



Брюксел, 22 ноември 2021 г.
(OR. en)

13977/21

**Междуинституционални
досиета:**

2021/0197(COD)
2021/0200(COD)
2021/0201(COD)
2021/0202(COD)
2021/0203(COD)
2021/0205(COD)
2021/0206(COD)
2021/0207(COD)
2021/0210(COD)
2021/0211(COD)
2021/0213(CNS)
2021/0214(COD)
2021/0218(COD)
2021/0223(COD)

CLIMA 388
ENV 893
ENER 504
TRANS 681
AGRI 550
FORETS 72
IND 354
COMPET 832
ECOFIN 1102
MI 850
AVIATION 283
MAR 217

БЕЛЕЖКА

От: Председателството

До: Делегациите

Относно: Пакет „Подготвени за цел 55“

- Преглед на напредъка по пакета от законодателни предложения „Подготвени за цел 55“
-

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. Настоящият доклад има за цел да представи цялостното актуално състояние и преглед на напредъка, постигнат по пакета „Подготвени за цел 55“ в рамките на Съвета. За тази цел докладът се съсредоточава върху хоризонталните аспекти, например взаимовръзките между досиетата, както и върху основните въпроси, повдигнати до момента по време на обсъжданията, включително, когато е от значение, относно равнището на амбиция и обхвата на предложенията. По-подробно напредъкът по всяко досие ще бъде описан в отделни доклади за напредъка, които ще бъдат представени на всеки състав на Съвета.

2. Пакетът „Подготвени за цел 55“ беше представен от Европейската комисия на 14 юли 2021 г. Пакетът от законодателни предложения има за цел да приведе рамката на политиката на ЕС в областта на климата и енергетиката в съответствие с новата му цел в областта на климата за 2030 г. за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % в цялата икономика и да я насочи към постигането на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г.
3. Основното допускане в предложенията на Комисията е, че амбицията в областта на климата трябва да се запази във всички досиета, за да може да бъде постигната целта за неутралност по отношение на климата, която беше одобрена от Европейския съвет и впоследствие заложена по правно обвързващ начин в Европейския закон за климата, приет от Европейския парламент и Съвета.
4. Заедно предложенията имат за цел да позволят на ЕС да постигне своите цели по справедлив, икономически ефективен и конкурентен начин и да допринесат за екологосъобразен и справедлив преход и засилване на иновациите в икономиката на ЕС в съответствие с целите на Европейския зелен пакт. Преразглеждането на неговата законодателна рамка в областта на климата и енергетиката следва също така да даде възможност на ЕС да изпълни международните си ангажименти по Парижкото споразумение, и по-специално своя актуализиран национално определен принос в съответствие с повишеното равнище на амбиция за 2030 г. Освен това предложенията на Комисията имат за цел да допринесат за възстановяването на европейската икономика след COVID-19 и за дългосрочната устойчивост на Европейския съюз.
5. Пакетът се състои от редица тясно свързани помежду си предложения за изменение на съществуващи законодателни актове или за създаване на нови инициативи в редица области на политиката и в различни икономически сектори, включително климата, енергетиката, транспорта, сградния фонд, земеползването и горското стопанство. Освен това се очаква скоро след публикуването на настоящия доклад да бъдат представени редица допълнителни предложения. Очакваните предложения относно прегледа на многогодишната финансова рамка и относно собствените ресурси, които ще бъдат представени на 22 декември 2021 г., ще бъдат от основно значение за по-нататъшната работа по някои части от пакета (т.е. схемата за търговия с емисии, Социалния фонд за климата и механизма за корекция на въглеродните емисии на границите).

6. За тази цел Комисията предлага да се използва комбинация от взаимно подсилващи се политики, съсредоточена около четирите градивни елемента по-долу:

а) **Определяне на цените на въглеродните емисии:**

- i) Повишаване на амбицията на схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ).
- ii) Въвеждане на ценообразуване на въглеродните емисии при внос от определени сектори, обхванати от СТЕ в ЕС, за да се намали рискът от изместване на въглеродни емисии чрез създаването на механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите.

б) **Определяне на по-амбициозни цели на равнище ЕС и на национално равнище:**

- i) Повишаване на националните цели за намаляване на емисиите в секторите извън СТЕ чрез Регламента за разпределяне на усилията (РРУ).
- ii) Увеличаване на естествените поглъщители, включително чрез определяне на национални цели за сектора на земеползването и горското стопанство (Регламент за ЗПЗГС).
- iii) Повишаване на общите цели на ЕС за възобновяемите енергийни източници и енергийната ефективност чрез Директивата за енергията от възобновяеми източници и Директивата за енергийната ефективност, които по-специално ще подкрепят секторите в рамките както на СТЕ, така и на РРУ в усилията им за декарбонизация.
- iv) Привеждане в съответствие на данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията съгласно Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията с целите на ЕС в областта на енергетиката и климата.

