



Bruxelles, 8 martie 2022
(OR. fr)

6668/22

Dosare interinstituționale:

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

ENV 161
CLIMA 81
ENER 81
TRANS 129
AGRI 77
COMPET 139
ECOFIN 198
CODEC 248

NOTĂ

Sursă:	Președinția
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți/Consiliul
Subiect:	Pachetul „Pregătiți pentru 55” a) Revizuirea Directivei 2004/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră (EU ETS) pentru a pune în aplicare noul obiectiv climatic ambițios pentru 2030 și propuneri conexe b) Revizuirea Regulamentului (UE) 2018/842 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 (ESR) c) Revizuirea Regulamentului (UE) 2018/841 cu privire la emisiile de gaze cu efect de seră și absorbțiile rezultate din exploatarea terenurilor, schimbarea destinației terenurilor și silvicultură (LULUCF) d) Revizuirea Regulamentului (UE) 2019/631 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi e) Regulamentul de instituire a Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice – Dezbateri de orientare

1. Pentru a orienta dezbaterile sus-menționate, care va avea loc în cadrul următoarei reuniuni a Consiliului Mediu din 17 martie 2022, președinția a pregătit o notă cu două întrebări, care figurează în anexa la prezenta notă.

 2. Comitetul Reprezentanților Permanenți este invitat să ia act de nota și de întrebările președinției și să le transmită Consiliului în vederea dezbaterii de orientare sus-menționate.
-
-

Pachetul „Pregătiți pentru 55”**- Notă din partea președinției -****CONTEXT**

La 14 iulie 2021, Comisia a publicat prima parte a pachetului „Pregătiți pentru 55”, pe care a completat-o la 14 decembrie 2021 cu o a doua componentă cuprinzând trei dosare în domeniul energiei.

Consiliul Mediu, Consiliul Transporturi și Consiliul Energie au examinat propunerile din pachet care intră în domeniile lor de competență în cadrul reuniunilor lor din decembrie.

Președinția slovenă a pregătit, la 22 noiembrie 2021, un raport intermediar cu privire la întregul pachet „Pregătiți pentru 55” (documentul 13977/21), care se axează pe aspectele orizontale ale pachetului și evidențiază principalele chestiuni ridicate la momentul respectiv în cadrul discuțiilor. În acest raport, președinția slovenă a luat act de faptul că lucrările cu privire la majoritatea dosarelor se aflau încă într-o etapă preliminară, în special din cauza dimensiunii și a complexității propunerilor, precum și a importanței lor politice. Având în vedere varietatea propunerilor, discuțiile nu au progresat în același ritm cu privire la toate dosarele. Se pare că s-au înregistrat progrese mai importante în ceea ce privește unele dintre propunerile din domeniul transporturilor și energiei din cadrul primei părți a pachetului, comparativ cu dosarele care țin de competența Consiliului Mediu și a Consiliului ECOFIN.

ETAPELE URMĂTOARE

Președinția a indicat că intenționează să continue lucrările tehnice în cadrul grupurilor de lucru până la sfârșitul primului trimestru, cu scopul de a propune, cât mai curând posibil, versiuni revizuite ale fiecărui text, de a soluționa cât mai multe chestiuni tehnice posibil la nivelul grupurilor de lucru și de a identifica posibile soluții pentru chestiunile cu un caracter politic mai pronunțat.

În acest context, scopul prezentei note este de a identifica, pentru cele cinci texte care intră în sfera de competență a Consiliului Mediu, chestiunile cu privire la care lucrările tehnice au progresat în cadrul grupurilor de lucru, astfel încât să se poată identifica rapid posibilitățile de a se ajunge la un acord; chestiunile cu privire la care lucrările sunt în curs, dar este de dorit să se continue discuțiile tehnice în cadrul grupurilor de lucru pentru a înregistra progrese în vederea ajungerii la un acord; precum și chestiunile cu un caracter politic mai pronunțat, pentru care ar putea fi necesare compromisuri.

1. Directiva ETS (sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii – ETS)

Președinția a continuat să examineze revizuirea Directivei ETS și a textelor conexe (Decizia privind rezerva pentru stabilitatea pieței, Regulamentul privind MRV în domeniul transportului maritim). În urma acestor lucrări, s-au înregistrat progrese cu privire la o serie de aspecte, în principal de natură tehnică, și s-au putut pregăti discuțiile cu privire la anumite subiecte cu un caracter politic mai pronunțat.

