

Bruxelles, 22 noiembrie 2021
(OR. en)

13977/21

Dosare interinstituționale:

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

NOTĂ

Sursă:	Președinția
Destinatar:	Delegațiile
Subiect:	PACHETUL LEGISLATIV „PREGĂTIȚI PENTRU 55” – Prezentare generală a progreselor înregistrate privind pachetul de propuneri legislative „Pregătiți pentru 55”

I. INTRODUCERE

1. Prezentul raport urmărește să ofere o situație la zi și o imagine de ansamblu a progreselor înregistrate la nivelul Consiliului pe marginea pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”. În acest scop, raportul se concentrează asupra aspectelor orizontale ale pachetului, cum ar fi conexiunile dintre dosare, și asupra principalelor chestiuni semnalate în discuțiile de până acum, inclusiv, acolo unde este cazul, asupra celor legate de nivelul de ambiție și de domeniul de aplicare al propunerilor. Progresele legate de fiecare dosar vor fi descrise mai în detaliu în rapoarte intermediare separate, care vor fi prezentate fiecărei formațiuni a Consiliului în parte.

2. Pachetul „Pregătiți pentru 55” a fost prezentat de Comisia Europeană la 14 iulie 2021. Pachetul de propuneri legislative urmărește să alinieze cadrul UE de politici privind clima și energia la noul obiectiv al Uniunii privind clima, stabilit la nivelul întregii economii, și anume acela de reducere, până în 2030, a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % și de plasare a economiei pe calea cea bună pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică până în 2050.
3. Ipoteza de bază a propunerilor Comisiei este că ambiția în materie de climă trebuie menținută în toate dosarele, pentru a se îndeplini obiectivul neutralității climatice, aprobat de Consiliul European și consacrat ulterior, în mod obligatoriu din punct de vedere juridic, prin Legea europeană a climei, adoptată de Parlamentul European și de Consiliu.
4. Împreună, propunerile urmăresc să permită UE să își atingă obiectivele într-un mod echitabil, eficient din punctul de vedere al costurilor și competitiv și să contribuie la o tranziție verde și justă a economiei UE, precum și la consolidarea inovării la nivelul acesteia, în conformitate cu obiectivele Pactului verde european. Revizuirea cadrului său legislativ privind clima și energia ar trebui, de asemenea, să permită UE să își îndeplinească angajamentele internaționale asumate în temeiul Acordului de la Paris, în special contribuția sa actualizată stabilită la nivel național, în conformitate cu obiectivul mai ambițios pentru 2030. Mai mult, propunerile Comisiei urmăresc să contribuie la redresarea post-COVID a economiei europene și la reziliența pe termen lung a Uniunii Europene.
5. Pachetul constă într-o serie de propuneri strâns interconectate, fie de modificare a unor acte legislative existente, fie de lansare a unor noi inițiative într-o serie de domenii de politici și sectoare economice, inclusiv clima, energia, transporturile, construcțiile, exploatarea terenurilor și silvicultura. În plus, se așteaptă ca o întreagă serie de propuneri suplimentare să fie prezentate la scurt timp după publicarea prezentului raport. Propunerile preconizate privind revizuirea cadrului financiar multianual și privind resursele proprii, care urmează să fie prezentate la 22 decembrie 2021, vor fi esențiale pentru avansarea lucrărilor axate pe anumite elemente ale pachetului (și anume, sistemul de comercializare a certificatelor de emisii, Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice și mecanismul de ajustare la frontieră în funcție de carbon).

6. În acest scop, Comisia propune utilizarea unei combinații de politici care se consolidează reciproc și care se axează pe cele patru elemente esențiale de mai jos:

a) **Tarifarea carbonului:**

- i) creșterea nivelului de ambiție al sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS);
- ii) introducerea tarifării carbonului pentru importurile din anumite sectoare care fac obiectul ETS în UE, pentru a reduce riscul de relocare a emisiilor de dioxid de carbon, prin instituirea unui mecanism de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM);

b) **Stabilirea unor obiective mai ambițioase la nivel național și la nivelul UE:**

- i) creșterea obiectivelor naționale de reducere a emisiilor în sectoarele care nu fac obiectul ETS prin intermediul Regulamentului privind partajarea eforturilor (ESR);
- ii) înmulțirea absorbanților naturali, inclusiv prin stabilirea de obiective naționale pentru sectorul exploatării terenurilor și silviculturii (Regulamentul LULUCF);
- iii) îmbunătățirea obiectivelor generale ale UE privind sursele regenerabile de energie și eficiența energetică, cu ajutorul Directivei privind energia din surse regenerabile (RED) și al Directivei privind eficiența energetică (EED), care vor sprijini în special sectoarele aflate atât sub incidența ETS, cât și a ESR în eforturile lor de decarbonizare;
- iv) alinierea impozitării produselor energetice și a electricității în temeiul Directivei privind impozitarea energiei (ETD) la obiectivele UE în materie de energie și climă;

c) **Norme (standarde):**

- i) creșterea obiectivelor de reducere a emisiilor de CO₂ pentru autoturismele și camioanele noi în cadrul Regulamentului privind standardele în materie de CO₂ pentru autoturisme și camioane, ceea ce va ajuta statele membre, printre altele, să își respecte obiectivele sporite stabilite prin Regulamentul privind partajarea eforturilor (ESR);

