

Брюксел, 6 декември 2021 г.
(OR. en)

14585/21

Междуинституционални

досиета:

2021/0211(COD)

2021/0200(COD)

2021/0201(COD)

2021/0197(COD)

2021/0206(COD)

2021/0202(COD)

2021/0207(COD)

ENV 953
CLIMA 420
ENER 548
TRANS 737
ECOFIN 1212
AGRI 610
FORETS 83
MI 920
RESPR 42
CODEC 1595

БЕЛЕЖКА

От: Генералния секретариат на Съвета

До: Комитета на постоянните представители/Съвета

Относно: Пакет „Подготвени за цел 55“

а) Преразглеждане на Директива 2003/87/ЕО за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове с цел осъществяване на амбицията на новата цел на ЕС в областта на климата до 2030 г. и свързаните с нея предложения

б) Преразглеждане 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

в) Преразглеждане на Регламент (ЕС) 2018/841 за включването на емисиите и поглъщанията на парникови газове от земеползването, промените в земеползването и горското стопанство в рамката в областта на климата и енергетиката до 2030 г.

г) Преразглеждане на Регламент (ЕС) 2019/631 за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства

д) Регламент за създаване на Социален фонд за климата

- Доклад за напредъка
 - Ориентационен дебат
-

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 14 юли 2021 г. Европейската комисия представи посочените по-горе предложения като част от пакета от законодателни предложения „Подготвени за цел 55“. Пакетът има за цел да приведе рамката на политиката на ЕС в областта на климата и енергетиката в съответствие с новата му амбициозна цел в областта на климата за 2030 г. за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55% и да я насочи към постигането на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г.
2. В рамките на Съвета предложенията се разглеждат в четири състава на Съвета: околна среда, енергетика, транспорт и икономически и финансови въпроси.
3. Председателството изготви доклад, съдържащ преглед на напредъка по предложенията в рамките на пакета „Подготвени за цел 55“ (док. 13977/21). Докладът се съсредоточава върху хоризонталните аспекти на пакета, например взаимовръзките между досиетата, както и върху основните въпроси, повдигнати до момента по време на обсъжданията. Той беше представен на компетентните състави на Съвета заедно с отделни доклади за напредъка по всяко едно от предложенията.
4. Съветът по околна среда проведе първи обмен на мнения по пакета „Подготвени за цел 55“ на 6 октомври 2021 г. С оглед на заседанието на Съвета (Околна среда) на 20 декември 2021 г. настоящият доклад има за цел да предостави повече подробности относно постигнатия напредък по петте досиета от компетентността на Съвета по околна среда и по възможност, да изложи в общи линии предварителните становища на делегациите по основните въпроси.
5. Тези досиета са в основата на пакета „Подготвени за цел 55“, като негов основен двигател е повишеното равнище на амбиция на схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ) заедно с актуализираните национални цели в Регламента за разпределяне на усилията (РРУ) и мерките за увеличаване на естествените поглътители чрез Регламента относно земеползването, промените в земеползването и горското стопанство (ЗПЗГС). Предложените по-строги стандарти за емисиите на CO₂ от леки и лекотоварни автомобили имат за цел да помогнат на държавите членки да постигнат своите по-високи национални цели, като същевременно стимулират технологичните иновации в сектора. Предложеният нов Социален фонд за климата е насочен към справяне със социалното въздействие и въздействието върху разпределението на предложената отделна система за търговия с емисии за сградите и автомобилния транспорт.

6. Що се отнася до цялостния напредък по тези досиета, оценката на председателството е, че по повечето от тях ще е необходима значителна допълнителна техническа работа поради тяхната сложност и въвеждането на нови елементи, както и, що се отнася до СТЕ, поради самата големина на досието.

II. РАБОТА ПО ВРЕМЕ НА ПРЕДСЕДАТЕЛСТВОТО

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

7. Три предложения се разглеждат в рамките на реформата на СТЕ¹: предложение за изменение на Директивата за СТЕ, Решението за резерва за стабилност на пазара (РСП) и Регламентът относно измерването, отчитането и проверката (ИОП) на морския транспорт („обща СТЕ“), предложение за изменение на Директивата за СТЕ относно въздухоплаването („СТЕ в областта на въздухоплаването“) и отделно предложение за изменение на Решението за резерва за стабилност на пазара.

¹ 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).

Целта на предложенията е да се гарантира, че СТЕ постига своя дял от повишената обща амбиция на ЕС чрез въвеждане на ценообразуване за въглеродните емисии в секторите, които все още не са обхванати от СТЕ (морски транспорт, сгради и автомобилен транспорт) и чрез засилване на съществуващите разпоредби.