в) **Норми (стандарти):**

- i) Увеличаване на целите за намаляване на емисиите на CO₂ за нови леки и лекотоварни автомобили в Регламента относно стандартите за емисиите на CO₂ от леките и лекотоварните автомобили, което, наред с другото, ще помогне на държавите членки да постигнат своите увеличени цели по РРУ.

- ii) Предложени цели за въвеждане на лесна за използване и оперативна съвместима инфраструктура за (пре)зареждане с електроенергия или (пре)зареждане с гориво в Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива, които, наред с другото, ще подкрепят постигането на целите за намаляване на емисиите, посочени по-горе.
- iii) В предложенията ReFuelEU – сектор „Авиация“, и FuelEU – сектор „Морско пространство“, се определят задължения за устойчиви горива в тези сектори, които ще допълнят усилията им, по-специално по отношение на мерките за ценообразуване на въглеродните емисии.

г) **Мерки за подкрепа:**

- i) За да се смекчат социалните последици и разпределението на въздействието на предложената отделна система за търговия с емисии за сградите и автомобилния транспорт, Комисията предлага да се създаде Социален фонд за климата, който да се захранва от част от приходите от търговете, за да се подпомогнат уязвимите домакинства, микропредприятията и ползвателите на транспорта, по-специално за инвестиции за намаляване на емисиите и разходите за енергия, както и за временно пряко подпомагане на доходите.
- ii) Повишената амбиция на СТЕ е придружена от увеличение на Модернизационния фонд, съответстващо на 2,5 % от тавана на СТЕ, за да се подпомогне енергийният преход на редица държави членки с ниски доходи.
- iii) Фондът за иновации по линия на СТЕ също ще бъде увеличен, за да се ускорят инвестициите в иновативни технологии и решения във всички сектори, обхванати от СТЕ.
- iv) Всички приходи от търговете на държавите членки ще подкрепят проекти, свързани с климата и енергетиката, включително за декарбонизация в секторите на автомобилния транспорт и сградите.

7. В рамките на Съвета предложенията се разглеждат в четири различни състава: Околна среда, Транспорт, телекомуникации и енергетика (Енергетика), Транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) и Икономически и финансови въпроси.

8. Що се отнася до Европейския парламент, предложенията в рамките на пакета се разглеждат от пет комисии (Комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (ENVI), Комисията по промишленост, изследвания и енергетика (ITRE), Комисията по транспорт и туризъм (TRAN), Комисията по заетост и социални въпроси (EMPL) и Комисията по икономически и парични въпроси (ECON)¹), като редица други комисии са асоциирани или консултирани съгласно различни процедурни правила. Определени са повечето докладчици и докладчици в сянка по предложенията. Работата е на много ранен етап и според наличната информация не са официално изготвени окончателни графици за работата по което и да е от предложенията.

II. РАБОТА ПО ВРЕМЕ НА ПРЕДСЕДАТЕЛСТВОТО

9. Предложенията от пакета „Подготвени за цел 55“ бяха основен приоритет за председателството, което в рамките на различните участващи състави на Съвета направи всичко възможно, за да постигне възможно най-голям напредък в рамките на цялостния подход за осигуряване на съгласуваност на пакета.
10. Успоредно с интензивната работа на равнище работна група, на заседанието си през октомври Съветът по околна среда проведе ориентационен дебат по предложенията в рамките на своята компетентност, като той ще предприеме последващи действия на заседанието си през декември. Съставите на Съвета по енергетика и транспорт ще обсъдят предложенията в своите области на компетентност на заседанията си през декември.
11. В допълнение към работата, предприета в рамките на отговорните състави на Съвета, Съветът по селско стопанство и рибарство и Съветът по конкурентоспособност проведе политически обмен по пакета, свързан с актуални въпроси, разглеждани в рамките на тяхната компетентност. На 29 септември 2021 г. Съветът по конкурентоспособност проведе ориентационен дебат по пакета от гледна точка на конкурентоспособността на промишлеността в рамките на изпълнението на актуализираната нова промишлена стратегия за Европа. На 12 октомври 2021 г. Съветът по селско стопанство и рибарство проведе обмен на мнения относно приноса на селското и горското стопанство към законодателните инициативи по пакета „Подготвени за цел 55“. Освен това на 26 ноември 2021 г. Съветът по конкурентоспособност (Научни изследвания) ще проведе дебат относно приноса на научните изследвания и иновациите за постигането на междусекторните цели, включително целите на пакета „Подготвени за цел 55“ в областта на транспорта, енергетиката, промишлеността, земеползването и горското стопанство.

