

São Paulo, 31 de março de 2025.

Ao

Ministério da Fazenda (MF)

Subsecretaria de Desenvolvimento Econômico Sustentável (SDES)

Consulta Pública – Taxonomia Sustentável Brasileira – 2ª fase

Assunto: Contribuições para aprimoramento da Taxonomia Sustentável Brasileira.

A Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (ABIHV), vem, respeitosamente, apresentar sua contribuição à presente Consulta Pública (CP), que visa obter subsídios para o aprimoramento dos cadernos técnicos da primeira edição da Taxonomia Sustentável Brasileira (TSB).

I. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A **Associação Brasileira da Indústria de Hidrogênio Verde (ABIHV)** é uma associação civil de direito privado, sem fins lucrativos, que reúne empresas de diferentes segmentos da cadeia de valor do hidrogênio verde e seus derivados. Seu objetivo principal é fomentar o desenvolvimento das condições necessárias para que a produção desses recursos seja competitiva no Brasil, atuando de maneira inclusiva, diversa e socialmente responsável.

A ABIHV atua em um cenário de crescente valorização e implementação da transição energética, onde a descarbonização das economias globais é o objetivo central e em que cada setor econômico enfrenta desafios e identifica oportunidades específicas, que orientam a formulação de estratégias e políticas voltadas para o aumento de sua participação nesse processo de transição.

Com o agravamento dos efeitos das mudanças climáticas, há um aumento da pressão por medidas concretas que mitiguem seus impactos. No panorama global, há uma ênfase crescente na adoção de práticas empresariais sustentáveis, orientadas não apenas pela descarbonização, como também pela integração com as comunidades locais e pela preservação dos recursos naturais e serviços ecossistêmicos.

Nesse sentido, o setor energético e correlacionados que dependem diretamente dos serviços ecossistêmicos, mantém uma relação estreita com as questões relacionadas a estabilidade climática e a eficiente gestão dos recursos naturais. Investir em soluções que

combinem sustentabilidade e eficiência na utilização dos recursos naturais representa uma oportunidade estratégica, com benefícios interligados e abrangentes.

O Brasil tem consolidado sua posição como protagonista na agenda ambiental global, e desempenha papel central na construção de um modelo econômico sustentável, justo e baseado em energia limpa e soluções descarbonizadas. Alinhar-se às diretrizes internacionais e adotar práticas que fortaleçam a economia de baixo carbono são passos fundamentais para ampliar sua competitividade no mercado global e atrair investimentos estratégicos.

Nesse cenário, a aprovação do **marco legal do hidrogênio de baixa emissão de carbono** (Lei nº 14.948/2024) representou um marco decisivo na transição energética do país. Essa legislação reconhece o hidrogênio de baixo carbono, destacadamente o hidrogênio verde, como elemento chave para um futuro sustentável e define diretrizes para sua produção, uso em larga escala no território nacional e exportação. A materialização do potencial da referida legislação depende intrinsecamente da criação de um ambiente regulatório estável que proporcione segurança jurídica, promova atração de investimentos e incentive a implementação de projetos inovadores, desde a geração de energia renovável até o transporte e comercialização do hidrogênio.

Outros avanços regulatórios instituídos pelo referido marco legal, a Lei nº 14.948/2024, incluem o **Regime Especial de Incentivos para a Produção de Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (Rehidro)**, que é uma ferramenta estratégica para fomentar empreendimentos na cadeia de produção do hidrogênio, e a **Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (PNH2)** que, no mesmo sentido, tem como objetivo viabilizar o desenvolvimento de tecnologias que são essenciais para que o país efetivamente se beneficie de suas vantagens competitivas decorrentes de sua abundância de recursos naturais.

O **Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (PHBC)**, traz um potencial de concessão de incentivos de até R\$18,3 bilhões no período entre 2028 e 2032, sob a forma de créditos fiscais, destinados a fomentar um mercado de hidrogênio de baixa emissão de carbono priorizando projetos que mais contribuam com o desenvolvimento regional ou com a criação de medidas de mitigação e de adaptação à mudança do clima, que estimulem o desenvolvimento tecnológico ou que sejam mais favoráveis à diversificação do parque industrial brasileiro.

