

**Parecer do Comité das Regiões Europeu — Colocar o Sistema de Comércio de Licenças de Emissão e o Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço ao serviço dos municípios e das regiões da UE**

(2022/C 301/14)

<b>Relator:</b>	Peter KURZ (DE-PSE), presidente do município de Mannheim
<b>Textos de referência:</b>	<p>Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União, a Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União, e o Regulamento (UE) 2015/757</p> <p>COM(2021) 551 final</p> <p>Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE no respeitante à contribuição do setor da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União e à aplicação adequada de uma medida baseada no mercado global</p> <p>COM(2021) 552 final</p> <p>Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que cria um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço</p> <p>COM(2021) 564 final</p> <p>Proposta de decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE no respeitante à notificação aos operadores de aeronaves com base na União da compensação no âmbito de uma medida baseada no mercado global</p> <p>COM(2021) 567 final</p> <p>Proposta de decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Decisão (UE) 2015/1814 no respeitante à quantidade de licenças de emissão a inserir na reserva de estabilização do mercado do sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União até 2030</p> <p>COM(2021) 571 final</p>

## I. RECOMENDAÇÕES DE ALTERAÇÃO

**Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União, a Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União, e o Regulamento (UE) 2015/757**

## COM(2021) 551 final

## Alteração 1

## Considerando 7

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>Todos os setores da economia devem contribuir para essas reduções das emissões. Por conseguinte, é necessário aumentar a ambição do sistema de comércio de licenças de emissão (CELE), criado pela Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>, a fim de promover reduções das emissões de gases com efeito de estufa em condições que ofereçam uma boa relação custo-eficácia e sejam economicamente eficientes, de forma consentânea com a referida meta para 2030 de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em toda a economia.</p> <p><sup>(1)</sup> Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).</p>	<p>Todos os setores da economia devem contribuir para essas reduções das emissões. Por conseguinte, é necessário aumentar a ambição do sistema de comércio de licenças de emissão (CELE), criado pela Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>, a fim de promover reduções das emissões de gases com efeito de estufa em condições que ofereçam uma boa relação custo-eficácia e sejam economicamente eficientes, <b>socialmente responsáveis e respeitadoras do ambiente</b>, de forma consentânea com a referida meta para 2030 de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em toda a economia, <b>bem como com o objetivo global de neutralidade climática estabelecido no Regulamento (UE) 2021/1119.</b></p> <p><sup>(1)</sup> Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).</p>

**Alteração 2**

## Considerando 9

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>A Diretiva 96/61/CE do Conselho <sup>(1)</sup> foi revogada pela Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>. As referências à Diretiva 96/61/CE constantes do artigo 2.º e do anexo IV da Diretiva 2003/87/CE devem ser atualizadas em conformidade. Dada a necessidade de redução urgente das emissões em toda a economia, os Estados-Membros devem ter a possibilidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa abrangidas pelo âmbito do CELE por via de outras políticas que não os limites de emissão adotados nos termos da Diretiva 2010/75/UE.</p> <p><sup>(1)</sup> Diretiva 96/61/CE do Conselho, de 24 de setembro de 1996, relativa à prevenção e controlo integrados da poluição (JO L 257 de 10.10.1996, p. 26).</p> <p><sup>(2)</sup> Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativa às emissões industriais (prevenção e controlo integrados da poluição) (JO L 334 de 17.12.2010, p. 17).</p>	<p>A Diretiva 96/61/CE do Conselho <sup>(1)</sup> foi revogada pela Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>. As referências à Diretiva 96/61/CE constantes do artigo 2.º e do anexo IV da Diretiva 2003/87/CE devem ser atualizadas em conformidade. Dada a necessidade de redução urgente das emissões em toda a economia, os Estados-Membros, <b>tendo em conta os pontos de vista dos órgãos de poder local e regional mediante sistemas de participação ativa e respeitando os princípios da subsidiariedade, da proporcionalidade e da justiça social</b>, devem ter a possibilidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa abrangidas pelo âmbito do CELE por via de outras políticas que não os limites de emissão adotados nos termos da Diretiva 2010/75/UE.</p> <p><sup>(1)</sup> Diretiva 96/61/CE do Conselho, de 24 de setembro de 1996, relativa à prevenção e controlo integrados da poluição (JO L 257 de 10.10.1996, p. 26).</p> <p><sup>(2)</sup> Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativa às emissões industriais (prevenção e controlo integrados da poluição) (JO L 334 de 17.12.2010, p. 17).</p>

**Justificação**

Evidente.

**Alteração 3**

## Considerando 13

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>Os gases com efeito de estufa que não são diretamente libertados para a atmosfera devem ser considerados emissões ao abrigo do CELE e as licenças de emissão para essas emissões devem ser devolvidas, a não ser que essas emissões sejam armazenadas num local de armazenamento em conformidade com a Diretiva 2009/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> ou estejam quimicamente ligadas a um produto de forma permanente, de modo que não entrem na atmosfera em condições normais de utilização. A Comissão deve ficar habilitada a adotar atos de execução que especifiquem as condições em que se considera que os gases com efeito de estufa estão quimicamente ligados a um produto de forma permanente de modo que não entrem na atmosfera em condições normais de utilização, inclusivamente para efeitos de obtenção de um certificado de remoção de carbono, se adequado, tendo em vista a evolução regulamentar em matéria de certificação das remoções de carbono.</p> <p><sup>(1)</sup> Diretiva 2009/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao armazenamento geológico de dióxido de carbono e que altera a Diretiva 85/337/CEE do Conselho, as Diretivas 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE e 2008/1/CE e o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 140 de 5.6.2009, p. 114).</p>	<p>Os gases com efeito de estufa que não são diretamente libertados para a atmosfera devem ser considerados emissões ao abrigo do CELE e as licenças de emissão para essas emissões devem ser devolvidas, a não ser que essas emissões sejam armazenadas num local de armazenamento <b>seguro do ponto de vista ambiental e protegido</b>, em conformidade com a Diretiva 2009/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>, ou estejam quimicamente ligadas a um produto de forma permanente, de modo que não entrem na atmosfera em condições normais de utilização. A Comissão deve ficar habilitada a adotar atos de execução que especifiquem as condições em que se considera que os gases com efeito de estufa estão quimicamente ligados a um produto de forma permanente de modo que não entrem na atmosfera em condições normais de utilização, inclusivamente para efeitos de obtenção de um certificado de remoção de carbono, se adequado, tendo em vista a evolução regulamentar em matéria de certificação das remoções de carbono.</p> <p><sup>(1)</sup> Diretiva 2009/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao armazenamento geológico de dióxido de carbono e que altera a Diretiva 85/337/CEE do Conselho, as Diretivas 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE e 2008/1/CE e o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 140 de 5.6.2009, p. 114).</p>

**Justificação**

As centrais elétricas alimentadas por combustíveis fósseis geram uma percentagem mais significativa das emissões de CO<sub>2</sub> do que qualquer outra indústria. O método de captura e armazenamento geológico de carbono (CAC) aplicado a esse setor tem potencial para reduzir significativamente as emissões de CO<sub>2</sub>.

**Alteração 4**

Considerando 14.1 (novo)

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
	<i>É necessário que a inclusão do transporte marítimo no CELE não conduza a fugas de carbono ao desviar o tráfego de navios para portos de países terceiros vizinhos não abrangidos pelo sistema.</i>

**Justificação**

A fuga de carbono para os portos de países terceiros vizinhos não abrangidos pelo CELE constitui um risco real suscetível de levar à substituição dos portos da UE por portos de países terceiros, criar paraísos fiscais de CO<sub>2</sub> nas proximidades da UE e ameaçar a competitividade do sistema portuário europeu.

**Alteração 5**

Considerando 28

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>Concretizar a ambição climática reforçada exigirá recursos públicos avultados na UE e a afetação de orçamentos nacionais à transição climática. Para complementar e reforçar as despesas avultadas em matéria de clima do orçamento da UE, todas as receitas das vendas em leilão que não forem inscritas no orçamento da União devem ser utilizadas em medidas relacionadas com o clima, incluindo a prestação de apoio financeiro para atender aos aspetos sociais em agregados familiares de rendimentos mais baixos e médios, por via da redução dos impostos geradores de distorção. Além disso, para dar resposta aos efeitos distributivos e sociais decorrentes da transição nos Estados-Membros com baixos rendimentos, entre [ano da entrada em vigor da diretiva] e 2030, deve ser utilizada uma quantidade adicional de 2,5 % da quantidade de licenças de emissão a nível da União para financiar a transição energética dos Estados-Membros cujo produto interno bruto (PIB) <i>per capita</i> seja 65 % inferior à média da União no período 2016-2018, por intermédio do Fundo de Modernização referido no artigo 10.º-D da Diretiva 2003/87/CE.</p>	<p>Concretizar a ambição climática reforçada exigirá recursos públicos avultados na UE e a afetação de orçamentos nacionais, <b>regionais e locais</b> à transição climática. Para complementar e reforçar as despesas avultadas em matéria de clima do orçamento da UE, todas as receitas das vendas em leilão que não forem inscritas no orçamento da União devem ser utilizadas em medidas relacionadas com o clima <b><i>já previstas nos planos nacionais, regionais e/ou locais</i></b>, incluindo a prestação de apoio financeiro para atender aos aspetos sociais em agregados familiares de rendimentos mais baixos e médios, por via da redução dos impostos geradores de distorção. Além disso, para dar resposta aos efeitos distributivos e sociais decorrentes da transição nos Estados-Membros com baixos rendimentos, entre [ano da entrada em vigor da diretiva] e 2030, deve ser utilizada uma quantidade adicional de <b><i>pelo menos</i></b> 2,5 % da quantidade de licenças de emissão a nível da União para financiar a transição energética dos Estados-Membros cujo produto interno bruto (PIB) <i>per capita</i> seja 65 % inferior à média da União no período 2016-2018 <b><i>e das zonas NUTS 3 dos Estados-Membros com claros desequilíbrios internos</i></b>, por intermédio do Fundo de Modernização referido no artigo 10.º-D da Diretiva 2003/87/CE.</p>

### Justificação

Cumpre ter em conta também o valor do PIB *per capita* das regiões NUTS 2 para a atribuição das licenças, uma vez que, nos Estados-Membros com desequilíbrios regionais graves, seria redutor basear-se apenas no PIB *per capita* nacional.