¹ Комисиите ENVI и EMPL отговарят съвместно за Социалния фонд за климата. ECON отговаря за предложението за директива за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията. С Парламента обаче се провеждат консултации само по това предложение (специална законодателна процедура).

12. Поради самия брой и размер на предложенията, тяхната сложност и взаимовръзки, както и политическото им значение, работата по повечето досиета все още е на доста ранен етап. Въпреки че сред делегациите съществува ясно разбиране, че предложенията, взети заедно, следва да постигнат договореното равнище на амбиция, определено в Закона за климата, делегациите поискаха разяснения от Комисията относно предложенията и тяхното въздействие, включително на национално равнище. Делегациите поискаха също повече информация относно ролята и приноса на отделните предложения за общата амбиция за цялата икономика за постигане на нетно намаление на емисиите с най-малко 55 % до 2030 г., както и относно начина, по който взаимодействат предложенията.
13. Както може да се очаква, като се има предвид широкият спектър от предложения, не е постигнат еднакъв напредък на обсъжданията по всички досиета. Изглежда, че работата по някои от предложенията в областта на транспорта е най-напреднала и че е постигнат добър напредък и по досиетата в областта на енергетиката, докато по досиетата от компетентността на Съвета по околна среда и Съвета по икономически и финансови въпроси е по-скоро ясно, че делегациите се нуждаят от повече време, за да направят цялостна оценка на предложенията, и че по-голямата част от постигнатия напредък е свързана с изясняването на различни аспекти на предложенията. В този контекст се припомня, че някои от предложенията представляват нови мерки в инструментариума на ЕС, като например Социалния фонд за климата и механизма за корекция на въглеродните емисии на границите, докато други, като например СТЕ и ЗПЗГС, съдържат няколко нови елемента.
14. След добрия напредък, постигнат на техническо равнище по предложенията в областта на транспорта, на 12 ноември 2021 г. Комитетът на постоянните представители (I част) проведе обмен на мнения по тези предложения и даде насоки на председателството за по-нататъшната работа. Във връзка с въпроса дали делегациите биха могли да подкрепят целта за постигане на общ подход до края на годината по което и да е от транспортните досиета, широко мнозинство посочи, че е необходимо да се запази съгласуваността на пакета и че транспортните досиета съдържат ясни взаимовръзки с други предложения. Тези взаимовръзки се отнасят не само до техническите аспекти, но най-вече до амбицията на целия пакет. По-специално държавите членки подчертаха, че преди да се постигне напредък по съответните досиета, посоката на движение на всички тясно свързани досиета следва да бъде ясна, докато на този етап някои предложения все още са в доста начален етап на преговорите.

1) Съвет по околна среда

15. На 6 октомври 2021 г. Съветът по околна среда проведе първоначален обмен на мнения по петте досиета в рамките на своята компетентност, като се съсредоточи върху общите и хоризонталните аспекти на досиетата.
16. На равнище работна група четири от досиетата се разглеждат от работна група „Околна среда“, докато предложението относно Социалния фонд за климата се обсъжда от специална работна група *ad hoc*. По всяко предложение бяха проведени редица заседания и първото предварително четене на предложенията, заедно с техните оценки на въздействието, приключи или е в процес на приключване. Що се отнася до предложението относно стандартите за емисиите на CO₂ от леките и лекотоварните автомобили, беше направено първоначално четене член по член. На този ранен етап повечето делегации все още проучват предложенията и поради това техните мнения или позиции са (предимно) предварителни. По-конкретно, четирите досиета, свързани с реформата на СТЕ, разпределянето на усилията, ЗПЗГС и Социалния фонд за климата, ще изискват значителна допълнителна техническа работа поради своята сложност и въвеждането на нови елементи, а по отношение на СТЕ – поради неговия размер.

i) Реформа на схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ)²

Делегациите продължават да гледат на СТЕ като на централен елемент в политиката на ЕС в областта на климата. Изглежда, че е налице общо разбиране, че СТЕ ще трябва да осигури своя разходоефективен дял от повишената амбиция на ЕС. В този контекст бяха отправени някои призови за проучване на възможностите за по-нататъшно повишаване на амбицията на СТЕ, но също така бяха поставени въпроси относно възможното въздействие на някои части от предложенията както върху икономическите сектори, така и върху домакинствата, като се подчертава необходимостта да се вземат предвид различните обстоятелства в държавите членки.

По-специално, предложеното въвеждане на търговия с емисии в секторите на сградите и автомобилния транспорт породило сериозни опасения по отношение на социалното му въздействие върху домакинствата с по-ниски доходи и риска от увеличаване на енергийната бедност. Бяха повдигнати въпроси дали предложеният Социален фонд за климата ще бъде достатъчен за смекчаване на въздействието. Беше посочено обаче също, че търговията с емисии в тези сектори ще допринесе за икономически ефективен начин за декарбонизирането им, като същевременно ще подпомогне държавите членки при постигането на техните по-високи национални цели съгласно Регламента за разпределяне на усилията.