Предложението за СТЕ в областта на въздухоплаването също има за цел прилагането на CORSIA². Що се отнася до съществуващата СТЕ, предложенията следва да доведат до общо намаление на емисиите в секторите, обхванати от СТЕ, с 61% до 2030 г. в сравнение с 2005 г. спрямо настоящата цел от 43%. Предложената отделна СТЕ за сградите и автомобилния транспорт следва да осигури намаление с 43% на емисиите в тези сектори в сравнение с нивата от 2005 г., като целта е да се допринесе за постигането на националните цели на държавите членки съгласно Регламента за разпределяне на усилията.

В Европейския парламент комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните е водеща комисия по предложенията. Комисията по промишленост, изследвания и енергетика е асоциирана комисия по предложението за „обща СТЕ“. Peter Liese (EPP, DE) беше определен за докладчик по предложението за „обща СТЕ“, Sunčana Glavak (EPP, HR) за докладчик по предложението за „СТЕ в областта на въздухоплаването“ и Cygus Engerer (S&D, MT) за докладчик по отделното предложение за решение за РСП. Работата по предложенията е на ранен етап и според наличната информация не са съобщени окончателни графици.

По предложенията бяха проведени консултации с Европейския икономически и социален комитет и с Комитета на регионите, но те все още не са представили становищата си.

Работна група „Околна среда“ проведе осем заседания по време на словенското председателство, посветени на разглеждането на трите предложения, свързани с реформата на СТЕ и техните оценки на въздействието. Обсъжданията се основаваха на тематично групиране на предложенията и допринесоха за първоначалното четене, съсредоточено върху изясняване на въпросите, за да се даде възможност на делегациите да вникнат по-добре в детайлите на предложенията. Във връзка с това делегациите поискаха повече информация относно въздействието на предложенията на равнището на държавите членки, както и разяснения относно взаимовръзките с други предложения в пакета „Подготвени за цел 55“. Повечето делегации все още проучват текстовете и поради това техните коментари или позиции са предимно предварителни.

² Схема за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване, одобрена от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) през 2016 г.

Делегациите продължават да гледат на СТЕ като на централен елемент в политиката на ЕС в областта на климата. Макар да изглежда, че е налице общо разбиране, че СТЕ ще трябва да осигури своя разходоефективен дял от повишената амбиция на ЕС, има разминаване във вижданията относно предложените промени. В този контекст бяха отправени някои призови за проучване на възможностите за по-нататъшно повишаване на амбицията на СТЕ, но също така бяха изразени опасения във връзка с 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.

Създаване на отделна СТЕ за сградите и автомобилния транспорт

Обсъжданията до този момент подчертаха силните връзки между предложената СТЕ за сградите и автомобилния транспорт и други елементи от пакета „Подготвени за цел 55“, по-специално Регламента за социалния фонд за климата, Регламента за разпределяне на усилията, Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията, Регламента относно стандартите за емисиите на CO₂ от леките и лекотоварните автомобили и Директивата за енергийната ефективност.

Като цяло виждането е, че са необходими допълнителни усилия за декарбонизация на сградния сектор и сектора на автомобилния транспорт. Голям брой делегации обаче изразиха опасения във връзка с предложението на Комисията, като редица делегации изразиха значителни резерви по отношение на целесъобразността на прилагането на схемата за търговия с емисии в тези сектори. Тези опасения се отнасят по-специално до увеличените цени на енергията, социалното въздействие и въздействието върху разпределението за домакинствата с по-ниски доходи, допълнителното увеличаване на риска от енергийна бедност и задълбочаването на различията между държавите членки и в самите тях. В този контекст някои делегации оспориха и твърдението, че за тези сектори СТЕ ще бъде най-ефективният инструмент за декарбонизация, като заявиха, че разходите могат просто да бъдат прехвърлени на потребителите. Няколко делегации повдигнаха въпроса дали Социалният фонд за климата ще бъде достатъчен за смекчаване на социалното въздействие и въздействието върху разпределението. Някои делегации изразяват загриженост във връзка с произтичащата от това загуба на приходи, като се позовават, наред с другото, на действащите национални данъчни мерки. Някои делегации повдигнаха и въпроси, свързани с прилагането и административната тежест.

От друга страна, редица делегации приветстваха предложението за въвеждане на търговия с емисии за сградите и автомобилния транспорт, като изтъкнаха по-високия ѝ потенциал за декарбонизация на тези сектори по икономически ефективен начин, като същевременно подкрепиха държавите членки в постигането на по-високи национални цели съгласно Регламента за разпределяне на усилията. Тези делегации признават необходимостта от смекчаващи мерки срещу социалното въздействие и въздействието върху разпределението, като някои посочват, че алтернативните мерки също ще имат сходно въздействие, но че ценообразуването на въглеродните емисии генерира и приходи, които могат да бъдат използвани за такива мерки. Някои изказват съмнения относно Социалния фонд за климата.

