

POLICY BRIEF MARTIE 2022

Pachetul legislativ „Fit for 55”

SUMAR

Obiectivul Uniunii Europene de a atinge neutralitatea climatică până în 2050 este forța care modelează o parte semnificativă din inițiativele legislative lansate de Comisia Europeană începând cu 2019. Pachetul legislativ „Fit for 55”, o serie de treisprezece propuneri, fie noi, fie revizuirii ale unor acte deja în vigoare, își propune să susțină ținta de reducere cu 55% a emisiilor de carbon până în 2030.

O arie largă de sectoare economice sunt direct sau indirect vizate de prevederile propunerilor înaintate de către Comisie, iar sectorul transporturilor ocupă un loc central, alături de cel al construcțiilor. Mediul de afaceri susține tranziția verde și consideră că direcția stabilită de acest pachet legislativ este cea corectă, dar consideră că există o serie de puncte nevralgice ce necesită revizuite. Principii precum **protejarea și creșterea competitivității industriei europene, promovarea și facilitarea adopției unor soluții mai curate, neutralitatea tehnologică, asigurarea coerenței între diversele acte legislative, evitarea dublei reglementări și reducerea impactului asupra consumatorului** reprezintă liniile directoare pe care pachetul „Fit for 55” trebuie să le urmărească.

Pentru a asigura tranziția de succes către o mobilitate neutră din punct de vedere climatic, bazată pe un echilibru între o viziune realistă asupra condițiilor din statele membre și idealismul atingerii unui viitor net-zero, Concordia a formulat o serie de recomandări pentru fiecare dintre inițiativele cuprinse în pachetul „Fit for 55” care au un impact asupra sectorului transporturilor. În același timp, Concordia se aliază [poziției BusinessEurope](#), confederație a angajatorilor la nivel european, pe inițiativele cuprinse în pachet.

Prezentul material se bazează pe propunerile legislative europene și pozițiile industriilor formulate înaintea izbucnirii conflictului din Ucraina și a schimbării contextului de securitate, cu consecințele economice și politice care decurg din acesta.



Context

Iulie 2021 poate fi considerat un al doilea moment emblematic pentru ambiția Uniunii Europene de a deveni un lider în lupta împotriva schimbărilor climatice, după adoptarea [Pactului Verde European](#) de la finalul anului 2019. După ce [a crescut la 55%](#) ținta de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030, comparativ cu nivelul din anul 1990, Comisia Europeană propune și [un pachet legislativ](#) pentru a alinia politicile europene, dar și sectoarele economiei, la noua țintă și la tranziția verde. Denumit "Fit for 55", pachetul cuprinde o serie de instrumente legislative care să pună Uniunea Europeană pe drumul decarbonizării.

Sectorul transporturilor este unul dintre principalele vizate de politicile cuprinse în pachetul legislativ, generator a aproximativ un sfert din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel UE.¹ Producătorii de autovehicule și de combustibili (convenționali sau alternativi), transportatori, fie rutieri, navali, sau feroviari, fiecare actor implicat în acest sector este vizat de noile reglementări.

Viitorul transportului în contextul tranziției verzi este unul dintre subiectele prioritare pentru Confederația Patronală Concordia, reprezentativă la nivel național și care reunește principalii actori angrenați în sectorul mobilității. Acest document de poziție își propune să identifice atât aspectele pozitive, cât și principalele elemente care, în viziunea mediului de afaceri din România, necesită revizuite pentru a putea asigura o tranziție către o mobilitate cu zero emisii, într-un ritm suficient de alert cât să poată contracara efectele nefaste asupra climei, dar echitabil din punct de vedere economic și social.

În primul rând ne dorim să sprijinim eforturile UE în direcția neutralității climatice. Atingerea unui viitor net-zero necesită nu doar angajamente, ci și măsuri concrete, soluții și inovații, care să conducă la scăderea emisiilor generate în toate sectoarele economice. Industria este pregătită să contribuie la aceste eforturi. De la producătorii de autovehicule, care introduc în portofoliu modele electrice sau hibrid, la transportatorii feroviari care achiziționează material rulant cu zero emisii (hidrogen sau electric), și producătorii de energie și combustibili care investesc în soluții mai puțin poluante, toți actorii din sector își aduc aportul, însă avem nevoie de un cadru echilibrat, care să asigure o tranziție competitivă.

În al doilea rând, considerăm că direcția stabilită de acest pachet este cea corectă, iar instrumentele legislative incluse susțin ținta de decarbonizare a UE raportat la sectorul transporturilor. Însă, după cum am menționat deja, trebuie asigurat un echilibru între ambiția climatică, costurile implicate și provocările economice, tehnologice, și sociale pe care le aduce tranziția către o mobilitate curată. Dubla reglementare trebuie evitată, iar eforturile depuse pentru a avea cu 55% mai puține emisii de gaze cu efect de seră în 2030, cu perspectiva neutralității climatice în 2050, trebuie să fie distribuite în mod echitabil în societate. Totodată, atragem atenția asupra faptului că principiul neutralității tehnologice trebuie să se afle la baza tuturor inițiativelor aflate sub umbrela Pactului Verde European.

