



Bruxelles, 6 decembrie 2021  
(OR. en)

14585/21

---

**Dosare interinstituționale:**

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

**NOTĂ**

---

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
Subiect:	Pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55” a) Revizuirea Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră 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 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris c) Revizuirea Regulamentului (UE) 2018/841 cu privire la includerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a absorbțiilor rezultate din activități legate de exploatarea terenurilor, schimbarea destinației terenurilor și silvicultură în cadrul de politici privind clima și energia pentru 2030 d) Revizuirea Regulamentului (UE) 2019/631 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO <sub>2</sub> pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi e) Regulamentul de instituire a Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice – Raport intermediar – Dezbateri de orientare

---

## I. INTRODUCERE

1. La 14 iulie 2021, Comisia Europeană a prezentat propunerile menționate anterior în cadrul pachetului de propuneri legislative „Pregătiți pentru 55”. Pachetul urmărește să alinieze cadrul UE de politici privind clima și energia la noul obiectiv ambițios al Uniunii privind clima, stabilit pentru 2030, și anume acela de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (GES) cu cel puțin 55 % și de plasare a Uniunii pe calea cea bună pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică până în 2050.
2. Consiliul abordează propunerile în cadrul a patru formațiuni: Mediu, Energie, Transporturi și Afaceri Economice și Financiare.
3. Președinția a pregătit un raport care conține o prezentare generală a progreselor înregistrate cu privire la propunerile din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” (documentul 13977/21). Raportul se axează pe aspectele orizontale ale pachetului, cum ar fi interconexiunile dintre dosare, și pe principalele chestiuni aduse în discuție până în prezent. Acesta a fost înaintat formațiunilor competente ale Consiliului, împreună cu rapoarte intermediare separate cu privire la fiecare propunere în parte.
4. Consiliul Mediu a desfășurat un prim schimb de opinii cu privire la pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55” la 6 octombrie 2021. În vederea reuniunii Consiliului (Mediu) din 20 decembrie 2021, prezentul raport urmărește să ofere mai multe detalii cu privire la progresele înregistrate în legătură cu cele cinci dosare care intră în sfera de competență a Consiliului Mediu și, acolo unde este posibil, să prezinte în termeni generali opiniile preliminare ale delegațiilor cu privire la principalele chestiuni.
5. Aceste dosare ocupă un loc central în cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”, principala forță motrice fiind obiectivele mai ambițioase din cadrul sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS), alături de obiectivele naționale actualizate din Regulamentul privind partajarea eforturilor (ESR) și de măsurile de consolidare a absorbanților naturali prin Regulamentul privind exploatarea terenurilor, schimbarea destinației terenurilor și silvicultura (LULUCF). Standardele mai stricte propuse pentru emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și camionete au scopul de a ajuta statele membre să își atingă obiectivele naționale mai ambițioase, stimulând în același timp inovarea tehnologică în acest sector. Noul Fond pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice propus are scopul de a aborda impactul social și distributiv al noului sistem propus de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier.

6. În ceea ce privește progresele generale cu privire la aceste dosare, evaluarea președinției arată că vor fi necesare lucrări tehnice suplimentare considerabile cu privire la majoritatea acestora, având în vedere complexitatea lor și introducerea de noi elemente, precum și, în ceea ce privește ETS, dimensiunea dosarului.

## II. LUCRĂRILE ÎNTREPRINSE ÎN CURSUL PREȘEDINȚIEI

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

7. În cadrul reformei ETS sunt tratate trei propuneri<sup>1</sup>: o propunere de modificare a Directivei EU ETS, a Deciziei privind rezerva pentru stabilitatea pieței (MSR) și a Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim („ETS general”), o propunere de modificare a Directivei EU ETS în ceea ce privește sectorul aviației („ETS aviație”) și o propunere separată de modificare a Deciziei MSR.

---

<sup>1</sup> Propunerea de directivă de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii, a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră și a Regulamentului (UE) 2015/757 (documentele 10875/21 + ADD 1-7); propunerea de directivă de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește contribuția sectorului aviației la obiectivul Uniunii de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii și de punere în aplicare în mod corespunzător a unei măsuri globale bazate pe piață (documentele 10917/21 + ADD 1-3); propunerea de decizie de modificare a Deciziei (UE) 2015/1814 în ceea ce privește cantitatea de certificate care urmează să fie plasate în rezerva pentru stabilitatea pieței aferentă sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră până în 2030 (documentele 10902/21 + ADD 1). În plus, o a patra propunere privind ETS a fost prezentată la 14 iulie 2021: propunerea de decizie de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește notificarea compensării legate de o măsură globală bazată pe piață pentru operatorii de aeronave cu sediul în Uniune. Propunerea este tratată separat în cadrul Consiliului TTE (Transporturi).

Scopul propunerilor este de a garanta că ETS își aduce contribuția la îndeplinirea obiectivului general mai ambițios al UE prin stabilirea de tarife pentru emisiile de carbon în sectoarele care nu sunt încă acoperite de ETS (sectorul maritim, al construcțiilor și al transportului rutier) și prin consolidarea dispozițiilor existente. Propunerea privind „ETS aviație” are, de asemenea, ca obiectiv punerea în aplicare a CORSIA<sup>2</sup>. În ceea ce privește ETS existent, propunerile ar trebui să conducă la o reducere globală a emisiilor în sectoarele vizate de ETS cu 61 % până în 2030, comparativ cu nivelurile din 2005, obiectivul actual fiind de 43 %. Propunerea privind un ETS separat pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier ar trebui să asigure o reducere a emisiilor în aceste sectoare cu 43 % comparativ cu nivelurile din 2005, reducere menită să contribuie la îndeplinirea de către statele membre a obiectivelor lor naționale în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor.

În Parlamentul European, rolul principal cu privire la propuneri revine Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară. Comisia pentru industrie, cercetare și energie este comisie asociată pentru propunerea privind „ETS general”. Dl Peter Liese (PPE, DE) a fost numit raportor pentru propunerea privind „ETS general”, dna Sunčana Glavak (PPE, HR) a fost numită raportoare pentru propunerea privind „ETS aviație”, iar dl Cyrus Engerer (S&D, MT) a fost numit raportor pentru propunerea separată de decizie privind MSR. Lucrările privind propunerile se află într-un stadiu incipient și, potrivit informațiilor disponibile, nu au fost comunicate calendare finale.

Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor au fost consultate cu privire la propuneri, însă nu au emis încă avizele lor.

În cursul președinției slovene, Grupul de lucru pentru chestiuni de mediu a organizat opt reuniuni dedicate examinării celor trei propuneri referitoare la reforma ETS și evaluărilor impactului în cazul acestora. Discuțiile s-au bazat pe gruparea tematică a propunerilor și au contribuit la o primă lectură axată pe clarificarea chestiunilor, pentru a permite delegațiilor să înțeleagă mai bine detaliile propunerilor. În această privință, delegațiile au solicitat mai multe informații cu privire la impactul propunerilor la nivelul statelor membre și au cerut clarificări cu privire la interconexiunile cu alte propuneri din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”. Majoritatea delegațiilor studiază în continuare textele și, prin urmare, observațiile sau pozițiile lor sunt în cea mai mare parte preliminare.

---

<sup>2</sup> Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională, convenită de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) în 2016.

Delegațiile continuă să considere ETS ca fiind elementul central al politicii UE în domeniul climei. Deși se pare că există un acord general asupra faptului că ETS va trebui să contribuie într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor la îndeplinirea obiectivelor mai ambițioase ale UE, opiniile asupra modificărilor propuse diferă. În acest context, unele voci au solicitat să fie examinate posibilități de a crește și mai mult nivelul de ambiție al ETS, dar au existat și preocupări cu privire la posibilul impact al anumitor părți ale propunerilor atât asupra sectoarelor economice, cât și asupra gospodăriilor, subliniindu-se necesitatea de a ține cont de situațiile diferite ale statelor membre.