По отношение на предложения обхват на изкопаемите горива, обхванати от отделната СТЕ, някои делегации допускат по-широк обхват, който да обхваща всички изкопаеми горива. От друга страна, други делегации отправиха запитване за един по-ограничен обхват на секторите, например като се изключи секторът на жилищните сгради.

Като се има предвид новаторският характер на предложената търговия с емисии за сградите и автомобилния транспорт, първоначалните обсъждания до голяма степен бяха съсредоточени върху получаването на подробни разяснения както относно въздействието на предложението по сектори и по държави членки, включително тържни дялове и приходи за всяка държава членка, така и върху различни проектни елементи. Във връзка с разпоредбите на отделната СТЕ, насочени към осигуряване на безпроблемен старт на системата, делегациите приветстваха целта им, като някои поискаха разяснения, по-специално относно изчисляването и разбивката на данните по отношение на предложения таван, включително дела на емисиите по държави членки и по сектори, и предложеното 30-процентно предварително предоставяне на квотите за тържна продажба през 2026 г. Още в хода на проучването на предложенията някои делегации изразиха виждане, че един още по-плавен старт би бил по-подходящ, и поставиха въпроса дали предварителното предоставяне на квоти може да доведе до проблеми на по-късен етап.

Що се отнася до отделния резерв за стабилност на пазара (РСП), делегациите поискаха различни разяснения относно обосновката за предложените параметри и функционирането, наред с другото, относно първоначалния размер и праговете за включване или освобождаване на квоти в резерва. Що се отнася до предложения механизъм, основан на увеличението на цените, за да се противодейства на риска от прекомерни колебания на цените, някои делегации изразиха опасения относно неговата ефективност, като някои поискаха разяснения относно възможното въздействие на цената на въглеродните емисии при съществуващата СТЕ върху цената на въглеродните емисии при предложената търговия с емисии за сградите и автомобилния транспорт.

Укрепване на съществуващата СТЕ и нейната амбиция

Делегациите считат предложенията за определяне на нова основа за изчисляване на тавана и увеличаване на коефициента на линейно намаление като ключови елементи за засилване на амбицията на СТЕ. Те бяха приветствани от редица делегации, като някои подкрепиха проучването на начините за допълнително увеличаване на амбициите. Що се отнася до определянето на нова основа за изчисляване на тавана, възникнаха редица въпроси във връзка с неговото изчисляване, прогнозираната стойност в цифри и нейното въздействие, като някои от тях се опасяват, че това може да доведе до рязко увеличение на цената на въглеродните емисии през годината, в която е въведена (също така в светлината на предложенията за РСП). Първоначалните коментари относно добавянето на 79 милиона квоти за морския сектор в тавана бяха насочени предимно към изясняване на изчисленията и методиката. Бяха повдигнати няколко въпроса относно въздействието на увеличения коефициент на линейно намаление.

Що се отнася до разпоредбите относно изместването на въглеродни емисии/безплатното разпределяне на квоти, делегациите се съсредоточиха върху задълбоченото разбиране на последиците от предложените промени. Делегациите приветстваха намерението да се избегне задействането на междусекторния корекционен коефициент и във връзка с това няколко от тях изрично подкрепиха целенасочен подход към безплатното разпределяне на квоти. Въпреки това бяха повдигнати въпроси и изразени някои опасения във връзка с предложените промени. По-специално, предложението за обвързване на изцяло безплатното разпределяне на квоти за инсталациите с изпълнението на препоръките от енергийния одит, предвидени в Директивата относно енергийната ефективност (ДЕЕ), породиха проблеми за редица делегации, като някои изразиха силни резерви по въпроса. Някои делегации бяха на мнение, че това би довело до различно и несправедливо третиране на инсталациите в рамките на системата, като наред с другото заявиха, че целта на безплатното разпределяне на квоти не е да се изпълнят препоръките от енергийния одит съгласно ДЕЕ. Някои делегации подкрепиха целта на предложението, но повдигнаха въпроси, свързани с евентуалната административна тежест по прилагането му. Увеличението на максималната ставка на осъвременяване на параметъра за безплатното разпределяне на квоти беше поставено под въпрос от някои делегации, загрижени за въздействието върху тяхната промишленост. Освен това бяха повдигнати въпроси, например относно обхвата на безплатното разпределяне на квоти във връзка с поддържането за пет години в рамките на СТЕ на някои инсталации, които иначе биха останали извън обхвата, след като са въвели мерки за намаляване на своето потребление на енергия и емисии.

