

Bruxelles, 16 iulie 2021
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2021/0211(COD)**

**10875/21
ADD 7**

**CLIMA 193
ENV 528
ENER 328
TRANS 477
AGRI 356
COMPET 555
ECOFIN 746
CODEC 1099
IA 138**

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	15 iulie 2021
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2021) 602 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI care însoțește documentul DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii, a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră și a Regulamentului (UE) 2015/757

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2021) 602 final.

Anexă: SWD(2021) 602 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.7.2021
SWD(2021) 602 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI
REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI
care însoțește documentul

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii, a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră și a Regulamentului (UE) 2015/757

{COM(2021) 551 final} - {SEC(2021) 551 final} - {SWD(2021) 557 final} -
{SWD(2021) 601 final}

Fișă rezumat
Evaluarea impactului care însoțește Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE și a Deciziei (UE) 2015/1814 de consolidare a sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii și de extindere a acestuia în conformitate cu obiectivul mai ambițios în materie de climă al Uniunii pentru 2030
A. Necesitatea de a acționa
Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?
Există trei tipuri de probleme. În primul rând, cele asociate necesității de a consolida sistemul existent al UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) în mod proporțional cu obiectivul mai ambițios de reducere netă cu cel puțin 55 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030, comparativ cu 1990, evitând, în același timp, dezechilibrele dintre cerere și ofertă. În al doilea rând, anumite sectoare contribuie în mod insuficient la atingerea obiectivului mai ambițios. În cele din urmă, atât consolidarea necesară a ETS existent, cât și posibila extindere a comercializării certificatelor de emisii la alte sectoare vor necesita investiții sporite și o capacitate mai mare de a aborda distribuția impacturilor măsurilor de reducere a emisiilor, în timp ce fondurile rămân limitate.
Care este rezultatul urmărit?
Obiectivul este de a revizui ETS într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și coerent, în conformitate cu obiectivul climatic sporit, ținând seama totodată de necesitatea unei tranziții juste și ca toate sectoarele să contribuie la eforturile UE în domeniul climei.
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?
Schimbările climatice reprezintă o problemă transfrontalieră. Ca piață a carbonului, sistemul ETS stimulează reducerea emisiilor în primul rând prin soluțiile cele mai eficiente din punctul de vedere al costurilor în cadrul activităților și în țările pe care le acoperă, obținându-se o mai mare eficiență datorită amplitudinii sale. Punerea în aplicare a unei măsuri similare la nivel național ar determina crearea unor piețe ale carbonului mai mici și fragmentate, ar risca să denatureze concurența și ar putea conduce la costuri globale mai mari de reducere a emisiilor. Aceeași logică este valabilă și pentru extinderea stabilirii prețului carbonului la noile sectoare.
B. Soluții
Care sunt diferitele opțiuni disponibile pentru atingerea obiectivelor? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?
Un element-cheie este consolidarea ETS existent pentru a crește nivelul de ambiție al acestuia în conformitate cu obiectivul privind o reducere netă de cel puțin 55 % a emisiilor pentru 2030. Opțiunile diferă în ceea ce privește data de la care factorul linear de reducere este majorat și baza acestei majorări: fie traiectoria și plafoanele actuale, fie o nouă bază. Oricare dintre opțiuni ar fi eficace și eficientă pentru a atinge obiectivul pentru 2030. Alegerea între diferitele opțiuni de consolidare a ETS și pachetele conexe cu alte opțiuni, de exemplu în ceea ce privește rezerva pentru stabilitatea pieței, rămâne, prin urmare, una politică. Este nevoie de o protecție mai bine direcționată împotriva riscului de relocare a emisiilor de dioxid de carbon, stimulând în același timp inovarea, care ar putea lua forma unor criterii de referință consolidate pentru alocarea cu titlu gratuit. Există patru opțiuni principale pentru extinderea cadrului de politici privind clima la transportul maritim: integrarea în ETS existent, care ar putea fi, de asemenea,