² Три предложения се разглеждат в рамките на реформата на СТЕ:

- Предложение за директива 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);
- Предложение за директива за изменение на Директива 2003/87/ЕО по отношение на приноса на въздухоплаването към целта на Съюза за намаляване на емисиите в цялата икономика и за подходящо прилагане на глобална, основана на пазара мярка (док. 10917/21 + ADD 1–3);
- Предложение за решение за изменение на Решение (ЕС) 2015/1814 по отношение на количеството квоти, които се прехвърлят в резерва за стабилност на пазара на схемата за търговия с емисии на парникови газове в Съюза до 2030 г. (док. 10902/21 + ADD 1).

Освен това на 14 юли 2021 г. беше представено четвърто предложение относно СТЕ: Предложение за решение за изменение на Директива 2003/87/ЕО по отношение на уведомяването относно компенсирането във връзка с глобална, основана на пазара мярка, за оператори на въздухоплавателни средства, установени в Съюза. Предложението се разглежда отделно в рамките на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт).

По отношение на предложените елементи, насочени към укрепване на съществуващата СТЕ и нейната амбиция, първоначалният акцент беше поставен, наред с другото, върху оценката на въздействието от коригирането на тавана и върху разпоредбите относно изместването на въглеродни емисии/безплатното разпределяне на квоти. По-специално бяха повдигнати въпроси относно предложеното осигуряване на условия за безплатно предоставяне на квоти и скоростта и условията за постепенно премахване на безплатното разпределяне на квоти в СТЕ за секторите, обхванати от предложения механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите. Първоначалните бележки по предложенията относно резерва за стабилност на пазара се съсредоточиха, наред с другото, върху въздействието на резерва върху ценообразуването на въглеродните емисии. Във връзка с това някои делегации желаят да преразгледат член 29а относно „Мерки в случай на прекомерни колебания на цените“ (не е част от предложението на Комисията).

Що се отнася до морския сектор и сектора на въздухоплаването, акцентът беше поставен върху цялостната оценка на предложенията, по-специално по отношение на техния принос за намаляването на емисиите, тяхното въздействие върху секторите и конкурентоспособността, като същевременно се подчертава международният контекст и необходимостта да се вземат предвид националните обстоятелства. Освен това, що се отнася до взаимовръзките с други досиета, делегациите призоваха за оценка на кумулативното въздействие на предложенията върху СТЕ, ReFuelEU — сектор „Авиация“ и FuelEU — сектор „Морското пространство“, и данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията.

По отношение на финансовите разпоредби обсъжданията се съсредоточиха върху размера, източника, обхвата и разпределението на Модернизационния фонд и Фонда за иновации. Предложеният край на подкрепата за течните изкопаеми горива от Модернизационния фонд и задължителното заделяне на всички приходи от търгове също ще изискват допълнително разглеждане.

ii) Регламент за разпределяне на усилията³ (РРУ)

Основните установени досега проблеми се отнасят до предложените цели, възможностите за гъвкавост и новия допълнителен резерв, включително във връзка с други предложения „Подготвени за цел 55“. Няколко делегации посочиха, че според тях техните съответни нови цели представляват голямо предизвикателство. Редица делегации призоваха Комисията да предостави повече информация и данни относно изчисляването на националните цели и поискаха разяснения относно начина, по който се вземат предвид принципите на справедливост, ефективност на разходите или по-голямо сближаване.

³ Предложение за регламент за изменение на Регламент (ЕС) 2018/842 за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021—2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото споразумение (док. 10867/21 + ADD 1–4).

Що се отнася до възможностите за гъвкавост, делегациите като цяло са съгласни, че те ще играят важна роля за подпомагане на държавите членки да постигнат националните си цели по икономически ефективен начин, като същевременно се зачита екологосъобразността. Делегациите са особено заинтересовани от по-нататъшно изясняване на предложените промени в съществуващите възможности за гъвкавост за държавите членки да използват нетните поглъщания от сектора на ЗПЗГС за постигане на съответствие с целите съгласно РПУ. Няколко делегации поискаха също така повече информация относно новия допълнителен резерв, който ще се състои от евентуални превишени нетни поглъщания, генерирани от 2026 г. до 2030 г. В допълнение към въпросите относно едновременното функциониране на възможностите за гъвкавост, предвидени в предложенията за РПУ и ЗПЗГС, някои делегации отправиха запитване относно възможността за увеличаване на възможностите за гъвкавост между СТЕ и РПУ. Делегациите също така призоваха за допълнителна информация относно взаимодействието между РПУ и предложената нова схема за търговия с емисии за сградите и автомобилния транспорт.