Особено внимание бе отделено на предложеното постепенно премахване на безплатното разпределяне на квоти в СТЕ за секторите, обхванати от механизма за корекция на въглеродните емисии на границите (СВАМ), чиято цел е да се гарантира съвместимостта на мерките на ЕС срещу изместването на въглеродни емисии със СТО. Първоначалните коментари варираха от предложение да се проучи по-бързото постепенно премахване (което ще позволи по-бързото въвеждане на СВАМ) до искане за предпазлив подход, като някои делегации посочват, че решението за постепенно премахване следва да се взема само при преглед след пилотната фаза на СВАМ. Делегациите, наред с другото, поискаха разяснения по въпроси, свързани с равностойното третиране на продуктите, произведени от инсталации в рамките на СТЕ, и вносните продукти, като подчертаха необходимостта да се гарантира, че СВАМ ще осигури същата защита срещу изместване на въглеродни емисии като безплатното разпределяне на квоти. Бяха поставени много въпроси относно въздействието на постепенното премахване върху конкурентоспособността на производителите от ЕС на експортните пазари.

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 обръща внимание на международния контекст и националните обстоятелства (напр. проблеми със свързаността). Що се отнася до взаимовръзките с други досиета, някои делегации призоваха за оценка на кумулативното въздействие на предложенията върху СТЕ, ReFuelEU – сектор „Авиация“ и FuelEU – сектор „Морско пространство“, и данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията.

Делегациите по принцип признават необходимостта морският транспорт да допринася за намаляване на емисиите на парникови газове. Като цяло беше изразена подкрепа за включването на морския транспорт в СТЕ, като същевременно беше подчертано значението на запазването на конкурентоспособността на корабоплавателната промишленост на ЕС и отчитането на специфичните национални и географски обстоятелства. Въпреки това за някои делегации включването и декарбонизацията на морския сектор пораждаат особени предизвикателства и рискове. Редица делегации поискаха да се разгледат внимателно условията за включване (например поетапното въвеждане на системата, разпределянето на правата за търгове и субектът, отговарящ за предаването на квоти), като същевременно се гарантира подходяща подкрепа за научните изследвания и иновациите и заделяне на приходи от търговете за екологизиране на сектора.

Що се отнася до предложеното приложно поле и равнището на амбиция на разширяването на СТЕ, за да обхване морския транспорт, делегациите поискаха разяснения относно предложеното обхващане на 50% от плаванията извън ЕС, а други поискаха да се проучат по-амбициозни цели (например емисии, различни от CO₂, и включване на кораби под 5000 тона).

Редица делегации изразиха също така съмнения дали предложените мерки за противодействие на опитите на участниците на пазара да са по-малко засегнати от цени на въглеродните емисии, по-специално чрез облагодетелстване на пристанища извън ЕС в близост до държавите членки или преминаване към други видове транспорт („неплащане на въглеродни емисии“), са достатъчни и призоваха за допълнителни мерки. В този контекст много делегации подчертаха необходимостта да се гарантират еднакви условия на конкуренция за корабната индустрия на ЕС.

Някои делегации запитаха дали клаузата за преразглеждане дава възможност за пълно привеждане в съответствие с бъдеща, основана на пазара мярка, договорена в рамките на Международната морска организация, като настояха, че е необходимо да се реагира на всички съответни промени в това отношение.

Част от делегациите поискаха допълнителна информация относно предложените разпоредби по отношение на регулирания субект, административния орган, както и правоприлагането и санкциите, и по-специално дали последните са пропорционални и съгласувани с международните процедури. Освен това бяха повдигнати въпроси относно въздействието върху цените на морския транспорт и потенциалното увеличаване на административната тежест за дружествата и органите.

Що се отнася до предложението за СТЕ в областта на въздухоплаването, първоначалното разглеждане се съсредоточи върху доста подробни и технически въпроси за изясняване на различни разпоредби на предложението и неговото въздействие, включително върху конкурентоспособността и потребителите. Като цяло се подкрепя целта за по-нататъшно декарбонизиране на сектора, като същевременно се гарантират еднакви условия на конкуренция за европейските авиокомпании на световния пазар. По-конкретно, по отношение на двете основни характеристики на предложението, а именно постепенното премахване на безплатното разпределяне на квоти за въздухоплаването и прилагането на CORSIA:

- Общо разбиране, че безплатното предоставяне на квоти следва постепенно да бъде премахнато, като някои обаче подкрепят по-бавното постепенно премахване, включително в контекста на COVID-19, и призовават за подходяща подкрепа за сектора. Няколко други делегации подкрепиха предложението за преминаване към цялостно предлагане на квотите чрез търг или предпочитат по-бързо или дори незабавно премахване.
- Във връзка с предложението CORSIA да се прилага по целесъобразност чрез Директивата за СТЕ бяха поставени няколко въпроса за избрания вариант по отношение на обхвата (т.е. прилагането на CORSIA за полети извън ЕИП и продължаване на прилагането на СТЕ за полети в рамките на ЕИП и за заминаващи полети до Обединеното кралство и Швейцария). Коментарите се съсредоточиха върху разясняването на условията и реда за прилагането, по-специално съгласуваността с амбицията на Парижкото споразумение и привеждането в съответствие с CORSIA. Въпросите засегнаха, наред с другото, качеството на кредитите и терминологията, свързана с кредитите, обхванатите държави и референтните стойности.

