



Брюксел, 19 ноември 2021 г.
(OR. en)

13897/21

Междуинституционално досие:
2021/0210(COD)

TRANS 674
MAR 213
ENV 876
ENER 495
IND 348
COMPET 819
ECO 123
RECH 507
CODEC 1474

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ предх. док.:	ST 12813/21
№ док. Ком.:	ST 10327/21 INIT + ADD1-3
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО <ul style="list-style-type: none">• Доклад за напредъка/Ориентационен дебат

За заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) на 9 декември 2021 г. председателството е предвидило доклад за напредъка и ориентационен дебат по посоченото по-горе предложение. За да информира министрите за постигнатия до момента напредък и да проведе обмен на мнения по съществени въпроси, председателството е изготвило доклад за напредъка (в приложение I) и документ за политиката (в приложение II).

Корепер/Съветът ще бъде приканен да вземе под внимание доклада за напредъка, поместен в приложение I. Съветът ще бъде приканен да разгледа въпросите, изложени в приложение II.

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Комисията представи посоченото по-горе предложение на Европейския парламент и на Съвета на 14 юли 2021 г. като част от пакета „Подготвени за цел 55“¹, с който се цели политиките на ЕС, отнасящи се до климата, енергетиката, земеползването, транспорта и данъчното облагане, да бъдат адаптирани, за да могат да постигнат целта на ЕС за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55% до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г.

Предназначението на пакета „Подготвени за цел 55“ е постигането на целите, договорени в Европейски закон за климата², така че икономиката и обществото да се трансформират из основи за по-справедливо, по-екологосъобразно и по-проспериращо бъдеще. Намаляването на емисиите през следващото десетилетие е от решаващо значение за превръщането на Европа в първия неутрален по отношение на климата континент в света до 2050 г. и за превръщането на Европейския зелен пакт в реалност.

За да се постигне целта ЕС да поеме по пътя към неутралност по отношение на климата до 2050 г., ще бъде необходимо намаляване с приблизително 90% на емисиите от транспорта. Посоченото по-горе предложение ще изиграе значителна роля в това отношение, тъй като основната му цел е да се увеличи търсенето и последователното използване на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския сектор, като същевременно се гарантира безпрепятственото функциониране на морския транспорт и се избягват нарушения на вътрешния пазар. По-конкретно основните му разпоредби са съсредоточени върху следните аспекти:

- i) определяне на цели за намаляване на интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на корабите;
- ii) определяне на изисквания за използването на електрозахранваща уредба, разположена на брега, или на енергия с нулеви емисии при престоя на кораби на котвена стоянка, които да са приложими от 2030 г.;

¹ Пакетът се състои от дванадесет предложения на Комисията в областта на енергетиката, околната среда, данъчното облагане, търговията и транспорта; до края на тази година се очакват още предложения в областта на енергийната политика. Три законодателни предложения са пряко свързани с транспортните политики: посоченото по-горе предложение (т.е. предложеният Регламент относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт – „FuelEU Maritime“), предложеният Регламент за устойчиви авиационни горива в авиационната индустрия („ReFuel Aviation“) и предложеният Регламент за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (РИАГ).

² Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г.).

iii) установяване на принципите за отчитане на биогоривата, биогаза, възобновяемите горива от небиологичен произход и рециклираните въглеродни горива в рамките на целите за намаляване на интензитета на емисиите на парникови газове;

iv) въвеждане на свидетелство за съответствие FuelEU и на задължение за корабите да го носят; и

v) въвеждане на процедури за мониторинг, докладване, проверка, инспекции и правоприлагане, както и финансови разпоредби (включително санкции за кораби за неспазване, както и разпределяне на приходите от посочените санкции към Фонда за иновации).

Досието също така представя взаимовръзки с други предложения от пакета „Подготвени за цел 55“. По-специално определението за горива, посочено в него, както и някои параметри, използвани за тяхното отчитане (напр. критерии за намаляване на емисиите на парникови газове, както и за сертифициране на възобновяеми и нисковъглеродни горива), се съдържат в Директивата за енергията от възобновяеми източници (ДЕВИ)³. Някои разпоредби, свързани с електроснабдяването в морските пристанища, са тясно свързани с предложението Регламент за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива — „РИАГ“⁴. Следва също така да се припомни, че темпът на декарбонизация в сектора ще бъде значително повлиян от преразглеждането на СТЕ⁵, което понастоящем обхваща също морския транспорт и въвежда механизъм за ценообразуване на въглеродните емисии.

II. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

Европейският парламент определи комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за комисията, която отговаря⁶ за предложението FuelEU Maritime, а г-н Йорген Варборн (SE, EPP) беше определен за неин докладчик.

³ Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г.).

⁴ Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета – док. 10877/21 + ADD 1—7.

⁵ Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза, Решение (ЕС) 2015/1814 относно създаването и функционирането на резерв за стабилност на пазара за схемата на Съюза за търговия с емисии на парникови газове и Регламент (ЕС) 2015/757 - док. 10875/21 + ADD 1 – 7.

⁶ Парламентарните комисии ITRE и ENVI ще действат съгласно процедурата с асоциирани комисии (член 57 от Правилника за дейността на Европейския парламент).

Европейският икономически и социален комитет и Комитетът на регионите не са приели още своите становища по предложението.

III. РАБОТА В СЪВЕТА И НЕГОВИТЕ ПОДГОТВИТЕЛНИ ОРГАНИ

По време на словенското председателство значителен брой заседания на равнище работна група „Морски транспорт“ имаха за предмет предложението FuelEU Maritime. Към днешна дата единадесет заседания бяха посветени на задълбочено разглеждане на предложението член по член, на оценка на неговото въздействие и на взаимовръзките с други предложения от пакета „Подготвени за цел 55“.