iii) Регламент за земеползването, промените в земеползването и горското стопанство (ЗПЗГС)⁴

Обсъжданията на техническо равнище по предложението на Комисията бяха съсредоточени най-вече върху изясняването на предложените изменения на съществуващия регламент, по-специално в контекста на значителните промени в общия режим от 2026 г. нататък. От досегашните обсъждания обаче е възможно да се набележат няколко основни въпроса, а именно разпределението на националните цели за 2030 г. (предназначено да замени действащото правило за отсъствие на дебити от 2026 г.), предложения процес за определяне на национални цели съгласно рамката за периода след 2030 г. и възможностите за гъвкавост, предназначени да помогнат на държавите членки да постигнат своите цели.

⁴ Предложение за регламент за изменение на Регламент (ЕС) 2018/841 по отношение на обхвата, опростяването на правилата за съответствие, определянето на целите на държавите членки за 2030 г. и поемането на ангажимент за колективно постигане на неутралност по отношение на климата до 2035 г. в сектора на земеползването, горското стопанство и селското стопанство, и на Регламент (ЕС) 2018/1999 по отношение на подобряването на мониторинга, докладването, проследяването на напредъка и прегледа (док. 10857/21 + ADD 1–4).

Като цяло делегациите признават важната роля на сектора на ЗПЗГС в политиката на ЕС в областта на климата и повишената му обща амбиция. Бяха повдигнати някои въпроси относно националните разпределения, предложени за 2030 г., включително равнището им на амбиция и критериите, използвани при изчисляването им, предложения нов механизъм за постигане на съответствие, както и предложения процес за определяне на годишните национални цели за периода 2026—2029 г. На този етап има няколко въпроса относно предложението за създаване, считано от 2031 г., на единен поземлен сектор, съчетаващ нетните поглъщания в сектора на ЗПЗГС и емисиите от селското стопанство, без тези на CO₂, и целта за неутралност по отношение на климата за комбинирания сектор през 2035 г. Като цяло делегациите признават, че възможностите за гъвкавост, по-специално по отношение на събитията, свързани с природни смущения, ще бъдат много важни за улесняване спазването от страна на държавите членки на повишената амбиция след 2025 г. Обсъжданията бяха съсредоточени върху изясняването на техните технически аспекти и промените в съществуващите възможности за гъвкавост след 2025 г., както и върху по-доброто разбиране на взаимовръзките между възможностите за гъвкавост в предложенията за РРУ и ЗПЗГС.

iv) Регламент относно стандартите за емисиите на CO₂ от леките и лекотоварните автомобили⁵

Налице е общо разбиране, че автомобилният сектор трябва да допринесе за по-амбициозните цели на ЕС и за редица делегации предложението е от ключово значение за цялостната амбиция и за изпълнението на по-високите национални цели в Регламента за разпределяне на усилията. Обсъжданията бяха съсредоточени върху степента на амбиция на целта както за леките автомобили, така и за лекотоварните автомобили, включително целта за 100% за 2035 г., която изисква всички нови леки и лекотоварни автомобили да бъдат превозни средства с нулеви емисии до тази дата. По-специално основният повдигнат въпрос беше темпът на прехода към превозни средства с нулеви емисии, т.е. дали предложението на Комисията е намерило правилния баланс в това отношение или преходът би могъл и следва да се осъществи по-бързо (2030 г.) или дали това е прибързано и е необходимо повече време. Бяха повдигнати въпроси относно възможността да се вземе предвид приносът на възобновяемите и нисковъглеродните горива при оценката на това доколко производителите на превозни средства изпълняват набелязаните цели. Беше подчертана необходимостта от допълнително разглеждане на разликата между държавите членки по отношение на навлизането на превозни средства с нулеви и ниски емисии, дължаща се главно на финансовата достъпност и бавното разполагане на инфраструктурата, както и на времето, необходимо за прехода на производството. Освен това ще е необходимо допълнително обсъждане на въпроси като разграничението между леки и лекотоварни автомобили, целесъобразността на премахването на дерогацията за „малки серии“ и стимулите за превозни средства с нулеви и ниски емисии до 2030 г., както и въздействието върху пазара на автомобили втора употреба в някои държави членки.

Делегациите подчертаха необходимостта от запазване на съгласуваността с другите предложения в пакета „Подготвени за цел 55“ и подчертаха, че целите трябва да вървят ръка за ръка с амбицията на предложението относно инфраструктурата за алтернативни горива (AFIR).