#### *Stabilirea unui ETS separat pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier*

Discuțiile de până acum au evidențiat legăturile puternice dintre ETS propus pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier și alte elemente ale pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”, în special Regulamentul privind Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, Regulamentul privind partajarea eforturilor, Directiva privind impozitarea energiei, Regulamentul privind standardele pentru emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și camionete și Directiva privind eficiența energetică.

Există o recunoaștere generală a faptului că sunt necesare eforturi suplimentare pentru decarbonizarea sectoarelor construcțiilor și transportului rutier. Cu toate acestea, numeroase delegații și-au exprimat îngrijorarea cu privire la propunerea Comisiei, unele delegații exprimând rezerve semnificative în ceea ce privește oportunitatea aplicării sistemului de comercializare a certificatelor de emisii în aceste sectoare. Îngrijorările se referă în special la creșterea prețurilor la energie și la impactul social și distributiv asupra gospodăriilor cu venituri mai mici, acestea sporind și mai mult riscul de sărăcie energetică și ducând la adâncirea disparităților dintre statele membre și din interiorul acestora. În acest context, unele delegații au contestat, de asemenea, afirmația potrivit căreia, pentru aceste sectoare, ETS ar fi cel mai eficient instrument în materie de decarbonizare, susținând că costurile ar putea fi pur și simplu transferate către consumatori. Mai multe delegații s-au întrebat dacă Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice va fi suficient pentru a atenua impactul social și distributiv. Unele delegații sunt preocupate de pierderea de venituri aferentă, referindu-se, printre altele, la măsurile fiscale naționale în vigoare. De asemenea, unele delegații au supus atenției anumite aspecte privind punerea în aplicare și sarcina administrativă.

Pe de altă parte, o serie de delegații au salutat propunerea de introducere a unui sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier, subliniind că aceasta are un potențial mai ridicat de a decarboniza aceste sectoare într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, sprijinind în același timp statele membre să își îndeplinească obiectivele naționale mai ambițioase în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor. Aceste delegații recunosc necesitatea unor măsuri de atenuare a impactului social și distributiv, unele dintre ele subliniind că măsurile alternative vor avea, de asemenea, impacturi similare, dar că tarifarea carbonului generează, în egală măsură, venituri care pot fi utilizate pentru astfel de măsuri. Unele delegații și-au exprimat îndoieli cu privire la Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice.

În ceea ce privește sfera de cuprindere propusă pentru combustibilii fosili care fac obiectul unui ETS separat, unele delegații și-au exprimat deschiderea față de o sferă de cuprindere mai largă, care să acopere toți combustibilii fosili. Pe de altă parte, alte delegații au solicitat informații cu privire la un domeniu de aplicare mai limitat în ceea ce privește sectoarele vizate, de exemplu prin excluderea sectorului clădirilor rezidențiale.

Având în vedere noutatea sistemului propus de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier, discuțiile inițiale s-au axat, în mare măsură, pe obținerea unor clarificări detaliate atât cu privire la impactul propunerii per sector și pentru fiecare stat membru, inclusiv în ceea ce privește proporția de certificate scoase la licitație și veniturile din licitații pentru fiecare stat membru, cât și cu privire la diverse elemente legate de proiectare. În ceea ce privește dispozițiile aferente ETS separat care vizează asigurarea unei demarări fără probleme a sistemului, delegațiile au salutat obiectivul acestor dispoziții, unele dintre ele solicitând clarificări legate în special de calcularea și defalcarea datelor în ceea ce privește plafonul propus, inclusiv în ceea ce privește cota de emisii per stat membru și per sector, precum și propunerea privind concentrarea la începutul perioadei a 30 % dintre certificatele destinate a fi scoase la licitație în 2026. Deși încă examinează propunerile, unele delegații au considerat că o demarare și mai progresivă ar fi mai adecvată și s-au întrebat dacă concentrarea la începutul perioadei a certificatelor ar putea crea probleme într-o etapă ulterioară.

În ceea ce privește propunerea separată privind rezerva pentru stabilitatea pieței (MSR), delegațiile au solicitat diverse clarificări cu privire la raționamentul care stă la baza modului de funcționare și a parametrilor propuși, printre altele în ceea ce privește dimensiunea inițială și pragurile pentru plasarea certificatelor în rezervă sau pentru scoaterea lor din rezervă. În ceea ce privește mecanismul propus bazat pe creșterea prețurilor pentru a contracara riscul unei fluctuații excesive a prețurilor, unele delegații au exprimat preocupări cu privire la eficacitatea acestuia, solicitând clarificări cu privire la orice posibil impact al prețului carbonului în cadrul ETS existent asupra prețului carbonului în cadrul ETS propus pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier.

#### *Consolidarea ETS existent și a nivelului său de ambiție*

Delegațiile consideră că propunerile privind reajustarea plafonului și majorarea factorului linear de reducere sunt elemente-cheie pentru consolidarea nivelului de ambiție al ETS. Aceste propuneri au fost salutate de o serie de delegații, unele fiind în favoarea examinării modului în care nivelul de ambiție ar putea crește și mai mult. În ceea ce privește ajustarea plafonului, au existat o serie de întrebări cu privire la calcularea acestuia, la valoarea estimată în cifre și la impactul său, unele delegații fiind îngrijorate că această ajustare ar putea conduce la o creștere importantă a prețului carbonului în anul în care va fi introdusă (de asemenea, în lumina propunerilor privind MSR). Observațiile inițiale cu privire la adăugarea în plafon a 79 de milioane de certificate pentru sectorul maritim s-au axat în principal pe clarificarea calculului și a metodologiei. Au fost formulate câteva întrebări cu privire la impactul majorării factorului de reducere liniară.

În ceea ce privește dispozițiile privind relocarea emisiilor de dioxid de carbon/alocarea cu titlu gratuit, delegațiile s-au concentrat pe asigurarea unei înțelegeri cât mai detaliate a implicațiilor modificărilor propuse. Delegațiile au salutat obiectivul de a se evita declanșarea factorului de corecție transsectorial și, în această privință, mai multe delegații au sprijinit în mod explicit abordarea constând într-o alocare cu titlu gratuit mai bine direcționată. Cu toate acestea, au fost adresate unele întrebări și au fost exprimate preocupări cu privire la modificările propuse. În special, propunerea de a condiționa alocarea integrală cu titlu gratuit către instalații de punerea în aplicare a recomandărilor din auditul energetic prevăzut în Directiva privind eficiența energetică (EED) a dat naștere unor probleme pentru o serie de delegații, unele exprimându-și rezerve serioase în acest sens. Unele delegații au susținut că acest lucru ar conduce la un tratament diferențiat și inechitabil al instalațiilor din cadrul sistemului, afirmând, printre altele, că scopul alocării cu titlu gratuit nu este de a pune în aplicare recomandările din auditul energetic în temeiul EED. Unele delegații au luat act de obiectivul propunerii, însă au invocat anumite probleme legate de posibila sarcină administrativă generată de punerea în aplicare a acesteia. Creșterea ratei maxime de actualizare de referință pentru alocarea cu titlu gratuit a fost pusă sub semnul întrebării de unele delegații, preocupate de impactul acesteia asupra industriei lor. În plus, au fost ridicate chestiuni privind, de exemplu, domeniul de aplicare al alocării cu titlu gratuit, legate de menținerea timp de cinci ani în cadrul ETS a anumitor instalații care altfel ar ieși din domeniul de aplicare după implementarea măsurilor de reducere a consumului de energie și a emisiilor acestora.