¹ [Transport emissions](#), European Commission.

1. Mecanismul pentru ajustare a carbonului la frontieră (CBAM)

Mediul de afaceri susține importanța și necesitatea categorică de a implementa un sistem bazat pe principii care să asigure competitivitatea producătorilor europeni și să permită eliminarea completă a potențiala concurenței neloiale din partea celorlalți producători din state terțe fără ambiții climatice concrete sau cu ambiții climatice mai modeste, precum și să prevină relocarea emisiilor de carbon. Cu toate acestea, există îngrijorări cu privire la impactul pe care implementarea [mecanismului pentru ajustarea carbonului la frontieră \(CBAM\)](#) îl va avea asupra prețurilor anumitor materii prime sau produse. Producătorii europeni de autovehicule, industria feroviară (producători de piese sau material rulant) și distribuitorii de energie electrică utilizează materie primă (aluminiu, oțel, metale nobile - litiu, anumite substanțe chimice) sau alte produse care au în componența lor astfel de materiale, de multe ori importate, se tem de implicații financiare semnificative, mai ales pe fondul unei inflații globale a prețurilor la materii prime. Comisia Europeană nu a desfășurat niciun studiu de impact în acest sens pe termen scurt, mediu și lung.

Salutăm scopul inițial limitat al CBAM, cu implementarea mecanismului doar într-un număr restrâns de sectoare, concentrat pe materia primă și fără extindere pe întregul lanț valoric.

RECOMANDĂRI

- Considerăm că trebuie asigurată **conformitatea obligatorie a** mecanismului de ajustare a carbonului la frontieră cu normele și principiile [Organizației Mondiale a Comerțului](#), pentru a evita astfel eventuale represalii din partea țărilor terțe.
- Mecanismul ar trebui să prevadă **scutiri** în două situații:
 - ◇ în cazul produselor importate din țări terțe care, prin adoptarea altor metode (reglementări, standarde, etc.), reușesc să își reducă emisiile de carbon la un nivel similar cu cel al Uniunii Europene
 - ◇ la nivel de producător individual sau instalație, având în vedere că mulți producători europeni își dezvoltă lanțuri de aprovizionare cu zero emisii de carbon, iar furnizorii din state terțe ale acestor producători fiind astfel nevoiți să livreze marfă cu amprentă de carbon scăzută sau zero.
- Pentru sectorul de transport rutier și feroviar este de preferat și susținem un **sistem plasat pe toată frontiera Uniunii Europene**, care să poată asigura aplicarea măsurilor unitare de ajustare înainte ca mărfurile să intre pe teritoriul vamal al Uniunii. Astfel, s-ar limita sarcina administrativă a producătorilor și ar fi asigurat un nivel mai ridicat de transparență și predictibilitate.
- **Hidrogenul** trebuie să se regăsească în acest mecanism pentru a evita importurile de hidrogen obținut pe baza fosililor și cu emisii ridicate. Astfel ar fi prevenită frustrarea scopului central al Pactului

Verde European, precum și potențiala concurență neloială pe care astfel de importuri ar face-o industriei europene producătoare de hidrogen aflată la începutul dezvoltării.