⁵ Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 относно определянето на по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата (док. 10906/21 + ADD 1—5).

v) Регламент относно Социалния фонд за климата⁶ (СФК)

Въпреки че като цяло се признава необходимостта да се гарантира екологичен преход, при който никой не е изоставен, предложението беше посрещнато със смесени реакции. Бяха изразени някои опасения и отправени призови за разяснения по отношение на следните аспекти на предложението, по-специално: а) липсата на самостоятелна оценка на въздействието и свързани с нея данни; б) правното основание; в) взаимодействието с предстоящите предложения относно собствените ресурси на Съюза и преразглеждане на многогодишната финансова рамка; г) финансови и бюджетни въпроси (по-специално относно размера на СФК, източника на финансиране, методологията за разпределение и избраните критерии); д) изпълнението и управлението; е) припокриването с други фондове.

За повечето делегации предложението е неразривно свързано с включването на секторите на сградния фонд и автомобилния транспорт в СТЕ, докато други подкрепят създаването на СФК, независимо че за тези сектори е установена отделна нова СТЕ.

В съответствие с мандата на работна група ad hoc „Социален фонд за климата“⁷ председателството постави в квадратни скоби съответните разпоредби в предложението и приложенията към него относно финансовите аспекти, свързани с многогодишната финансова рамка и собствените ресурси на Съюза. Целта е да се започне разглеждане на предложението член по член по време на френското председателство.

2) Съвет ТТЕ (Енергетика)

17. Що се отнася до двете досиета, попадащи в сферата на компетентност на ТТЕ (Енергетика) (Директивата за енергията от възобновяеми източници и Директивата за енергийната ефективност), работна група „Енергетика“ разгледа интензивно предложенията (и свързаните с тях оценки на въздействието) от юли до ноември на поредица от заседания, като анализира първо основните принципи и разпоредби, след което разгледа всички членове и приложения. Двете предложения имат редица важни взаимодействия както с други предложения в пакета „Подготвени за цел 55“ (по-специално AFIR, RefuelEU — сектор „Авиация“ и FuelEU — сектор „Морско пространство“), така и с предстоящото законодателство (преразглеждане на третия енергиен пакет за природния газ и на Директивата относно енергийните характеристики на сградите).

⁶ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Социален фонд за климата (док. 10920/21 + ADD 1).

⁷ Док. 11402/21.

Освен доклад за напредъка председателството възнамерява да изготви и първи преработен текст по двете досиета, който да послужи като отправна точка за по-нататъшната работа по време на френското председателство.

i) Директива за възобновяемите енергийни източници⁸

Що се отнася до директивата за възобновяемите енергийни източници изглежда, че делегациите подкрепят целта на предложението, както и предложеното общо равнище на амбиция. Делегациите обаче подчертават значението на гъвкавостта за държавите членки да прилагат икономически най-ефективните мерки, на съгласуваността с действащото законодателство и на спазването на принципите на субсидиарност и на технологично неутрални принципи.

С оглед на обсъжданията вероятно ще е необходима по-голяма гъвкавост, особено по отношение на предложените подцели за възобновяеми енергийни източници в областта на отоплението и охлаждането, централното отопление и охлаждане, транспорта и промишлеността, както и критериите за устойчивост на биомасата.

ii) Директива за енергийната ефективност⁹

Що се отнася до директивата за енергийната ефективност делегациите признават необходимостта от допълнителни мерки за енергийна ефективност и значението на принципа за поставяне на енергийната ефективност на първо място. Като цяло обаче те призовават за гъвкавост и отчитане на националните особености и икономическата ефективност при определянето на ориентировъчния национален принос и прилагането на мерките на политиката за енергийна ефективност.

Държавите членки подкрепят общата цел за повишаване на ефективността на обществените сгради и за подкрепа на уязвимите потребители. В този контекст държавите членки изтъкнаха наложената допълнителна административна тежест и отправиха критики към прекомерно подробните правила на равнище ЕС относно енергийната бедност. Делегациите призовават за по-нататъшна работа по дефиницията на ефективна районна отоплителна и охладителна система, за да се отразят по-добре националните обстоятелства и да се осигурят правилните стимули за използването на енергия от възобновяеми източници в областта на отоплението и охлаждането.

⁸ Предложение за директива за изменение на Директива (ЕС) 2018/2001 Регламент (ЕС) 2018/1999 и Директива 98/70/ЕО по отношение на насърчаването на енергията от възобновяеми източници и за отмяна на Директива (ЕС) 2015/652 на Съвета (док. 10746/21 + ADD 1—6).

⁹ Предложение за директива относно енергийната ефективност (преработен текст) (док. 10745/21 + ADD 1—8).

Равнището на амбиция по отношение на директивата за енергийната ефективност е свързано с няколко други разпоредби от пакета „Подготвени за цел 55“, включително с евентуалното разширяване на СТЕ на ЕС, така че да обхване и сградите.