Първоначалните бележки по предложенията относно резерва за стабилност на пазара се съсредоточиха, наред с другото, върху въздействието на предложенията върху цените на въглеродните емисии. Бележките засягаха, от една страна, осигуряването на ясен сигнал за цените в подкрепа на амбициозна схема за търговия с емисии, а от друга – смекчаването на ценови шокове, по-специално рязкото увеличение на цените, като някои делегации поставиха въпроса за кумулативните въздействия от определянето на нова основа за изчисляване на тавана и промените в резерва за стабилност на пазара през годината на определяне на нова основа за тавана. За тази цел бяха поставени и някои въпроси относно предложените промени в проектните параметри, включително прага за задействане на интервенция по резерва за стабилност на пазара и защо в това отношение праговете не се намаляват. Други делегации попитаха дали други критерии, по-специално равнищата на цените на въглеродните емисии, не биха били по-подходящи за задействане на интервенция. Една делегация предложи резервът за стабилност на пазара да се разглежда като инструмент за преодоляване на дисбаланса между приходите и разходите, плащани от инсталациите по СТЕ в държавите членки, които са бенефициери на Модернизационния фонд.

По отношение на отделното предложение за решение относно резерва за стабилност на пазара, с което да продължи прилагането на двойния процент на прехвърляне – 24%, до 2030 г., няколко делегации изрично изразиха подкрепата си за предложението, като припомниха необходимостта от продължаване на премахването на историческия излишък, докато други делегации посочиха, че имат сериозни опасения относно неговото въздействие.

На фона на неотдавнашния скок на цените на енергията редица делегации подчертаха необходимостта от приоритетно укрепване на член 29а относно „Мерки в случай на прекомерни колебания на цените“ (не е част от предложението на Комисията), за да може той да реагира по-добре. Някои призоваха да се обърне внимание и на възможните спекулации на пазара на СТЕ. Други предупредиха за мерки, които биха могли да отслабят или дори да подкопаят функционирането на СТЕ. Редица делегации считат, че обсъждането на увеличението на цените на енергията не следва да се провежда в рамките на пакета „Подготвени за цел 55“.

По отношение на финансовите разпоредби на СТЕ обсъжданията се съсредоточиха главно върху размера, източника, обхвата и разпределението на Модернизационния фонд и Фонда за иновации, както и върху разпоредбите относно целевото заделяне на средства.

Няколко делегации приветстваха предложеното увеличение на средствата по линия на Модернизационния фонд, като някои предложиха допълнително увеличение, докато други призоваха за оценка на използването на финансирането, включително очакваното въздействие на това увеличение върху смекчаването на изменението на климата. Предложеното изключване на подкрепата за инвестиции, свързани с изкопаемите горива (не само твърди изкопаеми горива), от финансиране по линия на Модернизационния фонд се подкрепя изрично от няколко делегации, докато редица делегации изразиха силни резерви, като някои от тях припомнят упоменаването в заключенията на Европейския съвет от декември 2020 г. на ролята на преходните технологии като природния газ.

Увеличаването на средствата за Фонда за иновации беше приветствано от няколко делегации, докато други го поставиха под въпрос. Някои делегации изразиха загриженост относно набавянето на средства за Фонда за иновации, по-специално от квотите от отделната СТЕ за сградите и автомобилния транспорт и квотите, произтичащи от намаляването на безплатното разпределяне на квоти за секторите, включени в механизма за корекция на въглеродните емисии на границите.

Като цяло делегациите приветстват пояснението, че всички сектори в рамките на СТЕ могат да се възползват от Фонда за иновации, както и разширяването на обхвата, за да може той да предоставя подкрепа за проекти чрез механизми за състезателно наддаване, като например договори за разлика в цената на въглеродните емисии. Някои делегации считат, че по-специално секторът на морския транспорт като нов сектор в рамките на СТЕ трябва да се възползва от подходящо финансиране, например чрез целево заделяне. Беше направено и предложение за създаване на специален фонд за подкрепа на екологичния преход в морския сектор. Част от делегациите призоваха за по-голямо географско равновесие при разпределението на проектите по линия на Фонда за иновации.

Няколко делегации поискаха разяснения относно задължителното целево заделяне на всички приходи от търгове за цели, свързани с климата и енергетиката, като изтъкнаха въпроси, свързани със съвместимостта с националните бюджетни принципи. Много от тях подчертаха, че финансовите разпоредби трябва да бъдат оценени с оглед на предстоящото предложение на Комисията относно решението за собствените ресурси и последиците от него за дела на държавите членки в приходите от търгове. Подобни бележки бяха направени и по отношение на очакваните приходи от предложената отделна СТЕ за сградите и автомобилния транспорт, включително тяхното заделяне.

