

OPSFPR

ORGANIZAȚIA PATRONALĂ A
SOCIETĂȚILOR FEROVIARE PRIVATE
DIN ROMÂNIA

Tel: 021/3124045; 0374 431202

Fax: 0374-090342; 0374 431203

e-mail: secretariat@opfer.ro

e-mail: presedinte@opfer.ro



MECANISMUL DE AJUSTARE A FRONTIERELOR DE CARBON

IULIE 2021

MECANISMUL DE AJUSTARE A FRONTIERELOR DE CARBON

INTRODUCERE

Schimbările climatice nu mai sunt un subiect de interes doar pentru oamenii de știință și generațiile viitoare. Suntem afectați în fiecare zi de consecințele dramatice pe care le au asupra țărilor în care trăim. Suntem șocați, de asemenea, de imaginile catastrofelor care se produc în restul lumii. De dezastrele climatice precum incendiile, valurile de caniculă, seceta, inundațiile, cicloanele, topirea calotei glaciare, etc. Toate acestea, precum și strămutarea populației, fac parte din realitatea în care trăim.

În ultimii ani temperaturile au crescut la nivel global.

Acordul de la Paris a dat semnalul pentru mobilizarea generală.

Tinând cont de toate aceste lucruri, trebuie să accelerăm procesul de reducere a schimbărilor climatice și să ne propunem obiective mai ambițioase, deoarece, în prezent, politicile noastre în domeniul climatic ne conduc mai degrabă spre o încălzire de 3-4 grade sau chiar mai mult, conform celor mai pesimiste scenarii.

Trăim într-o lume amenințată de haos și necunoscut, de aceea Uniunea Europeană are partea ei de responsabilitate atât pentru emisiile de gaze cu efect de seră pe care le produce, cât și pentru cantitățile în creștere de emisii din importuri.

Deoarece se află în centrul multilateralismului și al cooperării internaționale, care este esențial, dar și pentru că este o putere economică și comercială, aceasta trebuie să fie un exemplu.

Cetățenii europeni sunt conștienți de riscuri și de caracterul urgent al situației. Fiecare acționează la nivel individual. Tot mai mulți actori economici investesc masiv în energiile regenerabile, în consumul moderat și în creșterea eficienței energetice a clădirilor și transporturilor, precum și în decarbonizarea industriei și a serviciilor.

Nu este vorba doar despre combaterea riscurilor, ci și de o aspirație colectivă de a transforma modelul european de dezvoltare, făcându-l mai sustenabil, mai echitabil din punct de vedere social, mai rezilient și suveran.

Decarbonizarea nu reprezintă doar o nevoie imperioasă, fenomenul a devenit o oportunitate, o pârghe extraordinară ce permite crearea de locuri de muncă, amenajarea echilibrată a teritoriului și inovarea în plan tehnologic, social și industrial.

Prin obiectivul de a atinge neutralitatea climatică până cel târziu în 2050, prin Pactul verde european și Legea climei, lupta împotriva schimbărilor climatice se află în centrul agendei politice a Uniunii Europene. Rezoluțiile Parlamentului European, programul Comisiei și discuțiile din cadrul Consiliului cer acțiuni mai eficiente și mai ample.

Obiectivul de reducere cu 40% a emisiilor până în 2030 este depășit deja. Oamenii de știință recomandă fixarea acestuia la 65%. Indiferent de noul obiectiv ales, este nevoie să revizuiți cu seriozitate toate politicile relevante ale Uniunii Europene în acest domeniu, în special Directiva EU-ETS (Schema UE de comercializare a certificatelor de emisii), care influențează în mare măsură prețul carbonului și, prin urmare, stimulentele în favoarea decarbonizării.

Nu va exista o politică ambițioasă în domeniul climei dacă nu se aplică o reducere semnificativă a certificatelor de emisii alocate, dacă nu se elimină rapid cotele gratuite care contribuie la o eficiență scăzută a pieței carbonului și nu se stabilește un preț minim pe tona de CO₂.