Adicionalmente, a **Lei do Combustível do Futuro** (Lei nº 14.993/2024), sancionada em outubro, criou programas nacionais para a promoção da mobilidade sustentável de baixo

carbono, regulamentou atividades de captura e armazenamento de dióxido de carbono (CCS), além de ajustar os percentuais de mistura de etanol na gasolina e de biodiesel no diesel. Esses esforços também visam estimular a transição para uma matriz energética mais limpa e sustentável, promovendo a descarbonização dos setores de transporte e energia.

Tais iniciativas legislativas, em especial as medidas previstas no PHBC e os mandatos criados pela Lei do Combustível do Futuro, são instrumentos transformadores, com impacto positivo sobre a formação da demanda, os objetivos da eficiência energética e o mix de combustíveis considerados na matriz brasileira. Os incentivos do PHBC podem gerar efeitos positivos substanciais, como a atração de investimentos privados, a criação de empregos e a ampliação da capacidade produtiva de hidrogênio de baixa emissão de carbono no Brasil.

Além disso, os benefícios socioeconômicos projetados, incluindo o aumento do PIB e da arrecadação tributária, reforçam a relevância estratégica do PHBC para a economia brasileira. Assim, os reflexos desse incentivo na expansão de projetos de H2 e na matriz energética se traduzem em oportunidades de alinhamento às metas globais de descarbonização.

Considerando o contexto aqui resumidamente colocado, ressalta-se a importância do compromisso do governo com a descarbonização como forma de atrair investimentos privados e consolidar a posição estratégica do Brasil na pauta global de descarbonização. Para tanto, e uma estratégia consistente e alinhada aos objetivos de sustentabilidade é indispensável, uma vez que ações contraditórias ou mesmo deficientemente alinhadas, podem prejudicar os esforços já realizados e dificultar o pleno aproveitamento do enorme potencial do Brasil.

É nesse contexto que a ABIHV, como principal representante do setor de hidrogênio verde no país, apresenta suas contribuições à presente Consulta Pública. O objetivo da Associação é enriquecer o debate público e colaborar para que o Brasil alcance sua posição de liderança na transição energética global, destacando-se como exemplo de inovação e sustentabilidade.

II. CONTRIBUIÇÕES À PROPOSTA DE TAXONOMIA SUSTENTÁVEL BRASILEIRA

Dentre as temáticas incluídas no âmbito da Consulta Pública em referência, a ABIHV apresenta suas contribuições direcionadas aos tópicos relacionados à energia, fertilizantes, transportes e ao sistema de classificação, enfatizando sempre seu comprometimento em

contribuir com o debate público e impulsionar o potencial brasileiro em relação à transição energética e desenvolvimento nacional.

Destacamos que nossas contribuições foram elaboradas de forma abrangente, considerando as áreas de energia, fertilizantes e transportes de maneira ampla, com exceção do ponto referente à inclusão dos CNAEs para hidrogênio, que seria inserido especificamente no Caderno de Eletricidade e Gás (CNAE D), na atividade D10: Produção de Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono.

1. Da Necessidade de Padronização das Classificações da TSB

A inclusão do hidrogênio de baixo carbono na Taxonomia Sustentável Brasileira (TSB) é essencial para alinhar o país às tendências globais de descarbonização. Como vetor energético estratégico, o hidrogênio e seus derivados podem reduzir significativamente as emissões de setores essenciais para o país que enfrentam desafios significativos em seu processo de descarbonização, tais como siderurgia, química e transporte pesado. Para tanto, é essencial que a taxonomia inclua critérios para classificação do hidrogênio como sustentável seguindo os conceitos definidos na Lei nº 14.948/2024, favorecendo uma coerência política e regulatória que são pilares para a segurança jurídica.

