



Bruxelas, 6 de dezembro de 2021  
(OR. en)

14585/21

---

---

**Dossiês interinstitucionais:**

2021/0211(COD)  
2021/0200(COD)  
2021/0201(COD)  
2021/0197(COD)  
2021/0206(COD)  
2021/0202(COD)  
2021/0207(COD)

---

---

ENV 953  
CLIMA 420  
ENER 548  
TRANS 737  
ECOFIN 1212  
AGRI 610  
FORETS 83  
MI 920  
RESPR 42  
CODEC 1595

**NOTA**

---

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Comité de Representantes Permanentes/Conselho

---

Assunto: Pacote legislativo "Objetivo 55"

a) Revisão da Diretiva (UE) 2003/87/CE relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa, a fim de executar a ambição da nova meta climática para 2030 e as propostas conexas

b) Revisão do 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

c) Revisão do Regulamento (UE) 2018/841, relativo à inclusão das emissões e remoções de gases com efeito de estufa resultantes das atividades relacionadas com o uso do solo, a alteração do uso do solo e as florestas no quadro relativo ao clima e à energia para 2030

d) Revisão do Regulamento (UE) 2019/631 que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos

e) Regulamento que cria o Fundo Social para o Clima

- Relatório intercalar
  - Debate de orientação
-

## I. INTRODUÇÃO

1. Em 14 de julho de 2021, a Comissão Europeia apresentou as propostas em epígrafe no âmbito do pacote de propostas legislativas "Objetivo 55". O pacote visa alinhar o quadro de ação da UE relativo ao clima e à energia pela sua nova e ambiciosa meta climática para 2030, que consiste em reduzir as emissões líquidas de gases com efeito de estufa (GEE) em, pelo menos, 55 % e colocá-la no bom caminho para alcançar o seu objetivo de neutralidade climática até 2050.
2. No Conselho, as propostas são tratadas por quatro formações do Conselho: Ambiente, Energia, Transportes e Assuntos Económicos e Financeiros.
3. A Presidência elaborou um relatório com uma panorâmica dos progressos no que diz respeito às propostas no âmbito do pacote "Objetivo 55" (documento 13977/21). O relatório centra-se nos aspetos horizontais do pacote, tais como as interligações entre os dossiês, e nas principais questões suscitadas durante os debates realizados até à data. Foi apresentado às formações competentes do Conselho, juntamente com relatórios intercalares em separado sobre cada uma das propostas.
4. O Conselho (Ambiente) procedeu a uma primeira troca de pontos de vista sobre o pacote "Objetivo 55" em 6 de outubro de 2021. Tendo em vista a reunião do Conselho (Ambiente) de 20 de dezembro de 2021, o presente relatório visa fornecer mais pormenores sobre os progressos realizados nos cinco dossiês da competência do Conselho (Ambiente) e, sempre que possível, expor em termos gerais as opiniões preliminares das delegações sobre as principais questões.
5. Estes dossiês estão no cerne do pacote "Objetivo 55", sendo o principal dinamizador o aumento do nível de ambição do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE), juntamente com a atualização dos objetivos nacionais no Regulamento Partilha de Esforços (RPE) e as medidas para aumentar os sumidouros naturais através do Regulamento relativo ao uso do solo, à alteração do uso do solo e às florestas (LULUCF). As normas de CO<sub>2</sub> mais rigorosas propostas para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros visam ajudar os Estados-Membros a atingirem as metas nacionais mais ambiciosas, estimulando simultaneamente a inovação tecnológica no setor. A proposta de um novo Fundo Social para o Clima (FSC) visa abordar os impactos sociais e distributivos do novo sistema de comércio de licenças de emissão previsto para os edifícios e o transporte rodoviário.

6. No que diz respeito aos progressos globais nestes dossiês, a Presidência considera que serão necessários trabalhos técnicos consideráveis acerca da maior parte deles devido à sua complexidade e à introdução de novos elementos, e ainda, no que diz respeito ao CELE, devido ao volume do dossiê.

## II. TRABALHO REALIZADO DURANTE A PRESIDÊNCIA

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

7. No âmbito da reforma do CELE são tratadas três propostas<sup>1</sup>: uma proposta de alteração da Diretiva CELE, da decisão relativa à reserva de estabilização do mercado (REM) e do regulamento relativo à monitorização, comunicação de informações e verificação no setor do transporte marítimo ("CELE geral"), uma proposta de alteração da Diretiva CELE no que diz respeito à aviação ("CELE aviação") e uma proposta separada de alteração da Decisão REM.

---

<sup>1</sup> 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).

O objetivo das propostas é assegurar que o CELE contribui para o aumento do nível de ambição global da UE através da introdução da tarifação do carbono em setores ainda não abrangidos pelo CELE (transportes marítimos, edifícios e transportes rodoviários) e do reforço das disposições em vigor. A proposta relativa ao sistema de comércio de licenças de emissão para a aviação tem igualmente por objetivo a aplicação do CORSIA<sup>2</sup>. Comparado com o atual objetivo de 43 %, as propostas deverão, no que diz respeito ao atual CELE, resultar numa redução global de 61 % das emissões nos setores abrangidos pelo CELE até 2030, em comparação com os níveis de 2005. O CELE separado proposto para os edifícios e o transporte rodoviário deverá permitir uma redução de 43 % das emissões nestes setores em comparação com os níveis de 2005, a fim de contribuir para que os Estados-Membros cumpram as suas metas nacionais ao abrigo do Regulamento Partilha de Esforços.

No Parlamento Europeu, as propostas são da responsabilidade da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar. A Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia é associada à proposta "CELE geral". Peter Liese (PPE, DE) foi designado relator para a proposta "CELE geral", Sunčana Glavak (PPE, HR) relatora da proposta "CELE Aviação" e Cyrus Engerer (S&D, MT) relator da proposta de decisão relativa à Decisão REM separada. Os trabalhos sobre as propostas encontram-se numa fase inicial e, de acordo com as informações disponíveis, não foram comunicados os calendários definitivos.

O Comité Económico e Social Europeu e o Comité das Regiões foram consultados sobre as propostas, mas ainda não emitiram parecer.

O Grupo do Ambiente realizou oito reuniões durante a Presidência eslovena dedicadas à análise das três propostas relacionadas com a reforma do CELE e respetivas avaliações de impacto. Os debates basearam-se no agrupamento temático das propostas e contribuíram para uma primeira leitura, que incidiu sobre o esclarecimento das questões, a fim de permitir às delegações compreender melhor os pormenores das propostas. A este respeito, as delegações solicitaram mais informações sobre o impacto das propostas a nível dos Estados-Membros e procuraram obter esclarecimentos sobre as interligações com outras propostas do pacote "Objetivo 55". A maioria das delegações está ainda a estudar os textos, pelo que as suas observações ou posições são, na sua maioria, preliminares.

---

<sup>2</sup> Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional, acordado pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) em 2016.