S-a acordat o atenție deosebită propunerii de eliminare treptată a alocării cu titlu gratuit în cadrul ETS pentru sectoarele care fac obiectul mecanismului de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM), menit să asigure compatibilitatea cu normele OMC a măsurilor UE împotriva relocării emisiilor de dioxid de carbon. Observațiile inițiale au variat de la sugestia de a avea în vedere o eliminare treptată mai rapidă (care să permită o introducere treptată mai rapidă a CBAM) până la solicitarea unei abordări prudente, unele delegații indicând faptul că decizia privind eliminarea treptată ar trebui luată numai în cadrul unei revizuirii ulterioare fazei-pilot a CBAM. Printre altele, delegațiile au solicitat clarificări cu privire la aspecte legate de echivalența dintre tratamentul aplicat produselor fabricate de instalații din cadrul ETS și cel aplicat produselor importate, subliniind necesitatea de a se asigura că mecanismul CBAM va oferi aceeași protecție împotriva relocării emisiilor de dioxid de carbon precum alocarea cu titlu gratuit. Au fost adresate numeroase întrebări cu privire la impactul eliminării treptate asupra competitivității producătorilor din UE pe piețele de export.

În ceea ce privește sectorul maritim și cel al aviației, s-a pus accentul pe evaluarea completă a propunerilor, mai ales în ceea ce privește contribuția acestora la reducerea emisiilor și impactul acestora asupra sectoarelor și competitivității, avându-se în vedere totodată contextul internațional și circumstanțele naționale (de exemplu, problemele legate de conectivitate). În ceea ce privește interconexiunile cu alte dosare, unele delegații au solicitat o evaluare a impactului cumulativ al propunerilor privind ETS, inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației, inițiativa FuelEU în domeniul maritim și impozitarea energiei.

Delegațiile recunosc în general necesitatea ca transportul maritim să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. În general, delegațiile au sprijinit includerea transportului maritim în ETS, subliniind, în același timp, importanța protejării competitivității industriei navale a UE și a luării în considerare a circumstanțelor naționale și geografice specifice. Cu toate acestea, pentru unele delegații, includerea și decarbonizarea sectorului maritim prezintă provocări și riscuri deosebite. O serie de delegații au solicitat să se analizeze îndeaproape modalitățile de includere (de exemplu, introducerea treptată a sistemului, distribuirea drepturilor de participare la licitație și entitatea responsabilă de restituirea certificatelor), asigurându-se, în același timp, un sprijin adecvat pentru cercetare și inovare și utilizând veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii pentru înverzirea sectorului.

În ceea ce privește domeniul de aplicare și nivelul de ambiție propuse pentru extinderea ETS la transportul maritim, delegațiile au solicitat clarificări cu privire la propunerea de acoperire în proporție de 50 % a călătoriilor în afara UE, iar unele delegații și-au exprimat dorința de a se avea în vedere obiective mai ambițioase (de exemplu, alte emisii decât cele de CO<sub>2</sub> și includerea navelor sub 5 000 de tone).

O serie de delegații au exprimat, de asemenea, îndoieli potrivit cărora măsurile propuse pentru contracararea încercărilor actorilor de pe piață de a-și reduce expunerea la tariful carbonului, în special prin favorizarea porturilor din afara UE apropiate de statele membre sau prin trecerea la alte moduri de transport („evaziunea emisiilor de dioxid de carbon”), nu ar fi suficiente și au solicitat măsuri suplimentare. În acest context, numeroase delegații au subliniat necesitatea asigurării unor condiții de concurență echitabile pentru industria navală a UE.

Unele delegații au întrebat dacă clauza de revizuire permite posibilitatea alinierii depline la un viitor instrument de piață convenit în cadrul Organizației Maritime Internaționale, insistând asupra necesității de a reacționa la orice evoluții relevante în această privință.

Unele delegații au solicitat informații suplimentare cu privire la dispozițiile propuse în ceea ce privește entitatea reglementată, autoritatea administrativă, precum și asigurarea respectării legii și sancțiunile, dorind să știe, în special, dacă acestea din urmă sunt proporționate și aliniate la procedurile internaționale. În plus, au fost aduse în discuție aspecte legate de impactul asupra prețurilor din transportul maritim și de posibila creștere a sarcinii administrative pentru întreprinderi și autorități.

În ceea ce privește propunerea privind „ETS aviație”, examinarea inițială s-a axat pe chestiuni destul de detaliate și tehnice pentru a clarifica diferitele dispoziții ale propunerii și impactul acesteia, inclusiv asupra competitivității și a consumatorilor. Obiectivul de a continua decarbonizarea sectorului, asigurând, în același timp, condiții de concurență echitabile pentru companiile aeriene europene pe o piață globală este, în general, sprijinit. Mai precis, în ceea ce privește cele două caracteristici principale ale propunerii, și anume eliminarea treptată a alocării cu titlu gratuit pentru aviație și punerea în aplicare a CORSIA:

- delegațiile recunosc, în general, faptul că alocarea cu titlu gratuit ar trebui să fie eliminată treptat, unele dintre ele pledând însă pentru o eliminare treptată mai lentă, având în vedere și pandemia de COVID-19, și solicitând un sprijin adecvat pentru acest sector. Mai multe alte delegații au sprijinit propunerea pentru o tranziție către licitarea integrală sau și-au exprimat preferința pentru o eliminare treptată mai rapidă sau chiar imediată.
- În ceea ce privește propunerea de aplicare a CORSIA, după caz, prin intermediul Directivei EU ETS, au fost formulate câteva întrebări cu privire la opțiunea aleasă în ceea ce privește domeniul de aplicare (și anume, aplicarea CORSIA pentru zborurile din afara SEE și aplicarea în continuare a ETS în cazul zborurilor intra-SEE și al zborurilor cu plecare către Regatul Unit și Elveția). Observațiile s-au axat pe obținerea de clarificări cu privire la modalitățile de punere în aplicare, în special cu privire la coerența cu obiectivele Acordului de la Paris și la alinierea la CORSIA. Întrebările au vizat, printre altele, calitatea creditelor și terminologia referitoare la credite, la țările vizate și la scenariul de referință.

Observațiile inițiale referitoare la propunerile privind rezerva pentru stabilitatea pieței (MSR) s-au concentrat, printre altele, pe impactul propunerilor asupra tarifării carbonului.

Observațiile s-au referit, pe de o parte, la asigurarea unui semnal puternic privind prețul carbonului care să susțină un sistem ETS ambițios și, pe de altă parte, la atenuarea șocurilor prețurilor, în special a creșterilor puternice ale prețurilor, unele dintre delegații ridicând întrebări referitoare și la efectele cumulative ale ajustării plafonului și ale modificărilor aduse MSR în anul în care are loc ajustarea. În acest scop, au fost adresate și unele întrebări cu privire la modificările propuse ale parametrilor de proiectare, inclusiv în ceea ce privește nivelul pragului pentru declanșarea intervenției MSR și motivele pentru care, în această privință, pragurile nu sunt reduse. Alte delegații au întrebat dacă nu ar fi mai adecvate alte criterii, în special nivelurile prețului carbonului, pentru declanșarea intervenției. O delegație a sugerat că MSR ar trebui considerată un instrument de abordare a dezechilibrelor dintre venituri și costurile plătite de instalațiile ETS în statele membre care beneficiază de Fondul pentru modernizare.

Referitor la propunerea separată de decizie privind MSR care menține rata de intrare dublă de 24 % până în 2030, mai multe delegații și-au exprimat în mod explicit sprijinul pentru propunere, reamintind necesitatea de a continua eliminarea excedentului istoric, în timp ce unele delegații au indicat că sunt foarte preocupate de impactul acesteia.