În ceea ce privește ETS aplicat instalațiilor staționare, președinția a constatat înregistrarea de progrese cu privire la anumite aspecte tehnice ale propunerii Comisiei. Unele dispoziții privind rezerva pentru stabilitatea pieței (corectarea efectelor pragului, includerea emisiilor generate de aviație și de transportul maritim) și aspectele nefinanciare legate de fondurile pentru modernizare și inovare (lista investițiilor prioritare sprijinite de Fondul pentru modernizare, creșterea procentului Fondului pentru modernizare alocat acestor investiții prioritare) au fost, prin urmare, sprijinite pe scară largă de delegații.

Alte dispoziții privind alocarea cu titlu gratuit a certificatelor, cum ar fi o creștere a ratei anuale maxime de reducere a criteriilor de referință, au fost sprijinite de majoritatea delegațiilor, în special cu obiectivul împărtășit de majoritatea delegațiilor de a evita declanșarea factorului de corecție transsectorial. Numeroase delegații au indicat că pot sprijini propunerile Comisiei privind menținerea în ETS a instalațiilor sub 20 MW, precum și privind pragul de 95 % din emisiile de biomasă stabilit pentru excluderea acestora din ETS. De asemenea, numeroase delegații au salutat propunerile președinției de a spori transparența și eficacitatea guvernancei fondurilor pentru modernizare și inovare. Cu toate acestea, unele delegații și-au menținut îndoielile cu privire la condiționalitatea alocărilor cu titlu gratuit. Discuțiile tehnice cu privire la aceste dispoziții vor trebui aprofundate.

Președinția a identificat, totodată, o serie de subiecte cu un caracter politic mai pronunțat, care vor necesita o examinare suplimentară, în special în ceea ce privește parametrii referitori la plafon și la rezerva pentru stabilitatea pieței, mecanismul de intervenție în cazul unor creșteri excesive ale prețurilor (ultimul punct nu face parte din propunerea Comisiei, dar a făcut obiectul mai multor propuneri scrise de revizuire), utilizarea veniturilor rezultate din ETS de către statele membre prin intermediul Fondului pentru inovare și al Fondului pentru modernizare, finanțarea acestor fonduri și traiectoria certificatelor gratuite în legătură cu mecanismul de ajustare la frontieră în funcție de carbon.

În ceea ce privește propunerea de extindere a ETS aplicabil sectorului maritim, președinția a luat act de sprijinul larg pentru propunerea Comisiei. Aria geografică de aplicare aleasă pentru această extindere a fost sprijinită de delegații.

Discuțiile au permis, de asemenea, examinarea aprofundată a textului la nivel tehnic, în ceea ce privește domeniul de aplicare, durata introducerii treptate a cerințelor aplicabile transportului maritim, clauzele de raportare și revizuire (inclusiv corelarea cu măsurile avute în vedere de OMI), punerea în aplicare administrativă a sistemului, cum ar fi modificările aduse Regulamentului MRV în ceea ce privește monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de sectorul transportului maritim. Anumite delegații au dorit să discute despre definiția entităților reglementate. Mai multe delegații au subliniat necesitatea de a preveni și de a limita într-un mod mai proactiv riscul de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. În plus, unele delegații au subliniat necesitatea ca veniturile din cadrul ETS să sprijine decarbonizarea sectorului. Anumite delegații au indicat că este încă necesar să se analizeze impactul includerii asupra regiunilor insulare, în special la nivelul serviciilor de transport care le deservesc; altele au sugerat luarea în considerare a provocărilor legate de navigația pe timp de iarnă.

În ceea ce privește ETS aplicat sectorului aviației și aplicarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), președinția a luat act de sprijinul larg din partea delegațiilor pentru propunerea Comisiei, în special cu privire la propunerea de delimitare între aplicarea ETS pentru zborurile din interiorul UE (precum și către Regatul Unit și Elveția) și aplicarea CORSIA numai zborurilor internaționale înspre sau dinspre țări terțe. Traectoria pentru eliminarea certificatelor gratuite propusă de Comisie a fost sprijinită de numeroase delegații; mai multe delegații au considerat că eliminarea certificatelor gratuite ar trebui accelerată, în timp ce altele au solicitat o abordare mai progresivă. Anumite delegații și-au exprimat, de asemenea, îngrijorarea cu privire la provocările în materie de conectivitate sau competitivitate ale sectorului, legate de impactul cumulat al pachetului „Pregătiți pentru 55” asupra sectorului aviației, recunoscând în același timp responsabilitatea sectorului de a-și aduce contribuția în mod echitabil.