### Alteração 6

Considerando 30

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>[...] As licenças de emissão que deixarão de ser atribuídas a título gratuito aos setores MACF com base neste cálculo (procura CBAM) devem ser vendidas em leilão e as receitas reverterão para o Fundo de Inovação, a fim de apoiar a inovação no domínio das tecnologias hipocarbónicas, da captura e utilização de carbono (CUC), da captura e armazenamento geológico de carbono (CAC), das energias renováveis e do armazenamento de energia, de uma forma que contribua para atenuar as alterações climáticas. Deve ser dada especial atenção a projetos nos setores MACF. Para respeitar a proporção de licenças de emissão atribuídas a título gratuito disponíveis para os setores não abrangidos pelo MACF, a quantidade final a deduzir da atribuição de licenças de emissão a título gratuito e a leiloar deve ser calculada com base na proporção que a procura MACF representa relativamente às necessidades de atribuição de licenças de emissão a título gratuito de todos os setores que dela beneficiam.</p>	<p>[...] As licenças de emissão que deixarão de ser atribuídas a título gratuito aos setores MACF com base neste cálculo (procura CBAM) devem ser vendidas em leilão e as receitas reverterão para o Fundo de Inovação <b>e o Fundo Social para o Clima</b>, a fim de apoiar a inovação no domínio das tecnologias hipocarbónicas, da captura e utilização de carbono (CUC), da captura e armazenamento geológico de carbono (CAC) <b>de emissões inevitáveis resultantes de processos de produção industrial e não provenientes da combustão de combustíveis fósseis com o objetivo principal de produzir energia</b>, das energias renováveis e do armazenamento de energia, de uma forma que contribua para atenuar as alterações climáticas, <b>reduzindo simultaneamente quaisquer efeitos negativos nos territórios e agregados familiares mais vulneráveis</b>. Deve ser dada especial atenção a projetos nos setores MACF. Para respeitar a proporção de licenças de emissão atribuídas a título gratuito disponíveis para os setores não abrangidos pelo MACF, a quantidade final a deduzir da atribuição de licenças de emissão a título gratuito e a leiloar deve ser calculada com base na proporção que a procura MACF representa relativamente às necessidades de atribuição de licenças de emissão a título gratuito de todos os setores que dela beneficiam.</p>

### Justificação

A eliminação progressiva das atribuições a título gratuito para os setores abrangidos pelo MACF deve ser efetuada quanto antes, uma vez que a opção de atribuição de licenças a título gratuito reduz o efeito dos sinais de preço do carbono.

## Alteração 7

Considerando 33

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>O âmbito do Fundo de Inovação referido no artigo 10.º-A, n.º 8, da Diretiva 2003/87/CE deve ser alargado a fim de apoiar a inovação no domínio das tecnologias e dos processos hipocarbónicos relacionados com o consumo de combustíveis nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário. Além disso, o Fundo de Inovação deve apoiar os investimentos de descarbonização do setor do transporte marítimo, incluindo os investimentos em combustíveis alternativos sustentáveis, como o hidrogénio e o amoníaco produzidos a partir de energias renováveis, e em tecnologias de propulsão sem emissões, como as tecnologias de energia eólica. Tendo em conta que as receitas geradas pelas sanções previstas no Regulamento (UE) xxxx/xxxx [FuelUE Transportes Marítimos] <sup>(1)</sup> são afetadas ao Fundo de Inovação enquanto receitas afetadas externas, nos termos do artigo 21.º, n.º 5, do Regulamento Financeiro, a Comissão deve assegurar que é dada a importância devida ao apoio a projetos inovadores que visem acelerar o desenvolvimento e a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor do transporte marítimo, conforme especificado no artigo 21.º, n.º 1, do Regulamento (UE) xxxx/xxxx [FuelUE Transportes Marítimos]. Para assegurar a disponibilização de financiamento suficiente para a inovação no contexto deste alargamento do âmbito de aplicação, o Fundo de Inovação deve ser complementado com 50 milhões de licenças de emissão, parcialmente provenientes das licenças de emissão que, de outro modo, poderiam ser vendidas em leilão e parcialmente provenientes das licenças de emissão que, de outro modo, poderiam ser atribuídas a título gratuito, em proporção da atual repartição do financiamento do Fundo de Inovação por cada fonte.</p> <p><sup>(1)</sup> [Inserir referência ao Regulamento FuelUE Transportes Marítimos].</p>	<p>O âmbito do Fundo de Inovação referido no artigo 10.º-A, n.º 8, da Diretiva 2003/87/CE deve ser alargado a fim de apoiar a inovação no domínio das tecnologias e dos processos hipocarbónicos relacionados com o consumo de combustíveis nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário, <b><i>bem como as medidas destinadas a reduzir grandes quantidades de emissões de gases com efeito de estufa que não se integrem em projetos ou não sejam inovadoras.</i></b> Além disso, o Fundo de Inovação deve apoiar os investimentos de descarbonização do setor do transporte marítimo, incluindo os investimentos em combustíveis alternativos sustentáveis, como o hidrogénio e o amoníaco produzidos a partir de energias renováveis, e em tecnologias de propulsão sem emissões, como as tecnologias de energia eólica. Tendo em conta que as receitas geradas pelas sanções previstas no Regulamento (UE) xxxx/xxxx [FuelUE Transportes Marítimos] <sup>(1)</sup> são afetadas ao Fundo de Inovação enquanto receitas afetadas externas, nos termos do artigo 21.º, n.º 5, do Regulamento Financeiro, a Comissão deve assegurar que é dada a importância devida ao apoio a projetos inovadores que visem acelerar o desenvolvimento e a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor do transporte marítimo, conforme especificado no artigo 21.º, n.º 1, do Regulamento (UE) xxxx/xxxx [FuelUE Transportes Marítimos]. Para assegurar a disponibilização de financiamento suficiente para a inovação <b><i>e as medidas</i></b> no contexto deste alargamento do âmbito de aplicação, o Fundo de Inovação deve ser complementado com 50 milhões de licenças de emissão, parcialmente provenientes das licenças de emissão que, de outro modo, poderiam ser vendidas em leilão e parcialmente provenientes das licenças de emissão que, de outro modo, poderiam ser atribuídas a título gratuito, em proporção da atual repartição do financiamento do Fundo de Inovação por cada fonte.</p> <p><sup>(1)</sup> [Inserir referência ao Regulamento FuelUE Transportes Marítimos].</p>

**Justificação**

O Fundo de Inovação é uma das principais fontes de financiamento da luta contra as alterações climáticas, mas está limitado às tecnologias inovadoras, embora a falta de inovação não seja o único obstáculo principal à descarbonização. A proposta de alteração visa alargar o âmbito de aplicação às medidas de descarbonização já existentes.

**Alteração 8**

Considerando 38

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>O âmbito do Fundo de Modernização deve ser alinhado com os objetivos climáticos mais recentes da União, exigindo que os investimentos sejam coerentes com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu e com o Regulamento (UE) 2021/1119 e suprimindo o apoio a investimentos no domínio dos combustíveis fósseis. Além disso, <b>deve aumentar-se para 80 % a percentagem do</b> Fundo de Modernização <b>destinada a</b> investimentos prioritários, a eficiência energética <b>deve</b> ser <b>enunciada</b> como <b>domínio prioritário</b> no lado da procura e o âmbito dos investimentos prioritários deve incluir o apoio aos agregados familiares com vista a combater a pobreza energética, <b>incluindo nas zonas remotas e rurais.</b></p>	<p>O âmbito do Fundo de Modernização deve ser alinhado com os objetivos climáticos mais recentes da União, exigindo que os investimentos sejam coerentes com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu e com o Regulamento (UE) 2021/1119 e suprimindo o apoio a investimentos no domínio dos combustíveis fósseis. Além disso, <b>o</b> Fundo de Modernização <b>deve destinar-se unicamente aos</b> investimentos prioritários, a eficiência energética <b>e a utilização das energias renováveis devem</b> ser <b>enunciadas</b> como <b>domínios prioritários</b> no lado da procura e o âmbito dos investimentos prioritários deve incluir o apoio aos <b>territórios e agregados familiares vulneráveis, especialmente nas regiões ultraperiféricas e nas zonas remotas e rurais</b>, com vista a combater a pobreza energética <b>e de mobilidade. Do mesmo modo, o Fundo de Modernização deve ficar acessível às zonas NUTS 3 dos Estados-Membros com claros desequilíbrios internos, a fim de fomentar o relançamento e a modernização do setor da energia.</b></p>