În contextul recente creșteri a prețurilor la energie, o serie de delegații au subliniat necesitatea de a consolida în mod prioritar articolul 29a privind „Măsurile de luat în eventualitatea unor fluctuații excesive ale prețurilor” (care nu face parte din propunerea Comisiei) pentru ca acesta să devină mai reactiv. Unele delegații au solicitat, de asemenea, abordarea posibilelor speculații de pe piața ETS. Altele au avertizat cu privire la măsurile care ar putea slăbi sau chiar submina funcționarea ETS. O serie de delegații consideră că discuția privind creșterea prețurilor la energie nu ar trebui să aibă loc în cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”.

În ceea ce privește dispozițiile financiare ale ETS, discuțiile s-au axat în principal pe dimensiunea, sursele, domeniul de aplicare și distribuția Fondului pentru modernizare și ale Fondului pentru inovare, precum și pe dispozițiile privind alocarea.

Mai multe delegații au salutat propunerea de majorare a Fondului pentru modernizare, unele delegații sugerând o majorare suplimentară, în timp ce altele au solicitat o evaluare a utilizării finanțării, inclusiv a efectelor preconizate ale unei astfel de majorări asupra atenuării schimbărilor climatice. Propunerea de excludere a sprijinului pentru investițiile care vizează utilizarea oricăror combustibili fosili (nu numai a combustibililor fosili solizi) de la finanțarea din Fondul pentru modernizare este sprijinită în mod explicit de mai multe delegații, în timp ce o serie de delegații au exprimat rezerve puternice, unele dintre ele reamintind trimiterea din concluziile Consiliului European din decembrie 2020 cu privire la rolul tehnologiilor de tranziție, cum ar fi gazele.

Majorarea Fondului pentru inovare a fost salutăată de mai multe delegații, în timp ce alte delegații au pus-o sub semnul întrebării. Unele delegații și-au exprimat îngrijorarea cu privire la sursele Fondului pentru inovare, în special cu privire la certificatele din cadrul ETS separat pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier, precum și cu privire la certificatele care rezultă din reducerea alocării cu titlu gratuit pentru sectoarele incluse în CBAM.

În general, delegațiile salută clarificarea faptului că toate sectoarele vizate de ETS pot beneficia de Fondul pentru inovare, precum și extinderea domeniului de aplicare pentru a permite fondului să ofere sprijin proiectelor prin intermediul unor mecanisme competitive de licitație, cum ar fi contractele pentru diferență în materie de carbon. Unele delegații au considerat că în special sectorul transportului maritim, ca sector nou în cadrul ETS, trebuie să beneficieze de o finanțare adecvată, de exemplu prin alocare de fonduri. De asemenea, s-a propus crearea unui fond specific pentru sprijinirea tranziției verzi a sectorului maritim. Unele delegații au solicitat ca distribuția proiectelor în cadrul Fondului pentru inovare să fie mai echilibrată din punct de vedere geografic.

Mai multe delegații au solicitat clarificări cu privire la alocarea obligatorie a tuturor veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii în scopuri legate de climă și energie, evidențiind aspecte legate de compatibilitatea cu principiile bugetare naționale. Numeroase delegații au subliniat că dispozițiile financiare trebuie evaluate în lumina viitoarei propuneri a Comisiei referitoare la Decizia privind resursele proprii și a implicațiilor acesteia asupra cotei statelor membre din veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii. S-au făcut observații similare și în ceea ce privește veniturile preconizate a fi obținute din ETS separat propus pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier, inclusiv alocarea acestora.

În ceea ce privește alte aspecte, se remarcă faptul că instalațiile care utilizează biomasă reprezintă o prioritate deosebită pentru unele delegații. În acest context, câteva delegații și-au exprimat îngrijorarea cu privire la faptul că propunerea ca valoarea pragului inferior pentru arderea biomasei cu factor de emisie zero să fie de 95 % va crea stimulente pentru ca aceste instalații să utilizeze combustibili fosili.

ii) Regulamentul privind partajarea eforturilor (ESR)<sup>3</sup>

8. Obiectivul principal al propunerii Comisiei este de a spori contribuția ESR la obiectivul ambițios global al UE în materie de climă pentru 2030 prin stabilirea unei noi ținte la nivelul UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în sectoarele care fac obiectul ESR cu 40 % (față de 29 % în prezent), comparativ cu 2005, și de a actualiza obiectivele naționale ale statelor membre în consecință.

Parlamentul European a numit-o pe dna Jessica Polfjård (PPE, SE) în calitate de raportoare pentru Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (ENVI). Lucrările cu privire la dosar sunt în stadiu incipient și, potrivit informațiilor disponibile, nu a fost comunicat un calendar final.

Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor au fost consultate cu privire la propuneri, însă nu au emis încă avizele lor.

În cursul președinției slovene, Grupul de lucru pentru chestiuni de mediu a examinat propunerea și evaluarea impactului acesteia în cadrul a trei reuniuni, care au permis finalizarea unei prime lecturi preliminare a propunerii. Deși există un sprijin general pentru nivelul global sporit de ambiție al propunerii, majoritatea delegațiilor examinează în continuare propunerea mai în detaliu și, prin urmare, opiniile sau pozițiile lor au un caracter preliminar în acest stadiu. Astfel, discuțiile s-au axat pe clarificarea noilor elemente ale propunerii în comparație cu ESR existent. În cursul reuniunilor desfășurate până în prezent, Comisia a încercat să ofere clarificări și răspunsuri la întrebările adresate de delegații care se referă în special la obiectivele propuse, la mecanismele de flexibilitate și la rezerva suplimentară, inclusiv în ceea ce privește alte propuneri în cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”.

---

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

Propunerea menține domeniul de aplicare actual al ESR, care include transportul rutier și sectorul construcțiilor. Delegațiile salută, în principiu, faptul că domeniul de aplicare nu a fost modificat, dar au solicitat informații suplimentare privind interacțiunea dintre ESR și noul ETS propus pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier. Potrivit Comisiei, extinderea simultană a comercializării certificatelor de emisii la aceste două sectoare în cadrul propunerii de revizuire a Directivei EU ETS va sprijini statele membre în îndeplinirea obiectivelor lor privind ESR, în loc să le înlocuiască.

Abordarea utilizată pentru actualizarea obiectivelor naționale propuse ale statelor membre continuă să se bazeze pe PIB-ul pe cap de locuitor, cu corecții limitate pentru a ține seama de preocupările legate de rentabilitate. În timp ce unele delegații salută faptul că PIB-ul pe cap de locuitor rămâne baza de calcul, altele sunt preocupate de faptul că metodologia utilizată nu reflectă suficient criteriul rentabilității sau nu contribuie îndeajuns la convergența în timp, în special având în vedere că intervalul-țintă de 40 de puncte procentuale este neschimbat față de actualul ESR. Unele delegații au indicat că noile lor obiective li se par foarte dificil de atins. La cererea delegațiilor, Comisia a furnizat unele informații suplimentare și trimiteri la datele privind calcularea obiectivelor naționale.

În plus, unele delegații și-au exprimat îngrijorarea cu privire la faptul că revizuirea avută în vedere a datelor privind emisiile din inventarele naționale, care ar urma să aibă loc în 2025, și reajustarea ulterioară a nivelurilor anuale de emisii alocate statelor membre pentru perioada 2026-2030 ar putea genera incertitudine pentru statele membre. Reajustarea, ca parte a actualizării tehnice a cadrului de stabilire a nivelurilor anuale de emisii alocate statelor membre, este propusă pentru motivul că impactul pandemiei de COVID-19 și al redresării în urma acesteia asupra economiei UE și a nivelului emisiilor este necunoscut și nu poate fi încă pe deplin cuantificat. Potrivit Comisiei, reajustarea are drept obiectiv asigurarea faptului că nivelul anual de emisii alocate permite în continuare transferuri între statele membre și ia în considerare un posibil efect de rebound, evitând în același timp acumularea de excedente excesive.