Освен това предложението FuelEU Maritime беше разгледано в рамките на по-широк обмен на мнения по трите досиета, свързани с транспорта, от пакета „Подготвени за цел 55“, който беше проведен на заседанието на Комитета на постоянните представители от 12 ноември 2021 г.

Словенското председателство изготви и доклад (док. 13977/21), чиято цел е да се представи цялостно актуалното състояние и да се направи преглед на постигнатия напредък не само по това предложение, но и по пакета „Подготвени за цел 55“. В доклада е поставен акцент върху хоризонталните аспекти на пакета, като например взаимовръзките между предложенията, и основните въпроси, повдигнати до момента по време на обсъжданията. Този доклад беше разпространен като съпътстващ документ на всички състави на Съвета, отговарящи за различните предложения от пакета.

IV. ОСНОВНИ ПОЛИТИЧЕСКИ ВЪПРОСИ И НАПРЕДЪК

Обсъжданията показаха, че държавите членки отдават голямо значение на предложението, като споделят неговата обосновка и заложените в него цели. Те обаче показаха също, че предложението се възприема като сложно както от техническа, така и от политическа гледна точка, и че е необходимо допълнително време за надлежното му разглеждане от страна на държавите членки. Наистина по време на обсъжданията много делегации редовно изразяваха своите общи резерви или резерви за парламентарно разглеждане по предложението.

Основните политически въпроси, подчертани по време на обсъжданията, са свързани със следните аспекти:

- 1) обхвата, от една страна „материалния“ обхват (т.е. прилагането на разпоредбите по отношение на всички кораби с брутен тонаж над 5000 тона) и, от друга страна, „географския“ обхват (т.е. прилагането на предложения регламент за кораби по отношение на 50% от енергията, използвана при плаванията, заминаващи от или пристигащи в пристанище под юрисдикцията на държава членка, когато последното или следващото пристанище е под юрисдикцията на трета държава);
- 2) целите за намаляване на интензитета на емисиите на парникови газове;
- 3) изискванията, свързани с електрозахранващата уредба, разположена на брега;
- 4) използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива, както и правила за тяхното отчитане с цел постигане на целите за намаляване на интензитета на емисиите на парникови газове; и
- 5) институционалната структура, предвидена в предложението (включително аспектите, свързани с изпълнението и санкциите).

С оглед на изложеното по-горе словенското председателство не счете за целесъобразно да работи за постигането на компромис по съществени или спорни въпроси на този етап и се съсредоточи по-скоро върху компромисен текст, ограничен до редакционни или технически аспекти⁷, който беше представен и разгледан на равнище работна група „Морски транспорт“.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Въз основа на извършената до момента работа председателството стига до следните заключения:

1. въпреки че държавите членки до голяма степен са съгласни с повечето от целите на проекта за регламент, те се нуждаят от повече време, за да го разгледат надлежно; и
2. поради това е необходима допълнителна работа, за да се постигне съществен напредък по това предложение.

В светлината на гореизложеното Комитетът на постоянните представители и Съветът се приканват да вземат под внимание настоящия доклад за напредъка по предложението FuelEU Maritime.

⁷ Док. 12813/21.

Документ за политиката, предназначен за насочване на обсъжданията на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) на 9 декември 2021 г.

Морският транспорт е основен фактор за вътрешната и външна търговия и свързаността на ЕС. Въпреки че секторът безспорно представлява значителен двигател на икономическия растеж и носи значителни икономически и социални ползи за ЕС, той оказва и въздействие върху околната среда и човешкото здраве. Въпреки напредъка през последните години морският сектор все още разчита почти изцяло на изкопаеми горива и представлява значителен източник на парникови газове и други вредни емисии на замърсители.

Европейски закон за климата⁸ има за цел намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 55% до 2030 г. и поставя ЕС на пътя към постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г., когато се очаква намаляване с 90% на емисиите от транспорта. За да се улесни постигането на тази цел, през юли 2021 г. в рамките на пакета „Подготвени за цел 55“ бяха приети редица законодателни инициативи. Предложението **FuelEU Maritime**⁹ е част от набора от мерки, насочени към справяне с емисиите от морския сектор. По-специално с тази инициатива се определят правила за намаляване на интензитета на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораби, които пристигат, намират се във или отплават от пристанища под юрисдикцията на държавите – членки на ЕС, като същевременно се насърчава по-широкото използване на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт.

По време на словенското председателство предложението и оценката на неговото въздействие бяха подробно анализирани на равнище работна група „Морски транспорт“. Обсъждането ясно показва, че държавите членки отдават голямо значение на това предложение, като споделят неговата обосновка и заложените в него цели. Независимо от това, подчертано техническият характер и сложността на някои разпоредби изискват засилено внимание и допълнително разглеждане. Във връзка с това председателството смята, че обменът на мнения на равнището на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) ще е от полза. Ето защо държавите членки се приканват да споделят вижданията си по отношение на следните аспекти на предложението:

⁸ Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г.).

⁹ Предложение за регламент относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (док. 10327/21 + ADD 1 – 3).

1. начина, по който са формулирани двете основни мерки във връзка с пределната стойност за годишния интензитет на емисиите на парниковите газове на енергията, използвана на борда на кораба, и с използването на електрозахранваща уредба, разположена на брега, или на енергия с нулеви емисии при престоя на кораби на котвена стоянка, включително международното измерение и международните последици;
2. цялостната институционална структура за прилагане и осигуряване на съблюдаването на предложения регламент (напр. дейности по мониторинг и докладване, процедури за проверка, санкции и т.н.).