- **Alocarea gratuită pentru sectoarele CBAM** trebuie menținută, cel puțin până în 2030, pentru a asigura condiții egale sustenabile pentru producătorii UE și non-UE și reducerea riscului de relocare. Totodată, o astfel de măsură ar permite companiilor să se concentreze pe investițiile în soluții cu emisii scăzute de carbon. În plus, nu există noi progrese tehnologice care să justifice eliminarea actualelor cote gratuite. Astfel, importurilor ar trebui să li se aplice un CBAM din care să se deducă valoarea de referință pe produs, iar alocarea gratuită pentru producătorii UE să se păstreze. În caz contrar, riscul de relocare pentru instalațiile UE cu o pondere mare de export se va menține și chiar va crește, iar competitivitatea UE la nivel intern sau pe piețele globale va scădea. Metodologia de calcul pentru stabilirea reducerii alocării gratuite ar trebui să țină seama de expunerea la export a mărfurilor aflate sub incidența CBAM astfel încât să se asigure că produsele UE își păstrează competitivitatea pe piețele internaționale.
- **Calculul valorilor implicite** specifice ale emisiilor de CO2 pentru fiecare produs, care urmează să fie utilizate în cazul în care nu sunt disponibile date credibile privind emisiile, ar trebui să se bazeze pe datele furnizate pentru cei mai slabi performanți din țara exportatoare, în locul celor medii.
- Trebuie asigurată **coerența dintre sistemul de comercializare a emisiilor (ETS) și introducerea CBAM**, care trebuie privit ca un instrument complementar alocării gratuite, nu o alternativă așa cum este abordat în propunerile Comisiei, până când mecanismul devine complet operațional, eficient, și nu generează relocarea emisiilor de carbon.
- La proiectarea CBAM, considerăm necesară atingerea unui **echilibru corect** între intenția de a maximiza eficiența și minimizarea complexității tehnice/administrative care ar trebui gestionată de companii. Dacă mecanismul nu va fi proiectat și implementat în mod adecvat, riscăm să construim o barieră comercială semnificativă pentru industria UE, fără a oferi în același timp un stimulent real pentru promovarea obiectivelor Acordului de la Paris.
- Este necesară **clarificarea** promptă și concretă a modului în care vor fi tratate importurile de energie, fie ca bun, fie ca un serviciu, din cauza modului ambivalent în care intră sub incidența regulilor comerțului internațional.
- Trebuie avut în vedere că impactul asupra utilizatorilor de materiale supuse CBAM trebuie **limitat / eliminat pe cât de mult posibil**.

- Este necesară asigurarea unei **predictibilități** în cazul extensiei CBAM asupra unor categorii adiționale de produse, extindere care trebuie foarte atent documentată.
- Este necesară crearea unui **coridor de monitorizare prețuri** care să prevină creșteri nesustenabile de prețuri materii prime/semifabricate la producători și de prețuri la produsele finite livrate clienților finali.

2. Combustibili alternativi și Regulamentul privind Infrastructura pentru Combustibili Alternativi (AFIR)

În privința [Regulamentului privind Infrastructura pentru Combustibili Alternativi \(AFIR\)](#), salutăm introducerea unor ținte obligatorii pentru statele membre, revizuirea cerințelor referitoare la infrastructura pentru carburanții alternativi în porturile navale, precum și măsurile de monitorizare și implementare consolidate, și procesul de revizuire mai robust. AFIR transmite semnalul corect pentru a asigura integrarea vehiculelor electrice pe drumurile publice. Cu toate acestea, propunerea prevede ținte mai puțin ambițioase decât directiva pe care o va înlocui. Conform unor estimări ale experților Comisiei Europene, o reducere cu 50% a emisiilor de carbon necesită 6 milioane de stații publice de reîncărcare pentru mașinile electrice până în 2030.² În schimb, propunerea Comisiei nu prevede niciun număr, existând doar o estimare că ar putea conduce la 3.5 milioane de puncte de reîncărcare până în 2030. Propunerea de regulament a Comisiei Europene pare să fie bazată pe numere prea optimiste, fie subestimate, cum ar fi consumul energetic al mașinilor, utilizarea și puterea punctelor de reîncărcare, redimensionarea infrastructurii de transport și distribuție energie electrică la care vor fi interconectate aceste stații pentru a face față noilor consumuri implicate după interconectarea noilor puncte de reîncărcare prevăzute, etc.

Totodată, nu este clar modul în care AFIR va avea un impact asupra atenuării schimbărilor climatice și a reducerii poluării, având în vedere decalajul tehnologic semnificativ între modurile de transport. Măsurile propuse de către Comisia Europeană încurajează trecerea către electromobilitate și hidrogen, soluții care însă nu sunt viabile din punct de vedere tehnologic pentru toate segmentele de transport.

RECOMANDĂRI

- Considerăm că trebuie asigurată **conformitatea obligatorie** a mecanismului de ajustare a carbonului la frontieră cu normele și principiile [Organizației Mondiale a Comerțului](#), pentru a evita astfel eventuale represalii din partea țărilor terțe.
- Este necesar ca **obiectivele** stipulate să fie **mult mai ambițioase** în ceea ce privește infrastructura publică pentru vehicule de pasageri (PC) și utilitare ușoare (LCV) - asigurarea unei rețele de circa 7 milioane de puncte de încărcare în 2030. Nivelul obiectivelor trebuie să fie în concordanță cu reglementările foarte stricte impuse în propunerea de Regulament privind emisiile de CO₂.

² [Fit for 55: a much-needed reality check for EU policy and decision makers to keep mobility accessible](#), ACEA.

