

breves cindes 113

O mecanismo de ajuste de carbono
na fronteira da União Europeia:
elementos de avaliação

Pedro da Motta Veiga
Sandra Polónia Rios

Setembro de 2021

1. Introdução

A Comissão Europeia divulgou, em 14 de julho, sua proposta de instituição de um mecanismo de ajuste de carbono na fronteira (CBAM – *Carbon Border Adjustment Mechanism*). A possibilidade de estabelecimento desse tipo de mecanismo havia sido anunciada em dezembro de 2019, quando a Comissão adotou o documento *European Green Deal*, definindo as prioridades estratégicas da Comissão para os próximos anos.

O CBAM foi anunciado como parte de um “pacote” de propostas inter-relacionadas, o *Fit for 55 package*, todas elas voltadas para garantir que seja alcançada a meta de redução de 55% nas emissões de carbono do bloco até 2030 – em comparação com 1990 – e que a União Europeia se engaje em um processo de “transição verde” de sua economia¹.

No contexto político e institucional estabelecido pelo *Green Deal* europeu e seu desdobramento regulatório, o *Fit for 55*, o CBAM pretende alinhar a política comercial europeia ao objetivo de descarbonização, ao buscar compensar os produtores europeus pelos esforços de mitigação das emissões de carbono, quando tais esforços não encontrarem correspondência entre os parceiros comerciais.

2. Os desafios da introdução de um mecanismo de CBA

Desde que a intenção da Comissão Europeia foi anunciada, a instituição do CBAM gerou muita controvérsia e algumas reações negativas por parte de autoridades de países relevantes, como China e Índia. Além disso, preocupações acerca da compatibilidade de tal mecanismo com as regras comerciais da OMC também emergiram, evidenciando a existência de um conjunto amplo de questões – técnicas, políticas e jurídicas – suscitadas pelo instrumento.

A complexidade associada à adoção de um mecanismo de ajuste de carbono na fronteira é multifacetada. Ela suscita questões legais, políticas e técnicas (ou metodológicas) não triviais, relacionadas tanto ao desenho, quanto à implementação do instrumento².

¹ *'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality*, European Commission, COM (2021) 550 final, July 14. O pacote é composto por oito propostas que reforçam a legislação europeia e cinco novas iniciativas, contemplando, em seu conjunto, área de política e setores como clima, energia e combustíveis, transporte, construção, uso do solo e florestas.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0550&from=EN>

² Motta Veiga, P. e Rios, S.P. (2020). *Mecanismo de ajuste de carbono na fronteira: complexidade e desafios*, Breves CINDES 109, Dezembro.

Do ponto de vista legal, a questão central parece ser a compatibilidade do mecanismo a ser adotado com as regras da OMC, em particular os princípios de não discriminação – definidos pelos Artigos I e III do GATT – e de tratamento nacional – Artigo II do GATT. As características específicas do instrumento e de sua implementação podem torná-lo mais ou menos compatível com as regras da OMC e, portanto, mais ou menos questionável nesta instância. Desde o lançamento do *Green Deal*, as autoridades europeias vêm afirmando que o mecanismo em discussão terá de ser compatível com as regras multilaterais de comércio.

Os desafios políticos dizem respeito aos impactos da medida sobre os parceiros comerciais da União Europeia e às reações destes à sua adoção. Embora um grau significativo de compatibilidade da medida com as regras da OMC possa atenuar a reação dos parceiros e a medida possa ser bem recebida – ou ao menos, aceita – por países que também adotaram iniciativas de precificação de carbono, a adoção unilateral da medida e sua identificação a um instrumento protecionista tendem a gerar reações negativas, especialmente entre as grandes economias em desenvolvimento.

Do ponto de vista técnico (ou metodológico), há diversas questões, relacionadas ao escopo da medida – horizontal ou concentrada em alguns setores – e à avaliação da intensidade de carbono das importações europeias. A concentração em alguns poucos setores tenderia a reduzir os riscos políticos e legais da adoção da medida.