## Alteração 9

Considerando 43

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>A Comunicação da Comissão intitulada «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030»<sup>(1)</sup> destacou o desafio específico associado à redução das emissões nos setores do transporte rodoviário e dos edifícios. Por conseguinte, a Comissão anunciou que um novo alargamento do comércio de licenças de emissão poderia incluir as emissões provenientes do transporte rodoviário e dos edifícios. O comércio de licenças de emissão para estes dois novos setores seria realizado através de um sistema de comércio de licenças de emissão separado, mas adjacente, evitando assim perturbações do bom funcionamento do sistema de comércio de licenças de emissão nos setores das instalações fixas e da aviação. O novo sistema é acompanhado de medidas e políticas complementares que garantem a proteção contra impactos indevidos nos preços, moldam as expectativas dos participantes no mercado e procuram enviar um sinal de preço do carbono a toda a economia. A experiência anterior demonstrou que o desenvolvimento do novo mercado exige a criação de um sistema eficaz de monitorização, comunicação e verificação. Tendo em vista garantir sinergias e coerência com a atual infraestrutura da União para o CELE, que abrange as emissões provenientes das instalações fixas e da aviação, é conveniente criar o sistema de comércio de licenças de emissão para os setores do transporte rodoviário e dos edifícios por meio de uma alteração da Diretiva 2003/87/CE.</p> <p><sup>(1)</sup> COM(2020) 562 final.</p>	<p>A Comunicação da Comissão intitulada «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030»<sup>(1)</sup> destacou o desafio específico associado à redução das emissões nos setores do transporte rodoviário e dos edifícios. Por conseguinte, a Comissão anunciou que um novo alargamento do comércio de licenças de emissão poderia incluir as emissões provenientes do transporte rodoviário e dos edifícios. O comércio de licenças de emissão para estes dois novos setores seria realizado através de um sistema de comércio de licenças de emissão separado, mas adjacente, evitando assim perturbações do bom funcionamento do sistema de comércio de licenças de emissão nos setores das instalações fixas e da aviação. <b>Os órgãos de poder local e regional serão associados à conceção do novo CELE, tendo em conta que os setores do transporte rodoviário e dos edifícios são, em grande parte, competência sua. Uma parte das receitas do novo sistema de comércio de licenças de emissão será atribuída aos órgãos de poder local e regional, uma vez que são os níveis de poder mais afetados.</b> O novo sistema é acompanhado de medidas e políticas complementares que garantem a proteção contra impactos indevidos nos preços, <b>sentidos em especial pelos agregados familiares, microempresas, pequenas empresas e utilizadores de serviços de mobilidade em situação de vulnerabilidade, incluindo nas zonas rurais e remotas</b>, moldam as expectativas dos participantes no mercado e procuram enviar um sinal de preço do carbono a toda a economia. A experiência anterior demonstrou que o desenvolvimento do novo mercado exige a criação de um sistema eficaz de monitorização, comunicação e verificação. Tendo em vista garantir sinergias e coerência com a atual infraestrutura da União para o CELE, que abrange as emissões provenientes das instalações fixas e da aviação, é conveniente criar o sistema de comércio de licenças de emissão para os setores do transporte rodoviário e dos edifícios por meio de uma alteração da Diretiva 2003/87/CE, <b>tal como estabelecido no pacote Objetivo 55 e, se for caso disso, da legislação que diz respeito a esses setores atualmente não abrangidos pelo CELE.</b></p> <p><sup>(1)</sup> COM(2020) 562 final.</p>

## Justificação

A expansão do CELE aos setores do transporte rodoviário e dos edifícios tem implicações importantes para os órgãos de poder local e regional. Estes órgãos têm competências importantes no que diz respeito a estes setores e devem ser tidos em conta na conceção do novo sistema de comércio de emissões.



**Alteração 10**

Considerando 51

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>As regras de distribuição de quotas para venda em leilão têm implicações significativas nas receitas das vendas em leilão que reverteriam para os Estados-Membros, sobretudo tendo em vista a necessidade de reforçar a capacidade dos Estados-Membros para fazerem face aos impactos sociais de um sinal de preço do carbono nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário. Apesar de estes dois setores terem características bastante diferentes, convém definir uma regra de distribuição comum semelhante à aplicável às instalações fixas. A maior parte das licenças de emissão deve ser distribuída entre todos os Estados-Membros com base na distribuição média das emissões nos setores em causa durante o período compreendido entre 2016 e 2018.</p>	<p>As regras de distribuição de quotas para venda em leilão têm implicações significativas nas receitas das vendas em leilão que reverteriam para os Estados-Membros, sobretudo tendo em vista a necessidade de reforçar a capacidade dos Estados-Membros para fazerem face aos impactos sociais de um sinal de preço do carbono nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário. Apesar de estes dois setores terem características bastante diferentes, convém definir uma regra de distribuição comum semelhante à aplicável às instalações fixas. A maior parte das licenças de emissão deve ser distribuída entre todos os Estados-Membros com base na distribuição média das emissões nos setores em causa durante o período compreendido entre 2016 e 2018. <b><i>Cada Estado-Membro deve fixar uma percentagem mínima, não inferior a 20 %, das receitas dos leilões a gerir diretamente pelos órgãos de poder local e regional. As receitas geridas por estes órgãos de poder devem ser utilizadas exclusivamente nos esforços de atenuação das alterações climáticas e adaptação às mesmas, em especial nos que contribuem para a transição energética e dão resposta aos riscos para os territórios, agregados familiares, microempresas, pequenas empresas e utilizadores de serviços de mobilidade em situação de maior vulnerabilidade.</i></b></p>

**Justificação**

Dada a diversidade dos territórios europeus do ponto de vista geográfico, social e económico, os órgãos de poder local e regional estão em melhor posição para garantir que a transição não prejudique a coesão territorial da UE nem ponha em risco os agregados familiares mais vulneráveis.

## Alteração 11

## Considerando 52

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>A introdução do preço do carbono nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário deve ser acompanhada de uma compensação social efetiva, sobretudo tendo em conta os atuais níveis de pobreza energética. No âmbito de um inquérito à escala da UE <sup>(1)</sup>, realizado em 2019, cerca de 34 milhões de europeus afirmaram que, em 2018, não conseguiram manter as suas casas adequadamente aquecidas e 6,9 % da população da União afirmou não ter dinheiro para aquecer suficientemente a sua casa. Para obter uma compensação eficaz em termos sociais e distributivos, os Estados-Membros devem ficar obrigados a aplicar as receitas provenientes das vendas em leilão não só para os fins relacionados com o clima e a energia já estabelecidos no âmbito do atual sistema de comércio de licenças de emissão, como também em medidas tomadas especificamente para resolver questões associadas aos novos setores do transporte rodoviário e dos edifícios, incluindo medidas políticas conexas previstas na Diretiva 2012/27/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>. As receitas das vendas em leilão devem ser utilizadas para atender aos aspetos sociais do comércio de licenças de emissão para os novos setores, incidindo especificamente nos agregados familiares, nas microempresas e nos utilizadores <b>de transportes</b> em situação de vulnerabilidade. Neste contexto, um novo Fundo Social para a Ação Climática disponibilizará financiamento específico aos Estados-Membros para apoiar os cidadãos europeus mais afetados ou em risco de pobreza energética ou de mobilidade. Este fundo promoverá a equidade e a solidariedade entre e intra Estados-Membros e atenuará os riscos de pobreza energética e de mobilidade durante a transição. Tirará partido de mecanismos de solidariedade já existentes e complementá-los-á. Os recursos do novo fundo corresponderão, <b>em princípio</b>, a 25 % das receitas previstas do novo sistema de comércio de licenças de emissão no período 2026-2032 e serão aplicados com base nos Planos Sociais para a Ação Climática que os Estados-Membros devem apresentar nos termos do Regulamento (UE) 20.../nn do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>. Além disso, cada Estado-Membro deve utilizar as receitas das vendas em leilão, entre outros fins, para financiar uma parte dos custos dos seus Planos Sociais para a Ação Climática.</p> <p><sup>(1)</sup> Dados de 2018. Eurostat, SILC [ilc_md01].</p> <p><sup>(2)</sup> Diretiva 2012/27/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativa à eficiência energética, que altera as Diretivas 2009/125/CE e 2010/30/UE e revoga as Diretivas 2004/8/CE e 2006/32/CE (JO L 315 de 14.11.2012, p. 1).</p> <p><sup>(3)</sup> [Aditar a referência do Regulamento que cria o Fundo Social para a Ação Climática.]</p>	<p>A introdução do preço do carbono nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário deve ser acompanhada de uma compensação social efetiva, sobretudo tendo em conta os atuais níveis de pobreza energética. No âmbito de um inquérito à escala da UE <sup>(1)</sup>, realizado em 2019, cerca de 34 milhões de europeus afirmaram que, em 2018, não conseguiram manter as suas casas adequadamente aquecidas e 6,9 % da população da União afirmou não ter dinheiro para aquecer suficientemente a sua casa, <b>enquanto em certas regiões a pobreza obriga à utilização de fontes de energia ineficientes para o aquecimento</b>. Para obter uma compensação eficaz em termos sociais e distributivos, os Estados-Membros <b>e os órgãos de poder local e regional</b> devem ficar obrigados a aplicar as receitas provenientes das vendas em leilão não só para os fins relacionados com o clima e a energia já estabelecidos no âmbito do atual sistema de comércio de licenças de emissão, como também em medidas tomadas especificamente para resolver questões associadas aos novos setores do transporte rodoviário e dos edifícios, incluindo medidas políticas conexas previstas na Diretiva 2012/27/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>. As receitas das vendas em leilão devem <b>igualmente</b> ser utilizadas para atender aos aspetos sociais do comércio de licenças de emissão para os novos setores, incidindo especificamente nos agregados familiares, nas microempresas, <b>nas pequenas empresas</b> e nos utilizadores <b>de serviços de mobilidade</b> em situação de vulnerabilidade. Neste contexto, um novo Fundo Social para a Ação Climática disponibilizará financiamento específico aos Estados-Membros <b>e aos órgãos de poder local e regional</b> para apoiar os cidadãos europeus mais afetados ou em risco de pobreza energética ou de mobilidade. Este fundo promoverá a equidade e a solidariedade entre e intra Estados-Membros e atenuará os riscos de pobreza energética e de mobilidade durante a transição. Tirará partido de mecanismos de solidariedade já existentes e complementá-los-á. Os recursos do novo fundo corresponderão, em princípio, a, <b>pelo menos</b>, 25 % das receitas previstas do novo sistema de comércio de licenças de emissão no período 2026-2032 e serão aplicados com base nos Planos Sociais para a Ação Climática que os Estados-Membros devem apresentar nos termos do Regulamento (UE) 20.../nn do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>. <b>Caso o preço do carbono gere receitas mais elevadas do que o previsto, a dotação financeira do Fundo Social para o Clima será aumentada em conformidade. Cada Estado-Membro deve fixar uma percentagem de, pelo menos, 35 % das dotações financeiras do Fundo Social para o Clima à</b></p>