As delegações continuam a considerar que o CELE está no cerne da política climática da UE. Embora pareça haver um reconhecimento geral de que o CELE terá de contribuir de uma forma eficaz em termos de custos para o aumento do nível de ambição da UE, as opiniões diferem quanto às alterações propostas. Neste contexto, houve alguns apelos a que se explorassem opções para aumentar ainda mais as metas do CELE, mas também surgiram preocupações quanto aos possíveis impactos de certas partes das propostas, tanto nos setores económicos como nos agregados familiares, sublinhando a necessidade de ter em conta as diferentes circunstâncias dos Estados-Membros.

#### *Estabelecimento de um CELE separado para os edifícios e o transporte rodoviário*

Os debates realizados até à data salientaram os fortes nexos entre o CELE proposto para os edifícios e o transporte rodoviário e outros elementos do pacote "Objetivo 55", nomeadamente o Regulamento Fundo Social para o Clima, o Regulamento Partilha de Esforços, a Diretiva Tributação da Energia, o Regulamento que estabelece normas de emissão de CO<sub>2</sub> para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros e a Diretiva Eficiência Energética.

É geralmente reconhecido que são necessários mais esforços para descarbonizar os setores dos edifícios e dos transportes rodoviários. No entanto, um grande número de delegações manifestou preocupações quanto à proposta da Comissão, tendo algumas delegações manifestado reservas consideráveis quanto à pertinência de aplicar o sistema de comércio de licenças de emissão a estes setores. Estas preocupações prendem-se, em especial, com o aumento dos preços da energia e os impactos sociais e distributivos nos agregados familiares com rendimentos mais baixos, o que poderá agravar ainda mais o risco de pobreza energética e levar a um aumento das disparidades entre Estados-Membros e a nível interno. Neste contexto, algumas delegações contestaram também a afirmação de que, para estes setores, o CELE seria o instrumento mais eficaz para a descarbonização, argumentando que os custos poderão simplesmente ser transferidos para os consumidores. Várias delegações questionaram se o Fundo Social para o Clima será suficiente para atenuar os impactos sociais e distributivos. Algumas delegações estão preocupadas com a consequente perda de receitas, remetendo, nomeadamente, para as medidas fiscais nacionais em vigor. Algumas delegações também levantaram questões relacionadas com a execução e os encargos administrativos.

Por outro lado, várias delegações acolheram favoravelmente a proposta de aplicação do sistema de comércio de licenças de emissão aos edifícios e ao transporte rodoviário, salientando que o sistema tem maior potencial para descarbonizar estes setores de uma forma eficiente em termos de custos, apoiando simultaneamente os Estados-Membros para que cumpram o aumento das suas metas nacionais no âmbito do Regulamento Partilha de Esforços. Estas delegações reconhecem a necessidade de medidas de atenuação dos impactos sociais e distributivos, tendo algumas delas salientado que as medidas alternativas terão também impactos semelhantes, mas que a tarifação do carbono também gera receitas que podem ser utilizadas para tais medidas. Algumas delegações manifestaram dúvidas sobre o Fundo Social para o Clima.

No que diz respeito ao âmbito proposto para os combustíveis fósseis abrangidos pelo CELE separado, algumas delegações estão abertas a alargar o âmbito para abranger todos os combustíveis fósseis. Por outro lado, outras delegações inquiriram sobre a possibilidade de limitar o âmbito de setores, por exemplo, excluindo o setor dos edifícios residenciais.

Dada a novidade do sistema de comércio de licenças de emissão proposto para os edifícios e os transportes rodoviários, os debates iniciais centraram-se, em grande medida, na obtenção de esclarecimentos pormenorizados sobre os impactos da proposta por setor e por Estado-Membro, incluindo as quotas para venda em leilão e as receitas por Estado-Membro, e sobre vários elementos de conceção. Em relação às disposições do CELE separado destinadas a assegurar um arranque harmonioso do sistema, as delegações congratularam-se com o seu objetivo, tendo algumas solicitado esclarecimentos, em especial sobre o cálculo e a repartição dos dados relativos ao limite máximo proposto, incluindo a quota-parte de emissões por Estado-Membro e por setor, e a proposta de antecipar a venda em leilão de 30 % das licenças de emissão para 2026. Embora continuem a analisar as propostas, algumas delegações preconizaram um início ainda mais gradual e questionaram se antecipar licenças não seria suscetível de causar problemas numa fase posterior.

No que diz respeito à reserva de estabilização do mercado (REM) separada, as delegações solicitaram vários esclarecimentos sobre a fundamentação subjacente aos parâmetros e ao funcionamento propostos, nomeadamente sobre a dimensão inicial e os limiares para a inclusão ou libertação de licenças de emissão da reserva. No que diz respeito ao mecanismo baseado no aumento dos preços proposto para combater o risco de flutuação excessiva dos preços, algumas delegações manifestaram preocupações quanto à sua eficácia, tendo algumas delas solicitado esclarecimentos sobre o eventual impacto do preço do carbono nos termos do atual CELE sobre o preço do carbono, no âmbito do sistema de comércio de licenças de emissão proposto para os edifícios e o transporte rodoviário.

*Reforço do sistema de comércio de licenças de emissão em vigor e das respetivas metas*

As delegações consideram que as propostas relativas ao ajustamento do limite máximo do CELE e ao aumento do fator linear de redução são elementos fundamentais para reforçar o nível de ambição do CELE. Estas propostas foram bem acolhidas por várias delegações, manifestando-se algumas a favor de estudar formas de aumentar ainda mais o nível de ambição. No que diz respeito ao ajustamento do limite máximo do CELE, o respetivo cálculo, o valor previsto em números e o seu impacto suscitaram algumas dúvidas, tendo algumas delegações manifestado preocupações quanto ao facto de tal ajustamento poder conduzir a um aumento acentuado do preço do carbono no ano em que for introduzido (também a considerar à luz das propostas REM). As observações iniciais sobre o aditamento ao limite máximo do CELE de 79 milhões de licenças de emissão para o setor marítimo prenderam-se principalmente com pedidos de esclarecimento sobre o cálculo e a metodologia. Foram levantadas algumas interrogações sobre o impacto do aumento do fator linear de redução.

No que diz respeito às disposições relativas à fuga de carbono/atribuição de licenças de emissão gratuitas, as delegações quiseram compreender em grande pormenor as implicações das alterações propostas. As delegações acolheram favoravelmente o objetivo de evitar o desencadeamento do fator de correção transetorial e, a esse respeito, várias apoiaram explicitamente a abordagem de uma atribuição de licenças de emissão gratuitas mais direcionada. No entanto, foram levantadas algumas questões e preocupações sobre as alterações propostas. Nomeadamente, a proposta de fazer depender totalmente a atribuição de licenças de emissão gratuitas a instalações da aplicação das recomendações da auditoria energética prevista na Diretiva Eficiência Energética (DEE) suscitou problemas a várias delegações, tendo algumas delas manifestado fortes reservas. Algumas delegações argumentaram que tal levaria a um tratamento diferente e injusto das instalações abrangidas pelo sistema, nomeadamente alegando que o objetivo da atribuição de licenças de emissão gratuitas não é aplicar as recomendações da auditoria energética nos termos da DEE. Algumas delegações reconheceram a validade do objetivo da proposta, mas levantaram questões relacionadas com os eventuais encargos administrativos inerentes à sua aplicação. O aumento da taxa máxima de atualização de referência para a atribuição de licenças de emissão gratuitas suscitou questões a algumas delegações, preocupadas com o impacto na sua indústria. Além disso, foram levantadas questões, por exemplo, sobre o âmbito da atribuição de licenças de emissão gratuitas relacionada com a manutenção durante cinco anos, no âmbito do CELE, de determinadas instalações que, de outro modo, ficariam excluídas do âmbito de aplicação após terem aplicado medidas de redução do seu consumo de energia e das suas emissões.