Nesse contexto é imperioso privilegiar uma harmonização conceitual com as definições jurídicas já estabelecidas. Com esse intuito, reprisamos aqui que o marco legal do hidrogênio estabelece três classificações principais: (i) o hidrogênio de baixa emissão de carbono, que abrange qualquer hidrogênio combustível ou insumo industrial cuja produção resulte em emissões de GEE inferiores ou iguais a 7 kgCO₂eq/kgH₂, considerando seu ciclo de vida; (ii) o hidrogênio renovável, por sua vez, é uma subcategoria desse grupo, obtido a partir de fontes naturais ou renováveis, como biomassa, etanol, biocombustíveis e eletrólise da água utilizando energia renovável; e (iii) o hidrogênio verde se refere especificamente ao hidrogênio produzido por eletrólise da água com uso exclusivo de fontes renováveis.

Em conclusão, para garantir coerência e harmonia entre as políticas brasileiras, sugerimos que a TSB adote classificações individualizadas para cada um desses três tipos de hidrogênio e derivados. Isso é fundamental, ressalte-se, para coerência regulatória como dito, mas principalmente para que as regras de elegibilidade, a incentivos e mecanismos de financiamento sejam aplicados de forma eficiente, respeitando as particularidades de cada categoria. Como cada tipo de hidrogênio – e respectivos derivados - apresentam diferentes impactos ambientais e níveis de emissão ao longo de seu ciclo de vida, a taxonomia deve

garantir que seu sistema de classificação e critérios técnicos sejam compatíveis com essas especificidades.

A classificação distinta entre os tipos de hidrogênio na TSB também é necessária para otimizar sua aplicação em diferentes setores industriais e de transporte. Enquanto o hidrogênio verde tem grande potencial para atender a demandas que exigem emissões nulas, como transporte rodoviário e geração de energia, o hidrogênio renovável pode ser mais viável em setores econômicos e/ou processos industriais que já utilizam biomassa ou biocombustíveis. Já o hidrogênio de baixa emissão de carbono, incluindo o produzido a partir de gás natural com captura de carbono, pode desempenhar um papel transitório na redução de emissões em setores que ainda dependem de combustíveis fósseis.

Pontuamos ainda que identificamos uma inconsistência na nomenclatura utilizada nos cadernos técnicos disponibilizados para Consulta Pública.

O Caderno de Eletricidade e Gás (CNAE D) prevê, dentro do Objetivo 1, sobre mitigação da mudança do clima, a atividade D10, que se refere à “*produção de **hidrogênio de baixa emissão de carbono** conforme estabelecido na Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono e respectivas regulações*”. Referido caderno cita como critérios de elegibilidade a produção de hidrogênio a partir da: (i) eletrólise da água utilizando energia renovável; (ii) gaseificação, biodigestão ou reforma catalítica de biomassa e biocombustíveis (com a comprovação da origem da matéria-prima biológica); e (iii) demais rotas que estejam em conformidade com as regulamentações da Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono, com revisões do limite estabelecidos até 31/12/2030.

Por outro lado, o Caderno de Transporte, Armazenamento e Correio (CNAE H), ao estabelecer as atividades qualificadas e suas formas de contribuição substancial para o objetivo de mitigação, indica expressamente a utilização tanto do **hidrogênio de baixo carbono** quanto do **hidrogênio verde**, que, novamente, não possuem classificações distintas dentro da Taxonomia Sustentável Brasileira. Há, ainda, casos em que se indica apenas o **hidrogênio**, sem qualquer especificação, o que pode gerar ambiguidades na interpretação e aplicação das regras estabelecidas pela TSB.

Esse desalinhamento ocorre nas seguintes atividades:

H2: Transporte rodoviário de passageiros e veículos automotores privados e públicos

Contribuição substancial para o objetivo 1 – Mitigação da mudança do clima: O transporte rodoviário coletivo de passageiros deve atender a um dos seguintes critérios:

A. Veículos/frota dedicada a transporte rodoviário coletivo de passageiros deve atender a um dos seguintes critérios:

i. Os veículos com zero emissões diretas atendem aos critérios de contribuição substancial;

ii. Veículos/frota de veículos que utilizem 100% de combustíveis baixo carbono, em qualquer combinação, como biodiesel/diesel verde, biodiesel/**hidrogênio verde**, entre outros, também atendem aos critérios de contribuição substancial.

