

Bruxelas, 22 de novembro de 2021
(OR. en)

13977/21

Dossiês interinstitucionais:

2021/0197(COD)
2021/0200(COD)
2021/0201(COD)
2021/0202(COD)
2021/0203(COD)
2021/0205(COD)
2021/0206(COD)
2021/0207(COD)
2021/0210(COD)
2021/0211(COD)
2021/0213(CNS)
2021/0214(COD)
2021/0218(COD)
2021/0223(COD)

CLIMA 388
ENV 893
ENER 504
TRANS 681
AGRI 550
FORETS 72
IND 354
COMPET 832
ECOFIN 1102
MI 850
AVIATION 283
MAR 217

NOTA

de:	Presidência
para:	Delegações
Assunto:	Pacote Objetivo 55
	– Panorâmica dos progressos do pacote de propostas legislativas "Objetivo 55"

I. INTRODUÇÃO

1. O presente relatório tem por objetivo fazer o ponto da situação global e apresentar uma panorâmica dos progressos realizados no Conselho no âmbito do pacote "Objetivo 55". Para o efeito, o relatório centra-se nos seus aspetos horizontais, como as interligações entre os dossiês, e nas principais questões levantadas nos debates até à data, inclusive, nos casos pertinentes, sobre o nível de ambição e o âmbito das propostas. Em relatórios intercalares distintos, que serão apresentados a cada formação do Conselho, serão descritos com um maior nível de pormenor os progressos realizados em cada dossiê.

2. O pacote "Objetivo 55" foi apresentado pela Comissão Europeia em 14 de julho de 2021. O pacote de propostas legislativas visa alinhar o quadro de ação da UE relativo ao clima e à energia com a sua nova meta climática para 2030 a nível de toda a economia, que consiste em reduzir as emissões líquidas de gases com efeito de estufa (GEE) em, pelo menos, 55 % e colocá-lo no bom caminho para alcançar o seu objetivo de neutralidade climática até 2050.
3. As propostas da Comissão assentam no pressuposto de que a ambição climática deve ser mantida em todos os dossiês, a fim de cumprir o objetivo de neutralidade climática, que foi aprovado pelo Conselho Europeu antes de ser estabelecido de forma juridicamente vinculativa na Lei Europeia em matéria de Clima adotada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho.
4. Em conjunto, as propostas visam permitir à UE atingir as suas metas de forma justa, eficiente em termos de custos e competitiva, contribuir para uma transição ecológica e justa e reforçar a inovação da economia da UE, em consonância com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu. A revisão do respetivo quadro legislativo em matéria de clima e energia deverá também permitir à UE cumprir os seus compromissos internacionais ao abrigo do Acordo de Paris, em especial o seu contributo atualizado determinado a nível nacional, em consonância com o aumento da ambição para 2030. Além disso, as propostas da Comissão visam contribuir para a recuperação da economia europeia pós-COVID-19 e para a resiliência a longo prazo da União Europeia.
5. O pacote consiste numa série de propostas estreitamente interligadas que alteram atos legislativos existentes ou criam novas iniciativas em vários domínios estratégicos e setores económicos, incluindo o clima, a energia, os transportes, os edifícios, o uso do solo e as florestas. Além disso, está prevista a apresentação de uma série de propostas adicionais pouco depois da publicação do presente relatório. As propostas previstas sobre a revisão do Quadro Financeiro Plurianual e os Recursos Próprios, a apresentar em 22 de dezembro de 2021, serão fundamentais para a prossecução dos trabalhos sobre determinadas partes do pacote (ou seja, o Sistema de Comércio de Licenças de Emissão, o Fundo Social para o Clima e o Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço).

6. Para o efeito, a Comissão propõe a utilização de uma combinação de políticas que se reforcem mutuamente, centradas em torno dos quatro seguintes elementos constitutivos:

a) **Tarificação do carbono:**

- i) Aumentar a ambição do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE).
- ii) Introduzir a tarificação do carbono nas importações de determinados setores abrangidos pelo CELE na UE, a fim de reduzir o risco de fuga de carbono mediante a criação de um Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço.

b) Fixar **objetivos** mais ambiciosos **a nível da UE e a nível nacional**:

- i) Aumentar as metas nacionais de redução das emissões nos setores não abrangidos pelo CELE através do Regulamento Partilha de Esforços (RPE).
- ii) Aumentar os sumidouros naturais, nomeadamente através da definição de metas nacionais para o setor do uso do solo e florestas (Regulamento LULUCF).
- iii) Aumentar as metas globais da UE para as energias renováveis e a eficiência energética através da Diretiva Energias Renováveis (DER) e da Diretiva Eficiência Energética (DEE), o que permitirá apoiar, nomeadamente, os setores abrangidos pelo CELE e pelo RPE nos seus esforços de descarbonização.
- iv) Alinhar a tributação dos produtos energéticos e da eletricidade prevista na Diretiva Tributação da Energia com as metas da UE em matéria de energia e clima.

c) **Regras (normas):**

- i) Aumentar as metas de redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos no Regulamento que estabelece normas de emissão de CO₂ para automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos, o que, nomeadamente, ajudará os Estados-Membros a alcançarem as suas metas reforçadas no RPE.