- ii) obiectivele propuse pentru instalarea infrastructurii interoperabile și ușor de utilizat de (re)încărcare sau de (re)alimentare cu combustibil în cadrul Regulamentului privind infrastructura pentru combustibili alternativi (AFIR), care vor sprijini, printre altele, atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor de carbon menționate mai sus;
- iii) propunerile privind ReFuelEU în domeniul aviației și FuelEU în domeniul maritim stabilesc obligații vizând combustibilii combustibil derivați din surse regenerabile în aceste sectoare, care vor completa eforturile în special în legătură cu măsurile de tarificare a carbonului (ETS);

d) **Măsuri de sprijin:**

- i) pentru a atenua impactul social și distributiv al sistemului separat propus de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier, Comisia propune instituirea unui Fond pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, finanțat prin utilizarea parțială a veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii și folosit pentru a sprijini gospodăriile și microîntreprinderile vulnerabile, precum și utilizatorii de transport vulnerabili, fiind direcționat în special către investițiile vizând reducerea emisiilor și a costurilor energiei, precum și către sprijinul direct temporar pentru venit;
- ii) creșterea nivelului de ambiție al ETS este însoțită de o mărire a Fondului pentru modernizare, echivalentă cu 2,5 % din plafonul ETS, pentru a sprijini tranziția energetică a unui număr de state membre cu venituri reduse;
- iii) Fondul pentru inovare EU ETS va fi, de asemenea, majorat pentru a accelera investițiile în tehnologii și soluții inovatoare în toate sectoarele care fac obiectul ETS;
- iv) toate veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii ale statelor membre vor sprijini proiectele legate de climă și energie, inclusiv decarbonizarea în sectorul transportului rutier și în cel al construcțiilor;

7. Consiliul abordează propunerile în cadrul a patru formațiuni diferite: Mediu, TTE (Energie), TTE (Transporturi) și ECOFIN.

8. În ceea ce privește Parlamentul European, propunerile din cadrul pachetului sunt tratate de cinci comisii (ENVI, ITRE, TRAN, EMPL și ECON¹), o serie de alte comisii fiind asociate sau consultate în temeiul mai multor norme procedurale. Majoritatea raportorilor și raportorilor din umbră pentru propuneri au fost deja numiți. Eforturile se află într-un stadiu incipient și, potrivit informațiilor disponibile, nu au fost stabilite în mod oficial calendare finale pentru lucrările care vizează propunerile.

II. LUCRĂRILE ÎNTREPRINSE ÎN CURSUL PREȘEDINȚIEI

9. Propunerile din pachetul „Pregătiți pentru 55” au reprezentat o prioritate majoră pentru președinție, care, în cadrul diferitelor formațiuni ale Consiliului implicate, a făcut tot posibilul pentru a realiza cât mai multe progrese în cadrul abordării generale de asigurare a coerenței pachetului.
10. Pe lângă activitatea intensă desfășurată la nivelul grupului de lucru, Consiliul Mediu a desfășurat o dezbatere de orientare cu privire la propunerile care intră în sfera sa de competență în cadrul reuniunii sale din octombrie, pe care o va continua cu ocazia reuniunii sale din decembrie. Consiliile Energie și Transporturi vor discuta propunerile din sfera lor de competență în cadrul reuniunilor lor din decembrie.
11. În plus față de lucrările desfășurate în cadrul formațiunilor competente ale Consiliului, Consiliile AGRIFISH și COMPET au desfășurat schimburi politice cu privire la pachet, legate de chestiuni punctuale care țin de sfera fiecăruia de competență. La 29 septembrie 2021, COMPET a organizat o dezbatere de orientare privind pachetul sub aspectul competitivității industriale, în contextul punerii în aplicare a Noii strategii industriale actualizate pentru Europa. La 12 octombrie 2021, AGRIFISH a desfășurat un schimb de opinii cu privire la contribuția agriculturii și a silviculturii la inițiativele legislative din cadrul pachetului „Pregătiți pentru 55”. În plus, la 26 noiembrie 2021, Consiliul COMPET (cercetare) va organiza o dezbatere privind contribuția cercetării și inovării la realizarea obiectivelor transsectoriale, inclusiv a obiectivelor „Pregătiți pentru 55” în domeniile transporturilor, energiei, industriei, exploatării terenurilor și silviculturii.

¹ ENVI și EMPL răspund în comun de Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice. ECON este responsabilă de propunerea de directivă privind impozitarea energiei. Cu toate acestea, Parlamentul are doar rol consultativ cu privire la această propunere (procedura legislativă specială).