Foi prestada especial atenção à proposta de eliminação progressiva das licenças de emissão gratuitas no âmbito do CELE para os setores abrangidos pelo Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço (CBAM), com o objetivo de assegurar a compatibilidade das medidas da UE contra a fuga de carbono com a OMC. As observações iniciais variaram desde a sugestão de explorar uma eliminação progressiva mais rápida (permitindo uma introdução progressiva mais rápida do CBAM) até ao pedido de uma abordagem cautelosa, tendo algumas delegações indicado que a decisão sobre a eliminação progressiva só deve ser tomada numa revisão na sequência da fase-piloto do CBAM. As delegações procuraram, nomeadamente, esclarecimentos sobre questões relacionadas com a equivalência entre o tratamento dos produtos produzidos pelas instalações ao abrigo do CELE e os produtos importados, sublinhando a necessidade de assegurar que o CBAM oferecerá a mesma proteção contra a fuga de carbono que a atribuição de licenças de emissão gratuitas. Foram colocadas muitas questões relacionadas com o impacto da eliminação progressiva sobre a competitividade dos produtores da UE nos mercados de exportação.

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 sobre os setores e a competitividade, tendo simultaneamente em conta o contexto internacional e as circunstâncias nacionais (por exemplo, problemas de conectividade). No que diz respeito às interligações com outros dossiês, algumas 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.

De um modo geral, as delegações reconhecem a necessidade de o transporte marítimo contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa. A inclusão do transporte marítimo no CELE mereceu um apoio generalizado, ao mesmo tempo que foi sublinhada a importância de salvaguardar a competitividade do setor dos transportes marítimos da UE e de ter em conta as circunstâncias específicas nacionais e geográficas. No entanto, para alguns, a inclusão e a descarbonização do setor marítimo levantam desafios e riscos específicos. Várias delegações solicitaram uma análise aprofundada das modalidades de inclusão (por exemplo, introdução progressiva do sistema, distribuição de direitos de leilão e entidade responsável pela devolução de licenças), assegurando simultaneamente um apoio adequado à investigação e à inovação e dedicando as receitas dos leilões à ecologização do setor.

No que diz respeito ao âmbito de aplicação e ao nível de ambição propostos para o alargamento do CELE ao transporte marítimo, as delegações solicitaram esclarecimentos sobre a proposta de cobertura de 50 % das viagens fora da UE e algumas gostariam de estudar a possibilidade de aumentar as ambições (por exemplo, emissões que não de CO<sub>2</sub> e inclusão de navios com menos de 5 000 toneladas).

Várias delegações manifestaram igualmente dúvidas quanto à suficiência das medidas propostas para contrariar as tentativas dos intervenientes no mercado de reduzir a sua exposição à tarifação do carbono, nomeadamente optando por portos de países terceiros próximos dos Estados-Membros ou privilegiando outros modos de transporte ("evasão carbónica"), e preconizaram novas medidas. Neste contexto, muitas delegações sublinharam a necessidade de assegurar condições de concorrência equitativas para o setor dos transportes marítimos da UE.

Algumas delegações perguntaram se a cláusula de revisão permitia a possibilidade de um alinhamento total com um futuro instrumento de mercado acordado no âmbito da Organização Marítima Internacional, insistindo na necessidade de reagir a qualquer evolução relevante a este respeito.

Algumas delegações solicitaram mais informações sobre as disposições propostas relativas à entidade regulamentada e à autoridade administrativa, bem como à execução e às sanções, e, em especial, se estas últimas são proporcionadas e alinhadas com os procedimentos internacionais. Além disso, foram levantadas questões sobre as repercussões nos preços do transporte marítimo e o potencial aumento dos encargos administrativos para as empresas e para as autoridades.

No que diz respeito à proposta "CELE aviação", a análise inicial centrou-se em questões técnicas e bastante pormenorizadas para esclarecer várias disposições da proposta e o seu impacto, nomeadamente sobre a competitividade e os consumidores. O objetivo de descarbonizar ainda mais o setor, assegurando ao mesmo tempo condições de concorrência equitativas para as companhias aéreas europeias no mercado mundial, é, de um modo geral, apoiado. Especificamente, no que diz respeito aos dois elementos principais da proposta, nomeadamente a eliminação progressiva das licenças de emissão gratuitas para a aviação e a aplicação do CORSIA:

- o reconhecimento geral de que a atribuição de licenças de emissão gratuitas deverá ser gradualmente eliminada, sendo algumas delegações, no entanto, a favor de uma eliminação progressiva mais lenta, também à luz da COVID-19, e apelando a um apoio adequado ao setor. Várias outras delegações apoiaram a proposta de transição para a venda em leilão na íntegra ou preferiram uma eliminação progressiva mais rápida ou mesmo imediata.
- Quanto à proposta de aplicação do CORSIA, conforme adequado, através da Diretiva CELE, foram feitas algumas perguntas sobre a opção escolhida no que respeita ao âmbito de aplicação (ou seja, a aplicação do CORSIA aos voos extra-EEE e a continuação da aplicação do CELE aos voos intra-EEE e aos voos com partida para o Reino Unido e a Suíça). As observações consistiram principalmente em pedidos de esclarecimentos sobre as modalidades de execução, em especial sobre a coerência com as metas do Acordo de Paris e o alinhamento com o CORSIA. As perguntas incidiram, nomeadamente, sobre a qualidade dos créditos e a terminologia relacionada com os créditos, os países abrangidos e a base de referência.

As observações iniciais sobre as propostas relativas à reserva de estabilização do mercado (REM) concentraram-se, nomeadamente, no seu impacto sobre a tarifação do carbono. As observações centraram-se, por um lado, na garantia de um forte sinal de preços para sustentar um CELE ambicioso e, por outro lado, na atenuação de choques de preços, em especial aumentos acentuados, tendo algumas delegações questionado também os impactos cumulativos do ajustamento do limite máximo e das alterações da REM no ano do ajustamento. Para o efeito, foram também colocadas algumas questões sobre as alterações propostas dos parâmetros de conceção, incluindo o limiar para desencadear a intervenção da REM e, concretamente, a razão pela qual os limiares não estão a ser reduzidos. Outras delegações perguntaram se outros critérios, nomeadamente os níveis dos preços do carbono, não seriam mais adequados para desencadear a intervenção. Uma delegação sugeriu que a REM fosse encarada como um instrumento para corrigir os desequilíbrios entre as receitas e os custos pagos pelas instalações CELE nos Estados-Membros que são beneficiários do Fundo de Modernização.