- Comisia Europeană ar trebui să utilizeze **date mai realiste** în formularea propunerii de regulament, fapt ce ar conduce la o creștere a numărului total de puncte de reîncărcare necesare, o putere de ieșire totală per vehicul mai mare și o acoperire mai densă a rețelei trans-europene de transport (TEN-T).
- Considerăm ca fiind necesară realizarea **distincției** între așa-numitele puncte de încărcare semi-publique și cele private, pentru a elimina zonele gri și a clarifica prevederile aplicabile diferitelor tipuri de puncte de reîncărcare, dar și pentru asigurarea unor interpretări și definiții uniforme la nivelul statelor membre. Astfel ar fi eliminate anumite bariere pe care le întâmpină actorii din sectorul electromobilității în dezvoltarea anumitor servicii și produse pentru care există cerere pe piață.
- Energia electrică pentru reîncărcarea unui vehicul electric **trebuie definită** ca fiind un serviciu, nu ca recomercializare a electricității conform Directivei privind piața internă a energiei electrice, prevedere aplicabilă tuturor tipurilor de puncte de încărcare și tuturor modurilor de transport, inclusiv celui naval.
- **Puterea instalată** la punctele de reîncărcare ar trebui **crescută**, ținând cont însă și de caracteristicile specifice fiecărui stat membru, cum ar fi costurile și procesul de racordare. Nivelul minim de putere ar trebui să ajungă de la 1 kW la 3 kW pentru BEV.
- Este necesară **stimularea statelor membre** pentru a investi în dezvoltarea rețelelor de distribuție și transport energie electrică care să facă față consumurilor generate de interconectarea noilor puncte de reîncărcare rapidă cu putere mai mare, cât și în puncte de reîncărcare rapidă cu putere mai mare reducând astfel numărul total de puncte de reîncărcare necesar pentru a atinge țintele.
- Atragem atenția asupra faptului că **lipsa armonizării cerințelor tehnice** pentru punctele și stațiile de încărcare între statele membre ar putea duce la fragmentarea pieței unice, cauzând astfel bariere suplimentare, costuri mai ridicate pentru producători și operatori și, în cele din urmă, încetinirea dezvoltării unei rețele de reîncărcare care să susțină țintele de decarbonizare.
- Este necesară introducerea unui **parametru de densitate** pentru punctele de reîncărcare pentru vehiculele complet electrice (BEV) în zonele urbane.
- Propunerile și calculele pentru puterea de ieșire totală necesară incluse în AFIR trebuie să reflecte **caracteristicile specifice** ale vehiculelor ușoare comerciale, care au un consum energetic foarte mare și necesită condiții speciale de încărcare, spre deosebire de vehiculele de pasageri cărora le sunt asimilate în propunerea Comisiei Europene. Cerințele tehnice pentru stațiile de reîncărcare

(dimensiunea locurilor de parcare și disponibilitatea celor mai mari, dimensiunea încărcătoarelor și disponibilitatea acestora – cel puțin unul cu capăt mai lung) trebuie adaptate pentru a facilita și reîncărcarea vehiculelor comerciale (ușoare, medii și grele).

- Trebuie asigurată o distanță optimă între **stațiile de realimentare cu hidrogen** și stimulată dezvoltarea acestora.
- AFIR trebuie **să încurajeze utilizarea întregului spectru** de combustibili alternativi cu emisii reduse (electricitate, gaz natural comprimat - GNC/gaz natural lichefiat - GNL, hidrogen), care pot contribui la ținta de decarbonizare a sectorului transporturilor. Astfel, ar trebui introduse ținte pentru punctele de realimentare cu GNL și GNC pentru a impulsiona dezvoltarea unei rețele cuprinzătoare până în 2030, formulate similar cu cele stabilite pentru punctele de reîncărcare cu energie electrică (proporționalitate cu numărul vehiculelor din flotă, distanța între stații, capacitate minimă).
- Este necesar ca propunerea Comisiei **să recunoască importanța biocarburanților avansați**, combustibili regenerabili de origine non-biologică (RFNBOs) și E-fuels, cu toate tehnologiile care pot livra acești carburanți verzi lichizi, inclusiv carburanți obținuți prin tehnologia „AIR to fuels” pentru atenuarea emisiilor provenite de la mașinile și camionetele din flota existentă, dar și a locomotivelor diesel care ar continua să fie utilizate până la electrificarea mai multor kilometri de cale ferată sau înlocuirea acestora cu trenuri pe hidrogen. Adoptarea acestor tipuri de combustibili de către consumatori va fi facilitată de posibilitatea utilizării infrastructurii de realimentare deja existentă, conducând astfel la o reducere semnificativă a emisiilor generate de sectorul transporturilor în perioada de tranziție către 2030, cu perspectiva 2050. Producția de combustibili regenerabili, cum sunt biocarburanții de generația a II-a/carburanți, inclusiv cei obținuți prin tehnologia „AIR to fuels”, trebuie susținută și de stimulente financiare semnificative, care în cazul României ar avea un impact pozitiv și asupra sectorului agricol asigurând o dezvoltare durabilă pe termen lung.
- Trebuie asigurată **coerența** între AFIR și Regulamentul FuelEU Maritime în privința cerințelor referitoare la infrastructura pentru carburanții alternativi în porturile navale.
- Având în vedere potențialul imens al hidrogenului pentru decarbonizarea transportului aerian, este necesar ca propunerea să prevadă **extinderea infrastructurii de transport și realimentare cu hidrogen la aeroporturi**.