Mas mesmo optando pela “focagem” em alguns setores, a mensuração da intensidade de carbono das importações continua sendo um desafio complexo: tal mensuração deve incluir apenas o processo final de produção ou deveria incluir a produção de insumos e a energia consumida durante o transporte e processamento de componentes? Aplicam-se aos produtos importados os níveis médios de intensidade de carbono associados à produção europeia e aos *benchmarks* setoriais utilizados para a distribuição de licenças gratuitas de emissão ou consideram-se os níveis de intensidade associados à produção no país de origem das importações europeias? Como se organizaria a administração do mecanismo nos diferentes Estados-membros da União Europeia, com suas autoridades climáticas e aduaneiras nacionais?

Considerando a complexidade dos temas suscitados pela introdução do CBAM e os riscos associados, ficou claro que suas implicações e impactos dependeriam das características concretas do mecanismo a ser adotado pela União Europeia e de seu processo de implementação. Com a divulgação da proposta legislativa pela Comissão Europeia, em 14 de julho último, é possível fazer uma primeira avaliação do mecanismo e de suas implicações.

3. O mecanismo proposto pela Comissão Europeia

A proposta tornada pública pela Comissão Europeia em 14 de julho resulta de um longo processo, que incluiu consultas públicas aos *stakeholders* europeus e não europeus, o apoio de especialistas de fora da Comissão e estudos de impacto elaborados por consultores. Foram identificadas seis opções de mecanismo, adotando-se proposta que combina elementos de três delas. Na sequência, a proposta deverá ser discutida e submetida à aprovação do Parlamento e do Conselho Europeu antes de sua entrada em vigor.

Trata-se de texto legislativo composto de 36 artigos, organizados em 11 seções³. Estas definem, entre outros, o escopo (produtos cobertos e países excluídos), regras para a emissão das declarações de CBAM e para o cálculo, verificação e revisão das emissões incorporadas nos bens importados, bem como para o estabelecimento de preços dos Certificados CBAM e para evitar circunvenção, além de disposições transitórias.

- **Escopo**

A lista de produtos cobertos pelo mecanismo contempla os setores de cimento, fertilizantes, ferro e aço (exceto ferro-ligas e material ferroso em sucata) e alumínio, além de eletricidade⁴. O escopo de produtos selecionados reflete as atividades cobertas pelo EU ETS – o sistema de comercialização de emissões da União Europeia⁵. No entanto, está explicitamente prevista a coleta de informações para a extensão do escopo de produtos cobertos.

Todos os países estão sujeitos ao mecanismo, com exceção daqueles que cumprem dois requisitos, cumulativamente:

- que se aplique, no país em questão, o EU ETS ou que o país tenha acordo com a UE vinculando o seu sistema ao da União; e
- que o preço de carbono estabelecido no país em questão seja efetivamente cobrado sobre bens exportados para a UE sem qualquer desconto maior do que o aplicado no EU ETS.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0550&from=EN>

⁴ O Anexo I da proposta traz a lista de produtos cobertos, em geral a quatro dígitos da SH, bem como os gases de efeito estufa associados à produção dos produtos listados.

⁵ O *Fit for 55 package* inclui propostas para estender o escopo do EU ETS para novos setores: transporte marítimo, construção e transporte rodoviário.

Conforme o Anexo II da proposta, apenas os países da Área Europeia de Livre Comércio (EFTA) cumprem esses requisitos de forma cumulativa e a apenas a suas exportações não se aplicará o CBAM.

- **Emissões cobertas e cálculo das emissões incorporadas aos produtos**

Na primeira fase de implementação do mecanismo (janeiro de 2023 a dezembro de 2025), serão cobertas apenas as emissões diretas geradas pela produção dos bens até a importação pela UE.

As emissões incorporadas em bens serão determinadas com base nas emissões reais, de acordo com métodos definidos no Anexo III da proposta. Caso seja impossível ter o valor das emissões reais, será usado um valor correspondente à intensidade média de emissões das 10% instalações da UE com pior desempenho para o mesmo tipo de bens, de acordo com metodologia definida naquele mesmo Anexo.

- **Operacionalização do mecanismo**

Os bens só podem ser importados por um “declarante” autorizado pela autoridade competente dos países da UE em que ele está estabelecido. São definidas regras para solicitar autorização. Os custos de *compliance* com a administração do mecanismo recaem, portanto, em grande medida sobre o declarante, ou seja, o importador europeu dos bens cobertos.