- ii) Metas propostas para a implantação de infraestruturas de carregamento ou abastecimento interoperáveis e de fácil utilização no Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFIR), que contribuirão, nomeadamente, para alcançar as metas de redução das emissões acima referidos.
- iii) As propostas ReFuelEU Aviação e FuelEU Transportes Marítimos estabelecem, em matéria de combustíveis sustentáveis nestes setores, obrigações que complementarão os seus esforços, designadamente em relação às medidas de tarifação do carbono (CELE).

d) **Medidas de apoio:**

- i) A fim de atenuar os impactos sociais e distributivos do sistema de comércio de licenças de emissão separado proposto para os edifícios e o transporte rodoviário, a Comissão propõe a criação de um Fundo Social para o Clima, financiado por uma parte das receitas dos leilões, para apoiar os agregados familiares vulneráveis, as microempresas e os utilizadores de transportes, nomeadamente tendo em vista investimentos destinados a reduzir as emissões e os custos da energia, bem como para apoio direto temporário ao rendimento.
- ii) O aumento da ambição do CELE é acompanhado por um reforço do Fundo de Modernização correspondente a 2,5 % do limite máximo do CELE para apoiar a transição energética de alguns Estados-Membros com baixos rendimentos.
- iii) O Fundo de Inovação do CELE será igualmente reforçado, com vista a acelerar os investimentos em tecnologias e soluções inovadoras em todos os setores abrangidos pelo CELE.
- iv) A totalidade das receitas dos leilões dos Estados-Membros permitirá apoiar projetos relacionados com o clima e a energia, incluindo a descarbonização nos setores do transporte rodoviário e dos edifícios.

7. No Conselho, as propostas estão a ser tratadas em quatro formações distintas: Ambiente, TTE (Energia), TTE (Transportes) e ECOFIN.

8. No que diz respeito ao Parlamento Europeu, as propostas no âmbito do pacote estão a ser tratadas por cinco comissões (ENVI, ITRE, TRAN, EMPL e ECON¹), com uma série de outras comissões associadas ou consultadas nos termos de várias regras processuais. A maioria dos relatores e relatores-sombra das propostas já foi nomeada. Os trabalhos estão numa fase muito precoce e, de acordo com as informações disponíveis, não foram formalmente estabelecidos calendários de trabalho definitivos para nenhuma das propostas.

II. TRABALHO REALIZADO DURANTE A PRESIDÊNCIA

9. As propostas do pacote "Objetivo 55" constituem uma das principais prioridades da Presidência que, nas várias formações do Conselho envolvidas, tem feito tudo ao seu alcance para progredir tanto quanto possível no âmbito da abordagem global destinada a assegurar a coerência do pacote.
10. Paralelamente aos intensos trabalhos a nível de grupo, o Conselho (Ambiente) realizou um debate de orientação sobre as propostas da sua competências na sua reunião de outubro, ao qual dará seguimento na sua reunião de dezembro. O Conselho TTE, na suas formações Energia e Transportes, debaterá as propostas das suas esferas de competência nas respetivas reuniões de dezembro.
11. Para além do trabalho realizado no âmbito das formações competentes do Conselho, o Conselho (Agricultura e Pescas) e o Conselho (Competitividade) realizaram debates políticos sobre o pacote relacionados com questões temáticas tratadas no âmbito das suas competências. Em 29 de setembro de 2021, o Conselho (Competitividade) realizou um debate de orientação sobre o pacote na perspetiva da competitividade industrial e no âmbito da execução da nova Estratégia Industrial para a Europa. Em 12 de outubro de 2021, o Conselho (Agricultura e Pescas) procedeu a uma troca de pontos de vista sobre o contributo da agricultura e da silvicultura para as iniciativas legislativas no âmbito do pacote "Objetivo 55". Além disso, em 26 de novembro de 2021, o Conselho (Competitividade – Investigação) realizará um debate sobre o contributo da investigação e inovação para a realização dos objetivos intersetoriais, incluindo as metas do "Objetivo 55" nos domínios dos transportes, da energia, da indústria, do uso do solo e das florestas.

¹ As comissões ENVI e EMPL são corresponsáveis pelo Fundo Social para o Clima. A comissão ECON é responsável pela proposta de diretiva Tributação da Energia. No entanto, o Parlamento apenas é consultado sobre essa proposta (processo legislativo especial).