În ceea ce privește mecanismele de flexibilitate prevăzute în ESR, delegațiile sunt, în general, de acord că acestea vor juca un rol important, sprijinind statele membre în atingerea obiectivelor lor naționale într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, respectându-se totodată integritatea de mediu. Propunerea Comisiei menține mecanismele de flexibilitate generale (constituirea de rezerve și împrumuturile, comercializarea alocărilor anuale de emisii între statele membre), introducând totodată unele modificări în ceea ce privește mecanismul de flexibilitate ETS (acces sporit pentru Malta) și mecanismul de flexibilitate LULUCF, care permite statelor membre să utilizeze un quantum limitat de absorbții nete din sectorul LULUCF în vederea îndeplinirii obiectivelor lor în temeiul ESR. Referitor la ultimul aspect, mai multe delegații au solicitat clarificări suplimentare cu privire la modificările propuse în ceea ce privește mecanismul de flexibilitate LULUCF și justificarea pentru împărțirea utilizării quantumului maxim total din cadrul mecanismului de flexibilitate între cele două perioade de conformitate de cinci ani, fără a se oferi nicio posibilitate de reportare de la prima perioadă (2021-2025) la cea de a doua (2026-2030). Potrivit Comisiei, acest lucru este legat de modificarea metodologiei de contabilizare, propusă în Regulamentul LULUCF pentru perioada 2026-2030, precum și de Legea europeană a climei.

Propunerea conține, de asemenea, o rezervă nouă, voluntară, care ar fi compusă din orice credite LULUCF care rămân neutilizate la sfârșitul celei de a doua perioade de conformitate. Statele membre ar putea avea acces la rezervă pentru a-și îndeplini obiectivul ESR pentru 2030, cu condiția ca UE să își fi atins obiectivul global pentru 2030, ținând seama de limita maximă pentru contribuția absorbțiilor nete în temeiul Legii europene a climei. Mai multe delegații au solicitat, de asemenea, informații suplimentare cu privire la obiectivul noii rezerve suplimentare, la modul preconizat de funcționare și la potențialul acesteia de a ajuta statele membre să își îndeplinească obiectivele ESR, în timp ce unele delegații regretă lipsa de previzibilitate pentru statele membre, având în vedere că acestea nu vor ști care este disponibilitatea rezervei până la sfârșitul procesului de conformitate.

În plus față de întrebările referitoare la funcționarea concomitentă a mecanismelor de flexibilitate prevăzute în propunerile privind ESR și LULUCF, câteva delegații au întrebat dacă nu ar fi posibil să se intensifice utilizarea sau accesul la mecanismul de flexibilitate unic între ETS și ESR pentru a crește rentabilitatea reducerilor emisiilor.

iii) Regulamentul privind exploatarea terenurilor, schimbarea destinației terenurilor și silvicultura (LULUCF)<sup>4</sup>

9. Obiectivul principal al propunerii Comisiei este de a consolida contribuția sectorului LULUCF la îndeplinirea obiectivului general mai ambițios al UE în materie de climă pentru 2030 prin stabilirea unui obiectiv la nivelul UE de 310 milioane de tone de CO<sub>2</sub> echivalent de absorbții nete de gaze cu efect de seră în sectorul LULUCF în 2030.

În Parlamentul European, Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (ENVI) este comisia competentă, dl Ville Niinistö (Verts/ALE, FI) fiind numit raportor. Dl Norbert Lins (PPE, DE) a fost numit raportor pentru Comisia pentru agricultură și dezvoltare rurală (AGRI), care este comisie asociată cu competențe partajate în ceea ce privește dispozițiile specifice [articolul 2 alineatul (3) și articolul 4 alineatul (4)]. Lucrările cu privire la dosar sunt încă în stadiu incipient și, potrivit informațiilor disponibile în prezent, nu a fost comunicat un calendar final.

Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor au fost consultate cu privire la propuneri, însă nu au emis încă avizele lor.

---

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

În cursul președinției slovene, Grupul de lucru pentru chestiuni de mediu a examinat propunerea și evaluarea impactului acesteia în cadrul a patru reuniuni, care au permis finalizarea unei prime lecturi preliminare a propunerii. În această etapă, opiniile exprimate de delegații sunt în cea mai mare parte preliminare, iar discuțiile la nivel tehnic cu privire la propunerea Comisiei s-au axat în principal pe clarificarea modificărilor propuse la regulamentul existent, în special în contextul schimbărilor semnificative aduse regimului general începând cu 2026. Majoritatea întrebărilor adresate și a preocupărilor exprimate până în prezent se referă la obiectivele naționale pentru 2030, la cadrul post-2030 preconizat, la mecanismele de flexibilitate menite să ajute statele membre să își îndeplinească obiectivele (inclusiv la interacțiunea cu mecanismele de flexibilitate și rezerva suplimentară propusă în ESR), la mecanismul de asigurare a conformității și de sancționare, precum și la cerințele de monitorizare și raportare.

Pentru perioada 2021-2025, propunerea menține actuala regulă a bilanțului neutru sau pozitiv, ceea ce înseamnă că statele membre trebuie să se asigure că suma emisiilor totale nu depășește suma absorbțiilor totale generate de sector după aplicarea normelor de contabilizare relevante și a mecanismului de flexibilitate cu sectorul ESR. Pentru perioada 2026-2030, propunerea stabilește un obiectiv la nivelul UE de 310 milioane de tone de CO<sub>2</sub> echivalent de absorbții nete în sectorul LULUCF până în 2030. Acest obiectiv este distribuit între statele membre sub forma unor obiective naționale obligatorii pe baza performanțelor actuale în materie de atenuare a schimbărilor climatice ale sectorului LULUCF din fiecare stat membru și a cotei fiecărui stat membru din suprafața terenurilor gestionate în UE. În 2025, Comisia propune adoptarea unui act de punere în aplicare care să stabilească obiective anuale pentru fiecare stat membru, pe baza unei traiectorii liniare. Începând din 2031, Comisia propune combinarea emisiilor din agricultură, altele decât cele de CO<sub>2</sub>, cu absorbțiile și emisiile din sectoarele incluse în domeniul de aplicare al Regulamentului LULUCF, pentru a crea un nou pilon unic care să acopere utilizarea terenurilor, silvicultura și agricultura. În plus, propunerea stabilește obiectivul realizării neutralității climatice până în 2035 la nivelul UE în sectorul combinat. De asemenea, propunerea definește un proces prin care, până la sfârșitul anului 2025, Comisia va prezenta o propunere legislativă de stabilire a contribuțiilor statelor membre la obiectivul privind neutralitatea climatică în sectorul combinat al terenurilor.

Delegațiile recunosc, în general, rolul important al sectorului LULUCF pentru politica UE privind clima și pentru nivelul global sporit de ambiție al acesteia. Cu toate acestea, în opiniile lor inițiale, o serie de delegații și-au exprimat îngrijorarea cu privire la obiectivele naționale propuse pentru 2030, inclusiv în ceea ce privește nivelul lor de ambiție, criteriile utilizate la calcularea acestora și noul mecanism de asigurare a conformității propus. Numeroase delegații au dorit să afle modul în care caracteristicile naționale, cum ar fi condițiile geografice naturale și structura pe grupe de vârstă a pădurilor, precum și necesitatea de a asigura îmbunătățirea pe termen lung a absorbanților de carbon, au fost luate în considerare în distribuția obiectivului. Majoritatea delegațiilor sunt preocupate de faptul că procesul propus pentru stabilirea ulterioară a obiectivelor anuale pentru perioada 2026-2029 pe baza unei traiectorii liniare nu este adecvat pentru un sector caracterizat prin mari fluctuații interanuale și de faptul că, din același motiv, nu ar fi oportun să se verifice conformitatea în raport cu un singur an. Mai multe delegații și-au exprimat, de asemenea, îngrijorarea cu privire la aplicarea mecanismului propus de corecții tehnice și au solicitat informații suplimentare cu privire la procesul și rezultatele preconizate. În acest stadiu, există încă numeroase întrebări cu privire la cadrul post-2030 preconizat, pe care unele delegații îl consideră prematur pentru a fi inclus în prezenta propunere.

