



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 17.7.2026
SWD(2026) 617 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI

care însoțește documentele

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2003/87/CE și a Deciziei (UE) 2015/1814 în ceea ce privește stimularea competitivității și a decarbonizării eficiente din punctul de vedere al costurilor

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește valorile de referință revizuite pentru căldura și combustibilul de referință pentru perioada 2026-2030

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentelor (UE) 2015/757 și (UE) 2023/1805 pentru a simplifica și a raționaliza monitorizarea, raportarea și verificarea și pentru alinierea la revizuirile schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii

{COM(2026) 616 final} - {COM(2026) 619 final} - {COM(2026) 620 final} -
{SEC(2026) 616 final} - {SWD(2026) 616 final} - {SWD(2026) 618 final}

1. INTRODUCERE

UE a adoptat un obiectiv climatic obligatoriu din punct de vedere juridic de reducere cu 90 % a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (GES) pentru 2040 prin modificarea Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului („Legea europeană a climei”) față de nivelurile din 1990. Obiectivul include posibilitatea de a utiliza o cantitate limitată de credite internaționale de înaltă calitate pentru a aduce o „contribuție adecvată” începând din 2036. Această cantitate poate reprezenta până la 5 % din emisiile nete de GES ale UE din 1990, ceea ce corespunde unei reduceri interne până în 2040 a emisiilor nete de GES cu cel puțin 85 % comparativ cu 1990.

Pentru a îndeplini noul obiectiv climatic la nivelul întregii economii pentru 2040, *acquis*-ul în domeniul climei și al energiei pentru perioada de după 2030 trebuie revizuit și actualizat, astfel cum se prevede la articolul 6 alineatul (4) din Legea europeană a climei. Prezenta revizuire a schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) este prima parte a unui pachet amplu de măsuri menite să asigure cadrul post-2030.

Revizuirea EU ETS evaluează modul în care sectoarele EU ETS pot realiza reducerile necesare pentru a contribui la acest obiectiv în modul cel mai eficient din punctul de vedere al costurilor, asigurând o protecție adecvată împotriva relocării emisiilor de dioxid de carbon și finanțare din veniturile EU ETS pentru a sprijini tranziția acestora, inclusiv prin intermediul fondurilor UE. Se acordă o atenție deosebită sectoarelor industriale, precum și sectorului maritim și al aviației. În plus, întrucât dimensiunea pieței carbonului se reduce în concordanță cu reducerile emisiilor, revizuirea identifică cele mai bune modalități de a asigura buna funcționare a pieței, având în vedere scăderea ofertei de certificate – în special ca parte a revizuirii Deciziei privind rezerva pentru stabilitatea pieței.

Revizuirea respectă, de asemenea, clauzele specifice de revizuire incluse în Directiva EU ETS și încredințează Comisiei sarcina de a evalua, printre altele, integrarea absorbțiilor de carbon în EU ETS, includerea proceselor de gestionare a deșeurilor, recunoașterea carbonului captat și utilizat în produsele nepermanente, precum și clauzele specifice de revizuire a dispozițiilor din domeniul aviației și cel maritim.

2. DEFINIREA PROBLEMEI ȘI JUSTIFICAREA ACȚIUNII LA NIVELUL UE

Evaluarea impactului identifică două probleme majore. Prima problemă se referă la riscul ca EU ETS să nu contribuie în mod eficient din punctul de vedere al costurilor la obiectivul UE de reducere a emisiilor în conformitate cu obiectivul de neutralitate climatică și cu obiectivul pentru 2040 și să nu abordeze cota echitabilă a UE din emisiile internaționale. A doua problemă se referă la riscul de ineficiență a pieței pe măsură ce dimensiunea pieței se reduce, inclusiv volatilitatea.

În ceea ce privește prima problemă, un factor determinant este faptul că emisiile reziduale preconizate sunt incompatibile cu traiectoria plafonului. Pe măsură ce decarbonizarea avansează, reducerea emisiilor devine mai dificilă și mai costisitoare, necesitând măsuri suplimentare, care să completeze efectul prețului carbonului. Un al doilea factor determinant este faptul că atât sectoarele din interiorul, cât și cele din afara EU ETS nu internalizează pe deplin impactul emisiilor lor asupra climei, din cauza alocării cu titlu gratuit sau din cauza acoperirii limitate a EU ETS. Al treilea factor se referă la interacțiunea cu stabilirea prețului carbonului la nivel internațional în sectorul transporturilor, inclusiv la incertitudinile în ceea ce privește punerea lor în aplicare de către țările terțe și la posibila incoerență dintre EU ETS și orice măsuri globale. A doua problemă, referitoare la riscul de ineficiență a pieței, este

determinată de scăderea dimensiunii pieței pe măsură ce reducerile emisiilor avansează până în 2040.