12. Devido ao elevado número e dimensão das propostas, à sua complexidade e interligações, bem como à sua importância política, os trabalhos sobre a maior parte dos dossiês encontram-se ainda numa fase bastante preliminar. Embora exista um claro entendimento entre as delegações de que o conjunto das propostas deve cumprir o nível de ambição acordado estabelecido na Lei do Clima, as delegações têm procurado obter esclarecimentos da Comissão sobre as propostas e o seu impacto, inclusive a nível nacional. As delegações solicitaram igualmente mais informações sobre o papel e o contributo de cada proposta para a ambição global, a nível de toda a economia, de alcançar uma redução líquida de, pelo menos, 55 % das emissões de gases com efeito de estufa até 2030, bem como sobre a interação entre as propostas.
13. Como seria de esperar, tendo em conta o vasto leque de propostas, os debates não avançaram ao mesmo ritmo em todos os dossiês. Os trabalhos aparentam estar mais avançados em relação a algumas das propostas no domínio dos transportes, com progressos significativos também nos dossiês do domínio da energia, ao passo que é bastante evidente que os dossiês da competência do Conselho (Ambiente) e do Conselho (ECOFIN) exigem às delegações mais tempo para avaliarem plenamente as propostas e que a maior parte dos progressos realizados diz respeito à clarificação de vários aspetos das propostas. Neste contexto, recorda-se que algumas das propostas representam novas medidas no conjunto de instrumentos da UE, como o Fundo Social para o Clima e o Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço, enquanto outras, como o CELE e o LULUCF, contêm vários elementos novos.
14. Na sequência dos progressos significativos realizados a nível técnico no que se refere às propostas no domínio dos transportes, o Comité de Representantes Permanentes (1.^a Parte) procedeu a uma troca de pontos de vista sobre estas propostas em 12 de novembro de 2021 e deu à Presidência orientações para a prossecução dos trabalhos. Em relação à questão de saber se as delegações poderiam apoiar o objetivo de alcançar uma orientação geral até ao final do ano sobre qualquer um dos dossiês relativos aos transportes, uma ampla maioria indicou que é necessário manter a coerência do pacote e que os dossiês dos transportes apresentam interligações claras com outras propostas. Estas interligações referem-se não apenas aos aspetos técnicos, mas sobretudo à ambição de todo o pacote. Em especial, os Estados-Membros salientaram que, antes de se avançar com os dossiês pertinentes, deve ser estabelecida uma trajetória de todos os dossiês estreitamente relacionados, sendo que, nesta fase, algumas propostas ainda se encontram numa fase bastante precoce das negociações.

1) Conselho (Ambiente)

15. Em 6 de outubro de 2021, o Conselho (Ambiente) procedeu a uma primeira troca de pontos de vista sobre os cinco dossiês da sua competência, centrando-se nos aspetos gerais e horizontais.
16. A nível dos Grupos, quatro dos dossiês estão a ser tratados pelo Grupo do Ambiente, enquanto a proposta relativa ao Fundo Social para o Clima está a ser debatida por um grupo *ad hoc* específico. Foram realizadas várias reuniões sobre cada proposta e foi ou está a ser concluída uma primeira leitura preliminar das propostas, juntamente com as respetivas avaliações de impacto. No que diz respeito à proposta relativa às normas de emissão de CO₂ dos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros, foi efetuada uma primeira leitura artigo por artigo. Nesta fase inicial, a maioria das delegações está ainda a estudar as propostas, pelo que as suas opiniões ou posições são (na sua maioria) preliminares. Em especial, os quatro dossiês relativos à reforma do CELE, ao Regulamento Partilha de Esforços, ao LULUCF e ao Fundo Social para o Clima, devido à sua complexidade e introdução de novos elementos, e, no caso do CELE, à sua dimensão, exigirão um trabalho técnico suplementar considerável.

i) Reforma do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão (CELE)²

As delegações continuam a considerar que o CELE está no cerne da política climática da UE. Parece haver um reconhecimento geral de que o contributo do CELE para a ambição reforçada da UE terá de passar pelo cumprimento da sua quota-parte de eficiência em termos de custos. Neste contexto, houve alguns apelos a que se explorassem opções para aumentar ainda mais a ambição do CELE, mas também surgiram questões sobre os possíveis impactos de certas partes das propostas, tanto nos setores económicos como nos agregados familiares, salientando a necessidade de ter em conta as diferentes situações dos Estados-Membros.

Em especial, a proposta de introdução do sistema de comércio de licenças de emissão para os setores dos edifícios e do transporte rodoviário suscitou preocupações significativas no que diz respeito ao seu impacto social nos agregados familiares com baixos rendimentos e ao risco de aumento da pobreza energética. Colocou-se a questão de saber se o Fundo Social para o Clima proposto será suficiente para atenuar os impactos. No entanto, salientou-se que o comércio de licenças de emissão nestes setores constituirá uma forma de descarbonização eficiente em termos de custos, ajudando simultaneamente os Estados-Membros a cumprirem as suas metas nacionais mais ambiciosas no âmbito do Regulamento Partilha de Esforços.