În ceea ce privește propunerea de creare a unui nou ETS aplicabil sectorului transportului rutier și sectorului construcțiilor, care a fost examinată la nivel tehnic în cadrul grupului de lucru la 7 februarie și la nivelul Coreperului la 4 martie, președinția a constatat diferențe semnificative de opinie cu privire la propunerea Comisiei în această etapă a discuțiilor și a luat act de faptul că aspectele sociale, economice și financiare conexe au o puternică dimensiune politică. În această etapă, mai multe delegații și-au exprimat opoziția sau rezervele cu privire la propunerea Comisiei, în principal din motive de acceptare socială, în special pentru gospodării. Cu toate acestea, majoritatea delegațiilor au recunoscut realitatea problemei creșterii emisiilor în sectorul transportului rutier și în cel al construcțiilor.

Anumite delegații au criticat relevanța însăși a mecanismului pentru atingerea obiectivelor pachetului „Pregătiți pentru 55”, unele dintre acestea sugerând că ar trebui avută în vedere o consolidare a normelor și a obiectivelor prevăzute în alte texte din pachet, în vederea atingerii obiectivului UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până pentru 2030. Alte delegații au considerat că dificultatea a fost cauzată de lipsa unor mijloace financiare suficiente pentru a sprijini gospodăriile. În cele din urmă, alte delegații au fost de opinie că data intrării în vigoare este prea apropiată sau punerea în aplicare prea rapidă.

Pe de altă parte, mai multe delegații au considerat că este esențial să se introducă un nou ETS pentru aceste două sectoare, în plus față de instrumentele existente, în vederea realizării obiectivelor climatice, atât ale Uniunii, cât și ale statelor sale membre. Acestea au susținut, de altfel, că instrumentul este util, pentru că poate genera venituri. Unele delegații au sprijinit, de asemenea, extinderea noului ETS la toți combustibilii fosili.

2. Regulamentul privind partajarea eforturilor (ESR)

Președinția franceză a continuat să examineze revizuirea Regulamentului privind partajarea eforturilor la nivel tehnic. Noul obiectiv al UE de reducere a emisiilor în sectoarele vizate de ESR s-a bucurat de un sprijin larg din partea delegațiilor. Președinția a luat act, de asemenea, de sprijinul general al delegațiilor pentru menținerea neschimbată a domeniului de aplicare al regulamentului, pentru menținerea normelor în vigoare privind alocările anuale de emisii din 2021 și 2022, precum și pentru accesul Maltei la o flexibilitate a ETS sporită, prin creșterea limitei la 7 %. Propunerea de creare a unei rezerve suplimentare opționale s-a bucurat de un sprijin larg din partea delegațiilor, deși unele delegații și-au exprimat îndoiala cu privire la valoarea sa adăugată.

Președinția a identificat o serie de subiecte cu privire la care discuțiile tehnice ar trebui să continue pentru a se înregistra progrese în direcția elaborării unui text de compromis. O serie de delegații au subliniat necesitatea de a se reflecta mai bine în text convergența în vederea realizării neutralității climatice în 2050. Mai multe delegații au adus în discuție importanța previzibilității pentru alocările anuale de emisii, care este legată de propunerea de actualizare în 2025 a traiectoriei pentru perioada 2026-2030, având în vedere efectele pandemiei de COVID-19. În ceea ce privește flexibilitățile, ar putea fi explorate diferite opțiuni, asigurându-se în același timp menținerea echilibrului cu integritatea de mediu a propunerii. Unele delegații au propus îmbunătățirea transparenței transferurilor anuale de certificate de emisii între statele membre. Unele delegații și-au exprimat dorința de a se analiza modificări ale flexibilității din cadrul ETS, de exemplu prin relaxarea condițiilor de utilizare a acestei flexibilități, iar câteva delegații au reiterat necesitatea de a se evalua impactul asupra ETS. Delegațiile au exprimat opinii divergente cu privire la propunerea de a împărți în două perioade flexibilitatea din cadrul LULUCF, care pare totuși să aibă o legătură importantă cu respectarea Legii europene a climei în ceea ce privește contribuția maximă a absorbantului.

În plus, mai multe delegații și-au exprimat îngrijorarea cu privire la nivelul de ambiție al obiectivului lor național propus, în timp ce altele ar putea accepta obiectivul propus de Comisie.