Acțiunea la nivelul UE este cea mai eficientă modalitate de a aborda aceste probleme. Schimbările climatice reprezintă o problemă transfrontalieră, iar acțiunile întreprinse atât la nivel internațional, cât și la nivelul UE pot completa și consolida în mod eficace acțiunile regionale, naționale și locale. Ca piață a carbonului, EU ETS stimulează reducerea emisiilor realizată în primul rând prin soluțiile cele mai eficiente din punctul de vedere al costurilor în cadrul activităților pe care le acoperă, obținându-se o mai mare eficiență datorită amplorii sale. Punerea în aplicare a unei măsuri similare la nivelul statelor membre ar determina crearea unor piețe ale carbonului mai mici și fragmentate, ar risca să denatureze concurența și ar putea conduce la costuri globale mai mari de reducere a emisiilor. Aceeași logică este valabilă și pentru extinderea stabilirii prețului carbonului la noile sectoare.

3. OBIECTIVE

Obiectivul general al prezentei evaluări a impactului este de a se asigura că EU ETS contribuie în mod eficient din punctul de vedere al costurilor la obiectivul climatic al UE pentru 2040, inclusiv prin abordarea cotei echitabile a UE de emisii de GES.

În ceea ce privește riscul de a nu contribui în mod eficient din punctul de vedere al costurilor la obiectivul UE de reducere a emisiilor (prima problemă), evaluarea impactului examinează modalitățile de stimulare a unor reduceri suplimentare ale emisiilor prin instrumente de finanțare la nivelul UE și de asigurare a unui semnal eficace privind prețul carbonului, inclusiv pentru noile sectoare, abordând în același timp riscurile de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. Aceasta examinează modul de ajustare a sistemului pentru a-l alinia la obiectivul prestabilit de reducere a emisiilor prevăzut de pachetul de politici pentru 2040 prin relaxarea factorului linear de reducere și prin luarea în considerare a modului de integrare a absorbțiilor permanente de carbon.

Pentru a sprijini acțiunile eficace ale UE în domeniul climei în ceea ce privește emisiile generate de aviație și de transportul maritim, evaluarea impactului urmărește să asigure existența unui preț semnificativ al carbonului pentru cota echitabilă a UE din emisiile generate de transportul internațional. Aceasta ține seama de interacțiunea cu măsurile internaționale relevante, cu Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională și cu viitoarea măsură globală din cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI) în sectorul maritim.

În ceea ce privește riscul de ineficiență a pieței (problema 2), evaluarea impactului explorează modalități de creștere a dimensiunii pieței și de ajustare a parametrilor RSP la dimensiunea în scădere a pieței.

4. OPȚIUNI DE POLITICĂ

În evaluarea impactului sunt luate în considerare trei opțiuni de politică. Toate opțiunile aliniază EU ETS la nivelul de ambiție al obiectivului climatic pentru 2040 și consolidează instrumentele de sprijin pentru decarbonizare în consecință. Evaluarea impactului examinează:

- dacă plafonul urmează o traiectorie către contribuția rentabilă estimată a EU ETS la obiectivul de 90 % până în 2035 și apoi beneficiază de achiziționarea de credite internaționale pentru a atinge obiectivul global pentru 2040 prin reflectarea acestui lucru în contribuția rentabilă estimată a EU ETS la un obiectiv de 85 % în perioada 2036-2040 sau are fie o traiectorie liniară, fie o traiectorie eficientă din punctul de

vedere al costurilor începând din 2031 direct către o reducere a emisiilor de 85 % în 2040;