² No âmbito da reforma do CELE são tratadas três propostas:

- Proposta de diretiva que altera a Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União, a Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União, e o Regulamento (UE) 2015/757 (doc. 10875/21 + ADD 1-7);
- Proposta de diretiva que altera a Diretiva 2003/87/CE no respeitante à contribuição do setor da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União e à aplicação adequada de uma medida baseada no mercado global (doc. 10917/21 + ADD 1-3);
- Proposta de decisão que altera a Decisão (UE) 2015/1814 no respeitante à quantidade de licenças de emissão a inserir na reserva de estabilização do mercado do sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União até 2030 (doc. 10902/21 + ADD 1).

Além disso, em 14 de julho de 2021 foi apresentada uma quarta proposta relativa ao CELE: Proposta de decisão que altera a Diretiva 2003/87/CE no respeitante à notificação aos operadores de aeronaves com base na União da compensação no âmbito de uma medida baseada no mercado global. A proposta é tratada separadamente no âmbito do Conselho TTE (Transportes).

No que diz respeito aos elementos propostos para reforçar o atual CELE e aumentar a sua ambição, a tónica inicial foi colocada, nomeadamente, na avaliação do impacto do ajustamento do limite máximo e nas disposições relativas à fuga de carbono/atribuição de licenças de emissão a título gratuito. Em especial, foram suscitadas questões relativas à proposta de disposição sobre a condicionalidade da atribuição de licenças de emissão a título gratuito e à rapidez e modalidades da sua eliminação progressiva no CELE para os setores abrangidos pelo Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço (CBAM) proposto. As observações iniciais sobre as propostas relativas à reserva de estabilização do mercado concentraram-se, nomeadamente, no impacto da reserva na fixação dos preços do carbono. Neste contexto, algumas delegações pretendem rever o artigo 29.º-A sobre "Medidas em caso de flutuações excessivas dos preços" (que não faz parte da proposta da Comissão).

No que diz respeito aos setores dos transportes marítimos e da aviação, a tónica tem sido colocada na avaliação completa das propostas, nomeadamente em termos do seu contributo para a redução das emissões, do seu impacto nos setores e da competitividade, sublinhando simultaneamente o contexto internacional e a necessidade de ter em conta as circunstâncias nacionais. Além disso, no que diz respeito às interligações com outros dossiês, as delegações apelaram a uma avaliação dos impactos cumulativos das propostas relativas ao CELE, ao ReFuelEU Aviação, ao FuelEU Transportes Marítimos e à tributação da energia.

Em relação às disposições financeiras, os debates centraram-se na dimensão, origem, âmbito e distribuição do Fundo de Modernização e do Fundo de Inovação. A proposta de pôr termo ao apoio do Fundo de Modernização aos combustíveis fósseis líquidos e de afetar obrigatoriamente todas as receitas dos leilões exigirá igualmente uma análise mais aprofundada.

ii) Regulamento Partilha de Esforços³ (RPE)

As principais questões identificadas até à data dizem respeito às metas propostas, às flexibilidades e à nova reserva adicional, nomeadamente em relação a outras propostas do "Objetivo 55". Várias delegações indicaram que consideram as suas novas metas um grande desafio. Várias delegações solicitaram à Comissão mais informações e dados sobre o cálculo das metas nacionais e pediram esclarecimentos sobre a forma como os princípios da equidade, de uma boa relação custo-eficácia ou do aumento da convergência foram tidos em conta.

³ Proposta de regulamento que altera o Regulamento (UE) 2018/842 relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 como contributo para a ação climática a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris (doc. 10867/21 + ADD 1-4)

No que diz respeito às flexibilidades, as delegações concordam, de um modo geral, com o facto de virem a desempenhar um papel importante em termos de ajuda aos Estados-Membros para que estes alcancem as suas metas nacionais de uma forma eficaz em termos de custos, respeitando simultaneamente a integridade ambiental. As delegações estão particularmente interessadas em obter uma maior clarificação das alterações propostas à flexibilidade existente para que os Estados-Membros utilizem as remoções líquidas do setor LULUCF a fim de cumprir os seus objetivos no âmbito do RPE. Várias delegações solicitaram igualmente mais informações sobre a nova reserva adicional, que seria constituída por eventuais excessos de remoções líquidas geradas entre 2026 e 2030. Para além das perguntas sobre o funcionamento simultâneo das flexibilidades previstas nas propostas RPE e LULUCF, algumas delegações questionaram a possibilidade de aumentar a flexibilidade entre o CELE e o RPE. As delegações solicitaram ainda informações adicionais sobre a interação entre o RPE e o novo sistema de comércio de licenças de emissão proposto para os edifícios e o transporte rodoviário.

iii) Regulamento relativo ao uso do solo, à alteração do uso do solo e às florestas (LULUCF)⁴

Os debates a nível técnico sobre a proposta da Comissão centraram-se principalmente na clarificação das alterações propostas ao regulamento em vigor, em especial no contexto das alterações significativas ao regime geral a partir de 2026. No entanto, os debates realizados até à data já permitem identificar algumas questões principais, nomeadamente a fixação de metas nacionais para 2030 (concebidas para substituir o atual "compromisso de ausência de débito" a partir de 2026), o processo proposto para a fixação de metas nacionais no âmbito do quadro pós-2030 e as flexibilidades concebidas para ajudar os Estados-Membros a cumprir as suas metas.