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
	<p><b><i>sua disposição a gerir diretamente pelos órgãos de poder local e regional.</i></b> Além disso, cada Estado-Membro <b><i>e órgão de poder local e regional</i></b> deve utilizar as receitas das vendas em leilão, entre outros fins, para financiar uma parte dos custos dos seus Planos Sociais para a Ação Climática.</p> <p>(<sup>1</sup>) Dados de 2018. Eurostat, SILC [ilc_mdcs01].</p> <p>(<sup>2</sup>) Diretiva 2012/27/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativa à eficiência energética, que altera as Diretivas 2009/125/CE e 2010/30/UE e revoga as Diretivas 2004/8/CE e 2006/32/CE (JO L 315 de 14.11.2012, p. 1).</p> <p>(<sup>3</sup>) [Aditar a referência do Regulamento que cria o Fundo Social para a Ação Climática.]</p>

### Justificação

Os órgãos de poder local e regional estão em melhor posição para tratar estas questões, pelo que os recursos do fundo também lhes devem ser disponibilizados.

### Alteração 12

Considerando 54

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>A inovação e o desenvolvimento de novas tecnologias hipocarbónicas nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário são cruciais para assegurar o contributo eficaz em termos de custos destes setores para as reduções esperadas das emissões. Por conseguinte, 150 milhões de licenças de emissão do sistema de comércio de licenças de emissão para os setores dos edifícios e do transporte rodoviário devem ainda ser disponibilizadas ao Fundo de Inovação para estimular reduções das emissões eficazes em termos de custos.</p>	<p>A inovação e o desenvolvimento de novas tecnologias <b><i>e medidas</i></b> hipocarbónicas nos setores dos edifícios e do transporte rodoviário são cruciais para assegurar o contributo eficaz em termos de custos destes setores para as reduções esperadas das emissões. Por conseguinte, 150 milhões de licenças de emissão do sistema de comércio de licenças de emissão para os setores dos edifícios e do transporte rodoviário devem ainda ser disponibilizadas ao Fundo de Inovação para estimular reduções das emissões eficazes em termos de custos <b><i>e com responsabilidade social e ambiental.</i></b></p>

### Justificação

Evidente.

### Alteração 13

Considerando 58

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>A Comissão deve acompanhar a aplicação do comércio de licenças de emissão aos setores dos edifícios e do transporte rodoviário, incluindo o grau de convergência de preços com o atual CELE, e, se necessário, propor uma revisão das regras ao Parlamento Europeu e ao Conselho, a fim de melhorar a eficácia, a administração e a aplicação prática do comércio de licenças de emissão naqueles setores, com base nos conhecimentos adquiridos e no aumento da convergência de preços. A Comissão deve apresentar o primeiro relatório sobre estas matérias até 1 de janeiro de 2028.</p>	<p>A Comissão deve acompanhar a aplicação do comércio de licenças de emissão aos setores dos edifícios e do transporte rodoviário, incluindo o grau de convergência de preços com o atual CELE, e, se necessário, propor uma revisão das regras ao Parlamento Europeu e ao Conselho, a fim de melhorar a eficácia, a administração e a aplicação prática do comércio de licenças de emissão naqueles setores, com base nos conhecimentos adquiridos e no aumento da convergência de preços. A Comissão deve apresentar o primeiro relatório sobre estas matérias até 1 de janeiro de 2028. <b><i>O relatório deve ser precedido de um período de consulta compreendido entre 1 de setembro de 2027 e 31 de outubro de 2027. Há que realizar uma consulta específica dos órgãos de poder local e regional ao longo deste período.</i></b></p>

**Justificação**

Os órgãos de poder local e regional têm competências significativas nos setores do transporte rodoviário e dos edifícios e devem ser consultados aquando da avaliação e comunicação de informações sobre a eficiência do novo CELE.

**Alteração 14**

## Artigo 1.º, ponto 2

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>(2) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:</p> <p>a) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:</p> <p>«b) “Emissão”, a libertação de gases com efeito de estufa a partir de fontes existentes numa instalação ou a libertação, a partir de uma aeronave que realize uma das atividades de aviação enumeradas no anexo I ou a partir de navios que realizem uma das atividades de transporte marítimo enumeradas no anexo I, dos gases especificados em relação a essa atividade, ou a libertação de gases com efeito de estufa correspondentes à atividade enumerada no anexo III;»</p> <p>b) A alínea d) passa a ter a seguinte redação:</p> <p>«d) “Título de emissão de gases com efeito de estufa”, o título emitido de acordo com o disposto nos artigos 5.º e 6.º e no artigo 30.º-B;»</p> <p>c) É suprimida a alínea u);</p> <p>d) São aditadas as seguintes alíneas v) a z):</p> <p>«v) “Companhia de transporte marítimo”, o proprietário de um navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio e que, ao assumir essa responsabilidade, tenha concordado em assumir todos os deveres e responsabilidades impostos pelo Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, constante do anexo I do Regulamento (CE) n.º 336/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho(*)»;</p>	<p>(2) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:</p> <p>a) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:</p> <p>«b) “Emissão”, a libertação de gases com efeito de estufa a partir de fontes existentes numa instalação ou a libertação, a partir de uma aeronave que realize uma das atividades de aviação enumeradas no anexo I ou a partir de navios que realizem uma das atividades de transporte marítimo enumeradas no anexo I, dos gases especificados em relação a essa atividade, ou a libertação de gases com efeito de estufa correspondentes à atividade enumerada no anexo III;»</p> <p>b) A alínea d) passa a ter a seguinte redação:</p> <p>«d) “Título de emissão de gases com efeito de estufa”, o título emitido de acordo com o disposto nos artigos 5.º e 6.º e no artigo 30.º-B;»</p> <p>c) É suprimida a alínea u);</p> <p>d) São aditadas as seguintes alíneas v) a z):</p> <p>«v) “Companhia de transporte marítimo”, o proprietário de um navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio e que, ao assumir essa responsabilidade, tenha concordado em assumir todos os deveres e responsabilidades impostos pelo Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, constante do anexo I do Regulamento (CE) n.º 336/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho(*)»;</p> <p>«aa) “Porto de escala”, o porto onde os navios param para carregar ou descarregar mercadorias ou para embarcar ou desembarcar passageiros; por conseguinte, para efeitos da presente diretiva, não são abrangidas as paragens exclusivamente destinadas a abastecimento, aprovisionamento, substituição da tripulação, entrada em doca seca ou reparação do navio e/ou do seu equipamento, as paragens num porto porque o navio necessita de assistência ou está em perigo, os transbordos de navio a navio realizados fora dos portos, as paragens num porto de transbordo de um país terceiro vizinho, nem as paragens para o fim exclusivo de abrigo em caso de condições meteorológicas adversas, ou que se tornem necessárias devido a atividades de busca e salvamento»;</p>

**Justificação**

Com esta alteração, destinada a incluir a definição de «porto de escala», os operadores das rotas que ligam os portos europeus aos continentes asiático e americano, que exigem escalas intermédias em portos europeus, não têm qualquer vantagem em transferir essas operações para portos de países terceiros vizinhos.

**Alteração 15**

Artigo 1.º, ponto 5

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>Âmbito de aplicação às atividades de transporte marítimo</p> <p>1. A atribuição de licenças de emissão e a aplicação de obrigações de devolução relativamente às atividades de transporte marítimo aplicam-se a cinquenta por cento (50 %) das emissões provenientes de navios que realizem viagens com partida de um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e chegada a um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro, a cinquenta por cento (50 %) das emissões provenientes de navios que realizem viagens com partida de um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro e com chegada a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro, a cem por cento (100 %) das emissões provenientes de navios que realizem viagens com partida de um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e com chegada a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e a cem por cento (100 %) das emissões provenientes de navios atracados num porto sob jurisdição de um Estado-Membro.</p>	<p>Âmbito de aplicação às atividades de transporte marítimo</p> <p>1. A atribuição de licenças de emissão e a aplicação de obrigações de devolução relativamente às atividades de transporte marítimo aplicam-se a cinquenta por cento (50 %) das emissões provenientes de navios que realizem viagens com partida de um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e chegada a um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro, a cinquenta por cento (50 %) das emissões provenientes de navios que realizem viagens com partida de um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro e com chegada a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro, a cem por cento (100 %) das emissões provenientes de navios que realizem viagens com partida de um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e com chegada a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e a cem por cento (100 %) das emissões provenientes de navios atracados num porto sob jurisdição de um Estado-Membro.</p> <p><i>A atribuição de licenças de emissão e a aplicação de obrigações de devolução relativamente às atividades de transporte marítimo devem seguir o seguinte padrão:</i></p> <p>a) <i>para navios que realizem viagens com partida de um porto sob jurisdição de um Estado-Membro e chegada a um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro ou navios que realizem viagens com partida de um porto fora da jurisdição de um Estado-Membro e com chegada a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro, fazendo escala num porto vizinho de transbordo fora da jurisdição de um Estado-Membro:</i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>i) aplicação a cem por cento (100 %) das emissões ao segmento da viagem entre o porto sob jurisdição de um Estado-Membro e o porto vizinho de transbordo fora da jurisdição de um Estado-Membro; e</i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>ii) aplicação a cinquenta por cento (50 %) para o resto da viagem;</i></p> <p>b) <i>para navios que realizem viagens com partida de um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e chegada a um porto sob jurisdição de um Estado-Membro, fazendo escala num porto vizinho de transbordo fora da jurisdição de um Estado-Membro: aplicação a cem por cento (100 %) das emissões de toda a viagem;</i></p>

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>2. Os artigos 9.º, 9.º-A e 10.º aplicam-se às atividades de transporte marítimo da mesma forma que se aplicam a outras atividades abrangidas pelo CELE.»;</p>	<p>2. Os artigos 9.º, 9.º-A e 10.º aplicam-se às atividades de transporte marítimo da mesma forma que se aplicam a outras atividades abrangidas pelo CELE.»;</p>

### Justificação

Com esta proposta, os navios porta-contentores que operam em grandes rotas não podem «repor o seu contador de CO<sub>2</sub> a zero» quando fazem escala em portos de países terceiros em detrimento dos da UE.