Deși insuficientă, politica UE în domeniul climei este mai ambițioasă decât politicile multora dintre partenerii săi comerciali. Dacă lupta împotriva schimbărilor climatice trebuie să fie o oportunitate industrială, economică și socială, decarbonizarea economiei noastre nu poate duce la o nouă dezindustrializare, prin relocarea emisiilor de dioxid de carbon și prin pierderea investițiilor.

Este responsabilitatea noastră să ne asigurăm că eforturile impuse întreprinderilor nu le condamnă la o concurență neloială din partea companiilor ce produc în țări mai puțin ambițioase decât UE, dar ale căror produse ajung pe piața europeană comună. Din acest motiv avem nevoie de un mecanism de ajustare la frontieră a emisiilor de dioxid de carbon - *Carbon Border Adjustment Mechanism- CBAM*.

CBAM este un instrument indispensabil ce alimentează un cerc virtuos al cărui obiectiv principal este protecția climei.

Membrii **Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR)** exprimă în unanimitate faptul că proiectarea oricărui mecanism de ajustare

a frontierelor de carbon (CBAM) va avea un impact minim asupra competitivității producției europene, cu condiția unei bune și corecte aplicări.

Organizația noastră consideră că sistemul ar trebui să fie cât mai echitabil, previzibil și fără sarcini. În același timp, ar trebui, desigur, să fie capabil să își atingă în primul rand obiectivele de mediu.

Transportatorii feroviari europeni s-au angajat să facă mobilitatea climatică neutră până în 2050, în conformitate cu obiectivele Directivei UE 34/2012 și a celorlalte Directive și Acorduri care legisla prevederile în acest sens. Ca parte a acestei abordări, majoritatea transportatorilor feroviari de mărfuri și-au stabilit obiective ambițioase pentru a atinge o reducere netă de carbon până la sfârșitul acestui deceniu.

Activitatea noastră are o strategie globală de atragere a transportului mare de pe sectorul rutier pe calea ferată, dar acest lucru depinde fundamental și de o politică economică care să permită un comerț deschis și echitabil, fără restricții și discriminări, precum și de fondurile necesare investițiilor unui material rulant care să corespundă normelor de mediu.

Libera circulație a mărfurilor cu bariere cât mai limitate în calea comerțului este o componentă vitală pentru succesul sectorului feroviar din Uniunea Europeană, deci implicit și din țara noastră, ca stat membru. Acest lucru este relevant atât pentru importul de materiale și piese la nivelul UE, cât și pentru exportul acestora, pentru a permite o producție competitivă, durabilă și inovatoare, dar și pentru asigurarea exportului produselor finite, folosind în principal transportul feroviar pe piețele globale, ca fiind unul din cele mai ecologice sisteme de transport.

În ceea ce privește decarbonizarea combustibililor și înființarea CBAM, pe lângă alte măsuri politice puse în aplicare, toți transportatorii de energie trebuie să facă parte dintr-un EU ETS mai puternic pentru a asigura decarbonizarea sectorului de transport, în ansamblu.

Acest lucru va contribui la decarbonizarea transportului de mărfuri la nivelul Europei prin intermediul tuturor transportatorilor de energie (electricitate, combustibili lichizi și gazoși, hidrogen etc.) și la împingerea carbonului la un nivel de preț care va începe să conducă la schimbări reale.

PRINCIPII PRIVIND AJUSTAREA FRONTIERELOR DE CARBON

Țintele Europei de a îndeplini obiective de mediu din ce în ce mai ambițioase aduce costuri mai mari pentru îndeplinirea cerințelor de conformitate și creșterea prețurilor la CO₂. Această cheltuială suplimentară ar putea duce la denaturări ale condițiilor echitabile de concurență pe piața unică, atât din punct de vedere al produselor, cât și ale activității de transport în general, dacă importurile de produse comparabile, realizate în afara UE, nu sunt supuse unor cerințe similare de politică de mediu.