O modelo adotado aplica às importações um sistema que replica o regime de EU ETS aplicável à produção doméstica europeia. A opção se baseia na compra de certificados CBAM pelos importadores autorizados (declarantes) junto às autoridades nacionais competentes e na posterior entrega destes certificados àquelas autoridades, quando da apresentação anual da Declaração CBAM – até 31 de maio de cada ano – com base na intensidade de emissões incorporadas aos produtos importados nos doze meses anteriores à apresentação da Declaração. Os certificados serão adquiridos pelos declarantes pelo preço correspondente às licenças de emissão do EU ETS, segundo regras definidas (ver abaixo).

Da Declaração CBAM devem constar:

- a quantidade total de cada tipo de bens, expressa em toneladas para bens;
- o total de emissões de CO₂ incorporadas, em termos de CO_{2e} por tonelada para cada tipo de bem, calculado de acordo com metodologia estabelecida no Artigo 7;

- o número total de certificados CBAM correspondentes ao total das emissões incorporadas previamente adquiridos pelo declarante e a ser entregues (*surrendered*)⁶ à autoridade nacional competente, descontados a redução derivada do eventual pagamento, pelo exportador, do preço do carbono em seu país de origem⁷ e o ajuste necessário para levar em conta a alocação de licenças gratuitas de emissão, no âmbito do EU ETS, aos bens listados no Anexo I e produzidos na União Europeia.

O total das emissões incorporadas declaradas deve ser verificado por um verificador autorizado, de acordo com o Artigo 18, com base nos princípios de verificação definidos no Anexo V.

Certificados CBAM serão válidos por dois anos, a partir da data de compra. Aqueles que tenham sido adquiridos ao longo de um período e que, no momento da Declaração, excedam o número de certificados necessários para compensar as emissões incorporadas aos bens importados pelo declarante serão reembolsados sem demora pela autoridade competente, calculado pelo preço médio pago pelos certificados durante o ano de importação.

As obrigações associadas ao CBAM serão cumpridas depois das importações realizadas, requerendo uma série de procedimentos administrativos – coleta de informações junto aos exportadores, verificação das informações, elaboração da declaração anual etc. No entanto, como observado, a importação dos bens listados supõe a obtenção de autorização prévia por parte de um declarante autorizado pelas autoridades competentes.

- **Preço dos certificados CBAM**

A autoridade competente de cada Estado membro venderá aos declarantes autorizados em seu território os certificados CBAM a um preço calculado pela Comissão Europeia.

A Comissão calculará os preços dos certificados CBAM pelo preço médio de fechamento das licenças do sistema EU ETS, a cada semana, expressos em euros / CO₂ ton. A proposta prevê a possibilidade de recompra de certificados, mas limita essa possibilidade a 1/3 dos certificados adquiridos pelo declarante durante o ano calendário anterior.

O preço do carbono pago (e comprovado) pelas emissões no país de origem dará direito a um desconto no número de certificados a serem adquiridos. O preço também levará em conta um ajuste

⁶ Ou seja, os declarantes (importadores previamente autorizados pelas autoridades nacionais competentes do Estado-membro) deverão entregar, ao fazer a declaração anual, os certificados CBAM adquiridos previamente das autoridades.

⁷ Desde que o pagamento desse preço de carbono não tenha sido sujeito a qualquer forma de compensação (reembolso ou outra forma) no processo de exportação.

que reflita a proporção em que as licenças de emissão do EU ETS são alocadas gratuitamente para emissões da produção doméstica dos mesmos bens.

Portanto, as diferenças entre países de origem das importações europeias, no que se refere aos preços a serem pagos na aquisição de certificados CBAM, serão uma função da vigência e do nível de preço do carbono naqueles países.

- **Processo de implementação**

O período de transição do mecanismo se estenderá de 1 de janeiro de 2023 a 31 de dezembro de 2025. Durante este período o CBAM não será cobrado financeiramente, mas os responsáveis pela Declaração de CBAM (um importador europeu autorizado a atuar como Declarante) deverão reportar trimestralmente informações sobre os produtos sujeitos à regulação importados no período.

As informações incluem o total de bens importados, emissões diretas e indiretas incorporadas por tonelada de cada tipo de bem, preço do carbono pago no país de origem pelas emissões incorporadas, desde que não sujeito a rebate de exportação ou qualquer outro tipo de compensação para as exportações.