B. Veículos/frota automotores privados e oficiais: Veículos para transporte particular ou de uso governamental com zero emissões diretas (por exemplo, elétricos ou **movidos a hidrogênio com baixo teor de carbono**) atendem aos critérios de contribuição substancial. Os veículos devem cumprir as normas do Fórum Mundial para a Harmonização de Regulamentos de Veículos (WP.29) ou nacionais semelhantes.

H3: Transporte rodoviário de cargas

Contribuição substancial para o objetivo 1 - Mitigação da mudança do clima: O transporte rodoviário de carga deve atender a um dos seguintes critérios:

[...]

B. Veículos/frota de veículos que utilizem 100% de combustíveis baixo carbono, em qualquer combinação, como biodiesel/diesel verde, biodiesel/**hidrogênio verde**, entre outros, também atendem aos critérios de contribuição substancial.

H4: Transporte marítimo de cabotagem e de longo curso

Contribuição substancial para o objetivo 1 - Mitigação da mudança do clima: O transporte marítimo é elegível desde que atenda a qualquer um dos seguintes requisitos:

A. As embarcações marítimas de cabotagem e de longo curso com emissão zero diretas (por exemplo, embarcações movidas a velas, embarcações elétricas, embarcações abastecidas a **hidrogênio de baixo carbono** ou abastecidas com biocombustíveis de 1ª ou 2ª geração), entre outros combustíveis e formas de propulsão zero ou net zero) atendem automaticamente aos critérios de contribuição substancial.

H5: Navegação de apoio

Contribuição substancial para o objetivo 1 - Mitigação da mudança do clima: O transporte marítimo é elegível desde que atenda a qualquer um dos seguintes requisitos:

A. As embarcações de navegação de apoio com emissão zero diretas ou quase zero (net zero) (por exemplo, embarcações movidas a velas, embarcações elétricas, embarcações abastecidas a **hidrogênio de baixo carbono** ou abastecidas com biocombustíveis de 1ª ou 2ª geração), entre outros combustíveis e formas de propulsão zero ou net zero atendem automaticamente aos critérios de contribuição substancial.

H7: Transporte aéreo

Contribuição substancial para o objetivo 1 - Mitigação da mudança do clima: O transporte aéreo é elegível desde que atenda a qualquer um dos seguintes critérios:

A. Compra, uso ou leasing de aeronaves com zero emissões diretas de GEE, como as movidas a eletricidade ou **hidrogênio** ou capazes de utilizar SAF em proporção de 100%. Essas aeronaves devem estar certificadas em conformidade com o Volume III do Anexo 16 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) de acordo com o limite regulatório estabelecido no *Chapter 2*, parágrafo 2.4.2, alíneas a, b e c, incorporado à legislação Brasileira pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil número 38, ou regulação mais atual.

B. Conversão ou *retrofit* da frota aérea existente para tecnologias de propulsão elétrica, a **hidrogênio**, ou para o uso de SAF em proporção de 100%.

H9: Infraestrutura de transportes

Contribuição substancial para o objetivo 1 - Mitigação da mudança do clima: Os critérios abaixo dependem do modo de transporte que a infraestrutura irá viabilizar:

[...]

D. Infraestrutura e equipamentos necessários para o transporte com zero emissões diretas: pontos de recarga de veículos elétricos, incluindo veículos de transporte público e privado, atualizações de conexão de rede - redes inteligentes - tecnologia de conectividade de veículo para infraestrutura e de veículo para veículo, **estações de reabastecimento de hidrogênio**, rodovias elétricas etc; serviços relacionados à compra, manutenção, reciclagem e substituição de baterias para veículos e infraestrutura de transporte de baixo carbono. Devem estar em conformidade com as regulamentações atuais e promovam a intermodalidade entre os modos de transporte com baixo teor de carbono.