combinată cu un standard de intensitate a carbonului, un ETS separat și o taxă pe emisii. Opțiunea preferată este integrarea în actualul ETS, care, în funcție de opțiunile politice, ar putea acoperi emisiile generate de călătoriile în interiorul SEE sau s-ar putea extinde și mai mult, pentru a include jumătate din emisiile generate de călătoriile în afara SEE. În vederea unei posibile extinderi la alte sectoare, instituirea unui ETS separat fie pentru clădiri și transporturi, fie pentru toate emisiile provenite din arderea combustibililor fosili reprezintă cele două opțiuni principale reținute, care completează alte politici consolidate din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”, care vizează sprijinirea tehnologiei, barierele netarifare și stimulentele continue pentru acțiunile naționale care reflectă circumstanțele naționale. Principalul beneficiu al unui domeniu de aplicare care să acopere numai clădirile și transportul rutier în comparație cu o extindere la toate emisiile provenite din arderea combustibililor fosili este eficiența economică, în special deoarece ar evita crearea unui nou regim de protecție împotriva riscului de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. Este necesar să se sprijine tehnologiile cu emisii reduse de dioxid de carbon prin creșterea Fondului pentru inovare. Cu toate acestea, suma selectată este, în cele din urmă, o alegere politică legată de deciziile privind nivelul existent de ambiție al ETS și de decizia privind extinderea sistemului de comercializare a certificatelor de emisii la noi sectoare. Dispozițiile privind solidaritatea pentru abordarea provocărilor în materie de distribuție între statele membre ar putea fi dezvoltate în continuare, fără a aduce atingere contribuției ETS la noile resurse proprii ale UE. Toate indicațiile privind măsurile preferate trebuie considerate orientative, fără a aduce atingere ajustărilor menite să mențină eficacitatea, eficiența și coerența globală a pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”.

Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?

Părțile interesate care au răspuns la consultarea publică sprijină consolidarea ETS existent pentru a crește nivelul de ambiție al acestuia în conformitate cu noul obiectiv pentru 2030. Marea majoritate a respondenților este de acord cu rezerva pentru stabilitatea pieței ca instrument și este în favoarea modificării cadrului privind relocarea emisiilor de dioxid de carbon, însă are opinii diverse cu privire la diferitele opțiuni de politică. În ceea ce privește o posibilă extindere la alte sectoare, există a anumită susținere pentru includerea transportului maritim în actualul ETS, în timp ce respondenții, în special actorii din sectorul privat, preferă instituirea unui ETS separat, completat de alte politici, fie pentru clădiri și transporturi, fie pentru toate emisiile provenite din arderea combustibililor fosili. Actorii din sectorul privat, sindicatele și ONG-urile sunt destul de sceptice în ceea ce privește integrarea în ETS existent, iar organizațiile-umbrelă ale angajatorilor și angajaților din UE sunt destul de sceptice în ceea ce privește extinderea comercializării certificatelor de emisii în general, în timp ce cetățenii și mediul academic tind să o favorizeze. Marea majoritate a respondenților și-au exprimat sprijinul pentru o majorare a Fondului pentru inovare.

C. Impactul opțiunii preferate

Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?

Toate opțiunile ar asigura realizarea reducerilor suplimentare de emisii necesare pentru a atinge obiectivul de reducere cu cel puțin 55 % a emisiilor până în 2030, comparativ cu 1990, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și cu mai multă certitudine decât alte instrumente. Veniturile anuale ar putea fi utilizate pentru majorarea Fondului pentru inovare și a Fondului pentru modernizare, pentru încurajarea investițiilor cu emisii reduse de dioxid de carbon, inclusiv în industrie, pentru abordarea impactului distributiv între statele membre, a impactului social asupra gospodăriilor și pentru a contribui la resursele proprii ale UE. Sistemul ETS consolidat și extins contribuie la evitarea daunelor asupra sănătății estimate la o valoare cuprinsă între 17,6 și 35,2 miliarde EUR în 2030, prin reducerea poluării aerului, și la îmbunătățirea securității energetice. Evaluarea impactului pentru comunicarea intitulată „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030” (evaluarea impactului