Discuțiile pe marginea mecanismelor de flexibilitate s-au axat până în prezent pe clarificarea aspectelor tehnice ale acestora și pe modificările care vor fi aduse după 2025 mecanismelor de flexibilitate existente, precum și pe o mai bună înțelegere a legăturilor dintre mecanismele de flexibilitate din propunerile privind ESR, respectiv LULUCF, inclusiv în contextul Legii europene a climei. Începând din 2026, reportarea absorbțiilor excedentare din perioada 2021-2025 în perioada 2026-2030 nu va mai fi posibilă. Statele membre pot continua însă să își comercializeze excedentele. Flexibilitatea existentă în privința utilizării terenurilor va fi mai cuprinzătoare în a doua perioadă prin extinderea domeniului de aplicare de la terenurile forestiere gestionate la toate categoriile de raportare a terenurilor. Cantitatea posibilă totală din cadrul mecanismului de flexibilitate va fi împărțită în două, iar utilizarea sa va fi condiționată de respectarea la nivelul UE a obiectivelor pentru ambele perioade. În a doua perioadă, flexibilitatea utilizării terenurilor este menită să funcționeze ca un instrument de flexibilitate unic și poate fi utilizată pentru a reduce fluctuațiile de la un an la altul. În plus, în anumite condiții, s-ar putea utiliza un mecanism suplimentar pentru a ajuta statele membre care se confruntă cu perturbări naturale în ambele perioade.

În general, delegațiile recunosc că flexibilitățile, în special în ceea ce privește perturbările naturale, vor fi foarte importante pentru a facilita respectarea de către statele membre a obiectivelor mai ambițioase de după 2025. Cu toate acestea, ele și-au exprimat îngrijorarea cu privire la măsura în care flexibilitățile propuse vor fi adecvate în acest sens, mai ales în cazul în care disponibilitatea flexibilității este condiționată de atingerea obiectivului global al UE. Au fost formulate întrebări cu privire la suspendarea posibilității ca statele membre să raporteze excedentul de absorbții LULUCF din perioada „bilanțului neutru sau pozitiv” 2021-2025 pentru a fi utilizate în perioada 2026-2030, precum și cu privire la faptul că propunerea nu permite reportarea absorbțiilor excedentare în cea de a doua perioadă de conformitate în contextul obiectivelor anuale.

Propunerea include modificări la Regulamentul (UE) 2018/1999 privind guvernanta uniunii energetice<sup>5</sup>, care conține norme pentru monitorizarea și raportarea emisiilor și a absorbțiilor de gaze cu efect de seră și pentru monitorizarea progreselor înregistrate de statele membre în direcția îndeplinirii obiectivelor lor în temeiul Regulamentului LULUCF. Aceste modificări includ măsuri de creștere a preciziei monitorizării și a raportării, precum și cerințe privind monitorizarea și raportarea emisiilor și a absorbțiilor prin utilizarea tehnologiilor avansate disponibile în cadrul programelor Uniunii, cum ar fi Copernicus, și a datelor digitale colectate în cadrul politicii agricole comune. Cu ajutorul noilor date puse la dispoziție în urma aplicării noilor cerințe sistemelor de inventariere, statele membre vor trebui, de asemenea, să furnizeze informații suplimentare în rapoartele lor de conformitate referitoare la cele două perioade, respectiv în 2027 și în 2032, inclusiv o evaluare a sinergiilor și a compromisurilor dintre politicile și măsurile naționale, în vederea trecerii la măsuri mai orientate către politici, în loc să se asigure doar coerența la nivelul contabilizării.

---

<sup>5</sup> Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernanta uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1).

Delegațiile și-au exprimat îngrijorarea cu privire la faptul că noile cerințe de monitorizare și raportare riscă să sporească semnificativ complexitatea inventarelor gazelor cu efect de seră, unele delegații indicând faptul că informațiile solicitate ar trebui să se limiteze la ceea ce este necesar pentru a se asigura monitorizarea progreselor și revizuirea emisiilor și a absorbțiilor din sector. Mai multe delegații și-au exprimat îngrijorarea și față de faptul că noile cerințe pot genera costuri suplimentare, sarcini administrative sau suprapunerea eforturilor. În general, delegațiile consideră că sunt necesare mai multe discuții la nivel tehnic pentru a înțelege mai bine cerințele și implicațiile acestora.

iv) Regulamentul privind standardele pentru emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și camionete<sup>6</sup>

10. Propunerea urmărește să contribuie la nivelul global sporit de ambiție al UE prin stabilirea unor obiective mai ambițioase de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru 2030 pentru autoturismele și camionetele noi și prin introducerea unui obiectiv de 100 % pentru 2035, stimulând astfel inovarea și asigurând faptul că industria europeană a autovehiculelor își menține și consolidează competitivitatea la nivel mondial. Nivelul sporit de ambiție va sprijini, printre altele, statele membre în îndeplinirea obiectivelor lor naționale obligatorii în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor.

În Parlamentul European, responsabilă de propunere este Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară. Dl. Jan Huitema (Renew, NL) a fost numit raportor. Lucrările cu privire la dosar sunt în stadiu incipient și, potrivit informațiilor disponibile, nu a fost comunicat un calendar final.

Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor au fost consultate cu privire la propunere, însă nu au emis încă avizele lor.

---

<sup>6</sup> Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii (documentele 10906/21 + ADD 1-5).

În cursul președinției slovene, Grupul de lucru pentru chestiuni de mediu a examinat propunerea și evaluarea impactului acesteia în cadrul a trei reuniuni, realizând inclusiv o examinare articol cu articol. Deși discuțiile inițiale au clarificat o serie de chestiuni, majoritatea delegațiilor încă studiază propunerea și, prin urmare, opiniile sau pozițiile lor sunt în mare parte preliminare. Cu toate acestea, discuțiile inițiale au evidențiat anumite preferințe în ceea ce privește nivelul de ambiție pentru stabilirea obiectivelor. Totuși, ar trebui remarcat faptul că unele delegații nu au furnizat sau au furnizat doar parțial indicații preliminare cu privire la nivelurile-țintă propuse.

Există un consens general în privința faptului că sectorul autovehiculelor trebuie să contribuie la nivelul global sporit de ambiție în materie de climă al UE pentru 2030 și 2050. Pentru o serie de delegații, propunerea este esențială pentru atingerea nivelului global de ambiție și pentru îndeplinirea obiectivelor lor naționale mai ambițioase în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor. O serie de delegații au subliniat că nivelul de ambiție ar trebui analizat în mod coerent cu alte propuneri din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55” și, în special, cu propunerea referitoare la Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi (RICA).

Discuțiile s-au axat pe obiectivele mai ambițioase, inclusiv, în special, pe obiectivul de 100 % pentru 2035, care impune ca toate autoturismele și camionetele noi să fie vehicule cu emisii zero până la acea dată și implică, de facto, o eliminare treptată a motoarelor cu ardere internă.