A regra de transição prevê ainda a eliminação gradual das licenças gratuitas previstas pelo EU ETS para os produtores domésticos em paralelo à introdução do mecanismo, de forma a evitar a cumulatividade dos dois instrumentos. Na visão formulada na proposta, o CBAM tornar-se-á progressivamente uma alternativa aos mecanismos vigentes para prevenir os riscos de vazamento de carbono, notadamente a alocação de licenças gratuitas de emissão.

A partir de 2026, por um período de 10 anos, o CBAM será gradualmente introduzido como uma taxa a ser paga pelo importador e as licenças gratuitas do EU ETS para os mesmos produtos sujeitos ao CBAM serão também gradualmente eliminadas.

4. A proposta da CE: mitigando riscos políticos e legais

Diversos aspectos da proposta apresentada pela Comissão Europeia traduzem o peso que, em sua elaboração, tiveram as preocupações com a sua legalidade – à luz das regras multilaterais de comércio – e com as implicações políticas da adoção unilateral do instrumento. Em particular, o instrumento parece ter sido “calibrado” para oferecer à Comissão Europeia linhas sólidas de defesa frente a questionamentos de outros países baseados nas regras da OMC.

Do ponto de vista legal, os riscos de questionamento são mitigados através de medidas que conferem ao CBAM características de “espelho” em relação ao mecanismo doméstico aplicado às indústrias europeias (o EU ETS): os mesmos setores são cobertos pelos dois mecanismos, a regra de transição

prevê a implantação do CBAM em paralelo à retirada das licenças gratuitas para os produtores domésticos, as emissões são preferencialmente calculadas pelo seu valor real e não por valores estimados a partir da produção europeia, licenças gratuitas na UE e preço do carbono no país de origem são “descontados” do valor do certificado CBAM etc.

Esse conjunto de regras busca adequar o mecanismo aos princípios de não discriminação e de tratamento nacional estabelecido pelas regras da OMC, bem como – no caso do paralelismo entre “entrada” do CBAM e “saída” das licenças gratuitas – evitar a acusação, na esfera multilateral, de concessão de subsídio a seus produtores.

Nessa mesma linha, a aplicação do mecanismo a todos os países, exceto aqueles que compartilhem as regras do EU ETS, aponta para o respeito a outra regra essencial do multilateralismo, qual seja o princípio de tratamento de nação mais favorecida, que proíbe que uma medida comercial discrimine entre países de origem das exportações. Os países da EFTA são discriminados favoravelmente porque, para fins da regulação do CBAM, atuam sob condições e regras equivalentes às que se aplicam aos países da União Europeia.

Também chama a atenção a preocupação da regulação em evitar que a introdução do mecanismo possa ser associada à adoção de barreira não tarifária. Como comentado, as obrigações associadas ao CBAM são cumpridas *ex post*, não condicionando as importações, exceto na medida em que o exportador deve obter do importador declarante a autorização para exportar bens cobertos pelo mecanismo. Em grande medida, caberão a este declarante – um importador europeu – os custos de *compliance* com o mecanismo (a elaboração das Declarações anuais, a aquisição de certificados e eventual posterior revenda de parcela dos certificados adquiridos etc).

Por outro lado, o processo de implementação parece ter sido a área em que se concentraram os esforços europeus para atenuar resistências políticas de parceiros à introdução do mecanismo. O escopo do mecanismo, em termos de produtos cobertos, é limitado, deixando de lado setores que eram considerados prováveis alvos do mecanismo, como o de químicos orgânicos. A dimensão temporal da implementação vai na mesma direção: nos primeiros três anos, não haverá cobrança do CBAM e esta será feita gradativamente ao longo dos 10 anos seguintes. Além disso, prevê-se a possibilidade de que acordos com terceiros países possam ser usados como alternativa ao mecanismo do CBAM, caso estes países garantam um elevado grau de efetividade e ambição para alcançar a descarbonização de determinado setor.

5. Implicações para o Brasil

Antes da divulgação da proposta da Comissão Europeia, a UNCTAD publicou estudo sobre as implicações de um mecanismo de ajuste de carbono na fronteira para outros países, especialmente países em desenvolvimento⁸. Os setores selecionados pela UNCTAD são aqueles que fariam parte do escopo do mecanismo tal como divulgado em 14 de julho e o estudo aponta Rússia, China e Turquia como os países que estariam mais expostos ao mecanismo⁹. Os três países têm exportações relevantes de ferro e aço e de alumínio (também de fertilizantes, no caso da Rússia) para a União Europeia. Outros países também expostos seriam o Reino Unido (ferro e aço e alumínio), Ucrânia (alumínio), Coreia do Sul e Índia (ambos apenas para os setores de ferro e aço).