3. Standardele privind emisiile de CO2 provenite de la automobile și camioane

O altă inițiativă cuprinsă în pachetul „Fit for 55” cu efecte directe asupra viitorului transporturilor este înăsprirea țintelor de CO2 pentru anul 2030 aplicabile mașinilor și camioanelor, introduse acum trei ani. Pentru mașini, creșterea este de la -37.5% la 55% (comparativ cu nivelul din 2021), iar pentru camioane este -50%. Mai mult decât atât, Comisia a introdus și o țintă de -100% pentru anul 2035. Acest aspect echivalează în fapt cu o interzicere la nivelul UE a motorului cu combustie internă.

Atragem atenția asupra faptului că interzicerea absolută a motoarelor convenționale este nerealistă și ar putea dăuna chiar obiectivului de reducere a emisiilor din sectorul transporturilor. În acest sens, trebuie să ne asigurăm că sunt susținute și investițiile în tehnologii și tipuri de carburanți care reduc emisiile de CO2 generate de mașinile care utilizează astfel de motoare.

Principala recomandare formulată de către Concordia în privința acestei propuneri de act normativ vizează **sincronizarea** regulamentului cu privire la emisiile de CO2 și AFIR. Considerăm că aceste două inițiative trebuie să fie tratate ca fiind un pachet unitar. Astfel, înăsprirea standardelor privind emisiile de CO2 trebuie să fie un proces atent ajustat în funcție de două elemente esențiale:

- Trebuie asigurată **coerența** între AFIR și Regulamentul FuelEU Maritime în privința cerințelor referitoare la infrastructura pentru carburanții alternativi în porturile navale.
- **Progresul tehnologic** – anumite categorii de vehicule cum ar fi, de exemplu, camioanele mai grele (N1 clasa II & III) sunt afectate în mod disproporționat de nivelul crescut de ambiție, având în vedere că procesul de electrificare a acestei categorii este mai încet. Estimăm că vehiculele hibride reîncărcabile (PHEV) reprezintă un vector esențial și o soluție de tranziție. Acest tip de vehicul poate răspunde la toate axele de utilizare cu o contribuție importantă la decarbonizarea parcului de automobile. În acest sens, nu susținem obiectivul 'dogmatic' de 100% reducere de emisii provenite de la vehiculele de pasageri și vehiculele utilitare în 2035 și propunem mai degrabă un obiectiv de 80% reducere a emisiilor acestor categorii de vehicule în 2035, permițând astfel și utilizarea tehnologiei PHEV, dar și a altor tehnologii care pot contribui la realizarea obiectivelor climatice, în coerență cu dezvoltarea progresivă a infrastructurii.
- **Dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare/realimentare**, care reprezintă unul dintre criteriile principale pe care consumatorii le iau în considerare în adoptarea unor soluții mai curate, pe lângă alte aspecte cum ar fi nivelul de trai. Această legătură de cauzalitate este dovedită de faptul că, deși producătorii de vehicule din UE investesc în tehnologii inovatoare și durabile pentru a contribui la ambiția de atingere a neutralității climatice, există diferențe între statele

membre în privința numărului de autovehicule mai puțin poluante. În acest moment, 70% din stațiile de reîncărcare la nivel UE sunt concentrate în trei state membre: Țările de Jos, Franța și Germania. Infrastructura de reîncărcare pare să se dezvolte proporțional cu PIB-ul statelor membre. Astfel, se observă un decalaj semnificativ între țările din Europa de Vest și cele din Est, Centru și Sud cu impact pe termen lung. De exemplu, Polonia și Spania, deși sunt țări mari din punct de vedere geografic, au un PIB pe cap de locuitor mai mic, fapt ce se reflectă și în dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare. Polonia are doar 0.8% din totalul punctelor de reîncărcare, iar Spania doar 3.3%. Dacă ne raportăm la România, ne aflăm printre statele care au mai puțin de 1 punct de reîncărcare la 100 de km, mai exact 0.5. Pentru aceste state, vehiculele hibride (HEV) vor juca un rol crucial în tranziția către o mobilitate curată, categorie care domină piața mașinilor alternative în majoritatea statelor membre. Ținta propusă de Comisia Europeană pentru 2035 va duce la interzicerea punerii pe piață a vehiculelor hibride noi, ce va avea ca potențial efect încetinirea procesului de decarbonizare a transportului.

