



Bruxelas, 20 de setembro de 2021
(OR. en)

11840/21

Dossiês interinstitucionais:

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

ENV 636
CLIMA 242
ENER 380
TRANS 553
ECOFIN 845
AGRI 422
FORETS 45
MI 672
CODEC 1230

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 CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos
- e) Regulamento que cria o Fundo Social para a Ação Climática
- Troca de pontos de vista
-

Tendo em vista a troca de pontos de vista na reunião do Conselho (Ambiente) de 6 de outubro de 2021, junto se envia, à atenção das delegações, uma nota informativa e perguntas preparadas pela Presidência para ajudar a estruturar o debate.

Convida-se o Comité de Representantes Permanentes a registar a nota informativa e as perguntas constantes do anexo da presente nota, e a enviá-las ao Conselho na perspetiva da troca de pontos de vista.

– Pacote legislativo Objetivo 55 –**Nota informativa para a troca de pontos de vista
na reunião do Conselho (Ambiente) de 6 de outubro de 2021****INTRODUÇÃO**

Em 14 de julho de 2021, a Comissão Europeia apresentou o chamado pacote de propostas legislativas "Objetivo 55", que visa alinhar o quadro de ação da UE em matéria de clima e energia com o seu novo e ambicioso objetivo climático para 2030 de 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 alcançar um impacto neutro no clima até 2050. O pacote consiste numa série de propostas estreitamente interligadas que alteram atos legislativos existentes ou criam novas iniciativas em vários domínios estratégicos e setores económicos, incluindo o clima, a energia, os transportes, os edifícios, a utilização dos solos e as florestas. Além disso, está prevista para o final de 2021 a apresentação de uma série de propostas relacionadas com a energia. A maioria das propostas está direta ou indiretamente ligada a outras partes do pacote e visa o reforço mútuo.

Em conjunto, as propostas visam permitir à UE atingir os seus objetivos de forma justa, eficiente em termos de custos e competitiva, assim como contribuir para uma transição ecológica e justa da economia da UE, em consonância com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu. A revisão do respetivo quadro legislativo em matéria de clima e energia deverá também permitir à UE cumprir os seus compromissos internacionais ao abrigo do Acordo de Paris, em especial o seu contributo atualizado determinado a nível nacional, em consonância com o aumento da ambição para 2030. As propostas da Comissão visam também contribuir para a recuperação da economia europeia pós-COVID-19 e para a resiliência a longo prazo da União Europeia.

No Conselho, as propostas serão tratadas em quatro formações do Conselho: Ambiente, Energia, Transportes e Assuntos Económicos e Financeiros. As cinco iniciativas relacionadas com o clima tratadas no âmbito das competências do Conselho (Ambiente) estão no cerne do pacote "Objetivo 55", com o aumento da ambição do Regime de Comércio de Licenças de Emissão da UE (RCLE) como principal dinamizador, juntamente com o aumento 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 CO₂ mais rigorosas propostas para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros visam ajudar os Estados-Membros a atingirem as suas metas nacionais mais ambiciosas, estimulando simultaneamente a inovação tecnológica no setor. A proposta de um novo Fundo Social para a Ação Climática visa abordar os impactos socioeconómicos do novo regime de comércio de licenças de emissão previsto para os edifícios e o transporte rodoviário.

Os debates sobre estas iniciativas e as avaliações de impacto que as acompanham foram recentemente iniciadas a nível técnico. As delegações ainda estão a estudar as propostas e, até à data, apenas formularam observações gerais ou preliminares. Apresenta-se a seguir uma panorâmica das iniciativas.

PRINCIPAIS ELEMENTOS DAS PROPOSTAS

Reforma do regime de comércio de licenças de emissão (RCLE) da UE¹

A Comissão propõe um conjunto abrangente de alterações ao **atual RCLE**, o que deverá resultar numa redução global de 61 % das emissões nos setores abrangidos pelo RCLE até 2030, em comparação com 2005, sendo a meta atual de 43 %. Este aumento da ambição deve ser alcançado através do alargamento do âmbito de aplicação do RCLE e do reforço das atuais disposições.