Mai multe delegații au solicitat sau ar putea sprijini un nivel mai ridicat de ambiție, susținând că o accelerare mai pronunțată în direcția introducerii de vehicule cu emisii zero este nu doar posibilă, ci și necesară, având în vedere nivelul global de ambiție. În acest context, se remarcă în special faptul că vehiculele cu emisii zero sunt deja disponibile pe scară largă și că se preconizează că introducerea lor pe piață va crește semnificativ. Sporirea nivelului de ambiție ar contribui la accelerarea atât a introducerii pe piață a acestor vehicule, cât și a asigurării accesibilității lor, inclusiv pe piața autovehiculelor la mâna a doua. Aceste delegații doresc în special ca obiectivul de 100 % să fie avansat în 2030. Unele delegații au solicitat informații cu privire la posibilitățile statelor membre de a lua măsuri suplimentare la nivel național (unele state membre dispun de politici/planuri pentru o eliminare treptată mai timpurie decât cea propusă de Comisie). Unele delegații au propus stabilirea unor obiective mai ambițioase pentru 2025 și a unui obiectiv intermediar între 2025 și 2030, punând, de asemenea, sub semnul întrebării obiectivele diferențiate pentru autoturisme și camionete pentru 2030.

În schimb, alte delegații au sprijinit menținerea obiectivelor actuale pentru 2025 și a obiectivelor diferențiate pentru autoturisme și camionete, astfel cum a propus Comisia.

Unele delegații și-au manifestat sprijinul, cel puțin preliminar, pentru nivelul de ambiție propus, deși unele delegații au exprimat anumite rezerve sau nuanțări. S-a sugerat ca obiectivul de 100 % pentru 2035 să fie însoțit de o formă de derogare până în 2039 pentru vehiculele cu emisii scăzute cele mai performante.

Pentru o serie de delegații, nivelul de ambiție propus reprezintă o sursă de îngrijorare, în special obiectivul de 100 % pentru 2035, pe care unele delegații îl consideră în mod explicit inacceptabil. În ceea ce privește obiectivele pentru 2030, unele delegații au indicat, până în prezent, că nu sunt de acord cu propunerea Comisiei. Preocupările exprimate gravitează în jurul ideii că eliminarea treptată a motoarelor cu ardere internă ar putea fi prematură și că ar putea fi nevoie de mai mult timp, unele delegații sugerând că o decizie privind eliminarea treptată ar trebui luată numai în contextul următoarei revizuii care ar putea fi avansată în 2026. Aceste delegații au evidențiat o serie de considerații în acest context, în special necesitatea de a se ține seama de diferitele situații ale statelor membre cu privire la utilizarea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, generate de disparitățile în ceea ce privește instalarea infrastructurii de reîncărcare și puterea de cumpărare, precum și faptul că eliminarea treptată a motoarelor cu ardere internă contravine principiului neutralității tehnologice. De asemenea, s-a subliniat faptul că ar trebui avut în vedere impactul schimbărilor din sectorul de producție și al pierderilor de locuri de muncă care decurg din acestea, ceea ce impune acțiuni substanțiale, printre altele, în ceea ce privește perfecționarea și recalificarea lucrătorilor. În plus, au fost aduse în discuție aspecte legate de accesibilitatea energiei electrice și de disponibilitatea bateriilor și a materiilor prime.

S-a solicitat luarea în considerare a impactului propunerii asupra pieței autoturismelor la mâna a doua din anumite state membre, subliniindu-se faptul că o introducere mai rapidă pe piață a autoturismelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în statele membre cu venituri mai mari ar putea duce la creșterea exporturilor de autoturisme mai vechi și mai poluante către statele membre cu venituri reduse. Deși se recunoaște că problema nu poate fi abordată în acest regulament, se sugerează Comisiei să o monitorizeze, de exemplu în contextul procesului de raportare/revizuire a progreselor înregistrate, și să analizeze mai îndeaproape eventualele soluții.

Unele delegații au solicitat sau ar putea sprijini includerea contribuției combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în evaluarea respectării de către producătorii de vehicule a obiectivelor lor. În schimb, o serie de delegații sprijină cu fermitate argumentele Comisiei împotriva acestui demers, inclusiv argumentul potrivit căruia ar fi mai bine ca acești combustibili să fie direcționați către alte sectoare care sunt mai dificil de decarbonizat.

Câteva delegații doresc să se pună capăt utilizării masei drept parametru pentru stabilirea obiectivelor privind emisiile specifice pentru producători și, prin urmare, a repartizării eforturilor între aceștia.

În ceea ce privește mecanismul de stimulare a utilizării vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute convenit în cadrul ultimei revizuiți a regulamentului, Comisia propune eliminarea treptată a acestuia până în 2030, ținând seama de importanța stringentă a obiectivului ca factor determinant pentru introducerea acestor vehicule. Observațiile formulate până în prezent arată că o serie de delegații susțin această propunere, unele pledând pentru ca eliminarea treptată să aibă loc mai devreme și afirmând că, în forma sa actuală, aceasta riscă să submineze nivelul de ambiție. Alte delegații se opun eliminării treptate propuse, subliniind că mecanismul oferă stimulente speciale pentru a încuraja introducerea acestor vehicule în statele membre care înregistrează în prezent un nivel scăzut de utilizare. Câteva delegații au exprimat rezerve cu privire la eliminarea derogării pentru micii producători, având în vedere că aceasta aduce beneficii foarte limitate în ceea ce privește reducerea emisiilor, însă ține seama de anumite caracteristici ale pieței. Alte delegații și-au exprimat sprijinul față de propunere.

Din discuțiile inițiale a reieșit că propunerea de avansare a revizuirii programate în 2028 se bucură de sprijin, delegațiile prezentând o serie de aspecte suplimentare care să fie revizuite sau incluse în raportul intermediar avut în vedere; a se vedea, de asemenea, discuțiile referitoare la nivelul de ambiție propus.

v) Regulamentul privind Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice<sup>7</sup>

11. Propunerea urmărește să atenueze impactul social și distributiv al sistemului de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier prin instituirea unui Fond pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice (Regulamentul SCF) cu scopul de a sprijini gospodăriile și microîntreprinderile vulnerabile, precum și utilizatorii vulnerabili ai serviciilor de transport. Pe baza planurilor pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice care urmează să fie elaborate de statele membre, fondul sprijină măsurile și investițiile menite să reducă emisiile grupurilor vulnerabile în aceste sectoare și poate acoperi, de asemenea, sprijinul temporar direct pentru venit.

În Parlamentul European, atât Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (ENVI), cât și Comisia pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale (EMPL) sunt comisii competente în cadrul unei proceduri a reuniunilor comune ale comisiilor. Comisia pentru bugete (BUDG) este comisie asociată, cu competență exclusivă în ceea ce privește aspectele care privesc în mod direct resursele proprii. Dna Esther de Lange (PPE, NL) a fost numită raportoare pentru Comisia ENVI, dl David Casa (PPE, MT) raportor pentru Comisia EMPL, iar dna Margarida Marques (S&D, PT) raportoare pentru Comisia BUDG. Lucrările privind propunerile sunt în stadiu incipient și, potrivit informațiilor disponibile, nu au fost comunicate calendare finale.

Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor au fost consultate cu privire la propuneri, însă nu au emis încă avizele lor.

---

<sup>7</sup> Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice (documentele 10920/21 + COR1 + ADD 1 + ADD1 COR1).

Grupul de lucru ad-hoc pentru Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice (Grupul de lucru ad-hoc pentru SCF)<sup>8</sup> a organizat trei reuniuni cu privire la Regulamentul SCF pe parcursul președinției slovene. Discuțiile s-au axat pe clarificarea unei serii de aspecte generale și bugetare importante ale propunerii. Deși există o recunoaștere generală a necesității de a asigura o tranziție verde care să nu lase pe nimeni în urmă și de a aborda consecințele sociale ale ETS propus pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier, propunerea a primit, în general, reacții mixte. Unele delegații au salutat ideea generală de instituire a unui fond, în timp ce multe delegații au exprimat preocupări semnificative și au solicitat clarificări, îndeosebi cu privire la interconexiunile cu alte propuneri din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”, la datele care sprijină diferitele calcule din propunere și la impactul la nivelul statelor membre, mai multe delegații regretând absența unei evaluări a impactului de sine stătătoare. Delegațiile studiază în continuare textul și, prin urmare, observațiile sau pozițiile lor sunt în cea mai mare parte preliminare. O examinare articol cu articol a propunerii va începe în cursul președinției franceze.