12. Având în vedere numărul mare și amploarea propunerilor, complexitatea și interacțiunile acestora, precum și importanța lor politică, lucrările pe marginea majorității dosarelor se află încă într-un stadiu incipient. Deși există o înțelegere clară în rândul delegațiilor potrivit căreia propunerile, luate împreună, ar trebui să garanteze nivelul de ambiție convenit și stabilit în Legea climei, delegațiile au solicitat clarificări din partea Comisiei cu privire la propuneri și la impactul acestora, inclusiv la nivel național. Delegațiile au solicitat, de asemenea, mai multe informații cu privire la rolul și contribuția propunerilor individuale la ambiția generală – care vizează întreaga economie – de a realiza reduceri nete ale emisiilor de cel puțin 55 % până în 2030, precum și cu privire la modul în care propunerile interacționează.
13. După cum se poate aștepta, având în vedere gama largă de propuneri, discuțiile nu au progresat în același ritm cu privire la toate dosarele. Se pare că lucrările sunt cel mai avansate cu privire la unele dintre propunerile din domeniul transporturilor și că s-au înregistrat progrese satisfăcătoare și în ceea ce privește dosarele privind energia, în timp ce, în ceea ce privește dosarele care țin de competența Consiliului Mediu și ECOFIN, este destul de clar că delegațiile au nevoie de mai mult timp pentru a evalua pe deplin propunerile, iar majoritatea progreselor înregistrate se referă la clarificarea diferitelor aspecte ale propunerilor. În acest context, se reamintește că unele dintre propuneri reprezintă măsuri cu totul noi în setul de instrumente al UE, acesta fiind cazul Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice și al mecanismul de ajustare la frontieră, în timp ce altele, cum ar fi ETS și LULUCF, conțin o serie de elemente noi.
14. În urma progreselor semnificative înregistrate la nivel tehnic cu privire la propunerile din domeniul transporturilor, Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea I) a desfășurat un schimb de opinii cu privire la aceste propuneri la 12 noiembrie 2021 și a oferit președinției orientări pentru lucrările viitoare. În ceea ce privește întrebarea dacă delegațiile ar putea sprijini obiectivul ajungerii la o abordare generală până la sfârșitul anului cu privire la oricare dintre dosarele din domeniul transportului, o largă majoritate a indicat că este necesar să se mențină coerența pachetului și că dosarele legate de transporturi au interacțiuni clare cu alte propuneri. Aceste interacțiuni nu se referă numai la aspectele tehnice, ci și, în special, la nivelul de ambiție al întregului pachet. În mod deosebit, statele membre au subliniat că, înainte de a face să avanseze dosarele relevante, direcția în care se îndreaptă toate dosarele strâns legate ar trebui să fie clară, pe când, în această etapă, unele propuneri se află încă într-o fază inițială a negocierilor.

1) Consiliul Mediu

15. La 6 octombrie 2021, Consiliul Mediu a desfășurat un prim schimb de opinii cu privire la cele cinci dosare care intră în sfera sa de competență, concentrându-se asupra aspectelor generale și orizontale ale dosarelor.
16. La nivelul grupului de lucru, patru dintre dosare sunt tratate de Grupul de lucru pe probleme de mediu, în timp ce propunerea privind Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice este discutată în cadrul unui grup de lucru ad-hoc creat în acest scop. Au avut loc mai multe reuniuni dedicate fiecărei propuneri, iar o primă lectură preliminară a propunerilor, împreună cu evaluările impactului aferente, a fost sau este în curs de finalizare. În ceea ce privește propunerea privind standardele de emisii de CO₂ pentru autoturisme și camioane, a avut loc o primă lectură articol cu articol. În acest stadiu incipient, majoritatea delegațiilor examinează în continuare propunerile și, prin urmare, opiniile sau pozițiile lor sunt (preponderent) preliminare. Mai ales cele patru dosare privind reforma ETS, partajarea eforturilor, LULUCF și Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice vor necesita lucrări tehnice suplimentare considerabile, având în vedere complexitatea acestora și introducerea de noi elemente și, în ceea ce privește ETS, având în vedere dimensiunea sa.

i) Reforma sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS)²

Delegațiile continuă să considere ETS ca fiind elementul central al politicii UE în domeniul climei. Se pare că există un acord general asupra faptului că ETS va trebui să își aducă o contribuție eficientă din punctul de vedere al costurilor la creșterea nivelului de ambiție al UE. În acest context, unele voci au solicitat explorarea posibilităților de a crește și mai mult nivelul de ambiție al ETS, dar au existat și întrebări cu privire la posibilul impact al anumitor părți ale propunerilor atât asupra sectoarelor economice, cât și asupra gospodăriilor, subliniindu-se necesitatea de a ține cont de situațiile diferite ale statelor membre.

În special, introducerea propusă a unui sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și cel al transportului rutier a generat mari îngrijorări în ceea ce privește impactul său social asupra gospodăriilor cu venituri mai mici și în ceea ce privește riscul de accentuare a sărăciei energetice. S-a pus întrebarea dacă Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice propus va fi suficient pentru a atenua impactul. Cu toate acestea, s-a subliniat, de asemenea, că comercializarea certificatelor de emisii în aceste sectoare va contribui la o modalitate eficientă din punctul de vedere al costurilor de decarbonizare a sectoarelor respective, sprijinind în același timp statele membre în îndeplinirea obiectivelor lor naționale sporite în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor.