Що се отнася до други въпроси, следва да се отбележи, че инсталациите, използващи биомаса, са особен приоритет за някои делегации. В този контекст няколко делегации изразиха опасения, че предложената по-ниска прагова стойност от 95% за изгарянето на биомаса с нулева ставка ще създаде стимули за тези инсталации да използват изкопаеми горива.

ii) Регламент за разпределяне на усилията (РРУ)³

8. Основната цел на предложението на Комисията е да се увеличи приносът на РРУ към общата амбиция на ЕС в областта на климата за 2030 г. чрез определяне на нова цел на равнище ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове в секторите, обхванати от РРУ, с 40% (от сегашните 29%) в сравнение с 2005 г. и съответно да се актуализират националните цели на държавите членки.

Европейският парламент определи г-жа Bas Eickhout Jessica Polfjård (EPP, SE) за докладчик от страна на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (ENVI). Работата по досието е на ранен етап и според наличната информация не е съобщен окончателният график.

По предложенията бяха проведени консултации с Европейския икономически и социален комитет и с Комитета на регионите, но те все още не са представили становищата си.

По време на словенското председателство работна група „Околна среда“ разгледа предложението и неговата оценка на въздействието в рамките на три заседания, което даде възможност за приключване на предварителното първо четене на предложението. Въпреки че като цяло е налице обща подкрепа за повишената обща амбиция на предложението, повечето делегации все още проучват предложението по-подробно и поради това на този етап техните мнения или позиции са предварителни. Поради това обсъжданията се съсредоточиха върху изясняването на новите елементи на предложението в сравнение с действащия РРУ. По време на проведените до момента заседания Комисията се опита да даде разяснения и отговори на въпросите, зададени от делегациите, които се отнасят по-специално до предложените цели, възможности за гъвкавост и допълнителния резерв, включително във връзка с други предложения от пакета „Подготвени за цел 55“.

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).

Предложението запазва настоящото приложно поле на РРУ, което включва автомобилния транспорт и сградите. Делегациите по принцип приветстват факта, че приложното поле не е променено, но призоваха за допълнителна информация относно взаимодействието между РРУ и предложената нова търговия с емисии за сградите и автомобилния транспорт. Според Комисията едновременното разширяване на търговията с емисии, за да обхване тези два сектора, съгласно предложеното преразглеждане на Директивата за СТЕ ще помогне на държавите членки да постигнат своите цели по РРУ, вместо да ги заменят.

Подходът, използван за актуализиране на предложените национални цели на държавите членки, продължава да се основава на БВП на глава от населението с ограничени корекции, за да се вземат предвид опасенията във връзка с разходната ефективност. Докато някои делегации приветстват факта, че основата за изчислението остава БВП на глава от населението, други са загрижени, че използваната методология не отразява в достатъчна степен критерия за разходна ефективност и не допринася за сближаването във времето, особено като се има предвид, че целевият диапазон от 40 процентни пункта остава непроменен спрямо съществуващия РРУ. Някои делегации посочиха, че според тях техните съответни нови цели представляват голямо предизвикателство. По искане на делегациите Комисията предостави допълнителна информация и препратки към данни относно изчисляването на националните цели.

Освен това някои делегации изразиха опасения, че предложеното преразглеждане на данните за емисиите от националните инвентаризации, предложено да се извърши през 2025 г., и последващото коригиране на годишно разпределените количества емисии на държавите членки за периода 2026 – 2030 г. могат да доведат до несигурност за държавите членки. Корекцията се предлага като част от техническата актуализация на рамката за определяне на годишно разпределените количества емисии на държавите членки поради това, че въздействието на пандемията от COVID-19 и на възстановяването от нея върху икономиката на ЕС и равнището на емисиите са неизвестни и все още не могат да бъдат напълно изразени количествено. Според Комисията корекцията има за цел да гарантира, че размерът на годишно разпределените количества емисии все още позволява прехвърляния между държавите членки и отчита възможното възстановяване, като същевременно се избягва натрупването на прекомерни излишъци.

Що се отнася до възможностите за гъвкавост, предвидени в РПУ, делегациите като цяло са съгласни, че те ще играят важна роля за подпомагане на държавите членки да постигнат националните си цели по разходно-ефективен начин, като същевременно се зачита екологосъобразността. Предложението на Комисията запазва общите възможности за гъвкавост (банкиране и получаване на заеми, търговия с годишно разпределени количества емисии между държавите членки), като същевременно се предлагат някои промени във възможността за гъвкавост за СТЕ (увеличен достъп за Малта) и във възможността за гъвкавост за ЗПЗГС, което позволява на държавите членки да използват ограничено количество нетни поглъщания от сектора на ЗПЗГС за постигане на целите си съгласно РПУ. По отношение на последното няколко делегации поискаха допълнително разяснение на предложените промени във възможността за гъвкавост за ЗПЗГС и обосновката за разделяне на използването на общия максимален размер на възможностите за гъвкавост между двата петгодишни периода на съответствие, без да се предоставя възможност за пренасяне от първия период (2021 – 2025 г.) във втория (2026 – 2030 г.). Според Комисията това е свързано с промяната в счетоводната методика, предложена в Регламента за ЗПЗГС за периода 2026 – 2030 г., както и с Европейския закон за климата.