Quanto à proposta separada de decisão relativa a uma reserva de estabilização do mercado que mantenha a taxa dupla de inserção de 24 % até 2030, várias delegações manifestaram explicitamente o seu apoio à proposta, recordando a necessidade de continuar a eliminar o excedente histórico, enquanto algumas delegações manifestaram sérias preocupações quanto ao seu impacto.

No contexto do recente aumento dos preços da energia, várias delegações sublinharam a necessidade de reforçar prioritariamente o artigo 29.º-A sobre "Medidas em caso de flutuações excessivas dos preços" (que não faz parte da proposta da Comissão), a fim de o tornar mais reativo. Algumas delegações defendem igualmente que se reaja a eventuais especulações no mercado do CELE. Outros alertaram para as medidas suscetíveis de enfraquecer ou mesmo prejudicar o funcionamento do CELE. Várias delegações consideram que o debate sobre o aumento dos preços da energia não deve ter lugar no âmbito do pacote "Objetivo 55".

No que diz respeito às disposições financeiras do CELE, os debates centraram-se principalmente na dimensão, origem, âmbito e repartição do Fundo de Modernização e do Fundo de Inovação, bem como nas disposições relativas à afetação de fundos.

Várias delegações acolheram favoravelmente a proposta de aumento do Fundo de Modernização, tendo algumas sugerido um maior aumento, enquanto outras apelaram a uma avaliação da utilização do financiamento, incluindo os efeitos esperados desse aumento na atenuação das alterações climáticas. A proposta de exclusão do apoio aos investimentos relacionados com combustíveis fósseis (e não apenas combustíveis fósseis sólidos) a partir do financiamento no âmbito do Fundo de Modernização recebeu apoio explícito de várias delegações, embora outras tenham manifestado fortes reservas, tendo algumas recordado a referência, nas conclusões do Conselho Europeu de dezembro de 2020, ao papel das tecnologias de transição, como o gás.

O aumento do Fundo de Inovação foi bem acolhido por várias delegações, enquanto outras o questionaram. Algumas delegações manifestaram preocupações quanto ao financiamento do Fundo de Inovação, em especial a partir de licenças do CELE separado para os edifícios e o transporte rodoviário e das licenças resultantes da redução da atribuição de licenças de emissão gratuitas aos setores incluídos no CBAM.

De um modo geral, as delegações congratulam-se com o esclarecimento de que todos os setores abrangidos pelo CELE podem beneficiar do Fundo de Inovação, bem como com o alargamento do âmbito de aplicação a fim de que possa prestar apoio a projetos através de mecanismos de concurso, tais como contratos para diferenciais de carbono. Algumas delegações consideraram que, em especial, o setor dos transportes marítimos, enquanto novo setor no âmbito do CELE, tem de beneficiar de financiamento adequado, por exemplo através da afetação de fundos. Foi igualmente sugerida a criação de um fundo específico de apoio à transição ecológica do setor marítimo. Algumas delegações apelaram a um maior equilíbrio geográfico na distribuição dos projetos no âmbito do Fundo de Inovação.

Várias delegações solicitaram esclarecimentos sobre a afetação obrigatória de todas as receitas dos leilões para fins relacionados com o clima e a energia, salientando questões de compatibilidade com os princípios orçamentais nacionais. Muitas delegações sublinharam que as disposições financeiras têm de ser avaliadas à luz da próxima proposta da Comissão sobre a Decisão Recursos Próprios e das suas implicações para a quota-parte dos Estados-Membros nas receitas dos leilões. Foram igualmente feitas observações semelhantes relativamente às receitas esperadas do CELE separado proposto para os edifícios e o transporte rodoviário, incluindo a sua afetação.

No que diz respeito a outras questões, registou-se que as instalações que utilizam biomassa são uma prioridade especial para algumas delegações. Neste contexto, algumas delegações manifestaram preocupação quanto ao facto de o limiar inferior proposto de 95 % para as emissões da combustão de biomassa contabilizadas como zero criar incentivos para que estas instalações utilizem combustíveis fósseis.

ii) Regulamento Partilha de Esforços (RPE)<sup>3</sup>

8. O principal objetivo da proposta da Comissão é aumentar a contribuição do RPE para a ambição global da UE em matéria de clima para 2030, estabelecendo uma nova meta a nível da UE para a redução de 40 % (dos atuais 29 %) das emissões de gases com efeito de estufa nos setores abrangidos pelo RPE, em comparação com os níveis de 2005, e atualizar as metas nacionais dos Estados-Membros em conformidade.

O Parlamento Europeu nomeou Jessica Polfjård (EPP, SE) como relatora para a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI). Os trabalhos sobre o dossiê encontram-se numa fase inicial e, de acordo com as informações disponíveis, não foi comunicado o calendário definitivo.

O Comité Económico e Social Europeu e o Comité das Regiões foram consultados sobre as propostas, mas ainda não emitiram parecer.

Durante a Presidência eslovena, o Grupo do Ambiente analisou a proposta e a sua avaliação de impacto em três reuniões, que permitiram a conclusão de uma primeira leitura preliminar da proposta. Embora haja um apoio geral ao aumento do nível de ambição global da proposta, a maioria das delegações está ainda a estudá-la em mais pormenor e, por conseguinte, as suas opiniões ou posições têm caráter preliminar nesta fase. Os debates centraram-se, assim, no esclarecimento dos elementos novos da proposta em comparação com o atual RPE. Durante as reuniões realizadas até à data, a Comissão procurou fornecer esclarecimentos e respostas às perguntas colocadas pelas delegações, que dizem respeito, em especial, às metas propostas, flexibilidades e reserva adicional, inclusive em relação a outras propostas do pacote "Objetivo 55".

---

<sup>3</sup> 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)

A proposta mantém o atual âmbito de aplicação do RPE, que inclui o transporte rodoviário e os edifícios. As delegações congratulam-se, em princípio, com o facto de o âmbito de aplicação não ter sido alterado, mas solicitaram informações adicionais sobre a interação entre o RPE e a proposta de um novo sistema de comércio de licenças de emissão para os edifícios e o transporte rodoviário. Segundo a Comissão, a extensão simultânea do sistema de comércio de licenças de emissão a estes dois setores no âmbito da proposta de revisão da Diretiva CELE ajudará os Estados-Membros a cumprir as suas metas no âmbito do RPE, em vez de as substituir.

O método utilizado para atualizar as metas nacionais propostas dos Estados-Membros continua a basear-se no PIB per capita, com correções limitadas para ter em conta preocupações de eficiência em termos de custos. Embora algumas delegações se congratulem com o facto de o PIB per capita continuar a ser a base de cálculo, outras receiam que a metodologia adotada não reflita suficientemente o critério da relação custo-eficiência nem contribua para a convergência ao longo do tempo, em especial tendo em conta que o intervalo-alvo de 40 pontos percentuais se mantém inalterado em relação ao atual RPE. Algumas delegações indicaram que consideram que as suas novas metas constituem um grande desafio. A pedido das delegações, a Comissão forneceu algumas informações e referências adicionais aos dados sobre o cálculo das metas nacionais.