² Trei propuneri sunt tratate în cadrul reformei ETS:

- propunerea de directivă 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 (documentele 10875/21 + ADD 1-7);
- propunerea de directivă de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește contribuția sectorului aviației la obiectivul Uniunii de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii și de punere în aplicare în mod corespunzător a unei măsuri globale bazate pe piață (documentele 10917/21 + ADD 1-3);
- propunerea de decizie de modificare a Deciziei (UE) 2015/1814 în ceea ce privește cantitatea de certificate care urmează să fie plasate în rezerva pentru stabilitatea pieței aferentă sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră până în 2030 (documentele 10902/21 + ADD 1).

În plus, o a patra propunere privind ETS a fost prezentată la 14 iulie 2021: propunerea de decizie de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește notificarea compensării legate de o măsură globală bazată pe piață pentru operatorii de aeronave cu sediul în Uniune. Propunerea este tratată separat în cadrul Consiliului TTE (Transporturi).

În ceea ce privește elementele propuse care vizează consolidarea sistemului ETS existent și a ambiției sale, accentul inițial s-a pus, printre altele, pe evaluarea impactului ajustării plafonului și pe dispozițiile privind relocarea emisiilor de dioxid de carbon/alocarea cu titlu gratuit. În special, au fost formulate întrebări cu privire la dispozițiile propuse privind condiționalitatea alocării cu titlu gratuit, precum și cu privire la viteza și modalitățile de eliminare treptată a alocării cu titlu gratuit din cadrul ETS pentru sectoarele vizate de mecanismul propus de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM). Observațiile inițiale cu privire la propunerile privind rezerva pentru stabilitatea pieței (MSR) s-au concentrat, printre altele, asupra impactului rezervei asupra stabilirii prețului carbonului. În acest context, unele delegații doresc să reanalizeze articolul 29a privind „Măsuri de luat în eventualitatea unor fluctuații excesive ale prețurilor” (care nu face parte din propunerea Comisiei).

În ceea ce privește sectorul maritim și cel al aviației, accentul a fost pus pe evaluarea completă a propunerilor, în special în ceea ce privește contribuția acestora la reducerea emisiilor și impactul acestora asupra sectoarelor și competitivității, subliniindu-se totodată contextul internațional și necesitatea de a ține seama de circumstanțele naționale. În plus, în ceea ce privește interacțiunile cu alte dosare, delegațiile au solicitat o evaluare a impactului cumulativ al propunerilor privind ETS, ReFuelEU în domeniul aviației, FuelEU în domeniul maritim și impozitarea energiei.

În ceea ce privește dispozițiile financiare, discuțiile s-au axat pe dimensiunea, sursele, sfera de acoperire și distribuția Fondului pentru modernizare și Fondului pentru inovare. Sistarea propusă a sprijinului pentru combustibilii fosili lichizi din partea Fondului pentru modernizare și alocarea obligatorie a tuturor veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii vor necesita, de asemenea, o analiză suplimentară.

ii) Regulamentul privind partajarea eforturilor³ (ESR)

Principalele probleme identificate până în prezent se referă la obiectivele propuse, la mecanismele de flexibilitate și la noua rezervă suplimentară, inclusiv în raport cu alte propuneri din pachetul „Pregătiți pentru 55”. Mai multe delegații au indicat că găsesc noile lor obiective foarte dificile. O serie de delegații au solicitat Comisiei să furnizeze mai multe informații și date privind calcularea obiectivelor naționale și au solicitat clarificări cu privire la modul în care au fost luate în considerare principiile echității, rentabilității sau convergenței sporite.

³ Propunere de regulament de modificare a Regulamentului (UE) 2018/842 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris (documentele 10867/21 + ADD 1-4).

În ceea ce privește mecanismele de flexibilitate, delegațiile sunt, în general, de acord că acestea vor juca un rol important în sprijinirea statelor membre în atingerea obiectivelor lor naționale într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, respectându-se totodată integritatea de mediu. Delegațiile sunt interesate mai ales de clarificarea suplimentară a modificărilor propuse în ceea ce privește mecanismele de flexibilitate existente, astfel încât statele membre să utilizeze absorbțiile nete din sectorul LULUCF în vederea îndeplinirii obiectivelor lor în temeiul ESR. Mai multe delegații au solicitat, de asemenea, mai multe informații cu privire la noua rezervă suplimentară, care ar urma să fie constituită din posibilele absorbții nete excedentare generate în perioada 2026-2030. Pe lângă întrebările referitoare la funcționarea concomitentă a mecanismelor de flexibilitate prevăzute în propunerile ESR și LULUCF, unele delegații au cerut informații cu privire la posibilitatea de a spori flexibilitatea între ETS și ESR. Delegațiile au solicitat, de asemenea, informații suplimentare privind interacțiunea dintre ESR și noul sistem propus de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și pentru transportul rutier.

iii) Regulamentul privind exploatarea terenurilor, schimbarea destinației terenurilor și silvicultura (LULUCF)⁴

Discuțiile la nivel tehnic cu privire la propunerea Comisiei s-au axat în principal pe clarificarea modificărilor propuse la regulamentul existent, în special în contextul schimbărilor semnificative aduse regimului general începând cu 2026. Cu toate acestea, discuțiile de până acum permit identificarea câtorva aspecte principale, și anume alocarea obiectivelor naționale pentru 2030 (menite să înlocuiască actualul „angajament privind bilanțul neutru sau pozitiv” începând din 2026), procesul propus de elaborare a obiectivelor naționale în cadrul prevăzut pentru perioada de după 2030 și mecanismele de flexibilitate menite să ajute statele membre să își respecte obiectivele.