### Alteração 16

Artigo 1.º, ponto 11, alínea a)

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>a) No n.º 1, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:</p> <p>«Da quantidade total de licenças de emissão entre 2021 e 2030, 2 % é vendida em leilão para criar um fundo (a seguir designado por “Fundo de Modernização”) destinado a melhorar a eficiência energética e a modernizar os sistemas energéticos de certos Estados-Membros (a seguir designados por “Estados-Membros beneficiários”), tal como estabelecido no artigo 10.º-D. Os Estados-Membros beneficiários desta quantidade de licenças de emissão são os Estados-Membros com um PIB <i>per capita</i> a preços de mercado inferior a 60 % da média da União em 2013. Os fundos correspondentes a esta quantidade de licenças de emissão são distribuídos em conformidade com o anexo II-B, parte A.</p> <p>Além disso, 2,5 % da quantidade total de licenças de emissão entre [ano a seguir à entrada em vigor da diretiva] e 2030 é vendida em leilão para o Fundo de Modernização. Os Estados-Membros beneficiários desta quantidade de licenças de emissão são os Estados-Membros com um PIB <i>per capita</i> a preços de mercado inferior a 65 % da média da União no período compreendido entre 2016 e 2018. Os fundos correspondentes a esta quantidade de licenças de emissão são distribuídos em conformidade com o anexo II-B, parte B.»;</p>	<p>a) No n.º 1, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:</p> <p>«Da quantidade total de licenças de emissão entre 2021 e 2030, 2 % é vendida em leilão para criar um fundo (a seguir designado por “Fundo de Modernização”) destinado a melhorar a eficiência energética e a modernizar os sistemas energéticos de certos Estados-Membros (a seguir designados por “Estados-Membros beneficiários”), tal como estabelecido no artigo 10.º-D. Os Estados-Membros beneficiários desta quantidade de licenças de emissão são os Estados-Membros com um PIB <i>per capita</i> a preços de mercado inferior a 60 % da média da União em 2013 <b>e as zonas NUTS 3 dos Estados-Membros com claros desequilíbrios internos</b>. Os fundos correspondentes a esta quantidade de licenças de emissão são distribuídos em conformidade com o anexo II-B, parte A.</p> <p>Além disso, <b>pelo menos</b> 2,5 % da quantidade total de licenças de emissão entre [ano a seguir à entrada em vigor da diretiva] e 2030 é vendida em leilão para o Fundo de Modernização. Os Estados-Membros beneficiários desta quantidade de licenças de emissão são os Estados-Membros com um PIB <i>per capita</i> a preços de mercado inferior a 65 % da média da União no período compreendido entre 2016 e 2018 <b>e as zonas NUTS 3 dos Estados-Membros com claros desequilíbrios internos</b>. Os fundos correspondentes a esta quantidade de licenças de emissão são distribuídos em conformidade com o anexo II-B, parte B.»;</p>



**Alteração 17**

Artigo 1.º, ponto 11, alínea b)

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>b) No n.º 3, a primeira e segunda frases passam a ter a seguinte redação:</p> <p>«3. Cabe aos Estados-Membros determinar a utilização das receitas geradas com as vendas em leilão de licenças de emissão, à exceção das receitas estabelecidas como recursos próprios, em conformidade com o artigo 311.º, n.º 3, do TFUE, e que tenham sido inscritas no orçamento da União. Os Estados-Membros devem utilizar as receitas geradas com a venda em leilão das licenças de emissão referidas no n.º 2, à exceção das receitas utilizadas para compensar os custos indiretos do carbono referidos no artigo 10.º-A, n.º 6, para um ou mais dos seguintes fins:»;</p>	<p>b) No n.º 3, a primeira e segunda frases passam a ter a seguinte redação:</p> <p>«3. Cabe aos Estados-Membros determinar a utilização das receitas geradas com as vendas em leilão de licenças de emissão, à exceção das receitas estabelecidas como recursos próprios, em conformidade com o artigo 311.º, n.º 3, do TFUE, e que tenham sido inscritas no orçamento da União, <b>atribuindo uma percentagem mínima de 20 % das receitas aos órgãos de poder local e regional</b>. Os Estados-Membros devem utilizar as receitas geradas com a venda em leilão das licenças de emissão referidas no n.º 2, à exceção das receitas utilizadas para compensar os custos indiretos do carbono referidos no artigo 10.º-A, n.º 6, para um ou mais dos seguintes fins:»;</p>

**Alteração 18**

Artigo 1.º, ponto 12, alínea g), n.º 3

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>O artigo 10.º-A é alterado do seguinte modo:</p> <p>g) O n.º 8 passa a ter a seguinte redação:</p> <p>«8. Uma quota de 365 milhões das licenças de emissão que, de outro modo, poderiam ser atribuídas a título gratuito nos termos do presente artigo e uma quota de 85 milhões das licenças de emissão que, de outro modo, poderiam ser vendidas em leilão nos termos do artigo 10.º, bem como as licenças resultantes da redução da atribuição de licenças de emissão a título gratuito referida no artigo 10.º-A, n.º 1-A, ficam disponíveis para um fundo destinado a apoiar a inovação no domínio das tecnologias e dos processos hipocarbónicos e a contribuir para os objetivos de poluição zero (a seguir designado por «Fundo de Inovação»). [...]</p>	<p>O artigo 10.º-A é alterado do seguinte modo:</p> <p>g) O n.º 8 passa a ter a seguinte redação:</p> <p>«8. Uma quota de 365 milhões das licenças de emissão que, de outro modo, poderiam ser atribuídas a título gratuito nos termos do presente artigo e uma quota de 85 milhões das licenças de emissão que, de outro modo, poderiam ser vendidas em leilão nos termos do artigo 10.º, bem como as licenças resultantes da redução da atribuição de licenças de emissão a título gratuito referida no artigo 10.º-A, n.º 1-A, ficam disponíveis para um fundo destinado a apoiar <b>as medidas de redução de emissões e</b> a inovação no domínio das tecnologias e dos processos hipocarbónicos e a contribuir para os objetivos de poluição zero (a seguir designado por «Fundo de Inovação»). [...]</p>



Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>O Fundo de Inovação abrange os setores enumerados no anexo I e no anexo III, incluindo a captura e a utilização de carbono (CUC) em condições de segurança ambiental que contribuam substancialmente para atenuar as alterações climáticas, bem como os produtos que substituam produtos hipercarbónicos dos setores enumerados no anexo I, e ajuda a incentivar a conceção e a execução de projetos que visem a captura e o armazenamento geológico de CO<sub>2</sub> (CAC) em condições de segurança ambiental, bem como de tecnologias inovadoras no domínio das energias renováveis e do armazenamento de energia, em locais geograficamente equilibrados. O Fundo de Inovação pode ainda apoiar tecnologias e infraestruturas altamente inovadoras destinadas a descarbonizar o setor do transporte marítimo e a incentivar a produção de combustíveis com emissões baixas ou nulas de carbono para os setores da aviação, do transporte ferroviário e do transporte rodoviário. Deve ser dada especial atenção aos projetos dos setores abrangidos pelo [Regulamento MACF] que visem apoiar a inovação nos domínios das tecnologias hipocarbónicas, da captura e utilização de carbono, da captura e armazenamento geológico de carbono, das energias renováveis e do armazenamento de energia, de uma forma que contribua para <b>atenuar</b> as alterações climáticas.</p> <p>São elegíveis projetos no território de todos os Estados-Membros, inclusive projetos de pequena escala. As tecnologias que recebem apoio devem <b>ser inovadoras</b> e não podem ser <b>ainda</b> comercialmente viáveis numa escala semelhante sem apoio, mas devem representar soluções <b>revolucionárias</b> ou ser suficientemente maduras para serem aplicadas numa escala pré-comercial. [...]</p> <p>Os projetos são selecionados com base em critérios objetivos e transparentes, tendo em conta, se for caso disso, a medida em que contribuem para reduzir as emissões bem abaixo dos parâmetros de referência referidos no n.º 2.</p>	<p>O Fundo de Inovação abrange os setores enumerados no anexo I e no anexo III, incluindo <b>projetos de redução de emissões em grande escala através de tecnologias maduras, iniciativas públicas e privadas de apoio à circularidade, programas à escala da UE para a redução das emissões</b>, a captura e a utilização de carbono (CUC) em condições de segurança ambiental que contribuam substancialmente para atenuar as alterações climáticas, bem como os produtos que substituam produtos hipercarbónicos dos setores enumerados no anexo I, e ajuda a incentivar a conceção e a execução de projetos que visem a captura e o armazenamento geológico de CO<sub>2</sub> (CAC) em condições de segurança ambiental <b>e de forma protegida</b>, bem como de tecnologias inovadoras no domínio das energias renováveis e do armazenamento de energia, em locais geograficamente equilibrados. O Fundo de Inovação pode ainda apoiar tecnologias e infraestruturas altamente inovadoras destinadas a descarbonizar o setor do transporte marítimo e a incentivar a produção de combustíveis com emissões baixas ou nulas de carbono para os setores da aviação, do transporte ferroviário e do transporte rodoviário. Deve ser dada especial atenção aos projetos dos setores abrangidos pelo [Regulamento MACF] que visem apoiar <b>medidas em prol da circularidade, a formação profissional para a utilização de produtos hipocarbónicos</b> e a inovação nos domínios das tecnologias hipocarbónicas, da captura e utilização de carbono, da captura e armazenamento geológico de carbono <b>seguros do ponto de vista ambiental e protegidos</b>, das energias renováveis e do armazenamento de energia, de uma forma <b>socialmente responsável</b> que contribua para <b>a atenuação das</b> alterações climáticas <b>ou para a adaptação às mesmas</b>.</p> <p>São elegíveis projetos <b>e medidas</b> no território de todos os Estados-Membros, inclusive projetos de pequena escala. As tecnologias que recebem apoio devem <b>ser inovadoras e contribuir para a descarbonização</b> e não podem ser comercialmente viáveis numa escala semelhante sem apoio, mas devem representar soluções ou ser suficientemente maduras para serem aplicadas numa escala pré-comercial. [...]</p> <p>Os projetos <b>e as medidas</b> são selecionados com base em critérios objetivos e transparentes, tendo em conta, se for caso disso, a medida em que contribuem para reduzir as emissões bem abaixo dos parâmetros de referência referidos no n.º 2.</p> <p><b>Ao n.º 3 é aditado o seguinte:</b></p> <p>1) <b>Promoção da formação de competências, em linha com a necessidade de adaptar as práticas profissionais à circularidade e à utilização de materiais hipocarbónicos;</b></p>