Предложението съдържа и нов доброволен резерв, който ще се състои от всички кредити за ЗПЗГС, които остават неизползвани в края на втория период на съответствие. Държавите членки могат да имат достъп до резерва, за да изпълнят своята цел съгласно РПУ за 2030 г., при условие че ЕС е постигнал общата си цел за 2030 г., като се вземе предвид максималното ограничение за приноса на нетните поглъщания съгласно Европейския закон за климата. Няколко делегации поискаха и повече информация относно целта на новия допълнителен резерв, неговото очаквано функциониране и потенциал за подпомагане на държавите членки да постигнат целите си съгласно РПУ, докато други изразиха съжаление във връзка с липсата на предвидимост за държавите членки, като се има предвид, че те няма да знаят за наличието му до края на процеса на привеждане в съответствие.

В допълнение към въпросите относно едновременното функциониране на възможностите за гъвкавост, предвидени в предложенията за РПУ и ЗПЗГС, няколко делегации отправиха запитване дали не би било възможно да се увеличи използването или достъпът до еднократната възможност за гъвкавост между СТЕ и РПУ с цел повишаване на разходната ефективност на намаляването на емисиите.

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

9. Основната цел на предложението на Комисията е да се повиши приносът на сектора на ЗПЗГС към засилената цялостна амбиция на ЕС в областта на климата за 2030 г. чрез определяне на цел на равнище ЕС за нетни поглъщания на парникови газове в размер на 310 млн. тона CO₂ еквивалент за сектора на ЗПЗГС през 2030 г.

В Европейския парламент комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (ENVI) е водещата комисия, като за докладчик беше назначен г-н Ville Niinistö (Greens/EFA, FI). Г-н Norbert Lins (EPP, DE) беше назначен за докладчик на комисията по земеделие и развитие на селските райони (AGRI), която е асоциирана комисия със споделена компетентност по конкретни разпоредби (член 2, параграф 3 и член 4, параграф 4). Работата по досието е все още на ранен етап и според наличната в момента информация не е съобщен окончателният график.

По предложенията бяха проведени консултации с Европейския икономически и социален комитет и с Комитета на регионите, но те все още не са представили становищата си.

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).

По време на словенското председателство работна група „Околна среда“ разгледа предложението и неговата оценка на въздействието в рамките на четири заседания, което даде възможност за приключване на предварителното първо четене на предложението. На този етап становищата, изразени от делегациите, са предимно предварителни и 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. Повечето от въпросите и опасенията, изразени до момента, са свързани с националните цели за 2030 г., предвидената рамка за периода след 2030 г., възможностите за гъвкавост, предназначени да помогнат на държавите членки да постигнат своите цели (включително взаимодействието с възможностите за гъвкавост и допълнителния резерв, предложен в РПУ), механизма за съответствие и санкции, както и изискванията за мониторинг и докладване.

От 2021 до 2025 година в предложението се запазва настоящото правило за недопускане на дебити, което означава, че държавите членки трябва да гарантират, че сборът от общите емисии не надвишава сбора на общите поглъщания, генерирани от сектора след прилагането на съответните правила за отчитане и на възможността за гъвкавост със сектора на РПУ. За периода 2026 – 2030 г. в предложението се определя цел на равнище ЕС от 310 млн. тона CO₂ еквивалент нетни поглъщания в сектора на ЗПЗГС до 2030 г. Тази цел се разпределя между държавите членки като обвързващи национални цели въз основа на текущите резултати от смекчаването на изменението на климата за техния сектор на ЗПЗГС и техния дял на управляваната площ в ЕС. През 2025 г. Комисията предлага да се приеме акт за изпълнение за определяне на годишните цели за всяка държава членка въз основа на линейна траектория. От 2031 г. нататък Комисията предлага да се обединят емисиите, различни от CO₂, от селскостопанския сектор, с поглъщанията и емисиите в обхвата на Регламента за ЗПЗГС, за да се създаде нов единен стълб, обхващащ земеползването, горското стопанство и селското стопанство. Освен това в предложението се определя целта за неутралност по отношение на климата до 2035 г. на равнището на ЕС в общия сектор. Допълнително в предложението се определя процес, при който до края на 2025 г. Комисията ще представи законодателно предложение, в което се определя приносът на държавите членки към целта за неутралност по отношение на климата в общия поземен сектор.