⁴ Propunere de regulament de modificare a Regulamentului (UE) 2018/841 în ceea ce privește domeniul de aplicare, simplificarea normelor de conformitate, stabilirea obiectivelor statelor membre pentru 2030 și angajamentul de a atinge în mod colectiv obiectivul de neutralitate climatică până în 2035 în sectorul exploatarea terenurilor, al silviculturii și al agriculturii și a Regulamentului (UE) 2018/1999 în ceea ce privește îmbunătățirea monitorizării, a raportării, a urmăririi progreselor și a revizuirii (documentele 10857/21 + ADD 1-4).

Delegațiile recunosc, în ansamblul lor, rolul important al sectorului LULUCF pentru politica UE privind clima și pentru nivelul general sporit de ambiție al acesteia. Au fost formulate unele întrebări privind alocările naționale propuse pentru 2030, inclusiv nivelul lor de ambiție și criteriile utilizate pentru calculul lor, noul mecanism de asigurare a conformității propus, precum și procesul propus pentru stabilirea obiectivelor naționale anuale pentru perioada 2026-2029. În această etapă, există întrebări privind propunerea de a crea, începând din 2031, un singur sector al terenurilor care să combine absorbțiile nete din sectorul LULUCF și alte emisii decât cele de CO₂ din sectorul agricol, precum și privind obiectivul atingerii neutralității climatice pentru sectorul combinat până în 2035. În general, delegațiile recunosc că flexibilitățile, în special în ceea ce privește perturbările naturale, vor fi foarte importante pentru a facilita respectarea de către statele membre a nivelului sporit de ambiție după 2025. Discuțiile s-au axat pe clarificarea aspectelor tehnice ale acestora și pe modificările după 2025 ale mecanismelor de flexibilitate existente, precum și pe o mai bună înțelegere a interacțiunilor dintre flexibilitățile din propunerile ESR și LULUCF.

iv) Regulamentul privind standardele pentru emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane⁵

Se admite, în ansamblu, că sectorul autovehiculelor trebuie să contribuie la nivelul sporit de ambiție al UE, iar pentru o serie de delegații propunerea este esențială pentru nivelul general de ambiție și pentru îndeplinirea obiectivelor lor naționale mai ambițioase prevăzute în Regulamentul privind partajarea eforturilor. Discuțiile s-au axat pe nivelurile de ambiție ale obiectivului, atât pentru autoturisme, cât și pentru camioane, inclusiv obiectivul de 100 % pentru 2035, care impune ca toate autoturismele și camioanele noi să fie vehicule cu emisii zero până la data respectivă. În special, principala problemă menționată a fost ritmul tranziției către vehicule cu emisii zero, și anume dacă propunerea Comisiei a atins echilibrul corect în acest sens, sau dacă tranziția ar putea și ar trebui să aibă loc mai rapid (2030), sau dacă este prematură și este nevoie de mai mult timp. Au fost formulate întrebări despre posibilitatea de a lua în considerare contribuția combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon la evaluarea respectării de către producătorii de vehicule a obiectivelor lor. A fost evidențiată necesitatea de a acorda o atenție sporită diferenței dintre statele membre în ceea ce privește utilizarea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, în principal din cauza accesibilității prețurilor și a instalării lente a infrastructurii, precum și perioadei necesare pentru tranziția producției. În plus, vor fi necesare discuții suplimentare cu privire la aspecte precum diferențierea dintre autoturisme și camioane, oportunitatea eliminării derogării privind „volumul mic” și a stimulentei pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute până în 2030, precum și impactul asupra pieței autoturismelor la mâna a doua din anumite state membre.

Delegațiile au subliniat necesitatea menținerii coerenței cu alte propuneri din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” și au subliniat că obiectivele trebuie să fie strict corelate cu ambiția propunerii privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

⁵ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii (documentele 10906/21 + ADD 1-5).

v) Regulamentul privind Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice⁶

Deși la nivel general se recunoaște necesitatea de a asigura o tranziție verde care să nu lase pe nimeni în urmă, propunerea a fost întâmpinată cu reacții mixte. Au fost exprimate mai multe preocupări și solicitări de clarificare cu privire la următoarele aspecte ale propunerii, în special: (a) absența unei evaluări a impactului autonome și a datelor aferente, (b) temeiul juridic, (c) influențele reciproce cu viitoarele propuneri privind resursele proprii ale Uniunii și revizuirea cadrului financiar multianual, (d) aspecte financiare și bugetare (în special cu privire la dimensiunea Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, sursa de finanțare, metodologia de alocare și criteriile alese), (e) punerea în aplicare și gestionarea, (f) interacțiunea cu alte fonduri.

Pentru majoritatea delegațiilor, propunerea este legată intrinsec de includerea sectoarelor „autobuz expres” în ETS, pe când unele delegații sprijină înființarea Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, indiferent dacă va fi sau nu instituit un nou ETS separat pentru sectoarele respective.