E. Infraestrutura para distribuição de combustíveis de baixo carbono: postos ou estações de combustível para combustíveis de baixo carbono para o setor de transportes, localizados em qualquer infraestrutura de transportes (hidrovias, ferrovias, rodovias e aeroportos); **dutos que comprovadamente transportam misturas com hidrogênio** e biometano. Ao facilitar a logística e o fornecimento de energia limpa para o setor de transporte, a infraestrutura de baixo carbono contribui diretamente para a mitigação das emissões ao longo de toda a cadeia de transporte.

Essa divergência de terminologia pode levar a insegurança jurídica e dificultar a correta alocação dos benefícios de uma taxonomia. A ausência de uma classificação individualizada que contemple os três tipos de hidrogênio de baixo carbono previstos no marco legal correspondente, bem como de uma nomenclatura harmonizada pode causar indesejada divergência de interpretações entre os agentes do setor, investidores e reguladores, limitando o adequado direcionamento dos investimentos em projetos sustentáveis de diferentes rotas de produção de hidrogênio. Além disso, sem uma categorização clara, há o risco de que diferentes tipos de hidrogênio sejam tratados de maneira inadequada nos diversos setores contemplados pela taxonomia reduzindo

significativamente o impacto positivo que o escalonamento da produção do energético poderia alcançar.

Entendemos assim ser essencial que a TSB adote uma padronização terminológica que reflita fielmente as três classificações previstas na Lei nº 14.948/2024, harmonizando as definições adotadas pelos cadernos técnicos, garantindo-se que os critérios adotados sejam coerentes e alinhados com o marco regulatório vigente e que os requisitos e incentivos de cada atividade elegível sejam direcionados aos produtos adequados.

A padronização dos termos contribui ainda para a interoperabilidade da TSB com outras taxonomias e regulações internacionais, evitando discrepâncias que possam prejudicar a competitividade do Brasil no mercado global de hidrogênio sustentável. Para isso, recomenda-se que a governança da TSB revise a forma de classificação dos diferentes tipos de hidrogênio de baixa emissão de carbono, indicando critérios claros e uniformes para a terminologia a ser adotada de forma a garantir a coesão na comunicação e aplicação dos critérios da taxonomia.

1.1 Importância dos derivados de Hidrogênio

Ao lado de todas as considerações acima relativas à importância do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono, Hidrogênio Renovável e Hidrogênio Verde na Taxonomia Sustentável, também entendemos que é essencial abordar a questão de seus derivados, como Amônia Verde (NH_3), Metanol Verde (CH_3OH) e outros combustíveis líquidos sintéticos, como o e-diesel e o e-querosene, produzidos a partir do hidrogênio verde e outras moléculas.

Isso porque, muitos setores industriais e de transporte não podem usar diretamente o hidrogênio, mas podem utilizar seus derivados como combustíveis ou insumos industriais.

Além disso, o hidrogênio propriamente dito é complexo de armazenar e transportar devido à baixa densidade energética volumétrica, sendo que derivados como amônia e metanol facilitam a logística.

Por fim, a inclusão de derivados amplia o escopo de descarbonização, cobrindo setores como fertilizantes, combustíveis marítimos e até aviação, de forma que devem ser adequadamente considerados no contexto da Taxonomia Sustentável para maior assertividade das normas e segurança jurídica.

2. Da Definição dos CNAEs para Hidrogênio na TSB

No entender da ABIHV, é importante que a TSB considere como ponto inicial a realidade econômica atual, representada pela Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), mas que também antecipe e incorpore novas cadeias produtivas. A produção de hidrogênio de baixa emissão de carbono em escala se enquadra no perfil de indústria emergente que, apesar de seu potencial transformador, ainda não possui uma classificação padronizada dentro da estrutura econômica existente. Na categoria de cadeia emergente, seu enquadramento na taxonomia exige uma abordagem metodológica que considere não apenas produtos finais, mas também alterações profundas nos processos produtivos. Essa adaptação é essencial para possibilitar a adequada adaptação e desenvolvimento da indústria de hidrogênio de considerando todos os seus impactos econômicos e ambientais.