- dacă absorbțiile permanente de carbon interne ar trebui integrate (i) prin intermediul sectorului public sau privat; (ii) în plus față de plafonul certificatelor sau sub acesta și (iii) sub rezerva unor limite.
- diferite combinații de parametri statici și dinamici pentru pragurile de eliberare sau de introducere a certificatelor în RSP, pentru a ține seama de evoluția pieței până în 2040;
- opțiuni de sprijinire a decarbonizării industriale de către Banca de Decarbonizare Industrială, dotată cu un buget de 100 de miliarde EUR. IDB ar trebui să se concentreze pe extinderea și implementarea tehnologiilor mature și să completeze Fondul pentru inovare, care se va axa pe tehnologiile inovatoare. Opțiunile se referă la mecanismul de alocare, la forma de sprijin și la modalitățile de sprijinire a echilibrului geografic;
- eliminarea posibilității de a finanța gazele și valorificarea energetică a deșeurilor în cadrul Fondului pentru modernizare și creșterea ponderii investițiilor prioritare la diferite niveluri;
- opțiuni pentru stabilirea efectivă a prețului carbonului pentru emisiile mai ample de CO₂ generate de aviație (inclusiv deducerea costurilor de compensare CORSIA, după caz) și sprijinul corespunzător pentru SAF finanțat de EU ETS;
- măsuri de abordare a riscului de evaziune în transportul maritim, deducerea emisiilor tarificate de OMI, extinderea la navele mai mici și sprijinirea reducerii emisiilor în sectorul transportului maritim, precum și măsuri de simplificare și continuarea derogărilor existente;
- posibilitatea de a simplifica alocarea cu titlu gratuit, de a extinde condiționalitățile aplicabile la investițiile în decarbonizare, precum și impactul eliminării treptate a acesteia;
- armonizarea compensării costurilor indirecte la nivelul UE și consolidarea cadrului actual;
- includerea diferitelor activități de gestionare a deșeurilor în EU ETS și modificări ale punctului de plată pentru carbonul captat și utilizat în produsele nepermanente, în cazul în care incinerarea deșeurilor municipale este inclusă în EU ETS.

5. OPȚIUNEA DE POLITICĂ PREFERATĂ ȘI PRINCIPALELE EFECTE PRECONIZATE

În ansamblu, evaluarea impactului concluzionează că EU ETS poate fi ajustat pentru a contribui în mod eficient din punctul de vedere al costurilor la obiectivul climatic intern pentru 2040, permițând în același timp o traiectorie de decarbonizare mai ușor de gestionat pentru sectoarele EU ETS, cu mai multe opțiuni de decarbonizare și un sprijin financiar sporit, și extinzându-se la noi sectoare pentru a promova o contribuție eficientă la obiectivele ambițioase în materie de climă ale tuturor sectoarelor economiei. Aceasta oferă, de asemenea, opțiuni pentru a asigura acțiuni eficiente în domeniul climei în ceea ce privește cota echitabilă a UE din emisiile generate de transportul maritim și aerian internațional. Opțiunea preferată aleasă corespunde în primul rând OP2, cu excepția nivelului de ambiție și a modului în care absorbțiile ar trebui integrate în ETS, care corespund măsurilor CAP4 și, respectiv, CR4:

- Plafonul EU ETS și factorul linear de reducere (LRF) sunt modificate pentru a contribui la obiectivul pentru 2040 la nivelul întregii economii. Aceasta înseamnă că noi certificate continuă să fie emise în anii 2040.
- Rezerva pentru stabilitatea pieței este reformată și mai bine echipată pentru a face față situațiilor de penurie, sprijinind lichiditatea pieței.
- Absorbțiile permanente de carbon interne sunt integrate în EU ETS prin intermediul autorității publice, creând un spațiu de emisii suplimentar pentru sectoarele în care emisiile sunt greu de redus care este garantat și sprijinind extinderea industriei absorbțiilor de carbon, asigurând în același timp un control al calității și cantității absorbțiilor.
- Alocarea cu titlu gratuit și compensarea costurilor indirecte ale emisiilor de dioxid de carbon continuă, în timp ce o parte din alocarea cu titlu gratuit este condiționată treptat de investiții. În plus, rata de eliminare treptată a alocării cu titlu gratuit pentru sectoarele CBAM este revizuită pentru a ține seama de orice riscuri rămase de relocare a emisiilor de dioxid de carbon.
- Sprijinul financiar pentru inovare și investiții în tehnologii mature de decarbonizare este majorat, inclusiv pentru industrie, astfel încât o parte mai mare din veniturile EU ETS este returnată întreprinderilor. În special, noua Bancă de Decarbonizare Industrială (IDB), care dispune de 100 de miliarde EUR, se adresează industriei. IDB va aborda, de asemenea, riscul rezidual de relocare a emisiilor de dioxid de carbon care afectează sectoarele vizate de CBAM.
- Stabilirea eficace a prețului carbonului pentru cota echitabilă a UE din emisiile generate de transportul internațional se realizează printr-o aplicare adecvată a EU ETS în cazul zborurilor care pleacă, inclusiv prin evitarea tarifării duble printr-un mecanism de deducere a costurilor de compensare CORSIA.
- Deducerea emisiilor navelor la prețul OMI asigură coerența cu o măsură globală odată adoptată și elimină orice risc de dublă tarifare a emisiilor.
- Riscul de evaziune pentru sectorul maritim este abordat prin măsuri noi.
- Sprijinul specific și direct acordat sectorului maritim și aviației promovează adoptarea SAF produși în UE, a tehnologiilor curate și a hidrogenului, iar Fondul pentru modernizare și Fondul pentru inovare continuă să ofere un sprijin substanțial.
- Incinerarea deșeurilor municipale este integrată în EU ETS. Punctul de contabilizare a carbonului captat în produse (CCU) este plasat în aval pentru produse și la nivel de producător sau distribuitor de combustibil pentru e-combustibili. Acest lucru permite o rută de decarbonizare pentru industriile cu emisii greu de redus.
- Măsuri de simplificare pentru monitorizarea, raportarea și verificarea în domeniul maritim pentru a reduce lacunele, divergențele și suprapunerile dintre cadrele existente pentru decarbonizarea transportului maritim.
- Elementele de simplificare specifice aduc beneficii industriei și autorităților publice prin reducerea costurilor administrative de asigurare a conformității și prin sporirea eficacității punerii în aplicare a sistemului.