3) Съвет ТТЕ (Транспорт)

18. По трите досиета, попадащи в сферата на компетентност на Съвета по ТТЕ (Транспорт) (Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива, ReFuelEU — сектор „Авиация“ и FuelEU — сектор „Морското пространство“), бяха организирани голям брой заседания съответно на работна група „Транспорт - интермодални въпроси и мрежи“, работна група „Въздушен транспорт“ и работна група „Морски транспорт“, което даде възможност за задълбочен анализ на трите предложения и свързаните с тях оценки на въздействието. Наред с интензивната работа на техническо равнище, на 12 ноември 2021 г. Комитетът на постоянните представители (I част) проведе обмен на мнения по трите досиета в областта на транспорта, по време на който делегациите изтъкнаха значението на предложенията, както и необходимостта от запазване на съгласуваността на пакета, тъй като досиетата са очевидно взаимосвързани с други предложения.

i) Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива (AFIR)¹⁰

Обсъжданията на равнище работна група показаха като цяло съгласие, че ще е необходимо да се разшири инфраструктурата, за да се осъществи по-бърз преход към използването на алтернативни горива в транспорта. Постигнато е широко съгласие по общите цели на предложението и по основния подход към мерките, предвидени за постигането на тези цели, включително определянето на обвързващи цели за разгръщането на инфраструктурата. По принцип повечето държави членки подкрепят определянето на задължителни цели, свързани с разгръщане на инфраструктурата, въз основа на автомобилния парк и отстоянието за лекотоварните превозни средства, както и въз основа на отстоянието и местоположението за тежкотоварните превозни средства.

¹⁰ Предложение за регламент за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС (док. 10877/21 + ADD 1—7).

В предложените компромисни текстове председателството се опита да разгледа основните въпроси, повдигнати от делегациите. В допълнение към многобройните предложения относно техническите аспекти бяха предложени корекции по отношение на някои от целите за инфраструктурата за зареждане с електричество или с гориво, включително възможностите за гъвкавост с цел отчитане на някои специфични за мрежата TEN-T обстоятелства, характеризиращи се с много ниска интензивност на трафика. Въпреки това частите от текста, свързани с общата амбиция за инфраструктура за зареждане с електричество или с гориво в мрежата TEN-T, остават в квадратни скоби. По-конкретно, на този етап няма съществено сближаване на гледните точки.

ii) Регламент за устойчиви авиационни горива в авиационната индустрия¹¹

Що се отнася до предложението за устойчиви авиационни горива в авиационната индустрия, обсъжданията показаха цялостна подкрепа за предложението. С три компромисни предложения бе постигнат напредък по технически въпроси, като например евентуално участие на по-малките летища, които не са включени в обхвата на предложението, и разяснения относно мерките за борба с практиката за превоз на гориво над необходимото количество за полета.

Текстът за разпоредбите относно задълженията за докладване и ролята на компетентните органи също беше коригиран. Освен това беше обсъдено предложеното равнище на амбиция и наличието на устойчиви авиационни горива в Европа.

С третото компромисно предложение председателството разгледа въпроса за равнището на амбиция, по-специално определението за устойчиви алтернативни горива (УАГ), амбициите в целия ЕС по отношение на предлагането на УАГ и продължителността на преходния период, който осигурява гъвкавост за доставчиците на горива. Позициите на държавите членки се различават значително, тъй като някои от тях биха желали по-голяма амбиция и възможност за гъвкавост на национално равнище, докато други биха искали да се разшири обхватът на допустимите горива или да се намали равнището на задълженията в целия ЕС.

¹¹ Предложение за регламент за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт (док. 10884/21 + ADD 1—3).

iii) Регламент относно FuelEU — сектор „Морско пространство“¹²

Обсъжданията показаха значението на предложението за държавите членки. Предложението обаче се възприема като изключително сложно както от техническа, така и от политическа гледна точка, и ще бъде необходимо повече време за надлежното му разглеждане от държавите членки.

Основните политически въпроси, изтъкнати 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 предложението 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) равнището на амбиция на целите за намаляване на интензитета на емисиите на парникови газове; 3) обхвата на изискванията за електрозахранване на брега; или алтернативни технологии с нулеви емисии за кораби в пристанищата; 4) сертифициране на възобновяеми горива и горива с ниски въглеродни емисии; и 5) управлението на предложението (включително аспектите, свързани с правоприлагането и санкциите). Бяха обсъдени и взаимовръзките с други предложения, както в рамките на пакета, така и извън него, по-специално с предложенията AFIR, ДЕЕ, СТЕ и МДП.

Понастоящем председателството е в процес на изготвяне на компромисен текст, който ще бъде ограничен до редакционните аспекти.