pentru 2030) ¹ a cuantificat beneficiile pentru creștere economică și locuri de muncă.
Care sunt costurile aferente opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?
Prețurile estimate ale carbonului pentru 2030 se situează între 50 EUR, în cazul în care se pun în aplicare politici complementare solide în cadrul Pactului verde european și se anticipează pe deplin viitoarele cerințe în materie de decarbonizare, și 85 EUR, în cazul în care politicile complementare sunt mai puțin ambițioase. Acestea conduc la o creștere a prețurilor medii ale combustibililor pentru industrie, transport și gospodării, cu creșteri relative mai puternice pentru clădiri decât pentru transporturi și industrie. Dacă se realizează investiții eficiente din punctul de vedere al costurilor pentru a atinge obiectivul de reducere cu cel puțin 55 % a emisiilor, atunci ponderea cheltuielilor cu combustibilul pentru clădiri în cheltuielile gospodăriilor nu ar crește și ar putea scădea în cazul gospodăriilor cu venituri mici cu mai mult de 0,1 puncte procentuale. Cu toate acestea, creșterea costurilor de finanțare anuale ale gospodăriilor cu venituri mai mici s-ar putea dubla, ajungând la până la 1,4 puncte procentuale din cheltuielile de consum. Pentru gospodăriile vulnerabile, acest lucru implică o problemă de accesibilitate. Analiza din cadrul evaluării impactului realizate pentru Planul privind obiectivul climatic pentru 2030 a arătat că măsurile în materie de distribuție ar putea compensa acest lucru. De asemenea, analiza a cuantificat impactul negativ asupra activității sectoriale și a ocupării forței de muncă, în special în ceea ce privește extracția de combustibili fosili și, într-o măsură limitată, în unele industrii mari consumatoare de combustibili fosili.
Care sunt efectele asupra IMM-urilor și asupra competitivității?
Impactul asupra competitivității industriei este atenuat printr-o alocare cu titlu gratuit mai bine direcționată. Pentru majoritatea opțiunilor, necesitatea aplicării factorului de corecție transsectorial care reduce alocarea cu titlu gratuit pentru toți beneficiarii este limitată. Emițătorii mici, care se încadrează încă în domeniul de aplicare al ETS (deși nu neapărat IMM-uri) pot fi în continuare exceptați de la ETS existent în cazul în care statul membru respectiv ia măsuri echivalente. Extinderea preconizată la transportul maritim s-ar baza pe mecanismele existente de monitorizare, raportare și verificare care scutesc navele mici. Noul ETS pentru alte sectoare s-ar aplica în amonte, pe baza dispozițiilor existente care reglementează antrepozitele fiscale sau furnizorii de combustibili. Costurile administrative suplimentare ar fi moderate pentru gaze și petrol. În cazul cărbunelui, care este utilizat doar în câteva state membre pentru încălzire, costurile administrative ar fi mai mari, deoarece acest sector este adesea mai puțin reglementat și există mulți furnizori mici.
Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale?
În cadrul ETS existent, cea mai mare parte a veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii revine statelor membre. Un nou ETS pentru transportul rutier și clădiri ar putea genera efecte pozitive semnificative asupra bugetelor naționale. Impactul direct asupra bugetelor naționale depinde, de asemenea, de măsura în care veniturile suplimentare vor fi direcționate către resursele proprii ale UE. În ceea ce ETS existent, nu există niciun impact administrativ suplimentar asupra administrațiilor naționale. Impactul extinderii/noului ETS ar putea fi limitat prin utilizarea acelorași infrastructuri administrative.
Vor exista și alte efecte semnificative?
În funcție de domeniul său geografic de aplicare, o extindere a politicilor UE în domeniul climei la transportul maritim ar putea avea un impact asupra țărilor terțe și asupra fluxurilor comerciale și de

¹ SWD(2020)176

investiții.
Proportionalitate?
Toate opțiunile de politică principale sunt proporționale cu ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului de reducere cu cel puțin 55 % a emisiilor. Acestea permit atingerea obiectivului într-un mod cât mai eficient din punctul de vedere al costurilor.
D. Acțiuni ulterioare
Când va fi reexaminată politica?
Astfel cum este cazul în prezent, o reexaminare periodică este prevăzută în legislație. Aceasta este conformă cu revizuirea altor acte legislative, cum ar fi în propunerea de regulament privind partajarea eforturilor și standardele privind emisiile de CO ₂ pentru autoturisme și camioane.