Pentru majoritatea delegațiilor, Regulamentul SCF este legat în mod intrinsec de noul ETS propus pentru sectorul construcțiilor și cel al transportului rutier în Directiva EU ETS revizuită, unele delegații subliniind, de asemenea, impactul social și distributiv al altor propuneri din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”, inclusiv al Directivei privind impozitarea energiei.

Mai multe delegații au subliniat că finalizarea pozițiilor naționale cu privire la Regulamentul SCF va depinde de evaluarea viitoarelor propuneri referitoare la Decizia privind resursele proprii și la modificarea cadrului financiar multianual (2021-2027). Unele delegații și-au exprimat îngrijorarea cu privire la redeschiderea cadrului financiar multianual și au apreciat că pentru abordarea consecințelor sociale ale ETS propus pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier ar putea fi utilizate fondurile existente. În acest context, o serie de delegații au indicat o suprapunere între domeniul de aplicare al fondului și alte instrumente, în special instrumentele politicii de coeziune și Mecanismul de redresare și reziliență, precum și anumite măsuri naționale.

---

<sup>8</sup> Mandatul său a fost aprobat de Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea I) la 8 septembrie 2021 (documentul 11402/2021 + COR1). Sub autoritatea Comitetului Reprezentanților Permanenți, Grupul de lucru ad-hoc pentru SCF raportează formațiunii Mediu a Consiliului și, după caz, formațiunii Afaceri Economice și Financiare a Consiliului.

În ceea ce privește temeiurile juridice propuse, și anume articolul 91 alineatul (1) litera (d) din TFUE (transporturi), articolul 192 alineatul (1) din TFUE (mediu) și articolul 194 alineatul (1) litera (c) din TFUE (energie), o serie de delegații au pus sub semnul întrebării caracterul adecvat al acestora și posibilitatea de a se prevedea un sprijin direct temporar pentru venit pe baza temeiurilor juridice propuse. Serviciul juridic al Consiliului a furnizat o analiză preliminară în cadrul uneia dintre reuniunile Grupului de lucru ad-hoc pentru SCF.

Gestiunea directă a Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice a fost, de asemenea, pusă sub semnul întrebării de mai multe delegații, care și-au exprimat preferința pentru gestiunea partajată. În plus, unele delegații au pus sub semnul întrebării și raționamentul care stă la baza utilizării, ca instrument obligatoriu, a unui sistem integrat și interoperabil de informare și monitorizare, care cuprinde un instrument unic de extragere a datelor și de evaluare a riscurilor.

În ceea ce privește conținutul planurilor pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, delegațiile au ridicat chestiunea eventualelor suprapuneri cu alte strategii care urmează să fie stabilite de statele membre, cum ar fi planurile teritoriale pentru o tranziție justă. În plus, faptul că indicatorii pentru raportarea cu privire la progresele înregistrate și în scopul monitorizării și evaluării urmează să fie stabiliți printr-un act delegat a fost contestat de mai multe delegații, care ar prefera ca indicatorii să fie incluși în textul de reglementare, în concordanță cu abordarea pentru politica de coeziune.

În ceea ce privește eligibilitatea acțiunilor, delegațiile au solicitat o analiză mai detaliată cu privire la măsurile și investițiile eligibile pentru finanțare, precum și cu privire la distribuția între măsuri și investiții și la sprijinul temporar direct pentru venit în cadrul fondului. De asemenea, delegațiile au solicitat clarificări cu privire la principiul de „a nu aduce prejudicii semnificative” și așteaptă cu interes să primească orientări tehnice din partea Comisiei cu privire la această chestiune.

În ceea ce privește dimensiunea Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, propunerea prevede un quantum total de 72,2 miliarde EUR pentru perioada 2025-2032. Acest quantum corespunde, în principiu, unui procent de 25 % din veniturile preconizate din ETS propus pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier. Majoritatea delegațiilor au adresat întrebări referitoare la calibrarea efectuată de Comisie și au solicitat explicații suplimentare cu privire la volumul total propus pentru fond, mai multe delegații punându-și întrebări în legătură cu dimensiunea fondului.

Delegațiile au exprimat preocupări cu privire la dispozițiile privind cofinanțarea (de exemplu, statele membre ar trebui să finanțeze cel puțin 50 % din costurile totale ale planurilor pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, utilizând o parte din veniturile preconizate a fi obținute de acestea din licitarea certificatelor în cadrul noului sistem). În acest sens, mai multe delegații au solicitat explicații suplimentare cu privire la rata unică de cofinanțare națională de 50 % aplicabilă tuturor statelor membre, unele dintre delegații considerând că aceasta este prea ridicată.

În ceea ce privește metodologia de alocare propusă pentru distribuirea fondului, delegațiile au adresat mai multe întrebări și au exprimat preocupări atât cu privire la formula utilizată, care a fost considerată prea complexă, cât și cu privire la criteriile de alocare, pe care multe delegații nu le-au considerat adecvate pentru a aborda circumstanțele lor naționale specifice și pentru a asigura echitatea. În acest context, au existat întrebări și cu privire la alegerea indicatorilor.

În ceea ce privește durata Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, faptul că acest fond acoperă două perioade ale CFM este considerat sensibil din punct de vedere politic de mai multe delegații și va fi necesară o analiză suplimentară. Unele delegații au subliniat că o durată de 8 ani începând cu 2025 aduce atingere viitorului cadru financiar multianual. În propunerea actuală, fondul este instituit fără limită de timp. Bugetul fondului este în prezent defalcat în două părți: 1) un pachet financiar pentru perioada 2025-2027 și 2) un pachet financiar pentru perioada 2028-2032. Pentru perioada 2025-2027, Comisia va propune o modificare a actualului Regulament privind CFM, care urmează să fie convenită concomitent cu actul de bază de instituire a Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice și cu modificarea Deciziei privind resursele proprii. Pentru perioada 2028-2032, se propune ca punerea la dispoziție a cuantumului să aibă loc numai în cazul în care, în cadrul Regulamentului privind următorul CFM, se ajunge la un acord pentru a se aloca un anumit cuantum din buget Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice.

În conformitate cu mandatul Grupului de lucru ad-hoc pentru SCE, președinția a încadrat între paranteze dispozițiile relevante din propunere și din anexele sale referitoare la aspectele financiare legate de cadrul financiar multianual și de resursele proprii ale Uniunii, inclusiv, printre altele, dispozițiile privind dimensiunea și durata fondului, precum și metodologia de alocare. Dispozițiile dintre paranteze sunt cele care vor face parte, cel mai probabil, din negocierile bugetare orizontale.

### III. CONCLUZIE

Comitetul Reprezentanților Permanenți este invitat să ia act de prezentul raport intermediar și de întrebările pentru dezbateră de orientare, astfel cum figurează în anexa la raport, și să le transmită Consiliului (Mediu) în vederea reuniunii acestuia din 20 decembrie 2021.

---

**Întrebări adresate miniștrilor în vederea dezbaterii de orientare din cadrul Consiliului**

**(Mediu)**

1. *Pe baza evaluării dumneavoastră politice a progreselor înregistrate până în prezent cu privire la cele cinci dosare care țin de competența Consiliului Mediu, care ar putea fi nivelul de ambiție pentru realizarea de noi progrese în ceea ce privește cele cinci inițiative legate de climă în lunile următoare, ținând seama de diferitele interconexiuni dintre propuneri, inclusiv de interconexiunile cu alte propuneri din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”?*
  2. *În acest context, care considerați că sunt aspectele cele mai sensibile din aceste cinci dosare?*
-