În conformitate cu mandatul Grupului de lucru ad-hoc pentru Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice⁷, președinția a plasat între paranteze acele dispoziții relevante din cuprinsul propunerii și al anexelor sale care se referă la aspectele financiare corelate cu cadrul financiar multianual și cu resursele proprii ale Uniunii. Este vizată începerea examinării articol cu articol a propunerii în cursul președinției franceze.

2. Consiliul TTE (Energie)

17. În ceea ce privește cele două dosare din domeniul de competență al Consiliului TTE (Energie) – Directiva privind energia din surse regenerabile și Directiva privind eficiența energetică – Grupul de lucru pentru energie a examinat intens propunerile (și evaluările impactului aferente) din iulie până în noiembrie în cadrul unei serii de reuniuni, analizând mai întâi principalele principii și dispoziții, iar apoi toate articolele și anexele. Cele două propuneri conțin o serie de interacțiuni importante atât cu alte propuneri din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55” (în special Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, ReFuelEU în domeniul aviației și FuelEU în domeniul maritim), cât și cu legislația viitoare (revizuirea celui de al treilea pachet privind energia în sectorul gazelor și revizuirea Directivei privind performanța energetică a clădirilor).

⁶ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice (documentele 10920/21 + ADD 1).

⁷ Documentul 11402/21.

Pe lângă elaborarea unui raport intermediar, președinția intenționează să pregătească un prim text revizuit cu privire la ambele dosare, care ar putea servi drept punct de plecare pentru lucrările viitoare din timpul președinției franceze.

vi) Directiva privind energia din surse regenerabile⁸

În ceea ce privește Directiva privind energia din surse regenerabile, se pare că delegațiile sprijină obiectivul propunerii, precum și nivelul general de ambiție propus. Cu toate acestea, delegațiile subliniază importanța flexibilității care să permită statelor membre să aplice măsurile cele mai eficiente din punctul de vedere al costurilor și al coerenței cu legislația existentă, precum și respectarea principiilor subsidiarității și neutralității tehnologice.

Din discuții reiese că, probabil, va fi nevoie de mai multă flexibilitate, în special în ceea ce privește obiectivele secundare propuse pentru sursele regenerabile de energie în ceea ce privește încălzirea și răcirea, încălzirea și răcirea centralizată, transporturile și industria, precum și în ceea ce privește criteriile de durabilitate pentru biomase.

vii) Directiva privind eficiența energetică⁹

În ceea ce privește Directiva privind eficiența energetică, delegațiile recunosc necesitatea unor măsuri suplimentare în materie de eficiență energetică și importanța principiului „eficiența energetică înainte de toate”. Cu toate acestea, în general, delegațiile pledează pentru flexibilitate și luarea în considerare a specificităților naționale și a raportului cost-eficacitate atunci când își definesc contribuțiile naționale orientative și pun în aplicare măsurile de politică proprii în materie de eficiență energetică.

Statele membre sprijină obiectivul general de creștere a eficienței clădirilor din sectorul public și de sprijinire a consumatorilor vulnerabili. În acest context, statele membre au subliniat sarcina administrativă suplimentară impusă și au criticat nivelul excesiv de detaliere al normelor privind sărăcia energetică de la nivelul UE. Delegațiile solicită intensificarea lucrărilor privind definirea unui sistem eficient de încălzire și răcire centralizată pentru a reflecta mai bine circumstanțele lor naționale și pentru a oferi stimulentele adecvate pentru utilizarea energiei din surse regenerabile în domeniul încălzirii și răcirii.

⁸ Propunere de directivă de modificare a Directivei (UE) 2018/2001, a Regulamentului (UE) 2018/1999 și a Directivei 98/70/CE a în ceea ce privește promovarea energiei din surse regenerabile și de abrogare a Directivei (UE) 2015/652 a Consiliului (documentele 10746/21 + ADD 1-6).

⁹ Propunere de directivă privind eficiența energetică (reformare) (documentele 10745/21 + ADD 1-8).

Nivelul de ambiție al Directivei privind eficiența energetică este corelat cu alte câteva dispoziții ale pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”, inclusiv cu posibila extindere a EU ETS la clădiri.

3. Consiliul TTE (Transporturi)

18. În ceea ce privește cele trei dosare din domeniul de competență al Consiliului TTE (Transporturi) – Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, ReFuelEU în domeniul aviației și FuelEU în domeniul maritim – au fost organizate numeroase reuniuni ale Grupului de lucru pentru chestiuni intermodale și rețele, ale Grupului de lucru pentru aviație și, respectiv, ale Grupului de lucru pentru transport maritim, care au permis o analiză aprofundată a celor trei propuneri și a evaluărilor impactului în cazul acestora. Pe lângă activitatea intensă desfășurată la nivel tehnic, la 12 noiembrie 2021, Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea I) a desfășurat un schimb de opinii cu privire la cele trei dosare privind transporturile, în cursul căruia delegațiile au subliniat importanța propunerilor, precum și necesitatea de a menține coerența pachetului, întrucât dosarele privind transporturile prezintă interacțiuni clare cu alte propuneri.

i) Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi¹⁰

Discuțiile la nivelul grupului de lucru au arătat că ideea că va fi necesară mai multă infrastructură pentru a sprijini o tranziție mai rapidă către utilizarea combustibililor alternativi în transporturi întrunește acordul general. S-a consemnat acordul general cu privire la obiectivele generale ale propunerii și la abordarea principală a măsurilor prevăzute pentru atingerea acestor obiective, inclusiv stabilirea unor obiective obligatorii pentru instalarea infrastructurii. În principiu, majoritate statelor membre susțin stabilirea de obiective obligatorii de instalare a infrastructurii bazate pe parcul de vehicule și pe distanță pentru vehiculele ușoare, respectiv bazate pe distanță și pe localizare pentru vehiculele grele.