Além disso, algumas delegações manifestaram a sua preocupação pelo facto de a proposta de revisão dos dados relativos às emissões provenientes dos inventários nacionais, prevista para 2025, e os subsequentes reajustamentos das dotações anuais de emissões dos Estados-Membros para o período 2026-2030 poderem gerar incerteza para os Estados-Membros. O reajustamento, como parte da atualização técnica do quadro para a fixação das dotações anuais de emissões dos Estados-Membros, é proposto tendo em conta que se desconhecem os impactos da pandemia de COVID-19 e dos efeitos da recuperação na economia e no nível de emissões da UE e que não podem ainda ser totalmente quantificados. Segundo a Comissão, o reajustamento visa assegurar que o montante de dotações anuais de emissões ainda permite transferências entre Estados-Membros e tem em conta uma possível recuperação, evitando simultaneamente a acumulação de excedentes excessivos.

No que diz respeito às flexibilidades previstas no RPE, as delegações concordam, de um modo geral, que irão desempenhar um papel importante em termos de ajuda aos Estados-Membros para alcançarem as suas metas nacionais de uma forma eficaz em termos de custos, respeitando simultaneamente a integridade ambiental. A proposta da Comissão mantém as flexibilidades gerais (acumulação e empréstimo, negociação das dotações anuais de emissões entre os Estados-Membros), ao passo que são propostas algumas alterações à flexibilidade do CELE (maior acesso para Malta) e à flexibilidade LULUCF, que permite aos Estados-Membros utilizar uma quantidade limitada de remoções líquidas do setor LULUCF para cumprir os seus objetivos no âmbito do RPE. No que diz respeito a este último aspeto, várias delegações solicitaram mais esclarecimentos sobre as alterações propostas à flexibilidade LULUCF e sobre a fundamentação para dividir a utilização do montante máximo total da flexibilidade entre os dois períodos de conformidade quinquenais, sem prever qualquer possibilidade de transição do primeiro período (2021-2025) para o segundo (2026-2030). De acordo com a Comissão, a razão para tal prende-se com a alteração da metodologia contabilística proposta no Regulamento LULUCF para o período 2026-2030, bem como com a Lei Europeia em matéria de Clima.

A proposta contém igualmente uma nova reserva voluntária que será composta por quaisquer créditos LULUCF que não tenham sido utilizados no final do segundo período de conformidade. Os Estados-Membros poderão ter acesso à reserva a fim de cumprir a sua meta ao abrigo do RPE para 2030, desde que a UE tenha atingido a sua meta global para 2030, tendo em conta o limite máximo para a contribuição das remoções líquidas ao abrigo da Lei Europeia em matéria de Clima. Várias delegações solicitaram igualmente mais informações sobre o objetivo da nova reserva adicional, o seu funcionamento previsto e o seu potencial para ajudar os Estados-Membros a cumprir as suas metas no âmbito do RPE, enquanto algumas lamentam a falta de previsibilidade para os Estados-Membros, uma vez que estes só terão conhecimento da sua disponibilidade no final do processo de verificação da conformidade.

Para além das perguntas sobre o funcionamento simultâneo das flexibilidades previstas nas propostas RPE e LULUCF, algumas delegações perguntaram se não seria possível aumentar a utilização ou o acesso à flexibilidade única entre o CELE e o RPE para melhorar a relação custo-eficácia das reduções de emissões.

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

9. O principal objetivo da proposta da Comissão é reforçar a contribuição do setor LULUCF para o aumento do nível de ambição global da UE em matéria de clima para 2030, estabelecendo uma meta para a UE de 310 milhões de toneladas de equivalente CO<sub>2</sub> em remoções líquidas de gases com efeito de estufa no setor LULUCF em 2030.

No Parlamento Europeu, a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI) é a comissão principal, tendo Ville Niinistö (Greens/EFA, FI) sido nomeado relator. Norbert Lins (PPE, DE) foi nomeado relator da Comissão da Agricultura e do Desenvolvimento Rural (AGRI), que é a comissão associada com competência partilhada em matéria de disposições específicas (artigo 2.º, n.º3, e artigo 4.º, n.º4). Os trabalhos sobre o dossiê ainda se encontram numa fase inicial e, de acordo com as informações disponíveis no momento, não foi comunicado o calendário definitivo.

O Comité Económico e Social Europeu e o Comité das Regiões foram consultados sobre as propostas, mas ainda não emitiram parecer.

---

<sup>4</sup> 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).

Durante a Presidência eslovena, o Grupo do Ambiente analisou a proposta e a sua avaliação de impacto em quatro reuniões, que permitiram concluir uma primeira leitura preliminar da proposta. Nesta fase, os pontos de vista manifestados pelas delegações são, na sua maioria, de natureza preliminar e 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 do regime geral a partir de 2026. A maior parte das questões e preocupações manifestadas até à data dizem respeito aos objetivos nacionais para 2030, ao quadro pós-2030 previsto, às flexibilidades concebidas para ajudar os Estados-Membros a cumprirem as suas metas (incluindo a interação com as flexibilidades e a reserva adicional proposta no RPE), ao mecanismo de conformidade e sanções, bem como aos requisitos de monitorização e comunicação de informações.

Entre 2021 e 2025, a proposta mantém a atual regra de "ausência de débito", o que significa que os Estados-Membros têm de assegurar que a soma das emissões totais não excede a soma das remoções totais geradas pelo setor após a aplicação das regras contabilísticas pertinentes e a flexibilidade com o setor do RPE. Para o período de 2026-2030, a proposta estabelece uma meta a nível da UE de 310 milhões de toneladas de equivalente CO<sub>2</sub> de remoções líquidas no setor LULUCF até 2030. Essa meta é repartida entre os Estados-Membros a título de metas nacionais vinculativas, com base no atual desempenho em termos de atenuação do respetivo setor LULUCF e na sua percentagem de área de solos geridos na UE. Em 2025, a Comissão propõe a adoção de um ato de execução que defina metas anuais para cada Estado-Membro, com base numa trajetória linear. A partir de 2031, a Comissão propõe a fusão das emissões do setor agrícola que não são emissões de CO<sub>2</sub> com as remoções e emissões abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento LULUCF, a fim de criar um novo pilar único que abranja o uso do solo, as florestas e a agricultura. Além disso, a proposta estabelece o objetivo da neutralidade climática até 2035 a nível da UE no setor combinado. Ademais, a proposta define um processo pelo qual, até ao final de 2025, a Comissão apresentará uma proposta legislativa que estabeleça os contributos dos Estados-Membros para a meta de neutralidade climática no setor de solos combinado.

De um modo geral, as delegações reconhecem a importância do papel do setor LULUCF para a política climática da UE e no que diz respeito à sua maior ambição global. No entanto, nas suas opiniões iniciais, várias delegações manifestaram preocupações quanto às metas nacionais propostas para 2030, incluindo o seu nível de ambição, os critérios utilizados no seu cálculo e o novo mecanismo de conformidade proposto. Muitas delegações questionaram a forma como as características nacionais, tais como as condições geográficas naturais e a estrutura etária das florestas, bem como a necessidade de assegurar a melhoria a longo prazo dos sumidouros, foram tidas em conta na distribuição das metas. A maioria das delegações receia que o processo proposto para o subsequente estabelecimento de metas anuais para o período 2026-2029 com base numa trajetória linear não seja adequado para um setor caracterizado por grandes flutuações interanuais e que, pela mesma razão, não seria adequado verificar a conformidade com referência a um único ano. Várias delegações manifestaram igualmente preocupações quanto à aplicação do mecanismo de correções técnicas proposto e solicitaram mais informações sobre o processo e os resultados previstos. Nesta fase, ainda existem numerosas dúvidas sobre o quadro pós-2030 previsto, cuja inclusão na proposta, no entender de algumas delegações, poderá ser prematuro.