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
	<b>m) Apoio ao desenvolvimento de uma economia circular;</b>

### Justificação

Evidente.

### Alteração 19

Artigo 1.º, ponto 14, alínea a)

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>O artigo 10.º-D é alterado do seguinte modo:</p> <p>a) No n.º 1, o primeiro e o segundo parágrafos passam a ter a seguinte redação:</p> <p>«1. É criado, para o período compreendido entre 2021 e 2030, um fundo de apoio a investimentos propostos pelos Estados-Membros beneficiários, incluindo para financiar projetos de investimento de pequena escala, e destinados a modernizar os sistemas energéticos e a melhorar a eficiência energética (a seguir designado por “Fundo de Modernização”). O Fundo de Modernização é financiado pela venda em leilão de licenças de emissão, prevista no artigo 10.º, para os Estados-Membros beneficiários aí mencionados.</p> <p>Os investimentos apoiados devem ser coerentes com os objetivos da presente diretiva, bem como com os objetivos da Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, sobre o Pacto Ecológico Europeu(*) e do Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho(**) e com os objetivos a longo prazo expressos no Acordo de Paris. Não pode ser concedido nenhum apoio do Fundo de Modernização a instalações de produção de energia que utilizem combustíveis fósseis.»</p>	<p>O artigo 10.º-D é alterado do seguinte modo:</p> <p>a) No n.º 1, o primeiro e o segundo parágrafos passam a ter a seguinte redação:</p> <p>«1. É criado, para o período compreendido entre 2021 e 2030, um fundo de apoio a investimentos propostos pelos Estados-Membros <b>e zonas NUTS 3</b> beneficiários, incluindo para financiar projetos de investimento de pequena escala, e destinados a modernizar os sistemas energéticos e a melhorar a eficiência energética (a seguir designado por “Fundo de Modernização”). O Fundo de Modernização é financiado pela venda em leilão de licenças de emissão, prevista no artigo 10.º, para os Estados-Membros beneficiários aí mencionados.</p> <p>Os investimentos apoiados devem ser coerentes com os objetivos da presente diretiva, bem como com os objetivos da Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, sobre o Pacto Ecológico Europeu(*) e do Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho(**) e com os objetivos a longo prazo expressos no Acordo de Paris. Não pode ser concedido nenhum apoio do Fundo de Modernização a instalações de produção de energia que utilizem combustíveis fósseis.»</p>

### Alteração 20

Artigo 1.º, ponto 14, alínea b)

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:</p> <p>«2. <b>Pelo menos 80 % dos</b> recursos financeiros do Fundo de Modernização são utilizados para apoiar investimentos nos seguintes domínios:</p> <p>a) Produção e utilização de eletricidade proveniente de fontes renováveis;</p>	<p>b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:</p> <p>«2. <b>Todos os</b> recursos financeiros do Fundo de Modernização são utilizados para apoiar investimentos nos seguintes domínios:</p> <p>a) Produção e utilização de eletricidade proveniente de fontes renováveis;</p>

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>b) Aquecimento e arrefecimento provenientes de fontes renováveis;</p> <p>c) Melhoria da eficiência energética no lado da procura, incluindo nos setores dos transportes, dos edifícios, da agricultura e dos resíduos;</p> <p>d) Armazenamento de energia e modernização das redes de energia, incluindo as condutas de aquecimento urbano, as redes de transporte de eletricidade e o aumento das interligações entre os Estados-Membros;</p> <p>e) Apoio aos agregados familiares com baixos rendimentos, incluindo em zonas rurais e remotas, para combater a pobreza energética e modernizar os seus sistemas de aquecimento;</p> <p>f) Uma transição justa nas regiões dependentes do carbono nos Estados-Membros beneficiários, no intuito de apoiar a reafetação, a reconversão e a requalificação de trabalhadores, a educação, as iniciativas de procura de emprego e as empresas em fase de arranque, em diálogo com os parceiros sociais.»;</p>	<p>b) Aquecimento e arrefecimento, <b>incluindo o aquecimento e o arrefecimento urbanos</b>, provenientes de fontes renováveis;</p> <p>c) Melhoria da eficiência energética no lado da procura, incluindo nos setores dos transportes, dos edifícios, da agricultura e dos resíduos;</p> <p>d) Armazenamento de energia e modernização das redes de energia, incluindo as condutas de aquecimento urbano, as redes de transporte de eletricidade e o aumento das interligações entre os Estados-Membros;</p> <p>e) Apoio aos agregados familiares com baixos rendimentos <b>e às microempresas, pequenas empresas e utilizadores de serviços de mobilidade em situação de vulnerabilidade</b>, incluindo em zonas rurais e remotas, para combater a pobreza energética <b>e de mobilidade</b> e modernizar os seus sistemas de aquecimento <b>e arrefecimento</b>;</p> <p>f) Uma transição justa nas regiões dependentes do carbono nos Estados-Membros <b>e zonas NUTS 3</b> beneficiários, no intuito de apoiar a reafetação, a reconversão e a requalificação de trabalhadores, a educação, as iniciativas de procura de emprego e as empresas em fase de arranque, em diálogo com os parceiros sociais;</p> <p><b>g) Desenvolvimento da economia circular.»;</b></p>

### Alteração 21

#### Artigo 1.º, ponto 21

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>Cabe aos Estados-Membros determinar a utilização das receitas geradas pelas vendas em leilão das licenças de emissão referidas no n.º 4, à exceção das receitas consideradas como recursos próprios em conformidade com o artigo 311.º, n.º 3, do TFUE e inscritas no orçamento da União. Os Estados-Membros devem utilizar as suas receitas para uma ou várias das atividades referidas no artigo 10.º, n.º 3, ou para uma ou várias das seguintes ações:</p>	<p>Cabe aos Estados-Membros determinar a utilização das receitas geradas pelas vendas em leilão das licenças de emissão referidas no n.º 4, à exceção das receitas consideradas como recursos próprios em conformidade com o artigo 311.º, n.º 3, do TFUE e inscritas no orçamento da União. Os Estados-Membros devem utilizar as suas receitas para uma ou várias das atividades referidas no artigo 10.º, n.º 3, ou para uma ou várias das seguintes ações:</p>