⁴ Proposta de regulamento que altera o Regulamento (UE) 2018/841 no respeitante ao âmbito de aplicação, à simplificação das regras de conformidade, ao estabelecimento das metas dos Estados-Membros para 2030 e ao compromisso de alcançar coletivamente a neutralidade climática nos setores do uso dos solos, das florestas e da agricultura até 2035, e o Regulamento (UE) 2018/1999 no respeitante à melhoria dos processos de monitorização, comunicação de informações, acompanhamento dos progressos e análise (doc. 10857/21 + ADD 1-4).

De um modo geral, as delegações reconhecem a importância do papel do setor LULUCF na política climática da UE, bem como a sua maior ambição global. Foram suscitadas algumas questões sobre as dotações nacionais propostas para 2030, incluindo o seu nível de ambição e os critérios utilizados no seu cálculo, o novo mecanismo de conformidade proposto, bem como o processo proposto para a fixação das metas nacionais anuais para o período 2026-2029. Nesta fase, existem algumas questões sobre a proposta de criar, a partir de 2031, um setor único dos solos que combine as remoções líquidas no setor LULUCF e as emissões agrícolas que não de CO₂ e o objetivo da neutralidade climática para o setor combinado em 2035. De um modo geral, as delegações reconhecem que as flexibilidades, em especial no que se refere às perturbações naturais, serão muito importantes para facilitar o cumprimento pelos Estados-Membros da ambição reforçada após 2025. Os debates centraram-se na clarificação dos aspetos técnicos e nas alterações às flexibilidades existentes após 2025, bem como numa melhor compreensão das interligações entre as flexibilidades nas propostas relativas ao RPE e ao LULUCF.

iv) Regulamento que estabelece normas de emissão de CO₂ para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros⁵

Existe o entendimento generalizado de que o setor automóvel tem de contribuir para o aumento da ambição da UE e, para algumas delegações, a proposta é fundamental para a ambição global e para o cumprimento das suas metas nacionais mais elevadas previstas no Regulamento Partilha de Esforços. Os debates centraram-se nos níveis de ambição da meta, tanto para os automóveis de passageiros como para os veículos comerciais ligeiros, incluindo a meta de 100 % até 2035, que exige que todos os automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos sejam veículos com nível nulo de emissões até essa data. Em especial, a principal questão levantada foi o ritmo da transição para veículos com nível nulo de emissões, ou seja, se a proposta da Comissão alcançou o equilíbrio adequado a este respeito ou se a transição pode e deve ocorrer mais rapidamente (2030), ou se é prematura e, por conseguinte, exige mais tempo. Foram levantadas questões sobre a possibilidade de ter em conta o contributo dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos na avaliação da conformidade dos fabricantes de veículos com as suas metas. Foram salientados a necessidade de analisar mais aprofundadamente as disparidades entre os Estados-Membros na aceitação de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, devido principalmente à acessibilidade dos preços e à implantação lenta das infraestruturas, e o tempo necessário para a transição na indústria transformadora. Além disso, questões como a diferenciação entre automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros, a conveniência de pôr termo à derrogação para pequenos fabricantes e os incentivos para veículos com nível nulo ou baixo de emissões até 2030, bem como o impacto no mercado de veículos automóveis usados em determinados Estados-Membros, exigirão um debate mais aprofundado.

As delegações sublinharam a necessidade de manter a coerência com outras propostas do pacote "Objetivo 55" e salientaram que as metas devem acompanhar a ambição da proposta relativa à Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFIR).

⁵ Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos em consonância com o aumento da ambição da União em matéria de clima (doc. 10906/21 + ADD 1-5)

v) Regulamento que cria o Fundo Social para o Clima⁶

Embora haja um reconhecimento geral da necessidade de assegurar uma transição ecológica que não deixe ninguém para trás, as reações à proposta foram variadas. Foram manifestadas várias preocupações e apresentados pedidos de esclarecimento relativamente aos seguintes aspetos da proposta: a) a ausência de uma avaliação de impacto específica a esta proposta e dados relacionados; b) a base jurídica; c) a interação com as futuras propostas sobre os recursos próprios da União e a revisão do quadro financeiro plurianual; d) as questões financeiras e orçamentais (nomeadamente a dimensão do Fundo Social para o Clima, a fonte do financiamento, a metodologia de afetação e os critérios escolhidos), e) a execução e a gestão, f) as sobreposições com outros fundos.