Os debates sobre as flexibilidades centraram-se até à data na clarificação dos aspetos técnicos e nas alterações às flexibilidades existentes após 2025, bem como numa melhor compreensão das ligações entre as flexibilidades nas propostas relativas ao RPE e ao LULUCF, inclusive no contexto da Lei Europeia em matéria de Clima. A partir de 2026, deixará de ser possível transferir os excedentes do período de 2021-2025 para o período de 2026-2030. Os Estados-Membros podem, no entanto, continuar a comercializar os seus excedentes. A atual flexibilidade no uso do solo será tornada mais abrangente no segundo período, alargando o âmbito de aplicação dos solos florestais geridos a todas as categorias objeto de comunicação relativas aos solos. A quantidade total possível da flexibilidade será dividida por dois e a sua utilização estará sujeita ao cumprimento, a nível da UE, das metas para ambos os períodos. No segundo período, a flexibilidade do uso do solo destina-se a funcionar como um instrumento de flexibilidade único e pode ser utilizada para nivelar as flutuações entre anos. Além disso, em determinadas condições, poderá ser utilizado um mecanismo adicional para ajudar os Estados-Membros confrontados com perturbações naturais em ambos os períodos.

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. No entanto, manifestaram preocupações quanto à adequação das flexibilidades propostas a este respeito, em especial nos casos em que a disponibilidade da flexibilidade dependa da consecução da meta global da UE. Foram levantadas questões sobre a supressão da possibilidade de os Estados-Membros registarem excedentes de remoções LULUCF do período de "ausência de débito" de 2021-2025 para utilização no período de 2026-2030, bem como sobre o facto de a proposta não permitir o reporte de remoções excedentárias para o segundo período de conformidade no contexto das metas anuais.

A proposta inclui alterações ao Regulamento (UE) 2018/1999 relativo à Governação da União da Energia<sup>5</sup>, que contém as regras para a monitorização e comunicação de informações relativas às emissões e remoções de gases com efeito de estufa e para acompanhar os progressos dos Estados-Membros na consecução das suas metas nos termos do Regulamento LULUCF. Estas alterações incluem medidas destinadas a aumentar a precisão da monitorização e da comunicação de informações e os requisitos de monitorização e de comunicação de emissões e remoções mediante a utilização de tecnologias avançadas disponíveis no âmbito de programas da União, como o Copernicus, e de dados digitais recolhidos no âmbito da política agrícola comum. Com a ajuda dos novos dados disponibilizados na sequência da aplicação dos novos requisitos aos sistemas de inventário, será igualmente exigido aos Estados-Membros que forneçam informações adicionais nos seus relatórios de conformidade relativos aos dois períodos, respetivamente em 2027 e 2032, incluindo uma avaliação das sinergias e dos compromissos entre as políticas e medidas nacionais, com vista a avançar para medidas mais orientadas para as políticas em vez de apenas assegurar a coerência a nível contabilístico.

---

<sup>5</sup> Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativo à Governação da União da Energia e da Ação Climática, que altera os Regulamentos (CE) n.º 663/2009 e (CE) n.º 715/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 2009/119/CE e (UE) 2015/652 do Conselho, e revoga o Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

As delegações manifestaram preocupação com o risco de que os novos requisitos de monitorização e comunicação de informações possam aumentar significativamente a complexidade do inventário de gases com efeito de estufa, indicando algumas que as informações exigidas deverão cingir-se ao necessário para assegurar a monitorização dos progressos e a revisão das emissões e remoções no setor. Várias delegações receiam igualmente que os novos requisitos possam acarretar custos adicionais, encargos administrativos ou duplicações de trabalho. De um modo geral, as delegações consideram que é necessário um debate mais aprofundado a nível técnico para compreender melhor os requisitos e as suas implicações.

iv) Regulamento que estabelece normas de emissão de CO<sub>2</sub> para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros<sup>6</sup>

10. A proposta visa contribuir para um maior nível de ambição global da UE, aumentando as metas de redução das emissões de CO<sub>2</sub> para 2030 para os automóveis de passageiros novos e os veículos comerciais ligeiros novos e introduzindo um objetivo de 100 % para 2035, estimulando assim a inovação e assegurando que a indústria automóvel europeia mantém e reforça a sua competitividade a nível mundial. Graças ao maior nível de ambição, os Estados-Membros poderão nomeadamente cumprir as suas metas nacionais vinculativas nos termos do Regulamento Partilha de Esforços.

No Parlamento Europeu, a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar é responsável pela proposta. Jan Huitema (Renew, NL) foi nomeado relator. Os trabalhos sobre o dossiê encontram-se numa fase inicial e, de acordo com as informações disponíveis, não foi comunicado o calendário definitivo.

O Comité Económico e Social Europeu e o Comité das Regiões foram consultados sobre as propostas, mas ainda não emitiram parecer.

---

<sup>6</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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).

Durante a Presidência eslovena, realizaram-se três reuniões do Grupo do Ambiente para analisar a proposta e a sua avaliação de impacto, incluindo uma análise na especialidade. Embora os debates iniciais tenham permitido esclarecer uma série de questões, a maioria das delegações está ainda a estudar a proposta, pelo que as suas opiniões ou posições são, na sua maioria, preliminares. No entanto, os debates iniciais revelaram preferências no que diz respeito ao grau de ambição para os níveis-alvo. Note-se, no entanto, que algumas delegações não forneceram indicações preliminares sobre os níveis-alvo propostos, ou apenas as comunicaram em parte.

De uma forma geral, é consensual que o setor automóvel tem de contribuir para o aumento da ambição global da UE em matéria de clima para 2030 e 2050. Para várias delegações, a proposta é fundamental para alcançar a ambição global e cumprir as suas metas nacionais acrescidas ao abrigo do Regulamento Partilha de Esforços. Várias delegações sublinharam que a ambição deveria ser analisada para assegurar a coerência com outras propostas do pacote "Objetivo 55" e, em especial, com a proposta sobre o Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFIR).

Os debates centraram-se no aumento das metas, incluindo, em especial, a meta de 100 % para 2035, que exige que todos os automóveis de passageiros novos e veículos comerciais ligeiros novos sejam veículos com nível nulo de emissões até essa data e implica, de facto, a eliminação progressiva do motor de combustão interna.