Aceste probleme trebuie abordate pentru a se asigura că bunurile care intră pe piața unică nu beneficiază de un astfel de avantaj competitiv și că întreprinderile din Europa, confruntate cu costuri operaționale mai mari, nu recurg la mutarea producției din Uniunea Europeană.

Comisia Europeană a precizat clar că intenționează să abordeze acest risc prin aplicarea unui mecanism de ajustare, ca parte a politicii sale de combatere a schimbărilor climatice și pentru a face față dezechilibrului dintre mărfurile produse pe piața internă și cele importate.

OPSFPR consideră că, în cazul în care un astfel de sistem va intra în vigoare (și fără a susține că “Regulamentul privind mecanismul pentru ajustarea la frontiera a emisiilor de dioxid de carbon” este modalitatea corectă de a aborda acest dezechilibru), trebuie să aibă la bază câteva principii importante:

- Să fie luat în considerare, cu mare atenție, impactul asupra producției europene și activităților de transport, depunând eforturi pentru a minimiza acest lucru cât mai mult posibil.
- Să se asigure de faptul că este transparent și echitabil, în ceea ce privește nivelul de echivalență pe care îl aplică.
- Să fie gestionabil în ceea ce privește nivelul de complexitate pe care îl creează.
- Să evite luarea unor măsuri de represalii din partea țărilor din afara Uniunii Europene.

Obiectivele CBAM sunt următoarele:

- să contribuie la consolidarea politicilor climatice în cadrul Uniunii;
- să-i impulsioneze pe partenerii noștri să-și asume obiective mai ambițioase;
- să îi protejeze pe producătorii noștri de o concurență potențial neloială;

- să faciliteze relocarea activităților economice pe teritoriul european;
- să contribuie la resursele proprii ale Uniunii.

Având în vedere aceste obiective și principii generale, prioritățile noastre în proiectarea oricărui mecanism de ajustare a frontierelor emisiilor de carbon trebuie să fie următoarele:

- **Competitivitatea producătorilor europeni.** Prin natura sa, un astfel de mecanism poate crea atât o povară administrativă, cât și una financiară pentru întreprinderile care utilizează bunuri importate în procesul de fabricație. În ambele situații ar trebui ca aceste poveri să fie reduse la minimum.

Competitivitatea producătorilor europeni pe piețele interne și de export trebuie luată în considerare foarte atent. Dacă un astfel de mecanism, care se dorește a fi aplicat, introduce costuri suplimentare în lanțul de aprovizionare, atunci acesta va avea un efect knock-on asupra profitabilității, deci și asupra costurilor finale pentru consumatori.

Dacă acest Regulament se va aplica pentru mai multe materiale primare diferite (chiar și doar într-o fază inițială) - cum ar fi oțelul, aluminiul și anumite substanțe chimice - atunci impactul său cumulativ va fi resimțit puternic în sectoarele industriei feroviare și în cel al activității de transport feroviar.

Mai mult, dacă măsura se extinde de-a lungul lanțului valoric la mărfurile importate care utilizează aceste materiale primare la fabricarea lor, atunci acest lucru s-ar aplica și pieselor utilizate în industria feroviară, posibil până la nivelul materialului rulant în sine. O astfel de măsură ar avea implicații evidente pentru sectorul feroviar.

Este esențial ca evaluarea pe care o va face Comisia Europeană să analizeze **posibilul impact cumulativ asupra sectorului feroviar**, și nu numai.

Va trebui, de asemenea, să se examineze dacă aplicarea acestui Regulament nu va face cumva ca produsele fabricate în Europa să devină mai puțin competitive pe piețele interne, dar și la export și, de asemenea, modalitatea prin care un astfel de handicap competitiv poate fi redus la minimul absolut.