Para a maioria das delegações, a proposta está intrinsecamente ligada à inclusão dos setores dos edifícios e do transporte rodoviário no CELE, enquanto algumas apoiam a criação do Fundo Social para o Clima independentemente da criação de um novo CELE separado para esses setores.

Em consonância com o mandato do Grupo *ad hoc* do Fundo Social para o Clima⁷, a Presidência colocou entre parêntesis retos as disposições pertinentes da proposta e dos respetivos anexos sobre os aspetos financeiros ligados ao Quadro Financeiro Plurianual e aos recursos próprios da União. O objetivo é iniciar a análise, artigo a artigo, da proposta durante a Presidência francesa.

2) Conselho TTE (Energia)

17. No que diz respeito aos dois dossiês sob a alçada do Conselho TTE (Energia) – a Diretiva Energias Renováveis e a Diretiva Eficiência Energética –, o Grupo da Energia analisou exaustivamente as propostas (e respetivas avaliações de impacto) de julho a novembro numa série de reuniões, começando por analisar os princípios e disposições fundamentais e, em seguida, todos os artigos e anexos. As duas propostas têm uma série de interações importantes com outras propostas do pacote "Objetivo 55" (em especial, o AFIR, o ReFuelEU Aviação e o FuelEU Transportes Marítimos) e com futuros atos legislativos (revisão do terceiro pacote energético para o gás e revisão da Diretiva Desempenho Energético dos Edifícios).

⁶ Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que cria o Fundo Social para a Ação Climática (doc. 10920/21 + ADD 1)

⁷ Doc. 11402/21.

Para além da elaboração de um relatório intercalar, a Presidência tenciona preparar um primeiro texto revisto sobre ambos os dossiês, que poderá servir de ponto de partida para a prossecução dos trabalhos sob a Presidência francesa.

i) Diretiva Energias Renováveis (DER)⁸

No que diz respeito à DER, aparentemente, as delegações apoiam o objetivo da proposta, bem como o nível geral de ambição proposto. No entanto, as delegações sublinham a importância da flexibilidade para os Estados-Membros aplicarem as medidas mais eficientes em termos de custos, da coerência com a legislação em vigor e do respeito pelos princípios da subsidiariedade e da neutralidade tecnológica.

À luz dos debates, é provável que seja necessária uma maior flexibilidade, nomeadamente no que diz respeito às metas secundárias propostas para as energias renováveis nos setores do aquecimento e arrefecimento, do aquecimento e arrefecimento urbano, dos transportes e da indústria, bem como no que se refere aos critérios de sustentabilidade para as biomassas.

ii) Diretiva Eficiência Energética (DEE)⁹

No que diz respeito à DEE, as delegações reconhecem a necessidade de novas medidas de eficiência energética e a importância do princípio da "prioridade à eficiência energética". No entanto, de um modo geral, apelam à flexibilidade e à tomada em consideração das especificidades nacionais e da relação custo-eficácia aquando da definição das suas contribuições nacionais indicativas e da aplicação das suas medidas políticas em matéria de eficiência energética.

Os Estados-Membros apoiam o objetivo geral de aumentar a eficiência dos edifícios no setor público e de apoiar os consumidores vulneráveis. Neste contexto, os Estados-Membros sublinharam os encargos administrativos adicionais impostos e criticaram o nível de pormenor excessivo das regras da UE em matéria de pobreza energética. As delegações apelam à prossecução dos trabalhos sobre a definição de um sistema de aquecimento e arrefecimento urbano eficiente, a fim de melhor refletir as suas circunstâncias nacionais e de proporcionar os incentivos adequados para a implantação das energias renováveis no setor do aquecimento e arrefecimento.

⁸ Proposta de diretiva que altera a Diretiva (UE) 2018/2001, o Regulamento (UE) 2018/1999 e a Diretiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à promoção de energia de fontes renováveis e que revoga a Diretiva (UE) 2015/652 do Conselho (doc. 10746/21 + ADD 1-6)

⁹ Proposta de diretiva relativa à eficiência energética (reformulação) (doc. 10745/21 + ADD 1-8).

O nível de ambição da DEE está correlacionado com várias outras disposições do pacote "Objetivo 55", incluindo o eventual alargamento do CELE aos edifícios.