De asemenea, sunt necesare mai multe date, o analiză pe o perioadă de mai lungă durată pentru a arăta modul în care un obiectiv mai strict al emisiilor de CO2 va modifica și comportamentul consumatorului final.

4. Renewable Energy Directive

Noua propunere de Directivă privind energia din surse regenerabile (RED) stabilește obiective pentru principalele sectoare economice care contribuie la cererea de energie. În cazul sectorului transporturilor, cantitatea de combustibili din surse regenerabile și de energie electrică regenerabilă furnizată sectorului transporturilor ar trebui să conducă la o reducere a intensității gazelor cu efect de seră de cel puțin 13% până în 2030.

Propunerea prevede extinderea sistemului de certificare la nivelul UE pentru combustibilii din surse regenerabile de hidrogen, pentru a sprijini decarbonizarea anumitor procese industriale, precum și pentru a promova utilizarea acestuia pentru transporturi grele și pe distanțe lungi. De asemenea, se acordă o atenție deosebită biocombustibililor avansați și introduce obiective pentru hidrogenul regenerabil și combustibilii sintetici pe bază de hidrogen până în 2030, care sunt aliniate cu Strategia UE privind hidrogenul. Domeniul de aplicare al RED revizuit rămâne însă limitat doar la combustibilii regenerabili, excluzând alți combustibili cu emisii scăzute de carbon, cum ar fi hidrogenul „albastru” sau „turcoaz”.

RECOMANDĂRI

- Procentul de 13% reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030 trebuie **corelat cu întregul potențial al tehnologiilor conforme cu RED**, de la carburanți alternativi, la biocarburanți și respectiv biocarburanți avansați, până la combustibili regenerabili de origine non-biologică (RFNBO) – precum hidrogenul sau obtinuti prin tehnologia „AIR to FUELS”. Reiterăm faptul că, pentru a

îndeplini ambiția de neutralitate climatică până în 2050, toate soluțiile cu emisii scăzute de carbon trebuie luate în considerare, în conformitate cu principiul neutralității tehnologice, atât timp cât trasabilitatea și sustenabilitatea pot fi dovedite.

- Va fi necesar un efort susținut cu **instrumente de stimulare și alocarea de fonduri europene**, precum și o perioadă de tranziție, având în vedere infrastructura actuală și perioada scurtă de timp disponibilă pentru implementare.
- **Hidrogenul neutru** din punct de vedere al emisiilor de CO₂, produs din electricitate cu emisii scăzute de carbon sau din captarea, utilizarea și stocarea carbonului (CCUS), ar trebui considerat ca **opțiune de conformitate** pentru a atinge cota de 50% RFNBO în hidrogenul utilizat în scopuri energetice finale și non-energetice la nivel de stat membru. În caz contrar, această țintă va intra în conflict cu obiectivul minim ambițios de 2,6% din RFNBO utilizate în transport, atâta timp cât hidrogenul verde nu este disponibil în cantitățile necesare.
- **Maximizarea potențialului biometanului** produs în mod durabil și recunoașterea beneficiilor sale pentru mediu, prin încadrarea acestuia în viitoarele soluții privind decarbonizarea, pot fi obținute prin revizuirea RED.

5. EU Emissions Trading System

Includerea construcțiilor și a transportului rutier în sistemul de comercializare a emisiilor - ETS prin intermediul unor sisteme separate poate fi considerată un aspect pozitiv al propunerii formulate de către Comisia Europeană și salută caracterul inovator al noului mecanism pentru prețurile excesive prevăzut în noua secțiune a ETS (articolul 30h), care permite eliberarea automată de certificate din Market Stability Reserve - MSR (cel separat) în cazul unor creșteri ale prețurilor.

Cu toate acestea, extinderea ETS la noi sectoare ar crește costurile administrative legate de implementarea practică și, de asemenea, costurile sociale de-a lungul lanțurilor de transport și încălzire; orice cost suplimentar generat de sarcina administrativă excesivă ar fi în detrimentul consumatorului final. Există un risc clar de suprareglementare a sectorului auto atunci când se impun standarde de emisii mai stricte pentru vehicule, incluzând în același timp carburanții din sectorul transporturilor în domeniul de aplicare extins al ETS.

În ceea ce privește extinderea ETS la sectorul transportului maritim, Comisia Europeană își propune să depășească limitele stabilite prin consens internațional în cadrul Organizației Maritime Internaționale, riscând astfel o izolare similară cu cea din 2012, când UE a încercat să extindă ETS către zborurile internaționale. UE riscă să fie acuzată de exercitare extrateritorială a jurisdicției prin taxarea a 50% din emisiile generate de voiajele pe mare.