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>a) Medidas destinadas a contribuir para a descarbonização do aquecimento e do arrefecimento de edifícios ou para <b>a redução das necessidades energéticas</b> dos edifícios, incluindo a integração de energias renováveis e medidas conexas nos termos do artigo 7.º, n.º 11, e dos artigos 12.º e 20.º da Diretiva 2012/27/UE [atualizar as referências após a revisão da diretiva], bem como medidas de apoio financeiro aos agregados familiares com baixos rendimentos no domínio dos edifícios com pior desempenho energético;</p> <p>b) b) Medidas destinadas a acelerar a utilização de veículos com nível nulo de emissões ou a prestar apoio financeiro com vista ao desenvolvimento de infraestruturas de abastecimento e de carregamento totalmente interoperáveis direcionadas para veículos com nível nulo de emissões ou medidas destinadas a incentivar <b>a transição para meios de transporte públicos e a melhorar a multimodalidade</b> ou a prestar apoio financeiro para atender aos aspetos sociais relativos aos utilizadores de <b>transportes</b> de rendimentos baixos e médios.</p> <p>Os Estados-Membros devem utilizar uma parte das receitas geradas pelas vendas em leilão nos termos do presente artigo para atender aos aspetos sociais do comércio de licenças de emissão previsto no presente capítulo, incidindo especificamente nos agregados familiares vulneráveis, nas microempresas vulneráveis e nos utilizadores vulneráveis de <b>transportes</b>, conforme definido no Regulamento (UE) 20.../nn [Regulamento Fundo Social para a Ação Climática](*). Se um Estado-Membro apresentar à Comissão um [Plano Social para a Ação Climática] nos termos do referido regulamento, deve utilizar essas receitas, entre outros fins, para financiar o referido plano.</p> <p>Considera-se que os Estados-Membros cumprem o disposto no presente número se definirem e aplicarem políticas orçamentais ou financeiras de apoio ou políticas de regulamentação que estimulem o apoio financeiro, concedidas para os fins mencionados no primeiro parágrafo e cujo valor seja equivalente às receitas geradas pela venda em leilão de licenças de emissão a que se refere o presente capítulo.</p>	<p>a) Medidas destinadas a contribuir para a descarbonização do aquecimento e do arrefecimento de edifícios ou para <b>a melhoria da eficiência energética</b> dos edifícios, incluindo a integração de energias renováveis e medidas conexas nos termos do artigo 7.º, n.º 11, e dos artigos 12.º e 20.º da Diretiva 2012/27/UE [atualizar as referências após a revisão da diretiva], bem como medidas de apoio financeiro aos agregados familiares com baixos rendimentos no domínio dos edifícios com pior desempenho energético;</p> <p>b) Medidas destinadas a acelerar a utilização de veículos com nível nulo de emissões ou a prestar apoio financeiro com vista ao desenvolvimento de infraestruturas de abastecimento e de carregamento totalmente interoperáveis direcionadas para veículos com nível nulo de emissões, medidas destinadas a incentivar <b>uma transferência do transporte de mercadorias e de passageiros para modos de transporte mais eficientes ou com um consumo de energia nulo, ou medidas destinadas a melhorar a eficiência energética nas infraestruturas e nos serviços de transporte</b> ou a prestar apoio financeiro para atender aos aspetos sociais relativos aos utilizadores de <b>serviços de mobilidade</b> de rendimentos baixos e médios.</p> <p>Os Estados-Membros devem utilizar uma parte das receitas geradas pelas vendas em leilão nos termos do presente artigo para atender aos aspetos sociais do comércio de licenças de emissão previsto no presente capítulo, incidindo especificamente nos agregados familiares vulneráveis, nas microempresas <b>e pequenas empresas</b> vulneráveis e nos utilizadores vulneráveis de <b>serviços de mobilidade</b>, conforme definido no Regulamento (UE) 20.../nn [Regulamento Fundo Social para a Ação Climática](*). Se um Estado-Membro apresentar à Comissão um [Plano Social para a Ação Climática] nos termos do referido regulamento, deve utilizar essas receitas, entre outros fins, para financiar o referido plano.</p> <p><b>Os Estados-Membros devem estabelecer uma percentagem mínima de 20 % das receitas a atribuir aos órgãos de poder local e regional, a utilizar para uma ou mais das medidas descritas no presente número.</b></p>

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>Os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre a utilização das receitas e sobre as medidas adotadas nos termos do presente número, incluindo essas informações nos relatórios que apresentem em cumprimento do Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(*)</sup>.</p>	<p>Considera-se que os Estados-Membros <b>e os órgãos de poder local e regional</b> cumprem o disposto no presente número se definirem e aplicarem políticas orçamentais ou financeiras de apoio ou políticas de regulamentação que estimulem o apoio financeiro, concebidas para os fins mencionados no primeiro parágrafo e cujo valor seja equivalente às receitas geradas pela venda em leilão de licenças de emissão a que se refere o presente capítulo.</p> <p>Os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre a utilização das receitas e sobre as medidas adotadas nos termos do presente número, incluindo essas informações nos relatórios que apresentem em cumprimento do Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(*)</sup>.</p>

### Alteração 22

Artigo 1.º, ponto 21 — Artigo 30.º-I

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>Até 1 de janeiro de 2028, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação das disposições do presente capítulo no que diz respeito à sua eficácia, administração e aplicação prática, incluindo sobre a aplicação das regras previstas na Decisão (UE) 2015/1814 e a utilização das licenças de emissão concedidas nos termos do presente capítulo para cumprimento das obrigações de conformidade impostas às entidades abrangidas pelos capítulos II, II-A e III. Se for caso disso, a Comissão acompanha este relatório de uma proposta de ato do Parlamento Europeu e <b>ao</b> Conselho que altera o presente capítulo. Até 31 de outubro de 2031, a Comissão avalia a viabilidade da inclusão dos setores abrangidos pelo anexo III no sistema de comércio de licenças de emissão que abrange os setores enumerados no anexo I da Diretiva 2003/87/CE.»;</p>	<p>Até 1 de janeiro de 2028, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação das disposições do presente capítulo no que diz respeito à sua eficácia, administração e aplicação prática, incluindo sobre a aplicação das regras previstas na Decisão (UE) 2015/1814 e a utilização das licenças de emissão concedidas nos termos do presente capítulo para cumprimento das obrigações de conformidade impostas às entidades abrangidas pelos capítulos II, II-A e III. <b>O relatório será precedido de um período de consulta compreendido entre 1 de setembro de 2027 e 31 de outubro de 2027. Será realizada uma consulta específica dos órgãos de poder local e regional ao longo deste período.</b> Se for caso disso, a Comissão acompanha este relatório de uma proposta de ato do Parlamento Europeu e <b>do</b> Conselho que altera o presente capítulo. Até 31 de outubro de 2031, a Comissão avalia a viabilidade da inclusão dos setores abrangidos pelo anexo III no sistema de comércio de licenças de emissão que abrange os setores enumerados no anexo I da Diretiva 2003/87/CE.»;</p>

**Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que cria um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço**

**COM(2021) 564 final**

**Alteração 23**

Considerando 10

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CR
<p>Os mecanismos existentes para fazer face ao risco de fuga de carbono em setores ou subsetores em risco de fuga de carbono são a atribuição transitória de licenças gratuitas e medidas financeiras para compensar os custos das emissões indiretas decorrentes dos custos das emissões de GEE repercutidos nos preços da eletricidade, respetivamente, estabelecidos no artigo 10.º-A, n.º 6, e no artigo 10.º-B da Diretiva 2003/87/CE. No entanto, a atribuição gratuita de licenças de emissão no âmbito do CELE enfraquece o sinal de preço que o sistema prevê para as instalações que o recebem, em comparação com a venda exclusiva em leilão, afetando, por conseguinte, os incentivos ao investimento na redução das emissões de GEE.</p>	<p>Os mecanismos existentes para fazer face ao risco de fuga de carbono em setores ou subsetores em risco de fuga de carbono são a atribuição transitória de licenças gratuitas e medidas financeiras para compensar os custos das emissões indiretas decorrentes dos custos das emissões de GEE repercutidos nos preços da eletricidade, respetivamente, estabelecidos no artigo 10.º-A, n.º 6, e no artigo 10.º-B da Diretiva 2003/87/CE. No entanto, a atribuição gratuita de licenças de emissão no âmbito do CELE enfraquece o sinal de preço que o sistema prevê para as instalações que o recebem, em comparação com a venda exclusiva em leilão, afetando, por conseguinte, os incentivos ao investimento na redução das emissões de GEE. <b><i>A eliminação progressiva das atribuições a título gratuito deve, por conseguinte, ser realizada de forma eficiente e atempada, tal como estabelecido nos objetivos da Lei Europeia em matéria de Clima, nomeadamente no pacote Objetivo 55.</i></b></p>

## II. RECOMENDAÇÕES POLÍTICAS

### O COMITÉ DAS REGIÕES EUROPEU (CR)

1. recorda que, ao assinar o Acordo de Paris, a UE se comprometeu a alcançar o objetivo global de neutralidade climática líquida até 2050, agora consagrado na Lei Europeia em matéria de Clima; congratula-se com as ambições ambientais sem precedentes e o empenho da Comissão Europeia na transição para uma sociedade e uma economia mais sustentáveis e considera que o pacote Objetivo 55 constitui um testemunho da força deste empenho; salienta que os objetivos de redução das emissões devem ser acompanhados de metas para a eficiência energética e as energias renováveis, de uma nova reflexão sobre a utilização dos solos (para aumentar inequivocamente o sequestro natural de carbono) e de outros objetivos do Pacto Ecológico Europeu, a fim de assegurar uma transição justa e permanente;
2. sublinha que um preço do carbono robusto, mas estabelecido gradualmente, deve dar o sinal necessário às empresas e impulsionar a transição com a melhor relação custo-eficácia, e salienta a necessidade de uma interação eficaz entre o CELE revisto e o MACF, eventualmente em combinação com outras medidas de apoio da UE para assegurar uma economia competitiva e com impacto neutro no clima nas regiões da UE, especialmente nas regiões em fase de transição sustentável das suas indústrias com utilização intensiva de energia;
3. reconhece que estas desigualdades podem acentuar-se ainda mais, tendo em conta o aumento sustentado dos preços da energia e a instabilidade geopolítica agravada pela guerra na Ucrânia; acolhe favoravelmente as propostas da Comissão para fazer face a estes riscos, de acordo com a Comunicação REPowerEU, mas salienta que alguns instrumentos, como o aumento da tributação dos lucros excepcionais, podem não ser suficientes para prestar um apoio fiável, pelo que solicita soluções a mais longo prazo;
4. reconhece que as crises ecológicas reforçam as desigualdades, tal como as desigualdades aumentam os danos ambientais. Por isso, as políticas destinadas a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa devem restabelecer a justiça nas nossas sociedades e territórios;
5. subscreve o princípio de que todos os setores da economia devem contribuir para a transição para a neutralidade climática e para a redução das emissões; considera que o CELE poderia contribuir significativamente se o princípio do poluidor-pagador fosse alargado a todos os setores por ele abrangidos; salienta que a mobilidade representa um quarto das emissões de CO<sub>2</sub> na UE, enquanto o setor dos edifícios é responsável por 40 % do consumo de energia na Europa; salienta, no entanto, que a introdução da tarifação do carbono nestes setores é delicada e não deve resultar em encargos para os agregados familiares, microempresas, pequenas empresas e utilizadores de serviços de mobilidade em situação de maior vulnerabilidade, incluindo nas zonas rurais e remotas;