3) Conselho TTE (Transportes)

18. Sobre os três dossiês da competência do Conselho TTE (Transportes) – Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos, ReFuelEU Aviação e FuelEU Transportes Marítimos –, foi organizado um grande número de reuniões, respetivamente, dos Grupos das Questões Intermodais e Redes, Aviação e Transportes Marítimos, o que permitiu uma análise aprofundada das três propostas e das respetivas avaliações de impacto. Para além dos intensos trabalhos a nível técnico, em 12 de novembro de 2021, o Comité de Representantes Permanentes (1.^a Parte) procedeu a uma troca de pontos de vista sobre os três dossiês relativos aos transportes, durante a qual as delegações salientaram a importância das propostas, bem como a necessidade de manter a coerência do pacote, uma vez que os dossiês relativos aos transportes apresentam interligações claras com as outras propostas.

i) Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFIR)¹⁰

Os debates a nível do Grupo indicaram um consenso geral quanto à necessidade de mais infraestruturas para apoiar uma transição mais rápida para a utilização de combustíveis alternativos nos transportes. Registou-se um consenso geral quanto aos objetivos gerais da proposta e à principal abordagem das medidas previstas para atingir esses objetivos, incluindo a fixação de metas vinculativas para a implantação das infraestruturas. Em princípio, a fixação de metas obrigatórias de implantação de infraestruturas baseadas na frota e na distância para os veículos ligeiros, bem como de metas baseadas na distância e na localização para os veículos pesados, é apoiada pela maioria dos Estados-Membros.

¹⁰ Proposta de Regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE (doc. 10877/21 + ADD 1-7).

Nos textos de compromisso propostos, a Presidência tentou abordar as principais questões levantadas pelas delegações. Para além das inúmeras propostas sobre aspetos técnicos, foram propostos ajustamentos em relação a algumas das metas para a infraestrutura de carregamento e abastecimento, incluindo eventuais flexibilidades para atender a circunstâncias específicas da rede RTE-T que se caracterizam por uma densidade de tráfego muito baixa. No entanto, as partes do texto relacionadas com a ambição global da infraestrutura de carregamento e abastecimento na rede RTE-T permanecem entre parênteses retos. Isto é, não houve, nesta fase, uma convergência sólida de pontos de vista.

ii) Regulamento ReFuel Aviação¹¹

No que se refere à proposta ReFuel Aviação, nos debates ficou patente um apoio global à proposta. Com três propostas de compromisso, registaram-se progressos em questões técnicas, tais como a eventual participação dos aeroportos mais pequenos, que não estão incluídos no âmbito de aplicação da proposta, e clarificações sobre as medidas contra o abastecimento em excesso.

O texto relativo às disposições sobre as obrigações de comunicação e ao papel das autoridades competentes também foi adaptado. Além disso, foram debatidos o nível de ambição proposto e a disponibilidade de combustíveis sustentáveis para a aviação na Europa.

Com a terceira proposta de compromisso, a Presidência abordou a questão do nível de ambição, em especial a definição de combustíveis alternativos sustentáveis, as ambições a nível da UE em matéria de fornecimento destes combustíveis e a duração do período transitório que proporciona flexibilidade aos fornecedores de combustíveis. As posições dos Estados-Membros variam consideravelmente, uma vez que vários gostariam de uma maior ambição e, possivelmente, de flexibilidade a nível nacional, enquanto outros pretendem alargar o âmbito de aplicação dos combustíveis elegíveis ou reduzir o nível das obrigações na UE.

¹¹ Proposta de regulamento relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável (doc. 10884/21 + ADD 1-3).

iii) Regulamento FuelUE Transportes Marítimos¹²

Os debates demonstraram a importância da proposta para os Estados-Membros. No entanto, a proposta também é considerada extremamente complexa, tanto do ponto de vista técnico como político, e será necessário mais tempo para uma análise adequada por parte dos Estados-Membros.

As principais questões políticas sublinhadas durante os debates dizem respeito aos seguintes aspetos: 1) o âmbito de aplicação, tal como especificado tanto no âmbito "substancial" (ou seja, a aplicação a todos os navios de arqueação bruta superior a 5 000) como no âmbito "geográfico" (ou seja, a aplicação do regulamento proposto aos navios em relação a 50 % da energia utilizada em viagens com partida ou chegada a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro, sendo que o último/próximo porto se encontra sob jurisdição de um país terceiro); 2) o nível de ambição das metas de redução da intensidade dos gases com efeito de estufa; 3) o âmbito de aplicação dos requisitos de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre; ou tecnologias alternativas com emissões nulas para os navios nos portos; 4) a certificação de combustíveis renováveis e hipocarbónicos; e 5) a governação da proposta (incluindo aspetos relativos à execução e às sanções). Foram também debatidas as interligações com outras propostas, tanto dentro como fora do pacote, em especial com as propostas AFIR, DER, CELE e (MCV) monitorização, comunicação de informações e verificação.

A Presidência está atualmente a preparar um texto de compromisso que se limitará aos aspetos editoriais.

4) Conselho (Assuntos Económicos e Financeiros) (ECOFIN)

19. As duas propostas sob a alçada do Conselho (Assuntos Económicos e Financeiros) (ECOFIN), ou seja, o Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço e a Diretiva Tributação da Energia estão a ser tratados, respetivamente, por um Grupo *ad hoc* específico (MACF) e pelo Grupo das Questões Fiscais (Fiscalidade Indireta – Impostos Especiais de Consumo/Tributação da Energia). Mais informações sobre o ponto da situação destes dossiês constarão do relatório da Presidência, que será apresentado ao Conselho ECOFIN de 7 de dezembro de 2021.