¹⁰ Propunere de regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE (documentele 10877/21 + ADD 1-7).

În textele de compromis propuse, președinția a încercat să abordeze principalele chestiuni ridicate de delegații. Pe lângă numeroasele propuneri privind aspectele tehnice, au fost propuse ajustări în ceea ce privește anumite obiective referitoare la infrastructura de reîncărcare și de realimentare, inclusiv posibile flexibilități pentru a aborda circumstanțele specifice ale rețelei TEN-T care se caracterizează printr-o densitate foarte redusă a traficului. Însă porțiunile din text referitoare la ambiția generală privind infrastructura de reîncărcare și de realimentare din rețeaua TEN-T rămân între paranteze pătrate. Mai precis, nu a existat o convergență solidă a opiniilor în această etapă.

ii) Regulamentul ReFuel în domeniul aviației¹¹

În ceea ce privește propunerea ReFuel în domeniul aviației, discuțiile au arătat că propunerea beneficiază de un sprijin general. Pe baza a trei propuneri de compromis, s-au înregistrat progrese în ceea ce privește aspectele tehnice, cum ar fi o posibilă opțiune de participare pentru aeroporturile mai mici, care nu sunt incluse în domeniul de aplicare al propunerii, și clarificări cu privire la măsurile împotriva încărcării de combustibil suplimentar.

Textul referitor la dispozițiile privind obligațiile de raportare și rolul autorităților competente a fost, de asemenea, modificat. În plus, au fost discutate nivelul de ambiție propus și disponibilitatea în Europa a combustibililor de aviație derivați din surse regenerabile.

Prin cea de a treia propunere de compromis, președinția a abordat chestiunea nivelului de ambiție, în special definiția combustibililor derivați din surse regenerabile, ambițiile la nivelul UE în ceea ce privește aprovizionarea cu combustibili derivați din surse regenerabile și perioada de tranziție care oferă flexibilitate furnizorilor de combustibili. Pozițiile statelor membre variază foarte mult, deoarece mai multe state membre ar dori un nivel mai ridicat de ambiție și, eventual, flexibilitate la nivel național, pe când altele doresc să extindă domeniul de aplicare al combustibililor eligibili sau să reducă nivelul obligațiilor la nivelul UE.

¹¹ Propunere de regulament privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (documentele 10884/21 + ADD 1-3).

iii) Regulamentul FuelEU în domeniul maritim¹²

Discuțiile au demonstrat importanța propunerii pentru statele membre. Cu toate acestea, propunerea este percepută, totodată, ca fiind extrem de complexă, atât din punct de vedere tehnic, cât și politic, și va fi nevoie de mai mult timp pentru examinarea ei corespunzătoare de către statele membre.

Principalele chestiuni politice evidențiate în cursul discuțiilor se referă la următoarele aspecte: 1. domeniul de aplicare, astfel cum este specificat atât în domeniul de aplicare „de fond” (respectiv, se aplică tuturor navelor cu un tonaj brut mai mare de 5 000 de tone), cât și în domeniul de aplicare „geografic” (și anume, propunerea de regulament se aplică pentru jumătate din energia utilizată pentru călătoriile dinspre și către un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, în cazul în care ultimul port sau următorul port se află sub jurisdicția unei țări terțe); 2. nivelul de ambiție al obiectivelor de reducere a intensității gazelor cu efect de seră; 3. domeniul de aplicare al cerințelor privind alimentarea cu energie electrică de la mal sau tehnologiile alternative cu emisii zero pentru navele aflate în port; 4. certificarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și 5. guvernanta propunerii (inclusiv aspectele legate de asigurarea respectării normelor și de sancțiuni). Interacțiunile cu alte propuneri au fost, de asemenea, discutate, atât în cadrul, cât și în afara pachetului, în special cu propunerile privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, Directiva privind energia din surse regenerabile, ETS și monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Președinția pregătește în prezent un text de compromis care se va limita la aspectele editoriale.

4. Consiliul Afaceri Economice și Financiare (ECOFIN)

19. Cele două propuneri din domeniul de competență al Consiliului Afaceri Economice și Financiare (ECOFIN), și anume mecanismul de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM) și Directiva privind impozitarea energiei, sunt tratate de un grup de lucru ad-hoc specializat (CBAM) și, respectiv, de Grupul de lucru pentru chestiuni fiscale (impozitare indirectă – accize/impozitarea energiei). Detaliile privind situația actuală a acestor dosare vor fi prezentate în raportul președinției, care va fi înaintat Consiliului ECOFIN din 7 decembrie 2021.