Várias delegações apelaram ou poderão apoiar um nível de ambição mais elevado, argumentando que uma aceleração mais rápida no sentido de veículos com nível nulo de emissões não só é possível como também necessária à luz da ambição global. Neste contexto, salienta-se, nomeadamente, que já está a aumentar a disponibilidade generalizada de veículos com nível nulo de emissões, prevendo-se que a sua aceitação pelo mercado aumente significativamente. Reforçar o nível de ambição seria de molde a acelerar a implantação e acessibilidade desses veículos, inclusive no mercado de usados. Em especial, estas delegações pretendem antecipar o objetivo de 100 % para 2030. Algumas delegações indagaram sobre a possibilidade de os Estados-Membros tomarem medidas adicionais a nível nacional (alguns Estados-Membros dispõem de políticas/planos para uma eliminação progressiva mais precoce do que a proposta pela Comissão). Algumas delegações sugeriram o aumento das metas para 2025 e a fixação de uma meta intercalar entre 2025 e 2030, questionando também as metas diferenciadas para os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros em 2030.

Ao invés, outras delegações apoiaram a manutenção das atuais metas para 2025 e das metas diferenciadas para os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros, tal como proposto pela Comissão.

Algumas delegações manifestaram, pelo menos, um apoio preliminar ao nível de ambição proposto, embora algumas com certas reservas ou nuances. Foi sugerido que a meta de 100 % para 2035 fosse acompanhada de algum tipo de derrogação para os veículos com melhor desempenho em termos de emissões até 2039.

Para algumas delegações, o nível de ambição proposto é motivo de preocupação, nomeadamente a meta de 100 % para 2035, que algumas consideram de todo inaceitável. No que diz respeito às metas para 2030, algumas delegações indicaram até à data que discordam da proposta da Comissão. As preocupações incidiram sobre a questão de saber se a eliminação progressiva do motor de combustão interna é prematura e se é necessário mais tempo, e algumas delegações sugerem que a decisão sobre a eliminação progressiva só seja tomada no contexto da próxima revisão, que poderá ser adiada para 2026. Estas delegações salientaram uma série de considerações neste contexto, nomeadamente a necessidade de ter em conta as diferentes situações dos Estados-Membros no que diz respeito à aceitação de veículos com nível nulo ou baixo de emissões devido a disparidades na disponibilização da infraestrutura de carregamento e no poder de compra; e que a eliminação progressiva do motor de combustão interna é contrária ao princípio da neutralidade tecnológica. Foi igualmente salientado que o impacto da mudança sobre a produção e a consequente perda de postos de trabalho devem ser tidos em conta, o que exige uma ação substancial, nomeadamente no que diz respeito à melhoria de competências e à requalificação dos trabalhadores. Além disso, foram levantadas questões relativas à acessibilidade dos preços da eletricidade e à disponibilidade de baterias e de matérias-primas.

Foi solicitado que se considerasse o impacto da proposta sobre o mercado de automóveis usados de alguns Estados-Membros, salientando que a adoção mais rápida de automóveis com nível nulo ou baixo de emissões nos Estados-Membros com rendimentos mais elevados poderá levar ao aumento das exportações de automóveis mais antigos e mais poluentes para os Estados-Membros com baixos rendimentos. Embora reconhecendo que a questão não pode ser tratada no presente regulamento, sugere-se que a Comissão a acompanhe, por exemplo, no contexto do relatório intercalar/processo de revisão e analise possíveis soluções de forma mais aprofundada.

Algumas delegações preconizaram ou poderão apoiar a inclusão do contributo dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos na avaliação da conformidade dos fabricantes de veículos com as suas metas. No entanto, várias delegações apoiam firmemente os argumentos da Comissão contra esta sugestão, nomeadamente o facto de estes combustíveis serem mais bem aproveitados em outros setores mais difíceis de descarbonizar.

Algumas delegações pretendem pôr termo à utilização do chamado parâmetro de massa para determinar as metas de emissões específicas para os fabricantes e, por conseguinte, à repartição dos esforços entre eles.

No que diz respeito ao mecanismo para incentivar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões acordado na última revisão do regulamento, a Comissão propõe a sua eliminação progressiva até 2030, considerando que o rigor da meta constitui o principal fator impulsionador da sua adoção. As observações feitas até à data mostram que várias delegações apoiam esta proposta, tendo algumas defendido uma eliminação progressiva mais precoce e afirmando que, na sua forma atual, a proposta pode comprometer a ambição. Outras manifestam a sua oposição à proposta de eliminação progressiva, salientando que esta proporciona incentivos específicos para estimular a aceitação destes veículos nos Estados-Membros que atualmente registam uma taxa de adoção baixa. Algumas delegações manifestaram reservas quanto à supressão da derrogação para os pequenos fabricantes, dado que resulta em benefícios muito limitados em termos de redução das emissões, mas tem em conta certas características do mercado. Outras delegações manifestaram o seu apoio à proposta.

Os debates iniciais mostraram apoio para antecipar a revisão prevista para 2028, tendo as delegações apresentado uma série de questões adicionais a rever ou incluir no relatório intercalar previsto (cf. também os debates relacionados com a ambição proposta).

v) Regulamento que cria o Fundo Social para o Clima<sup>7</sup>

11. A proposta visa atenuar os impactos sociais e distributivos do sistema de comércio de licenças de emissão para os edifícios e os transportes rodoviários através da criação de um Fundo Social para o Clima (Regulamento FSC) para apoiar os agregados familiares vulneráveis, as microempresas e os utilizadores de transportes. Com base nos planos sociais para o clima a elaborar pelos Estados-Membros, apoia medidas e investimentos destinados a reduzir as emissões dos grupos vulneráveis nestes setores e pode também abranger o apoio direto temporário ao rendimento.

No Parlamento Europeu, tanto a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI) como a Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais (EMPL) são as comissões principais no âmbito de um processo de reuniões conjuntas das comissões. A Comissão dos Orçamentos (BUDG) é associada com competência exclusiva em aspetos que dizem diretamente respeito aos recursos próprios. Esther de Lange (PPE, NL) foi designada relatora para a Comissão ENVI, David Casa (PPE, MT) para a Comissão EMPL e Margarida Marques (S & D, PT) para a Comissão BUDG. Os trabalhos sobre a proposta encontram-se numa fase inicial e, de acordo com as informações disponíveis, não foram comunicados os calendários definitivos.

O Comité Económico e Social Europeu e o Comité das Regiões foram consultados sobre a proposta, mas ainda não emitiram parecer.

---

<sup>7</sup> Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que cria o Fundo Social para a Ação Climática (doc. 10920/21 +COR1 + ADD 1 + ADD1 COR1).

O Grupo ad hoc do Fundo Social para o Clima (Grupo ad hoc do FSC)<sup>8</sup> realizou três reuniões sobre o Regulamento FSC durante a Presidência eslovena. Os debates incidiram sobre a clarificação de uma série de importantes aspetos gerais e orçamentais da proposta. Embora se reconheça, de um modo geral, a necessidade de assegurar uma transição ecológica que não deixe ninguém para trás e de abordar as consequências sociais do sistema de comércio de licenças de emissão proposto para os edifícios e o transporte rodoviário, a proposta suscitou, globalmente, reações contraditórias. Algumas delegações acolheram favoravelmente a ideia geral de criar um fundo, embora muitas tenham manifestado preocupações consideráveis e solicitado esclarecimentos, em especial sobre as interligações com outras propostas do pacote "Objetivo 55", os dados que sustentam vários cálculos da proposta e as repercussões a nível dos Estados-Membros, tendo várias delegações lamentado a ausência de uma avaliação de impacto autónoma. As delegações estão ainda a estudar o texto, pelo que as suas observações ou posições têm sido, na sua maioria, preliminares. A análise da proposta na especialidade terá início durante a Presidência francesa.