¹² Proposta de Regulamento relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/UE (doc. 10327/21 + ADD 1-3)

i) Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço¹³

O principal objetivo da proposta da Comissão de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que cria um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço (MACF) consiste em fazer face ao risco de fuga de carbono causado por políticas climáticas assimétricas de países terceiros (onde as políticas aplicadas para combater as alterações climáticas sejam menos ambiciosas do que as da UE).

Em 22 de julho de 2021, o Comité de Representantes Permanentes (2.^a Parte) criou um Grupo *ad hoc* para o Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço ("Grupo *ad hoc* para o MACF"), incumbido de conduzir os trabalhos preparatórios relacionados com as negociações sobre a referida proposta legislativa e de abordar eficazmente as matérias intersetoriais abrangidas por este dossiê. O Grupo *ad hoc* para o MACF trabalha na conceção do MACF em conformidade com o seu mandato¹⁴ e baseia-se nos conhecimentos especializados dos delegados dos Estados-Membros que trabalham nas áreas pertinentes, conforme adequado.

Durante a atual Presidência, as reuniões do Grupo *ad hoc* para o MACF foram principalmente consagradas a uma apresentação pormenorizada da proposta da Comissão e da avaliação de impacto que a acompanha, seguida de uma análise da proposta, artigo a artigo. A primeira leitura da proposta foi concluída e realizaram-se trocas de pontos de vista mais pormenorizadas sobre uma série de aspetos técnicos.

Embora os objetivos climáticos da proposta não sejam contestados, os debates no Grupo *ad hoc* confirmaram que os Estados-Membros lhe atribuem uma importância significativa no contexto do comércio internacional, da competitividade da indústria da UE e dos efeitos na economia, nomeadamente no mercado de trabalho. Terão de ser tidos em conta alguns princípios orientadores já aprovados pelo Conselho Europeu quanto à forma de executar o pacote "Objetivo 55".

¹³ Proposta de regulamento que cria um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço (doc. 10871/21 + ADD 1-6)

¹⁴ Doc. 10846/21.

Os trabalhos com base na proposta da Comissão prosseguirão e, por a medida proposta ser recente, serão necessários novos debates técnicos no Grupo *ad hoc* para o MACF, uma vez que as delegações têm de determinar o modo como o MACF funcionará na prática, incluindo os aspetos relacionados com a conceção geral e a administração do novo mecanismo.

ii) Diretiva Tributação da Energia (DTE)¹⁵

Na reunião informal do Grupo das Questões Fiscais (Alto Nível), que teve lugar em julho, dedicada aos "Desafios futuros no domínio fiscal", as delegações já exprimiram, durante a sessão de trabalho intitulada "Aspetos fiscais do Pacto Ecológico", os seus pontos de vista preliminares sobre o papel da fiscalidade na transição ecológica.

Os debates técnicos sobre a proposta DTE estão em curso no Grupo das Questões Fiscais (Fiscalidade Indireta – Impostos Especiais de Consumo/Tributação da Energia). Até ao final do mandato da Presidência, terão sido realizadas cinco reuniões do Grupo sobre esta proposta. Estas reuniões foram consagradas a uma apresentação pormenorizada da proposta da Comissão e da avaliação de impacto, seguida de uma análise da proposta, artigo a artigo. Foram colocadas algumas perguntas sobre vários aspetos da proposta, tais como a passagem da tributação baseada no volume para a tributação baseada no teor energético, a introdução de uma classificação das taxas em função do desempenho ambiental, a tributação de novos produtos, a indexação e os setores da aviação e dos transportes marítimos, bem como sobre as ligações com os outros dossiês do pacote "Objetivo 55". A primeira leitura da proposta, artigo a artigo, deverá estar concluída até ao final do mandato da Presidência.

Os trabalhos com base na proposta da Comissão prosseguirão e serão necessários novos debates técnicos a nível do Grupo.

¹⁵ Proposta de diretiva do Conselho que reestrutura o quadro da União de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade (reformulação) (doc. 10872/21 + ADD 1-7)

III. CONCLUSÃO

A presente panorâmica dos progressos realizados nas propostas do pacote "Objetivo 55" acompanhará ou será referida nos relatórios intercalares que serão apresentados, separadamente sobre cada proposta, às formações competentes do Conselho.

Dada a estreita interligação entre as propostas do pacote, a Presidência considera que esta panorâmica dos progressos de todo o pacote é fundamental para assegurar uma abordagem coerente destas negociações complexas. Embora as negociações sobre as propostas tenham avançado a diferentes ritmos, o relatório de síntese revela que foram alcançados progressos significativos e generalizados a nível técnico.
