever a referida lista. Está ainda a ser debatida a melhor forma de abordar esta revisão.

Em 18 de novembro de 2024, a UE apresentou aos Participantes do ASU uma proposta de adaptação das modalidades e condições deste acordo aplicáveis aos helicópteros, especialmente no que se refere às práticas em matéria de apoio antes do ponto de partida do crédito. O debate analisou igualmente a possibilidade de alterar os contratos de manutenção, reparação e revisão no âmbito do ASU, bem como os incentivos à aviação sustentável e os incentivos aos créditos à exportação para descarbonização da aviação.

Outros desenvolvimentos

Reforma da TJCR

Na sequência da descontinuação da LIBOR em 2021, em novembro de 2023, na sua 159.ª reunião, os Participantes acordaram prorrogar por um ano (ou seja, até 14 de julho de 2025) a margem temporária de 100 pontos base da taxa TJCR, que deveria expirar em 14 de julho de 2024, a fim de disporem de tempo para refletir sobre uma solução mais permanente que garantisse previsibilidade aos exportadores, compradores e partes interessadas. Em 2024, não foi apresentada nenhuma proposta alternativa pelos Participantes e a questão foi mantida na ordem de trabalhos da reunião de março de 2025.

Linhas comuns

Em 2024, os Participantes propuseram apenas uma linha comum. Esta linha comum, proposta em 19 de dezembro de 2024 e subsequentemente aceite pelos Participantes, destina-se a aumentar o apoio aos custos locais para cobrir os custos de reinstalação da autoestrada urbana de Yaoundé Nsimalen, nos Camarões. A linha comum entrou em vigor em 31 de janeiro de 2025 e expirará em 30 de janeiro de 2027.

A Comissão manterá o Parlamento Europeu devidamente informado sobre os novos desenvolvimentos neste domínio.