No caso do Brasil, os setores expostos também seriam os de ferro e aço e o de alumínio. As exportações brasileiras para a União Europeia dos produtos de ferro e aço listados no Anexo I da proposta alcançaram, em 2020, US\$ 425,7 milhões, 89% das quais concentradas em produtos semimanufaturados de ferro e aço (capítulo 72 do SH).

Já as exportações de alumínio para a União Europeia dos produtos sujeitos ao mecanismo totalizaram apenas US\$ 34,8 milhões, em 2020. Somados os produtos de ferro, aço e alumínio expostos ao mecanismo, conclui-se que apenas 1,67% das exportações brasileiras para a União Europeia em 2020 estariam sujeitas à cobrança da taxa de carbono na fronteira (Tabela 1).

⁸ UNCTAD (2021). *A European Union Carbon Border Adjustment Mechanism: implications for developing countries*.

<https://unctad.org/webflyer/european-union-carbon-border-adjustment-mechanism-implications-developing-countries>

⁹ No entanto, o estudo citado da UNCTAD não deixa claro se sua referência aos setores exclui produtos ou engloba a totalidade de itens tarifários de cada capítulo. No caso da proposta divulgada pela Comissão Europeia nem todos os produtos de um setor (ou capítulo SH) estão necessariamente sujeitos ao mecanismo.

Tabela 1
Exportações brasileiras para UE, capítulos selecionados - 2020

Valor FOB (US\$)

Capítulos	Exportações brasileiras para UE
72	379.064.129,00
73	46.653.132,00
76	34.761.276,00
Total	460.478.537,00
Participação (%) nas exportações totais brasileiras para a UE	1,67%

Fonte: <http://comexstat.mdic.gov.br/>

Os produtos exportados pelo Brasil e expostos ao mecanismo proposto têm na União Europeia um mercado relativamente pouco relevante, embora não marginal. Para cada um dos três capítulos, o mercado da União Europeia representava, em 2020, algo entre 6,2% e 6,6%, sendo que sua participação nas exportações totais do capítulo 72 é de 6,4%. Portanto, é essa parcela das exportações dos produtos considerados que seria potencialmente afetada pelo mecanismo proposto pela Comissão Europeia.

Tabela 2
Exportações do Brasil para UE e mundo, por capítulos selecionados - 2020 (US\$ e %)

Capítulos	Exportação brasileira para a UE	Exportação brasileira para o mundo	Participação da exportação para a UE na exportação para o mundo (%)
72	379.064.129,00	5.882.658.762,00	6,44%
73	46.653.132,00	705.768.771,00	6,61%
76	34.761.276,00	559.088.710,00	6,22%
Total	460.478.537,00	7.147.516.243,00	6,44%

Fonte: <http://comexstat.mdic.gov.br/>

Ou seja, o potencial de impacto do mecanismo proposto na União Europeia sobre as exportações brasileiras concentra-se em dois setores e, dentro destes, nos produtos semimanufaturados de ferro e

aço (capítulo 72), que representam 90% do total de produtos expostos exportados para o bloco europeu. Mesmo para este setor, o mercado europeu representa apenas uma fração pequena das exportações totais, sugerindo que os impactos potenciais do mecanismo sobre as exportações brasileiras serão, pelo menos dentro do escopo definido para o mecanismo, em termos de produtos, muito limitados.

Reconhecida a extensão limitada dos impactos potenciais, pode-se buscar avaliar que tipo de impactos o mecanismo geraria sobre as exportações brasileiras – o que depende, entre outras coisas, da posição brasileira entre seus concorrentes no mercado europeu, no que se refere à intensidade de carbono de sua produção de ferro e aço.

Como mostrou estudo anterior do CINDES¹⁰, os principais concorrentes das exportações dos produtos dos capítulos 72, 73 (ferro e aço) e 76 (alumínio) eram, em 2019, a Rússia, Ucrânia e China (capítulo 72, que responde por 83% do total dos três capítulos), China, EUA e Índia (capítulo 73) e China, Rússia e Emirados Árabes Unidos (capítulo 76). Portanto, para o capítulo 72, que concentra 89% das exportações brasileiras sujeitas ao mecanismo, os concorrentes do Brasil encontram-se entre aqueles que a UNCTAD considera entre os países exportadores potencialmente mais impactados pelo mecanismo.