¹ A reforma do RCLE consiste em três propostas: duas propostas de alteração da Diretiva CELE (uma destas propostas também altera o Regulamento relativo à monitorização, comunicação de informações e verificação (MCV) no setor do transporte marítimo e a Decisão relativa à reserva de estabilização do mercado) e uma proposta separada de alteração da decisão relativa à reserva de estabilização do mercado.

Até à data, o **setor marítimo** não foi objeto de medidas vinculativas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa. A Comissão propõe incluir as emissões do setor marítimo no RCLE com um período de introdução progressiva entre 2023 e 2026. Tal abrangerá todas as emissões das viagens no interior da UE e 50 % das viagens fora da UE².

O principal elemento para **reforçar a ambição do RCLE** é a proposta de aumentar o fator linear de redução de 2,2 % para 4,2 % por ano, criando uma trajetória mais acentuada para reduzir o número de licenças de emissão no sistema. Além disso, o limite máximo do número total de licenças será reduzido de forma pontual, sendo as licenças adicionadas para ter em conta o alargamento do sistema ao setor marítimo.

As atuais disposições em matéria de **fuga de carbono (atribuições a título gratuito)** continuarão, de um modo geral, a aplicar-se com certos ajustamentos. No entanto, nos setores em que se propõe a aplicação do novo mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço (MACF), a atribuição de licenças a título gratuito será gradualmente eliminada até 2035, refletindo a introdução gradual dos encargos fiscais a impor pelo MACF às importações a partir de 2026. Os setores abrangidos pelo MACF são o do ferro e do aço, do cimento, dos fertilizantes, do alumínio e da eletricidade.

As licenças de emissão a título gratuito para a **aviação** serão progressivamente suprimidas, aplicando-se a venda integral em leilão a partir de 2027. O aumento do fator linear de redução será igualmente aplicável à aviação. O RCLE deverá continuar a aplicar-se aos voos intraeuropeus (incluindo para o Reino Unido e a Suíça), ao mesmo tempo que se propõe que o regime de mercado a nível mundial, o Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional (CORSA), se aplique aos operadores da UE para voos extraeuropeus com origem e destino em países terceiros participantes no CORSA.

² Não se propõe que a cobertura das viagens fora da UE seja contabilizada para o cumprimento da meta de -55 %.

A fim de apoiar esta ambição acrescida, tanto o **Fundo de Modernização como o Fundo de Inovação** são reforçados em volume, nomeadamente através de uma dotação adicional de 2,5 % para o Fundo de Modernização, a distribuir entre 12 Estados-Membros com um PIB per capita inferior a 65 % da média da UE, e da criação de novas fontes de financiamento para o Fundo de Inovação. As regras relativas à utilização dos fundos são ajustadas, nomeadamente em consonância com as alterações ao RCLE e os objetivos estratégicos do Pacto Ecológico. Além disso, propõe-se que todas as receitas dos Estados-Membros provenientes da venda em leilão sejam sujeitas a uma **consignação** para fins relacionados com o clima.

Para além das medidas tomadas ao abrigo do Regulamento Partilha de Esforços, a Comissão propõe aplicar a tarifação do carbono a nível da UE aos combustíveis fósseis para os **edifícios e o transporte rodoviário**, a fim de alcançar as reduções de emissões necessárias para esses setores, em consonância com a meta global de -55 % para 2030. Deverá ser criado, a partir de 2025, um **novo regime autónomo de comércio de licenças de emissão** para os edifícios e o transporte rodoviário, com as obrigações de cumprimento a partir de 2026, com vista a alcançar reduções de emissões de 43 % para estes setores até 2030, em comparação com 2005. As reduções de emissões alcançadas ao abrigo deste novo regime de comércio de licenças de emissão serão contabilizadas para que os Estados-Membros cumpram as respetivas metas nacionais ao abrigo do Regulamento Partilha de Esforços. A fixação do limite máximo (quantidade total de licenças) basear-se-á inicialmente nos dados recolhidos ao abrigo do Regulamento Partilha de Esforços, com um fator de redução linear inicial fixado em 5,15 %. Não está previsto qualquer sistema de atribuição de licenças a título gratuito. As receitas dos leilões devem ser utilizadas para fins relacionados com o clima e a energia, com 25 % destas receitas afetados ao Fundo Social para a Ação Climática.