A utilização do código CNAE sem a referida adequação apresenta limitações, especialmente quanto à granularidade, uma vez que, tradicionalmente as atividades são classificadas pelo seu produto final, o que dificulta a diferenciação entre tecnologias e processos produtivos. Embora o CNAE permita um ponto inicial muito útil para um primeiro mapeamento das atividades, a definição de critérios objetivos e boas práticas exige um nível maior de detalhamento, que deve ser observado na taxonomia. Para garantir precisão na classificação, sugerimos e apoiamos que a TSB dialogue com a Comissão Nacional de Classificação, responsável por definir as normas de utilização da CNAE, para avaliar formas de incluir atividades sustentáveis ainda não contempladas na estrutura atual de classificação oficial.

Nesse sentido, é importante que a taxonomia não apenas refine a estrutura das subclasses do CNAE, mas também incorpore a dimensão do processo produtivo, diferenciando atividades com base em seu impacto ambiental. No caso específico do hidrogênio, em adição ao produto final, faz-se necessário considerar também as diferentes rotas de produção, atrelada aos correspondentes níveis de emissões, estabelecendo-se métricas para avaliar a sustentabilidade do processo de produção e não apenas do produto final. Esta metodologia, no entender da ABIHV, garante que os incentivos e classificações estejam alinhados e coerentes com os compromissos climáticos do Brasil.

Adicionalmente, consideramos fundamental que a taxonomia expanda sua análise para além da classificação de atividades e adote uma abordagem que integre métricas detalhadas de impacto ambiental e emissões de gases de efeito estufa. Isso permitirá que os projetos dentro dos CNAEs já existentes demonstrem conformidade com padrões de sustentabilidade e se beneficiem de incentivos financeiros voltados à economia de baixo carbono.

A vista destas considerações, sugerimos que a diferenciação entre rotas de produção do hidrogênio, seguindo os conceitos estabelecidos na Lei n 14.948/2024, seja refletida no CNAE de modo a potencializar a utilidade da taxonomia como instrumento essencial para classificar objetivamente cada atividade ou categoria de projeto, direcionando investimentos para tecnologias alinhadas à realidade e aos objetivos de descarbonização de cada setor da economia brasileira.

3. Da Interoperabilidade com Outras Taxonomias

No contexto internacional, diversas taxonomias e regulamentações já adotam classificações detalhadas do hidrogênio com base em critérios específicos de emissões. Seguir uma abordagem semelhante na TSB garantiria maior interoperabilidade com mercados externos, o que contribui para a inserção do Brasil no comércio global de hidrogênio sustentável, facilitando também, respectivamente, a captação de investimento estrangeiro para o desenvolvimento da indústria nacional.

Internamente, a especificação dos tipos de hidrogênio dentro da taxonomia é relevante para direcionar incentivos e estabelecer critérios distintos de elegibilidade conforme o nível de impacto ambiental e tecnológico das diferentes rotas de produção facilitando a aplicação e potencialização de recursos e incentivos. No contexto internacional, é essencial que se observe a interoperabilidade entre a TSB e outras taxonomias globais, como a da União Europeia e do México, potencializando o papel de liderança do país no cenário global.

Importante nesse ponto que a taxonomia brasileira adote critérios interoperáveis com taxonomias internacionais, em particular, para aquelas adotadas em mercados que tenham efetiva complementariedade com as vantagens competitivas do Brasil. A diferenciação clara entre essas categorias é crucial para que essa interoperabilidade seja efetiva e propicie o desenvolvimento de mercado global de hidrogênio global sem barreiras regulatórias excessivas, o que favorece o posicionamento do Brasil.

Destaca-se aqui que no entendimento da ABIHV foi a interoperabilidade dependerá da adaptação dos parâmetros de emissão, sem que se comprometa a flexibilidade necessária para diferentes contextos regionais.

Em conclusão, a interoperabilidade entre a taxonomia brasileira e outras taxonomias internacionais pode ser alcançada por meio de uma abordagem clara e técnica, com a segmentação da atividade *D10: Produção de Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono* conforma as definições de hidrogênio dispostas no marco legal.