RECOMANDĂRI

- Creșterea ambiției în privința EU ETS trebuie să fie **coroborată** cu o protecție suficientă împotriva relocării emisiilor de carbon pentru costurile legate de emisiile directe și indirecte.
- Este necesar ca reforma ETS să genereze o **susținere suplimentară** pentru investiții în tehnologii inovatoare care vor contribui la decarbonizarea economiei europene. Veniturile generate din noile sectoare (transporturi și construcții) trebuie să fie reinvestite în soluții cu emisii reduse de carbon.
- **Extinderea categoriilor** de materie primă admisibilă ar putea fi una din metode prin care ar fi asigurată o disponibilitate crescută a soluțiilor alternative/regenerabile. Astfel, se va ține cont de contextul diferit la nivelul statelor membre și vor putea fi atenuate efectele negative ale cererii crescute de energie verde din următoarea perioadă, coroborată cu extinderea ETS, precum creșterea prețurilor și posibil deficit.
- În strânsă legătură cu recomandarea anterioară, considerăm că **gazului natural** ar trebui să i se ofere posibilitatea de a acționa ca un **combustibil de tranziție**, sprijinind trecerea de la cărbune la soluții alternative cu emisii scăzute de carbon, dezvoltarea unei piețe europene funcționale a hidrogenului și implementarea de noi capacități de generare a surselor regenerabile.
- **Gazul natural** cu rol de combustibil de tranziție ar trebui să joace un rol important și **în contextul Fondului de Modernizare (MF)**, din al cărui domeniu de aplicare au fost eliminate prin noua propunere. Investițiile în producția de gaze naturale și gaze cu emisii scăzute de carbon, unele dintre cele mai rentabile soluții pentru decarbonizare, precum și în adaptările tehnice treptate ale infrastructurii de gaze a UE la utilizarea hidrogenului și a altor gaze cu emisii scăzute de carbon, contribuie în mod semnificativ la neutralitatea climatică, utilizând în același timp infrastructura existentă într-un mod mai rentabil. UE ar trebui să mențină o abordare neutră din punct de vedere tehnologic atunci când vine vorba de finanțarea MF.
- Îndemnăm Comisia Europeană să **actualizeze instrumentele de prognoză** pentru piața carbonului pentru a oferi mai multă predictibilitate industriei europene și consumatorului final. Este clar că evoluția prețului carbonului în ultimii doi ani a depășit deja estimările inițiale ale Comisiei preconizate pentru sfârșitul acestui deceniu (între 50 EUR/tCO₂, presupunând politici complementare puternice de Green Deal și 85 EUR/tCO₂ cu politici complementare mai puțin puternice). Previziunile Comisiei pentru 2015 utilizate în scopul Market Stability Reserve (MSR) sunt, de asemenea, depășite în contextul actual al pieței.

6. Fondul Social pentru Climă

În privința propunerii Comisiei Europene de a institui un Fond Social pentru Climă care să susțină cele mai vulnerabile persoane și regiuni în tranziția către o economie verde, Concordia susține recomandările formulate în poziția BusinessEurope. Considerăm că este foarte important ca măsurile finanțate prin acest fond să reprezinte un **echilibru între ajutor financiar direct și investiții**. Investițiile productive, care adaugă valoare în mod clar la nivel european, pot asigura protecția populației și sectoarelor vulnerabile pe termen lung. Întreprinderile mici și mijlocii (**IMM-uri**) ar trebui să se numere printre **beneficiarii** acestui fond, pe lângă consumatori și microîntreprinderi. IMM-urile se confruntă cu riscuri similare în privința costurilor cu energia și reprezintă o parte vitală a comunităților, uneori fiind cel mai bine poziționate să implementeze investițiile în mod eficient.

Nu în ultimul rând, atragem atenția că **partenerii sociali** de la toate nivelurile (național, sectorial, companie) **trebuie să fie implicați** în elaborarea Planurilor Sociale naționale pentru Climă. Aceștia înțeleg cel mai bine realitățile și aspectele specifice anumitor sectoare și regiuni și pot contribui la crearea oportunităților pentru calificare, recalificare și perfecționare, necesare tranziției către o economie verde.

7. Regulamentul ReFuelEU Aviation

Propunerea de regulament a Comisiei Europene oferă un impuls în direcția decarbonizării industriei aviatice, însă trebuie luat în considerare faptul că oferta de combustibili durabili pentru aeronave (SAF) încă este limitată, fapt ce duce la prețuri de 3 până la 6 ori mai mari față de kerosen pentru SAF deja disponibili pe piață. Pentru tehnologii SAF viitoare, cum ar fi combustibilii sintetici, care nu sunt încă mature din punct de vedere industrial, sunt estimate costuri de 8 până la 10 ori mai mari, din cauza costurilor de producție ridicate.