A fim de continuar a assegurar um RCLE estável e funcional, propõe-se a revisão da **reserva de estabilização do mercado**, nomeadamente com novas disposições relacionadas com o novo regime autónomo de comércio de licenças de emissão. Uma outra proposta visa manter a taxa de inserção em 24 % do número total de licenças de emissão em circulação até 2030.

Regulamento Partilha de Esforços (RPE)

A proposta visa alterar o Regulamento Partilha de Esforços de 2018, a fim de o alinhar com a nova meta da UE para 2030 de redução das emissões de gases com efeito de estufa. O RPE estabelece metas anuais vinculativas em matéria de GEE para os Estados-Membros em setores não abrangidos pela Diretiva CELE ou pelo Regulamento LULUCF. O **âmbito de aplicação do RPE mantém-se inalterado**, embora a proposta de revisão da Diretiva CELE alargue o comércio de licenças de emissão aos transportes rodoviários e aos edifícios, o que abrangeria sensivelmente metade das emissões reguladas pelo RPE.

As principais alterações ao atual RPE dizem respeito às metas e às flexibilidades. A meta global de redução das emissões para os setores abrangidos pela UE-27 **aumenta de 29 % para 40 % até 2030**, em comparação com 2005. Consequentemente, as contribuições dos Estados-Membros para a meta global também são aumentadas, **oscilando entre 10 % e 50 %** abaixo dos níveis de 2005. O método de cálculo continua a basear-se no **PIB per capita**, com a aplicação de um número limitado de **correções específicas** para dar resposta às preocupações relativas à relação custo-eficácia, bem como às circunstâncias específicas de vários Estados-Membros. Além disso, a meta máxima de aumento para um único Estado-Membro é de 12 pontos percentuais. Relativamente aos limites anuais de emissões de cada Estado-Membro, aplicam-se três regimes diferentes: sem alteração relativamente ao atual regulamento em 2021-2022; ajustamento da trajetória à nova meta de redução de 40 % para o período 2023-2025; e um segundo novo cálculo da trajetória para o período 2026-2030, utilizando dados atualizados sobre as emissões.

A Comissão propõe algumas alterações às **flexibilidades** existentes, nomeadamente dividindo a flexibilidade LULUCF em dois períodos de cinco anos, permitindo aos Estados-Membros utilizar metade do total da flexibilidade atualmente disponível durante cada um dos dois períodos. Além disso, a Comissão propõe a criação de uma nova **reserva adicional** através da transferência dos créditos LULUCF não utilizados após 2030 para os Estados-Membros que necessitem, a fim de os ajudar a cumprir as respetivas metas individuais ao abrigo do RPE. Aplicam-se condições específicas à utilização da reserva, que só se tornaria operacional se a meta de -55 % a nível da UE for alcançada respeitando o limite para a contribuição das remoções líquidas estabelecido na Lei Europeia em matéria de Clima.

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

Os objetivos da revisão do regulamento em vigor consistem em estabelecer regras e metas de cumprimento mais simples, mais transparentes e mais eficazes, aumentar as remoções de gases com efeito de estufa na UE para, pelo menos, 310 milhões de toneladas de equivalente de CO₂ até 2030 e estabelecer um objetivo de neutralidade climática até 2035 para o setor dos solos da UE.

Até 2025, as regras do atual Regulamento LULUCF permanecem em grande medida inalteradas, nomeadamente a chamada "regra de ausência de débito" e os princípios contabilísticos. Em contrapartida, **entre 2026 e 2030, são propostas várias alterações significativas**: A meta de **aumentar as remoções para 310 milhões de toneladas de equivalente CO₂ na UE até 2030** é repartida entre os Estados-Membros sob a forma de **metas nacionais** que refletem o atual desempenho das medidas de atenuação de cada Estado-Membro no setor LULUCF e a percentagem de solos geridos na UE. O âmbito do objetivo é alargado a todas as categorias objeto de comunicação relativas aos solos e o cumprimento baseia-se nas emissões e remoções comunicadas, e não nas contabilizadas, nos inventários de gases com efeito de estufa. O processo proposto inclui a definição de uma trajetória linear conducente à meta global da UE em 2030, com submetas anuais determinadas para cada Estado-Membro através de atos de execução.