Costurile și beneficiile globale ale opțiunii preferate nu pot fi cuantificate cu ușurință, în principal deoarece detaliile esențiale vor fi detaliate în actele delegate și de punere în aplicare (de exemplu, reforme ale măsurilor de protecție împotriva relocării emisiilor de dioxid de

carbon, norme pentru instalațiile din domenii precum CCU, absorbția dioxidului de carbon și deșeurile, precum și proiectarea Băncii de Decarbonizare Industrială și a sprijinului pentru stimularea investițiilor din cadrul ETS). Anexa III la evaluarea impactului oferă o imagine de ansamblu a costurilor și beneficiilor propunerii, cuantificate, în măsura posibilului, în această etapă a procesului legislativ.

În ceea ce privește **reducerea la minimum a costurilor**, propunerea menține cadrul de conformitate existent al EU ETS, după caz, și introduce simplificări, după caz (de exemplu, în ceea ce privește monitorizarea, raportarea și verificarea pentru aviație, transportul maritim și instalațiile staționare). Extinderea ETS pentru a acoperi deșeurile se va baza pe normele de monitorizare și raportare existente ale directivei pentru acest sector. În cazul absorbției de carbon și al CCU, operatorii se vor confrunta cu costurile administrative și de asigurare a conformității relevante numai dacă aleg să utilizeze oportunitățile propuse pentru reducerea obligației lor de restituire.

În ceea ce privește **beneficiile**, principalul beneficiu al propunerii este continuarea unui semnal stabil și previzibil privind prețul carbonului după 2030 și extinderea acoperirii ETS la alte sectoare (deșeuri, unii operatori din sectorul aviației și maritim) și oportunități de atenuare (captarea și utilizarea carbonului, absorbția de carbon).

Beneficiul semnalului de preț este asigurat prin stabilirea unui plafon ETS și a unui factor linear de reducere în concordanță cu obiectivul convenit pentru 2040, precum și prin reforme ale rezervei pentru stabilitatea pieței. La rândul său, acest lucru oferă beneficii societale prin stimularea reducerii emisiilor, a inovării și a investițiilor. Propunerea sporește și mai mult acest beneficiu prin utilizări noi și modificate ale veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii, inclusiv prin crearea Băncii de Decarbonizare Industrială și a sprijinului pentru stimularea investițiilor din cadrul ETS și prin sprijinirea combustibililor durabili în aviație și în transportul maritim. În ceea ce privește beneficiile pentru industrie, propunerea prevede, de asemenea, o traiectorie de decarbonizare mai treptată după 2030 în comparație cu directiva existentă și extinde măsurile de protecție împotriva relocării emisiilor de dioxid de carbon după 2030, propunând reforme ale regimului de alocare cu titlu gratuit pentru instalațiile industriale.

Beneficiul extinderii domeniului de aplicare contribuie la îndeplinirea obiectivelor la nivelul întregii economii ale Legii europene a climei în cel mai eficient mod posibil din punctul de vedere al costurilor prin extinderea stimulentei bazat pe piață pentru reducerea, reutilizarea sau eliminarea emisiilor de CO₂ la noi sectoare și activități.