Futuramente, essa diferenciação poderá ser ainda mais relevante à medida que novas regulamentações e padrões internacionais forem implementados. Assim, recomendamos que a taxonomia contemple, desde a sua primeira edição, as categorias previstas na Lei nº 14.948/2024, garantindo alinhamento com as diretrizes nacionais e possibilitando a intensificação da competitividade do Brasil no mercado internacional.

4. Da Integração com Outros Setores

Sendo o hidrogênio um produto de usos múltiplos, é crucial que a TSB defina uma categorização adequada com requisitos específicos que atendam às necessidades de cada setor de forma coesa e eficiente.

Considera-se essencial e complementar que a TSB estimule a integração do hidrogênio de baixo carbono, e notadamente o hidrogênio verde, com setores-chave da economia, como a indústria, transportes, produção de fertilizantes e geração de energia. O uso deste combustível, especialmente na produção de insumos de alto valor agregado (como cimento e aço verde), amônia e metanol, reforça seu papel estratégico na descarbonização. Para que essa sinergia seja plenamente aproveitada, é pivotal que a TSB garanta que projetos nesses setores sejam elegíveis, desde que utilizem hidrogênio de baixo carbono, conforme os critérios técnicos estabelecidos.

Assim, tendo em vista o compromisso do Brasil de alcançar a neutralidade climática até 2050, e os desafios impostos pelas mudanças climáticas, a ABIHV considera que a TSB poderia detalhar mais granularmente as atividades relacionadas ao uso do hidrogênio e seus derivados. Estes combustíveis têm impactos diretos nas políticas climáticas, particularmente em setores energéticos que demandam soluções específicas para descarbonização. A inclusão deste detalhamento permitiria um maior alinhamento com as metas de sustentabilidade e uma transição mais eficaz.

IV. CONCLUSÃO

Conforme abordado nesta contribuição, o hidrogênio de baixo carbono desempenha um papel fundamental na transição energética do Brasil, com potencial para impulsionar a descarbonização de setores chave da economia, como a indústria, o transporte e a geração de energia. A implementação de uma Taxonomia Sustentável Brasileira que reconheça as diversas rotas de produção de hidrogênio e suas especificidades é essencial para garantir

que o Brasil aproveite ao máximo suas vantagens comparativas, como sua matriz energética renovável e o crescente interesse internacional por soluções de baixo carbono.

A taxonomia proposta deve, portanto, ser flexível e capaz de integrar os diferentes tipos de hidrogênio de baixo carbono de forma eficaz, atendendo aos critérios técnicos de descarbonização e garantindo a interoperabilidade com outras taxonomias globais. Adicionalmente, é necessário que a TSB amplie a integração do hidrogênio com outros setores da economia, reconhecendo suas múltiplas aplicações.

Em particular, a ABIHV reforça o papel central do hidrogênio verde e de seus derivados na transição energética global, destacando-se por sua capacidade de atuar como vetor de armazenamento, por viabilizar avanços na descarbonização da economia, especialmente em setores de difícil descarbonização e por sua compatibilidade com os limites de emissão de GEE estabelecidos internacionalmente. O Brasil, com sua abundância de recursos renováveis, encontra-se em uma posição privilegiada para liderar o processo de transição energética, com o hidrogênio verde como elemento estratégico.

Assim, a implementação de uma Taxonomia Sustentável Brasileira eficiente e adaptada à realidade nacional não só promoverá o cumprimento de nossas metas internas de descarbonização, com benefícios socioeconômicos em todo o território nacional, mas também fortalecerá a competitividade do país no mercado global, impulsionando sua vocação como líder global da transição energética.

Sendo isso o que se cumpria, a ABIHV reforça seus votos da mais elevada estima a este Ministério, e se coloca à disposição para esclarecer quaisquer pontos adicionais ou eventuais dúvidas que tenham restado.

São Paulo, 31 de março de 2025.

Associação Brasileira da Indústria de Hidrogênio Verde (ABIHV).