3. Regulamentul privind exploatarea terenurilor, schimbarea destinației terenurilor și silvicultura (LULUCF)

Președinția franceză a continuat să examineze la nivel tehnic revizuirea Regulamentului privind exploatarea terenurilor, schimbarea destinației terenurilor și silvicultura. Discuțiile au permis realizarea de progrese în ceea ce privește examinarea textului, clarificarea anumitor aspecte tehnice ale propunerii și examinarea unor prime opțiuni de compromis propuse de președinție. Obiectivul de 310 milioane de tone de CO₂ echivalent de absorbții nete la nivelul Uniunii până în 2030 s-a bucurat de un sprijin larg din partea delegațiilor. Președinția a luat act, de asemenea, de acordul general al delegațiilor cu privire la o serie de dispoziții propuse de Comisie, în special cu privire la domeniul de aplicare până în 2030, angajamentele pentru perioada 2021-2025, utilizarea veniturilor din creditele LULUCF și legătura dintre transferurile LULUCF și proiecte specifice de atenuare, compensațiile suplimentare în temeiul articolului 13a sau alte ajustări de ordin tehnic. În plus, președinția și Comisia au oferit clarificări cu privire la funcționarea corecției tehnice, clarificări care au permis realizarea de progrese în direcția unei interpretări comune în privința acestui mecanism.

Președinția a identificat o serie de subiecte cu privire la care discuțiile tehnice ar trebui să continue și să conducă la elaborarea unei prime versiuni parțial revizuite a propunerii. Președinția a propus un pachet de propuneri de compromis menite să asigure un echilibru între, pe de o parte, flexibilități suplimentare, pentru a răspunde preocupărilor legate de nivelul de ambiție al obiectivelor, de variabilitatea interanuală a sectorului LULUCF și de luarea în considerare, în special, a perturbărilor naturale și, pe de altă parte, integritatea de mediu a Regulamentului LULUCF. În ceea ce privește traiectoria liniară și guvernanta obiectivelor, delegațiile au salutat primele opțiuni propuse de președinție pentru a se ține mai bine seama de variabilitatea interanuală a sectoarelor vizate de regulament. Mai multe delegații au subliniat necesitatea de a se lua în considerare flexibilitățile într-un cadru general, inclusiv ținându-se cont de legăturile cu propunerea ESR. Mai multe delegații au propus eliminarea măsurii prevăzute la articolul 13c privind guvernanta obiectivelor. Delegațiile au exprimat opinii divergente cu privire la eliminarea posibilității de a reporta creditele LULUCF din perioada 2021-2025 în perioada 2026-2030. O serie de delegații au arătat că ar putea sprijini propunerile președinției privind o nouă repartizare a cuantumului maxim al mecanismului de flexibilitate prevăzut în anexa VII, relaxarea condițiilor de declanșare a mecanismului de flexibilitate stabilit la articolul 13b și extinderea domeniului de aplicare al dispozițiilor privind perturbările naturale la toate terenurile. Mai multe delegații și-au exprimat interesul față de posibilitatea menținerii în perioada 2026-2030 a aplicării dispozițiilor contabile aplicabile în cazul unor perturbări naturale. Discuțiile ar trebui să continue cu privire la modul cel mai adecvat de a lua în considerare impactul perturbărilor naturale. Coreperul a confirmat la 4 martie că ar trebui continuată la nivel tehnic examinarea opțiunilor care introduc o mai mare flexibilitate în regulament, asigurându-se în același timp integritatea sa de mediu.

În cursul discuțiilor la nivel tehnic, mai multe delegații și-au exprimat totodată îngrijorarea cu privire la obiectivele naționale propuse pentru 2030, inclusiv în ceea ce privește nivelul de ambiție al acestora, criteriile de calcul ale obiectivelor și traiectoria anuală. Delegațiile au exprimat opinii divergente cu privire la cadrul propus pentru perioada de după 2030, mai multe delegații considerând că este prematur să se introducă dispoziții pentru această perioadă, în timp ce alte delegații s-au arătat în favoarea propunerii. Discuțiile cu privire la aceste chestiuni ar putea continua într-o etapă ulterioară.

4. Regulamentul privind standardele în materie de CO2 pentru autoturisme și camioane

Președinția franceză a continuat să examineze revizuirea Regulamentului privind standardele în materie de CO2 în cursul primului trimestru. Cea mai mare parte a chestiunilor nesoluționate par a fi de natură politică.

În acest context, discuțiile s-au desfășurat în jurul a trei teme principale: obiectivele cuantificate de reducere a emisiilor de CO2 pentru autoturisme și camioane; eliminarea derogării pentru producătorii responsabili de un număr mic de înmatriculări și a sistemului de stimulente pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute; conținutul și calendarul rapoartelor privind progresele înregistrate și ale rapoartelor de evaluare prevăzute în propunerea de regulament.