RECOMANDĂRI

Pentru a reduce potențialele efecte negative, susținem următoarele propuneri ale BusinessEurope:

- **Extinderea** listei de materii prime din Anexa IX a Directivei (EU) 2018/2001 pentru a crește disponibilitatea SAF;
- **Programe de susținere** pentru producția de **SAF** atât din partea UE, cât și a statelor membre, atât timp cât diferența de preț între SAF și combustibilii convenționali rămâne semnificativă. Una dintre sursele de finanțare ar putea fi Fondul de Inovare din cadrul ETS, dar și veniturile provenite din amenzi conform Articolului 11.
- Considerăm că propunerea prevede o creștere mult prea abruptă către 2050 a țintelor referitoare la SAF. Astfel, ar trebui **creșcute ușor obligațiile pe termen scurt și mediu** pentru a asigura predictibilitatea cadrului juridic pentru extinderea fabricilor, precum și pentru producția și adoptarea SAF, incluzând RFNBO.

- Sunt necesare **măsuri de stimulare** a cercetării, industrializării și utilizării SAF, asigurând astfel o sustenabilitate economică aliniată cu cea a alternativilor fosili.
- Ca și în cazul celorlalte propuneri din pachet, trebuie **asigurată competitivitatea** industriei aviatice europene și redus riscul relocării emisiilor de carbon. În cazul în care, efectele de relocare a emisiilor generate de implementarea Regulamentului amenință să pericliteze competitivitatea operatorilor aerieni europeni, legiuitorii ar trebui să ia în considerare măsuri care să echilibreze balanța cu operatorii non-UE. Totodată, mediul de afaceri european susține eforturile UE de a armoniza cadrul legal la nivelul Organizației Internaționale a Aviației Civile (ICAO).

8. Regulamentul FuelEU Maritime

În acord cu poziția BusinessEurope, Concordia susține ambiția UE de a găsi soluții pentru decarbonizarea transportului maritim la nivel european, deși ar fi preferabilă adoptarea unor măsuri la nivel internațional. Atragem însă atenția asupra faptului că depășirea aspectelor agreeate la nivel multilateral în cadrul Organizației Maritime Internaționale ar putea genera fricțiuni cu partenerii comerciali, precum și risc de relocare a emisiilor. Comisia Europeană trebuie să fie proactivă în relația cu partenerii comerciali pe aceste aspecte și să monitorizeze potențialele efecte de relocare a emisiilor.

Standardul de intensitate al emisiilor *well-to-wake* este soluția optimă în acest context. Considerăm însă că standardul și valorile implicite utilizate ar trebui să fie mai flexibile pentru a lua în considerare traiectoriile de producție alternative pentru combustibili, precum și tehnologiile de propulsie din ce în ce mai eficiente.

Legiuitorii europeni trebuie să asigure concordanța acestei măsuri cu restul pachetului legislativ „Fit for 55” pe toată perioada negocierilor legislative.

Reducerea emisiilor de carbon din atmosferă este crucială pentru viitorul umanității și implicit pentru sectoarele noastre, iar domeniul transporturilor, ca unul din principalii generatori, trebuie să contribuie la aceste eforturi. Mediul de afaceri este pregătit să își ia angajamente și să acționeze pentru tranziția pentru o mobilitate cu emisii zero, și consideră lăudabile inițiativele Uniunii Europene. Acestea însă trebuie să susțină decarbonizarea cât mai rapidă a sectorului și cu efecte negative minime, atât economice, cât și sociale, nu să ridice bariere care să îngreuneze acest proces.

Confederația Patronală Concordia reprezintă 14 dintre cele mai importante sectoare ale economiei naționale și este partener de dialog social, reprezentativă la nivel național. Cu o contribuție de peste 26% din PIB și un total de peste 330.000 de angajați în aproape 2.000 de firme mari și mici, cu capital străin și autohton, Concordia este singura organizație din România membră în [BusinessEurope](#), [Organizația Internațională a Angajatorilor \(IOE\)](#) și [Business at OECD \(BIAC\)](#).

Din poziția de partener social reprezentativ, acordăm o importanță deosebită unei arii largi de subiecte printre care se numără piața muncii și dialogul social, educația, digitalizarea, protecția consumatorilor, viitorul transportului, fondurile europene, economia circulară. Investim experiența și resursele pentru ca împreună cu partenerii sociali să creăm o fundație solidă pentru o Românie a viitorului.

Acest material este realizat în cadrul proiectului „Consolidarea Dialogului Social în România”, derulat de Confederația Patronală Concordia în parteneriat cu NHO – Confederația Patronală din Norvegia. Proiectul este sprijinit de Norvegia prin Granturile Norvegiene 2014-2021, în cadrul Programului „Dialog Social - Muncă Decentă”.