Para a maioria das delegações, o Regulamento FSC está intrinsecamente ligado à proposta de um novo sistema de comércio de licenças de emissão para os setores dos edifícios e dos transportes rodoviários na Diretiva CELE revista, tendo algumas das delegações salientado os impactos sociais e distributivos de outras propostas do pacote "Objetivo 55", incluindo a Diretiva Tributação da Energia.

Várias delegações salientaram que a adoção das posições nacionais definitivas sobre o Regulamento FSC dependerá da avaliação das futuras propostas sobre a Decisão Recursos Próprios e a alteração do Quadro Financeiro Plurianual (2021-2027). Algumas delegações manifestaram preocupações quanto à reabertura do Quadro Financeiro Plurianual e consideraram que os fundos existentes poderão ser utilizados para fazer face às consequências sociais da proposta de sistema de comércio de licenças de emissão para os edifícios e o transporte rodoviário. Neste contexto, várias delegações assinalaram uma sobreposição entre o âmbito de aplicação do Fundo e outros instrumentos, em especial os instrumentos da política de coesão e o Mecanismo de Recuperação e Resiliência, bem como medidas nacionais.

---

<sup>8</sup> O seu mandato foi aprovado pelo Comité de Representantes Permanentes (1.ª Parte) em 8 de setembro de 2021 (doc. 11402/2021 + COR1). Sob a autoridade do Comité de Representantes Permanentes, o Grupo ad hoc do FSC presta contas às formações "Ambiente" e "Assuntos Económicos e Financeiros" do Conselho, consoante o caso.

No que diz respeito às bases jurídicas propostas, ou seja, o artigo 91.º, n.º 1, alínea d), do TFUE (transportes), o artigo 192.º, n.º 1, do TFUE (ambiente) e o artigo 194.º, n.º 1, alínea c), do TFUE (energia), algumas delegações questionaram a sua adequação e se era possível prever um apoio direto temporário ao rendimento ao abrigo das bases jurídicas propostas. O Serviço Jurídico do Conselho apresentou uma análise preliminar durante uma das reuniões do Grupo ad hoc do FSC.

A gestão direta do Fundo Social para o Clima foi também posta em causa por várias delegações, que manifestaram a sua preferência pela gestão partilhada. Além disso, algumas delegações questionaram também a lógica subjacente à utilização, a título obrigatório, de um sistema integrado e interoperável de informação e monitorização, incluindo uma ferramenta única de exploração de dados e de pontuação do risco.

No que diz respeito ao conteúdo dos planos sociais para o clima, as delegações questionaram as eventuais sobreposições com outras estratégias a definir pelos Estados-Membros, tais como os planos territoriais de transição justa. Além disso, várias delegações contestaram o facto de os indicadores para a comunicação dos progressos realizados e para efeitos de monitorização e avaliação deverem ser definidos por um ato delegado e prefeririam que os indicadores fossem integrados no texto regulamentar em consonância com a abordagem da política de coesão.

Em termos de elegibilidade das ações, as delegações solicitaram uma análise mais pormenorizada das medidas e investimentos elegíveis para financiamento, bem como da repartição entre medidas e investimentos, e do apoio direto temporário ao rendimento ao abrigo do Fundo. As delegações também solicitaram esclarecimentos sobre o princípio de "não prejudicar significativamente" e manifestaram interesse em receber orientações técnicas da Comissão sobre esta questão.

No que diz respeito ao montante do Fundo Social para o Clima, a proposta prevê um total de 72,2 mil milhões de EUR para o período de 2025-2032. Este montante corresponde, em princípio, a 25 % das receitas esperadas do sistema de comércio de licenças de emissão proposto para os edifícios e o transporte rodoviário. A maioria das delegações questionou a calibração da Comissão e solicitou explicações adicionais sobre o volume total proposto para o Fundo, tendo várias delegações questionado a dimensão do Fundo.

As delegações mostraram-se preocupadas com as disposições em matéria de cofinanciamento (por exemplo, os Estados-Membros devem financiar pelo menos 50 % dos custos totais dos planos sociais para o clima, utilizando uma parte das receitas esperadas da venda em leilão de licenças de emissão ao abrigo do novo sistema). A este respeito, várias delegações solicitaram explicações adicionais sobre uma taxa única de cofinanciamento nacional de 50 % aplicável a todos os Estados-Membros, que algumas consideraram demasiado elevada.

No que diz respeito à metodologia de afetação proposta para a repartição do Fundo, as delegações levantaram várias questões e preocupações quer quanto à fórmula utilizada, que foi considerada demasiado complexa, quer quanto aos critérios de afetação, que muitas delegações não consideraram adequados às suas circunstâncias nacionais específicas nem garantem de equidade. Neste contexto, a escolha dos indicadores foi igualmente questionada.

No que diz respeito à duração do Fundo Social para o Clima, o facto de abranger dois períodos do QFP é considerado politicamente sensível por várias delegações e requer uma análise mais aprofundada. Algumas delegações salientaram que uma duração de 8 anos, com início em 2025, é de molde a comprometer o futuro quadro financeiro plurianual. De acordo com a atual proposta o Fundo é criado sem limite de tempo. O orçamento do Fundo está presentemente dividido em duas partes: 1) um enquadramento financeiro para o período de 2025-2027 e 2) um enquadramento financeiro para o período de 2028-2032. Para o período de 2025-2027, a Comissão irá propor uma alteração do atual Regulamento QFP, a acordar ao mesmo tempo que o ato jurídico de base que cria o Fundo Social para o Clima e a alteração da Decisão Recursos Próprios. Para o período de 2028-2032, propõe-se que o montante só seja disponibilizado se for alcançado um acordo no próximo Regulamento QFP para afetar um montante específico do orçamento ao Fundo Social para o Clima.

Em consonância com o mandato do Grupo ad hoc do FSC, a Presidência colocou entre parênteses 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, incluindo, nomeadamente, o montante e a duração do Fundo, bem como a metodologia de afetação. As disposições entre parênteses retos são as que mais provavelmente serão tratadas no âmbito de negociações orçamentais horizontais.

### III. CONCLUSÃO

Convida-se o Comité de Representantes Permanentes a tomar nota do presente relatório intercalar e das questões para o debate de orientação constantes do anexo e a transmiti-los ao Conselho (Ambiente), tendo em vista a sua reunião de 20 de dezembro de 2021.

---

**Perguntas aos ministros para o debate de orientação do Conselho (Ambiente)**

1. *Com base na sua avaliação política dos progressos realizados até à data em relação aos cinco dossiês da competência do Conselho (Ambiente), qual poderá ser o nível de ambição para novos progressos nos próximos meses a respeito das cinco iniciativas relacionadas com o clima, tendo em conta as várias interligações entre as propostas, inclusive com outras propostas do pacote "Objetivo 55"?*
  
  2. *Neste contexto, na sua opinião, quais as questões que considera mais sensíveis nesses cinco dossiês?*
-