Levando em consideração a intensidade de emissões dos diferentes setores nos países exportadores para a União Europeia, o trabalho da UNCTAD estima o equivalente *ad valorem* da taxa de carbono na fronteira para hipótese de preço do carbono dentro do bloco europeu de US\$ 44/CO₂ ton.¹¹ A Tabela 3 apresenta os resultados do exercício para o Brasil e para seus principais concorrentes em ferro e aço (tratados aqui juntos) e alumínio.

¹⁰ Motta Veiga, P. e Rios, S.P. (2020). *O mecanismo europeu de ajuste de carbono na fronteira (BCA): implicações para as exportações brasileiras*, BREVES CINDES 110, Dezembro. https://www.cindesbrasil.org/site/index.php?option=com_jdownloads&Itemid=7&view=finish&cid=999&catid=4. Nesse estudo, a análise de concorrência diz respeito a todos os itens tarifários dos capítulos 72, 73 e 76, enquanto a proposta da Comissão Europeia não inclui todos estes produtos, excluindo, por exemplo, no capítulo 72 as ligas de ferro e a sucata de aço.

¹¹ Segundo o estudo da UNCTAD (2021), entre 2013 e 2020 os preços das licenças de emissão outorgadas na União Europeia variavam de menos de três euros para cerca de 25 euros por tonelada de carbono. A oferta de licenças gratuitas de emissão, que começará a declinar *pari passu* com a introdução do CBAM, contribuiu para manter baixo o preço do carbono, cuja tendência será o crescimento.

Tabela 3
Equivalente *ad valorem* de um CBAM de US\$ 44 / CO₂ ton

Países	Ferro e aço	Alumínio
Brasil	3,3	4,4
China	3,7	2,4
Índia	12,6	5,6
Rússia	5,3	3
Ucrânia	9,2	5,3
Turquia	2,9	1,2

Fonte: UNCTAD (2021) https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2021d2_en.pdf

Como é possível observar, sob a hipótese formuladas no estudo da UNCTAD (preço do carbono a US\$ 44/CO₂ ton., as exportações brasileiras de ferro e aço pagariam uma taxa de carbono inferior às pagas por todos os seus principais concorrentes, com a exceção da Turquia. Já no caso do alumínio, o Brasil ocupa posição menos confortável, superada, em intensidade de carbono, apenas pela Ucrânia.

6. Conclusão

A proposta legislativa da Comissão Europeia para a adoção e implementação de um mecanismo de ajuste de carbono na fronteira é um marco na história das políticas comerciais das últimas décadas. A ideia de introdução do mecanismo circula há tempos, propostas legislativas foram apresentadas nos EUA, em diferentes momentos deste século, mas nenhum país passou aos atos nessa esfera¹². Terá contribuído para isso a percepção de riscos políticos e legais associados à introdução de um mecanismo do tipo por seu elevado potencial para gerar conflitos comerciais.

Tais riscos parecem ter sido levados em conta pela Comissão Europeia no desenho do instrumento e na definição de seu processo de implementação. Não significa isso que as resistências políticas externas ao mecanismo desaparecerão, mas é provável que as chances de êxito na contestação legal do instrumento se reduzam.

Para o Brasil, a adoção do CBAM na União Europeia – com seu escopo de produtos atual – tem potencial para impactar uma fração muito pequena das exportações para a União Europeia, concentrando-se os impactos na produção de semimanufaturados de ferro e aço. Ainda assim, o exercício da UNCTAD sugere que a introdução da CBAM favorece potencialmente a posição competitiva do Brasil em relação aos produtos exportados para a União Europeia por seus principais concorrentes.

¹² Foi apresentada, no corrente ano legislativo, no Senado dos EUA, proposta para a introdução de um CBAM.

A introdução do mecanismo na União Europeia também fornece a oportunidade para que o setor siderúrgico brasileiro discuta com a Comissão Europeia um plano de descarbonização ambicioso e efetivo que possa levar as exportações brasileiras destes produtos a ser isentados da cobrança do CBAM.