4) Съвет по икономически и финансови въпроси (ECOFIN)

19. Двете предложения, попадащи в сферата на компетентност на Съвета по икономически и финансови въпроси (ECOFIN), т.е. механизма за корекция на въглеродните емисии на границите и Директива за данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията, се разглеждат съответно от специална работна група ad hoc „Механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите“ и работна група „Данъчни въпроси“ (Косвено данъчно облагане – акцизи/данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията). Подробностите за актуалното състояние на тези досиета ще бъдат изложени в доклада на председателството, който ще бъде представен на Съвета ECOFIN на 7 декември 2021 г.

¹² 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).

i) Механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите¹³

Основната цел на предложението на Комисията за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите е да се преодолее рискът от изместване на въглеродни емисии, породен от асиметричните политики в областта на климата на държави извън ЕС (при които прилаганите политики за борба с изменението на климата са по-малко амбициозни от тези на ЕС).

На 22 юли 2021 г. Комитетът на постоянните представители (II част) създаде работна група ad hoc „Механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите“, която да извърши подготвителната работа, свързана с преговорите по това законодателно предложение, и да разгледа ефективно междусекторните въпроси, обхванати от настоящото досие. Работна група ad hoc „Механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите“ работи по разработването на механизма за корекция на въглеродните емисии на границите в съответствие със своя мандат¹⁴ и използва по целесъобразност експертния опит на делегатите на държавите членки, работещи в съответните области.

По време на този мандат на председателството заседанията на работна група ad hoc „Механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите“ бяха посветени главно на подробно представяне на предложението на Комисията и придружаващата го оценка на въздействието, последвано от разглеждане на предложението член по член. Първото четене на предложението приключи и се състоя по-подробна размяна на мнения по редица технически аспекти.

Въпреки че целите на предложението в областта на климата не се оспорват, обсъжданията в работната група ad hoc потвърдиха, че държавите членки отдават голямо значение на това предложение в контекста на международната търговия, конкурентоспособността на промишлеността на ЕС и въздействието върху икономиката, включително върху пазара на труда. Ще трябва да бъдат взети под внимание редица ръководни принципи, които вече бяха одобрени от Европейския съвет относно начините за прилагане на пакета „Подготвени за цел 55“.

¹³ Предложение за регламент за установяване на механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите (док. 10871/21 + ADD 1—6).

¹⁴ Док. 10846/21.

Работата въз основа на предложението на Комисията ще продължи и поради новостта на предложената мярка ще са необходими допълнителни технически обсъждания в рамките на работна група ad hoc „Механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите“, тъй като делегациите трябва да установят как механизмът за корекция на въглеродните емисии на границите ще функционира на практика, включително аспектите, свързани с цялостното разработване, и административните аспекти на новия механизъм.

ii) Директива за данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията¹⁵

Делегациите изразиха предварителните си становища относно ролята на данъчното облагане в екологичния преход още през юли на неформалното заседание на Работната група на високо равнище по данъчни въпроси на тема „Бъдещи предизвикателства в областта на данъчното облагане“ по време на работната сесия „Данъчни аспекти на Зеления пакт“.

Техническите обсъждания на предложението за директива за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията продължават в работна група „Данъчни въпроси“ (Косвено данъчно облагане – акцизи/данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията). До края на мандата на председателството ще бъдат проведени пет заседания на работната група по това предложение. Тези срещи бяха посветени на подробно представяне на предложението на Комисията и на оценката на въздействието, последвано от анализ на предложението член по член. Бяха зададени въпроси по различни аспекти на предложението, като например във връзка с преминаването от данъчно облагане въз основа на обема към данъчно облагане въз основа на енергийното съдържание, въвеждането на класиране на ставките в зависимост от екологичните показатели, данъчното облагане на нови продукти, индексирването, сектора на въздухоплаването и морския сектор, както и относно връзките с други досиета от пакета „Подготвени за цел 55“. Очаква се първото четене на предложението член по член да приключи до края на мандата на председателството. Работата въз основа на предложението на Комисията ще продължи и ще са необходими допълнителни технически обсъждания на равнище работна група.

¹⁵ Предложение за директива на Съвета относно реструктурирането на правната рамка на Съюза за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията (преработен текст) (док. 10872/21 + ADD 1-7).

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Настоящият преглед на напредъка по предложенията в пакета „Подготвени за цел 55“ ще придружава или препратка към него ще се съдържа в докладите за напредъка, които ще бъдат изготвяни по всяко отделно предложение на вниманието на отговорните състави на Съвета.

Предвид тясната взаимовръзка между предложенията в пакета председателството счита, че подобен преглед на напредъка по целия пакет е от основно значение за осигуряването на съгласуван подход към тези сложни преговори. Въпреки че преговорите по предложенията напредват с различно темпо, от обобщаващия доклад става ясно, че на техническо равнище е постигнат солиден напредък във всички области.