6. insiste em que os órgãos de poder local e regional, enquanto níveis de governo com competências significativas em ambos os setores abrangidos, sejam tidos em conta na implantação, avaliação e revisão do novo CELE aplicável ao transporte rodoviário e aos edifícios (CELE II); sublinha que as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do setor dos transportes da UE aumentaram de forma constante a partir de 2013 e que a descarbonização do setor dos edifícios continua a ser uma via essencial para a redução das emissões; salienta que, caso os colegisladores decidam não avançar com o CELE II previsto na proposta da Comissão, o CELE atual deve ser reforçado para abranger o transporte rodoviário e os edifícios;

7. reconhece plenamente a necessidade de instrumentos de tarificação do carbono para apoiar as ambições crescentes da UE em matéria de clima, mas está muito **preocupado** com os seus potenciais efeitos distributivos e salienta que todas as dimensões do desenvolvimento sustentável devem ser tidas em conta: sustentabilidade económica, ambiental, social e cultural. Neste contexto, apela para o respeito de, pelo menos, três princípios:

— **solidariedade e equidade entre os Estados-Membros da UE aquando da sua aplicação.** A tarificação do carbono deve ter em conta as diferenças entre os Estados-Membros no que diz respeito à magnitude do desafio para as economias locais e regionais;

— **solidariedade e equidade dentro dos Estados-Membros.** Importa atenuar o impacto dos instrumentos de tarificação do carbono nos grupos vulneráveis da sociedade e nos agregados familiares com rendimentos mais baixos, não só em termos de acessibilidade dos preços, mas também de acesso a determinados bens/serviços para satisfazer as suas necessidades (energia, refrigeração e aquecimento, transportes e mobilidade, etc.);

— **avaliação do impacto territorial de tais políticas,** não só para as zonas remotas ou periféricas, mas, de um modo mais geral, para as zonas da UE que já estão a sofrer uma profunda transformação no que diz respeito ao seu desenvolvimento social e económico («zonas deixadas para trás», zonas altamente industrializadas sujeitas ao necessário processo de transição), para as regiões ultraperiféricas, bem como para as zonas rurais;

8. congratula-se com o anúncio da criação do Fundo Social para o Clima como forma de equilibrar os efeitos negativos nos agregados familiares, microempresas, pequenas empresas e utilizadores de serviços de mobilidade em situação de maior vulnerabilidade e assegurar um desenvolvimento socialmente sustentável; sublinha que o financiamento atualmente previsto no âmbito da revisão do CELE em vigor é insuficiente para assegurar uma transição verdadeiramente justa e salienta que deve ser considerada a possibilidade de afetar receitas ao Fundo Social para o Clima fora do âmbito do CELE II; propõe que se inicie o agrupamento das receitas para o Fundo Social para o Clima antes da aplicação do CELE II;

9. destaca a importância de uma avaliação precisa dos impactos distributivos do mecanismo, do funcionamento, da gestão e das medidas do Fundo Social para o Clima, centrando-se nas consequências e vantagens para os cidadãos mais vulneráveis a nível local e regional e permitindo uma melhor identificação das famílias economicamente mais desfavorecidas, a fim de canalizar com rigor o apoio direto temporário aos rendimentos para quem dele mais precisa. A este respeito, as medidas previstas nos planos sociais em matéria de clima e a afetação do próprio fundo devem ter por objetivo acelerar a transição ecológica, mas não à custa da coesão social e territorial, e sem prejudicar a proteção dos cidadãos mais vulneráveis;

10. sublinha que o Fundo de Modernização deve ser utilizado para apoiar o desenvolvimento sustentável, envidando esforços para promover a vitalidade dos grupos e territórios vulneráveis como prioridade na utilização do fundo; reitera que o Fundo de Modernização deve permitir o acesso das zonas NUTS 3 pertencentes a Estados-Membros com desequilíbrios significativos, a fim de respeitar a vasta diversidade económica, social e geográfica da UE;

11. apela à inclusão dos órgãos de poder local e regional na distribuição das receitas do CELE. O papel desempenhado pelos órgãos de poder local e regional na aplicação das políticas de atenuação e adaptação às alterações climáticas é muito significativo. As regiões e os municípios da Europa são importantes inovadores e motores da mudança societal e devem ter a possibilidade de contribuir de forma mais significativa para a transição ecológica; sublinha este facto, em especial no que diz respeito ao novo CELE II;

12. congratula-se com a implantação da reserva de estabilização do mercado como forma de gerir o excedente e a escassez de licenças, bem como com o sistema de antecipação para atenuar os impactos da implantação do novo CELE II nos preços e na liquidez; reitera, no entanto, que a reserva deve ser acompanhada de um mecanismo adicional para eliminar definitivamente as licenças, a fim de criar um preço mínimo que seja coerente com os objetivos climáticos da UE para 2030 e 2050;



13. lamenta que a proposta da Comissão não tenha em conta o risco real de fuga de carbono no tráfego marítimo internacional para portos de países terceiros nas proximidades dos portos europeus. Esta fuga terá consequências nefastas para a atividade portuária e, consequentemente, para as respetivas cadeias logísticas dos Estados-Membros, incluindo a perda de postos de trabalho, a distorção do mercado e da livre concorrência e a perda de conectividade dos portos europeus e da competitividade da indústria da UE em geral. Esta situação afetará igualmente o princípio da autonomia estratégica europeia, bem como a segurança e o controlo da logística e da cadeia de abastecimento de mercadorias de e para a UE, uma vez que favorecerá o transbordo de mercadorias em portos de países terceiros com prioridades e interesses logísticos e económicos não necessariamente alinhados com os da UE;

14. congratula-se com a proposta de criação de um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço (MACF) para estimular a ação climática a nível mundial; insta a que se garanta que o referido mecanismo faça parte de uma estratégia industrial mais vasta da UE para a descarbonização dos setores abrangidos, que fomenta investimentos com impacto neutro no clima, a criação de um quadro regulamentar favorável da UE e de mercados-piloto para produtos com impacto neutro no clima, bem como a possibilidade de celebrar contratos de proteção climática (contratos de carbono diferenciados) e a que sejam instauradas novas práticas o mais rapidamente possível. A atribuição de licenças de emissão a título gratuito <sup>(1)</sup> deve, por conseguinte, ser abolida gradualmente para os setores abrangidos pelo MACF e substituída pela venda em leilão de todas as licenças de emissão, uma vez que tal assegurará a compatibilidade com a OMC;

15. sublinha a particular importância de um Fundo de Inovação reforçado que apoie a necessária transformação com impacto neutro no clima das indústrias com utilização intensiva de energia abrangidas pelo CELE e pelo MACF nas regiões da UE, apoiando o desenvolvimento de produtos inovadores com impacto neutro no clima, como o aço verde; salienta que a falta de inovação tecnológica não é o único obstáculo principal à descarbonização e, por conseguinte, propõe que o âmbito de aplicação seja alargado às medidas com elevado potencial de redução de emissões em domínios não tecnológicos, como métodos de colaboração criativos e inovadores, formação profissional e circularidade, que são prejudicados pelos incentivos do CELE centrados na produção industrial;

16. assinala igualmente que cabe melhorar os mecanismos de regulação e controlo, a fim de evitar movimentos especulativos em torno do preço do CO<sub>2</sub> que tenham um impacto significativo tanto nos preços da energia como nos setores em questão;

17. congratula-se com o facto de as receitas geradas pelo CELE revisto passarem a ser direcionadas para o financiamento da ação em prol da neutralidade climática (por exemplo, para aumentar o financiamento do Fundo de Inovação, do Fundo de Modernização e do Fundo Social para o Clima e para acelerar a utilização de energias renováveis, a eficiência energética e a circularidade) e não serem utilizadas para alimentar o orçamento geral da UE no seu conjunto; insiste na adoção da mesma abordagem para as receitas geradas pelo MACF;

18. considera que, para fazer face à evolução tecnológica, regulamentar e do mercado, o MACF deve ser dinâmico e o seu âmbito setorial e cobertura de emissões devem ser revistos regularmente, tendo em conta o impacto local e regional do mecanismo; está pronto a apoiar a avaliação dos impactos territoriais do MACF;

19. assinala igualmente que cabe melhorar os mecanismos de regulação e controlo, a fim de evitar movimentos especulativos em torno do preço do CO<sub>2</sub> que tenham um impacto significativo tanto nos preços da energia como nos setores em questão;

20. congratula-se vivamente com o facto de a Comissão fazer acompanhar de grelhas de avaliação de subsidiariedade <sup>(2)</sup> a proposta de um novo CELE e a proposta de regulamento que estabelece um MACF. O raciocínio apresentado no que diz respeito ao valor acrescentado europeu das propostas e à aplicação das medidas, decorrente das competências da UE no domínio das alterações climáticas, definidas nos artigos 191.º a 193.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), está em consonância com a avaliação do próprio CR sobre a plena compatibilidade das propostas com o princípio da subsidiariedade.

Bruxelas, 28 de abril de 2022.

*O Presidente  
do Comité das Regiões Europeu*

Apostolos TZITZIKOSTAS

<sup>(1)</sup> No âmbito do sistema de comércio de licenças de emissão da UE, as empresas têm de obter licenças de emissão que cubram as suas emissões de carbono. A atribuição de licenças a título gratuito é um método transitório de atribuição de licenças em contraste com o método generalizado (leilão). No entanto, as licenças atribuídas a título gratuito continuam a representar mais de 40 % do número total de licenças disponíveis.

<sup>(2)</sup> [https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs\\_autres\\_institutions/commission\\_europeenne/swd/2021/0552/COM\\_SWD\(2021\)0552\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/swd/2021/0552/COM_SWD(2021)0552_EN.pdf)