În ceea ce privește proiectarea mecanismului, soluția preferată pentru sectorul de transport rutier și feroviar ar fi **un sistem plasat pe toată frontiera Uniunii Europene** care poate asigura aplicarea măsurilor de ajustare înainte ca mărfurile să intre pe teritoriul vamal al Uniunii. Acest lucru ar presupune ca, contractele de vânzare - cumpărare să poată fi încheiate cu furnizorii din țări terțe (state care nu sunt membre), cu costul complet al ajustării. Bunurile pot fi apoi livrate cu aceste costuri deja incluse. Acest lucru ar limita sarcina administrativă asupra producătorilor și ar oferi un nivel mai ridicat de transparență și predictibilitate.

Cu toate acestea, producătorii europeni ar trebui să suporte în continuare costurile ajustării la frontieră, deoarece acestea le vor fi transferate de către importatori. De aceea, costul ajustării ar trebui să fie cât mai rezonabil posibil. În general, ar trebui să fie echivalent cu costurile reale suportate de producătorii europeni și suficient pentru a asigura condiții de concurență echitabile.

- **Conformitatea cu prevederile Organizației Mondiale a Comerțului.**

Introducerea unui mecanism de ajustare a emisiilor de carbon ar trebui să fie în conformitate cu normele Organizației Mondiale a Comerțului.

Este esențial ca, indiferent de modul de proiectare a sistemului, acesta să fie în conformitate cu angajamentele multilaterale ale Europei, inclusiv cu Acordul de la Paris și, de asemenea, să fie suficient de robust pentru a face față eventualelor contestații legale ulterioare.

Aceasta înseamnă că un astfel de mecanism trebuie să fie în primul rând nediscriminatoriu, dar și proporțional.

Este important ca Uniunea Europeană să se asigure că obiectivele unei astfel de măsuri sunt înțelese în mod corect, fără să fie interpretate greșit ca o așa-zisă mișcare protecționistă, care ar avea ca scop ajutorarea sectoarelor din piața comună, protejându-le de concurența din afara Uniunii.

În cazul în care țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene încearcă să riposteze împotriva unor astfel de măsuri, riscul pentru întreprinderile globale din Uniune, dar și pentru cele din sectorul de transporturi, în general, devine foarte mare și demn de a fi luat în considerare.

De aceea, va trebui acordată o atenție deosebită pentru a se asigura că toate măsurile care se vor lua vor fi pe deplin conforme cu angajamentele bilaterale asumate de UE, în contextul rețelei sale extinse de ALS din țări terțe.

- **Aplicare pas cu pas și cu măsură.** Sistemul ar trebui aplicat mai întâi într-un mod limitat și numai în anumite sectoare specifice - în mod logic, în cele mai expuse riscului de relocare a emisiilor de carbon.

Doar după ce a fost implementat cu succes în aceste sectoare, ar trebui să fie extins și aplicat altora.

Atât producătorii, cât și exportatorii din țări extracomunitare, dar și partenerii lor comerciali europeni, trebuie să aibă o notificare prealabilă clară cu privire la modul în care sistemul va funcționa și ce costuri suplimentare poate genera.

Atingerea unui nivel de echivalență în termeni de costuri ar trebui să aibă loc într-o perioadă de timp bine stabilită, astfel încât lanțurile globale de aprovizionare (unele construite de-a lungul deceniilor) să aibă timp să se adapteze noilor prevederi.

De exemplu, în sectorul industriei feroviare, contractele pentru furnizarea de material rulant variază de obicei între 5 și 10 ani, în funcție de cantitate. Ajustarea la frontieră nu a fost luată în considerare în contractele existente și nu poate fi luată în seama până când nu există o imagine mult mai clară a modului în care va funcționa un astfel de mecanism și nici până nu va putea exista o predictibilitate a costurilor pe care le va crea pentru carbonul importat.

Asigurarea unor condiții de concurență echitabile la nivelul piețelor globale trebuie să respecte, de asemenea, așteptările legitime ale comercianților. Nu ar fi echitabil să se aplice costul integral al ajustării într-un singur pas și / sau fără o notificare prealabilă completă.