As disposições da proposta abrangem igualmente o **período posterior a 2031**: A partir de 2031, o âmbito de aplicação do regulamento será alargado **de modo a incluir as emissões não carbónicas provenientes do setor agrícola**, abrangendo assim todo o setor dos solos num único instrumento estratégico, com vista a promover sinergias entre as medidas de mitigação baseada na utilização dos solos. A proposta estabelece ainda a meta da **neutralidade climática no setor combinado até 2035**, o que exigirá um aumento significativo das remoções de carbono para equilibrar as restantes emissões agrícolas. Numa fase posterior, a Comissão tenciona propor metas individuais e medidas a nível da UE para o período pós-2030, depois de uma avaliação de impacto e por meio de uma nova proposta legislativa.

Regulamento que define normas de emissão de CO₂ para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros

A contribuição das normas de CO₂ destinadas aos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros para o aumento da ambição da UE em matéria de clima consiste principalmente em **metas de redução mais elevadas a nível da UE** para 2030 e na fixação de uma nova meta de 100 % para 2035, o que implica que, a partir de 2035, não serão colocados no mercado na UE automóveis ou veículos comerciais ligeiros com motor de combustão interna. As metas propostas para 2030 prosseguem a diferenciação entre automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros: a meta para os automóveis de passageiros será aumentada de 37,5 % para 55 % e a meta para os veículos comerciais ligeiros de 31 % para 50 %.

Além disso, o chamado **regime de incentivos para veículos com emissões nulas e baixas** terminará em 2029 e, por conseguinte, não pode ser utilizado pelos fabricantes para os ajudar a atingirem o seu objetivo específico de redução das emissões a partir de 2030.

Regulamento que cria o Fundo Social para a Ação Climática

A fim de fazer face aos **impactos socioeconómicos do sistema de comércio de licenças de emissão proposto para os edifícios e o transporte rodoviário**, a Comissão propõe a criação do Fundo Social para a Ação Climática. Com base nos Planos Sociais para a Ação Climática a elaborar pelos Estados-Membros, o Fundo visa proporcionar **medidas de apoio e investimentos** a favor dos agregados familiares vulneráveis, das microempresas ou dos utentes dos transportes, bem como aumentar a eficiência energética dos edifícios, a descarbonização do aquecimento e arrefecimento dos edifícios, a integração das fontes renováveis de energia, bem como o acesso à mobilidade e a transportes com nível nulo ou baixo de emissões. O Fundo pode também cobrir o **apoio direto temporário ao rendimento**.

A proposta atribui um total de **72,2 mil milhões de euros** ao Fundo para o período 2025-2032, através de uma metodologia de afetação que visa combater o impacto desigual da proposta de prorrogação do RCLE prevista a nível nacional e entre os Estados-Membros. Os Estados-Membros financiam pelo menos 50 % dos custos totais dos Planos Sociais para a Ação Climática, utilizando as receitas da venda em leilão de licenças de emissão ao abrigo do novo sistema.

A criação do Fundo exigirá uma alteração do **Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027, bem como da Decisão Recursos Próprios.**

PERGUNTAS DIRIGIDAS AOS MINISTROS

Neste contexto, convidam-se os ministros a procederem a uma troca de pontos de vista no Conselho (Ambiente) de 6 de outubro de 2021, com base nas duas perguntas seguintes:

- *Tendo em conta que as cinco iniciativas relacionadas com o clima acima referidas fazem parte do pacote global "Objetivo 55" e estão estreitamente interligadas, consideram que estas iniciativas representam uma combinação equilibrada de políticas que assegura a realização das reduções de emissões exigidas de uma forma eficaz em termos de custos, assim como uma partilha equitativa dos encargos entre os setores económicos, os Estados-Membros e os cidadãos?*

 - *Mais especificamente, estas iniciativas, incluindo o novo regime de comércio de licenças de emissão previsto para os edifícios e o transporte rodoviário, proporcionam as sinergias e incentivos adequados para alcançar o nível de ambição exigido, tanto a nível da UE como a nível nacional? A este respeito, como avalia o contributo de cada uma das propostas para alcançar a ambição acrescida consagrada na Lei Europeia em matéria de Clima?*
-