¹² Propunere de regulament privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (documentele 10327/21 + ADD 1-3).

i) Mecanismul de ajustare la frontieră în funcție de carbon¹³

Obiectivul principal al propunerii Comisiei de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instituirea unui mecanism de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM) este de a aborda riscul de relocare a emisiilor de dioxid de carbon cauzat de politicile climatice asimetrice ale țărilor din afara UE (în care politicile aplicate pentru combaterea schimbărilor climatice sunt mai puțin ambițioase decât cele ale UE).

La 22 iulie 2021, Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea II) a instituit un Grup de lucru ad-hoc pentru mecanismul de ajustare la frontieră în funcție de carbon pentru a desfășura lucrările pregătitoare legate de negocierile cu privire la această propunere legislativă și pentru a aborda în mod eficient aspectele transsectoriale vizate de acest dosar. Grupul de lucru ad-hoc pentru mecanismul de ajustare la frontieră în funcție de carbon lucrează la proiectarea CBAM în conformitate cu mandatul său¹⁴ și se bazează pe expertiza delegaților statelor membre care lucrează în domeniile relevante, după caz.

În cursul prezentei președinții, reuniunile Grupului de lucru ad-hoc pentru mecanismul de ajustare la frontieră în funcție de carbon au fost dedicate în principal unei prezentări detaliate a propunerii Comisiei și a evaluării aferente a impactului, urmate de o examinare articol cu articol a propunerii. Prima lectură a propunerii a fost finalizată și au avut loc schimburi de opinii mai detaliate cu privire la o serie de aspecte tehnice.

Deși obiectivele climatice ale propunerii nu sunt contestate, discuțiile din cadrul Grupului de lucru ad-hoc au confirmat faptul că statele membre îi acordă o importanță deosebită în contextul comerțului internațional, al competitivității industriei UE și al efectelor asupra economiei, inclusiv asupra pieței forței de muncă. Vor trebui luate în considerare o serie de principii directe care au fost deja aprobate de Consiliul European cu privire la modul de punere în aplicare a pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”.

¹³ Propunere de regulament privind instituirea unui mecanism de ajustare la frontieră în funcție de carbon (documentele 10871/21 + ADD 1-6).

¹⁴ Documentul 10846/21.

Lucrările pe baza propunerii Comisiei vor continua și, având în vedere noutatea măsurii propuse, vor fi necesare discuții tehnice suplimentare în cadrul Grupului de lucru pentru mecanismul de ajustare la frontieră în funcție de carbon, întrucât delegațiile trebuie să verifice modul în care CBAM va funcționa în practică, inclusiv aspectele legate de proiectarea și administrarea generală a noului mecanism.

ii) Directiva privind impozitarea energiei¹⁵

În cadrul reuniunii informale din luna iulie a Grupului de lucru la nivel înalt pentru chestiuni fiscale care a avut ca temă „Viitoarele provocări în domeniul fiscal”, delegațiile și-au exprimat deja opiniile preliminare cu privire la rolul impozitării în tranziția verde, în cursul sesiunii de lucru intitulată „Aspectele fiscale ale Pactului verde”.

Discuțiile tehnice privind propunerea referitoare la impozitarea energiei sunt în curs de desfășurare în cadrul Grupului de lucru pentru chestiuni fiscale (impozitare indirectă – accize/impozitarea energiei). Până la sfârșitul mandatului președinției, vor fi avut loc cinci reuniuni ale grupului de lucru cu privire la această propunere. Aceste reuniuni au fost dedicate în principal unei prezentări detaliate a propunerii Comisiei și a evaluării impactului, urmate de o examinare articol cu articol a propunerii. Au fost adresate întrebări cu privire la o serie de aspecte ale propunerii, cum ar fi trecerea de la impozitarea bazată pe volum la impozitarea bazată pe conținutul energetic, introducerea unei ierarhizări a ratelor în funcție de performanța de mediu, impozitarea unor noi produse, indexarea, sectorul aviației și sectorul maritim, precum și legăturile cu alte dosare din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”. Se preconizează că prima lectură articol cu articol a propunerii va fi finalizată până la sfârșitul mandatului președinției.

Lucrările pe baza propunerii Comisiei vor continua și vor fi necesare discuții tehnice suplimentare la nivelul grupului de lucru.

¹⁵ Propunere de directivă a Consiliului privind restructurarea cadrului Uniunii de impozitare a produselor energetice și a energiei electrice (reformare), (documentele 10872/21 + ADD 1-7).

III. CONCLUZIE

Această prezentare generală a progreselor înregistrate cu privire la propunerile din pachetul „Pregătiți pentru 55” va însoți sau va fi menționată în rapoartele intermediare care vor fi redactate separat cu privire la fiecare propunere, în atenția formațiunilor competente ale Consiliului.

Având în vedere interacțiunile strânse dintre propunerile din pachet, președinția consideră că o astfel de prezentare generală a progreselor înregistrate în cadrul întregului pachet este esențială pentru asigurarea unei abordări coerente a acestor negocieri complexe. Deși negocierile privind propunerile au avansat într-un ritm diferit, raportul general arată că s-au înregistrat progrese satisfăcătoare la nivel tehnic la toate nivelurile.