- **Scutiri la nivel de țară.** În cazul în care țările terțe pun în aplicare politici de mediu care realizează un cost al producției de CO₂ comparabil cu cel al Uniunii Europene, atunci producătorilor - exportatori din țara respectivă ar trebui să li se permită o derogare de la măsurile de ajustare. Astfel, este important să se

asigure un tratament echitabil pentru bunurile care sunt deja supuse unor cerințe de conformitate similare cu cele din Uniunea Europeană, pentru a evita ca producătorilor din aceste țări să li se aplice o dublă impunere. Astfel de scutiri ar stimula impunerea unor obiective de mediu mai ambițioase în țările care nu fac parte din Uniunea Europeană.

- **Reduceri / scutiri la un producător individual sau la nivel de instalație.**

Producătorii europeni investesc semnificativ în neutralitatea și durabilitatea carbonului pe tot parcursul lanțului de aprovizionare. Mulți producători de material rulant de tracțiune sau de produse pentru sectorul feroviar au obiective extrem de ambițioase de a furniza lanțuri de aprovizionare cu emisii neutre de carbon până la sfârșitul următorului deceniu. Furnizorii non-europeni ai producătorilor de material rulant de tracțiune din statele member vor fi, de asemenea, nevoiți să contribuie la aceste obiective, livrând mărfuri conform specificațiilor neutre în materie de carbon. În acest fel, conformitatea va avea un cost și pentru furnizorii din țările terțe din sectorul de producție a materialului rulant de tracțiune și a sectorului feroviar, în ansamblul său. Comisia ar trebui să ia în considerare posibilitatea producătorilor din țările non-europene de a primi reduceri sau scutiri de preț la carbon, dacă este cazul.

- **Schimbarea efectului.** În cele din urmă, obiectivul mecanismului de ajustare a frontierelor nu ar trebui să fie doar reechilibrarea costurilor conformității dintre producătorii autohtoni ai UE și cei din țările non-euro, ci să și efectueze schimbări importante în politica de mediu a țărilor terțe.

Uniunea Europeană ar trebui să continue să preia conducerea cooperării internaționale în materie de climă. Trebuie să sprijine în continuare eforturile pentru un ETS internațional sau global, care să fie un sistem aliniat și integrat între principalii noștri parteneri comerciali, pentru a aborda mai radical și echitabil complexitatea costurilor implicate în reducerea emisiilor de carbon.

CONCLUZII

Producătorii europeni de material specific în sectorul feroviar s-au angajat să facă mobilitatea mai întâi neutră din punct de vedere al emisiilor de carbon, iar în cele din urmă, neutră din punct de vedere climatic, până în 2050.

România trebuie să sprijine politicile și instrumentele care pot contribui la atingerea acestor obiective și să se implice efectiv, cât mai rapid, în realizarea lor.

În această etapă există multe necunoscute critice în ceea ce privește proiectarea și aplicarea unui mecanism de ajustare a frontierelor de carbon, modul în care acesta ar avea impact asupra industriilor cheie ale Uniunii Europene (cum ar fi industria feroviară) și modul în care ar fi primit la nivel internațional.

Când va fi implementat, mecanismul ar trebui să respecte o serie de principii cheie:

- **să reducă la minimum orice impact asupra competitivității** producției europene de material feroviar;
- **să asigure transparența și corectitudinea** nivelului de echivalență pe care îl aplică;
- **să fie gestionabil** în ceea ce privește nivelul sarcinii administrative pe care o creează;
- **să evite represalii** din partea partenerilor comerciali din țări terțe.

Pentru ca toate aceste principii cheie să fie respectate, Uniunea Europeană va trebui să depună eforturi deosebite pentru a aplica acest Regulament (CBAM) în toate statele membre.

Președinte,

Vasile ȘECLĂMAN