În ceea ce privește obiectivele cuantificate, mai multe delegații și-au exprimat sprijinul pentru propunerea Comisiei, atât pentru autoturisme, cât și pentru camioane, pentru 2025, 2030 și 2035. Mai multe delegații au susținut consolidarea anumitor obiective și/sau stabilirea unor termene mai scurte pentru îndeplinirea lor sau chiar introducerea unor ținte intermediare; unele delegații au solicitat, dimpotrivă, o abordare mai progresivă sau chiar amânarea deciziei privind obiectivul de reducere cu 100 % a emisiilor dincolo de 2035, pentru toate vehiculele ușoare sau numai pentru camioane.

În ceea ce privește sistemul de stimulente pentru vehiculele cu emisii scăzute și cu emisii zero, mai multe delegații au sprijinit propunerea Comisiei de eliminare în 2030; unele delegații au exprimat dorința ca sistemul să fie menținut și după 2030 și să fie mai bine ținut, iar câteva delegații au indicat că doresc ca acesta să fie menținut în general; alte delegații au afirmat că, dimpotrivă, doresc această eliminare mai devreme. În ceea ce privește eliminarea derogării pentru producătorii responsabili pentru un număr mic de înmatriculări în 2030, mai multe delegații au arătat că ar putea sprijini propunerea Comisiei; câteva delegații doresc menținerea derogării existente în prezent; alte delegații au arătat că, dimpotrivă, doresc această eliminare mai devreme.

În ceea ce privește modalitățile de revizuire a regulamentului, mai multe delegații și-au exprimat sprijinul pentru propunerea Comisiei ca revizuirea să aibă loc în 2028; câteva delegații au exprimat o preferință pentru o revizuire a regulamentului înainte de 2028. Mai multe delegații au arătat, de asemenea, că doresc ca rapoartele privind progresele înregistrate prevăzute în regulament să aibă un conținut mai bogat.

5. Regulamentul privind Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice

Președinția franceză a început să examineze textul Regulamentului privind Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice articol cu articol. În cursul primelor discuții la nivel tehnic, unele state membre au indicat că, în general, sunt în favoarea ideii și a principiului unui fond; altele au exprimat îndoieli cu privire la proiectul propus; altele s-au arătat rezervate față de crearea unui nou fond; iar alte state au făcut o analiză negativă a acestei propuneri, din cauza opoziției lor față de crearea unui ETS pentru transportul rutier și construcții sau pentru că au deja un sistem similar de impozitare a emisiilor de dioxid de carbon.

Președinția a constatat o convergență de opinii între delegații cu privire la o serie de dispoziții: limitarea conținutului planurilor pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice la ceea ce este necesar pentru a evita o sarcină administrativă excesivă; clarificarea faptului că fondul poate sprijini mecanisme existente și noi din statul membru; introducerea unei trimiteri la o metodologie a Comisiei pentru a ajuta statele membre să estimeze impactul unui nou ETS.

Președinția a identificat mai multe subiecte cu privire la care discuțiile tehnice ar trebui să continue în vederea obținerii unei versiuni de compromis: posibilitatea ca statele membre să finanțeze cheltuieli de asistență tehnică legate de gestionarea și controlul Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, al căror quantum ar urma să fie discutat în cadrul forumului bugetar; procesul de validare a planurilor; conținutul planurilor; proporționalitatea sarcinii de raportare.

Președinția a identificat, de asemenea, mai multe subiecte cu un caracter politic mai pronunțat, care vor necesita o examinare aprofundată, în special cu privire la modul de gestionare a fondului, domeniul de aplicare al fondului și posibilitatea unui sprijin direct pentru venituri (ultimele două având implicații bugetare).

ÎNTREBĂRI ÎN VEDEREA DEZBATERII

1. *În ce măsură considerați că un sistem de certificate de emisii pentru sectorul transportului rutier și cel al construcțiilor(ETS TRB) ar fi un instrument eficient de reducere a emisiilor în vederea atingerii obiectivului de -55 % în 2030? Ce opțiuni și ce parametri-cheie (calendar, domeniu de aplicare etc.) considerați că ar avea cea mai mare relevanță pentru a îmbunătăți acceptabilitatea unui astfel de sistem, asigurând în același timp eficacitatea sa? În cazul unor rezerve majore, ce alte opțiuni concrete ați lua în considerare să fie introduse la nivel european pentru a garanta că aceste sectoare contribuie în mod adecvat la realizarea obiectivelor UE în materie de climă?*

 2. *În eventualitatea instituirii sistemului ETS TRB, ce parametri ar trebui stabiliți pentru Fondul social pentru climă, astfel încât acesta să poată sprijini în mod eficient grupurile cele mai vulnerabile?*
-