Като цяло делегациите признават важната роля на сектора на ЗПЗГС в политиката на ЕС в областта на климата и повишената му обща амбиция. Въпреки това в първоначалните си становища редица делегации изразиха опасения относно националните цели, предложени за 2030 г., включително равнището им на амбициозност, критериите, използвани при изчисляването им, и предложения нов механизъм за постигане на съответствие. Много от тях поставиха под въпрос начина, по който националните характеристики, като природните географски условия и възрастовата структура на горите, както и необходимостта да се гарантира дългосрочното подобряване на поглътителите, са взети предвид при целевото разпределение. Мнозинството от делегациите изразяват загриженост във връзка с това, че предложеният процес за последващо определяне на годишни цели за периода 2026 – 2029 г. въз основа на линейна траектория не е подходящ за сектор, характеризиращ се с големи колебания на стойностите между различните години, и че по същата причина не би било целесъобразно да се проверява съответствието спрямо една-единствена година. Няколко делегации изразиха опасения и във връзка с прилагането на предложения механизъм за технически корекции и поискаха повече информация относно предвидения процес и резултати. На този етап все още има много въпроси относно предвидената рамка за периода след 2030 г., за която някои делегации считат, че би било преждевременно да бъде включена в настоящото предложение.

Обсъжданията относно възможностите за гъвкавост бяха съсредоточени до този момент върху изясняването на техните технически аспекти и промените в съществуващите възможности за гъвкавост след 2025 г., както и върху по-доброто разбиране на връзките между възможностите за гъвкавост в предложенията за РРУ и ЗПЗГС, включително в контекста на Европейския закон за климата. От 2026 г. „натрупването“ на излишъка от поглъщания от периода 2021 – 2025 г. до периода 2026 – 2030 г. вече няма да бъде възможно. Държавите членки обаче могат да продължат да търгуват със своите излишъци. Съществуващата възможност за гъвкавост в областта на земеползването ще бъде по-всеобхватна през втория период чрез разширяване на обхвата от управляваните горски площи до всички категории площи за докладване. Общото възможно количество на възможностите за гъвкавост ще бъде разделено на две и използването им ще е при условие за постигане на съответствие на равнището на ЕС с целите и за двата периода. През втория период възможността за гъвкавост при земеползването е предвидена да функционира като единен инструмент за гъвкавост и може да се използва за изравняване на колебанията между годините. Освен това при определени условия може да се използва допълнителен механизъм, за да се помогне на държавите членки, засегнати от естествени смущения и през двата периода.

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. Те обаче изразиха опасения относно това дали предложените възможности за гъвкавост ще бъдат подходящи в това отношение, по-специално когато наличието на възможност за гъвкавост зависи от постигането на общата цел на ЕС. Бяха повдигнати въпроси относно преустановяването на възможността държавите членки да натрупват излишъци от поглъщания в сектора на ЗПЗГС от периода 2021 – 2025 г., който е с „недопускане на дебити“, за да ги използват в периода 2026 – 2030 г., както и относно факта, че предложението не позволява натрупване на излишъци от поглъщания в рамките на втория период на съответствие в контекста на годишните цели.

Предложението включва изменения на Регламент (ЕС) 2018/1999 относно управлението на Енергийния съюз⁵, който съдържа правилата за мониторинг и докладване на емисиите и поглъщанията на парникови газове и за проследяване на напредъка на държавите членки по отношение на техните цели съгласно Регламента за ЗПЗГС. Тези изменения включват мерки за повишаване на точността на мониторинга и докладването и изисквания за мониторинг и докладване на емисиите и поглъщанията чрез използване на модерни технологии, налични в рамките на програми на Съюза като „Коперник“, и цифрови данни, събирани в рамките на общата селскостопанска политика. С помощта на новите данни, предоставени след прилагането на новите изисквания към системите за инвентаризация, от държавите членки ще се изисква също така да предоставят допълнителна информация в своите доклади за съответствие за двата периода, съответно през 2027 г. и 2032 г., включително оценка на полезните взаимодействия и компромисите между националните политики и мерки, с оглед на преминаването към мерки, ориентирани в по-голяма степен към политиките, вместо само да се гарантира съгласуваност на равнището на отчитането.

⁵ Регламент (ЕС) 2018/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. относно управлението на Енергийния съюз и на действията в областта на климата, за изменение на регламенти (ЕО) № 663/2009 и (ЕО) № 715/2009 на Европейския парламент и на Съвета, директиви 94/22/ЕО, 98/70/ЕО, 2009/31/ЕО, 2009/73/ЕО, 2010/31/ЕС, 2012/27/ЕС и 2013/30/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, директиви 2009/119/ЕО и (ЕС) 2015/652 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 1).

Делегациите изразиха опасения, че новите изисквания за мониторинг и докладване рискуват значително да увеличат сложността на инвентаризацията на парниковите газове, като някои посочват, че изискваната информация следва да бъде ограничена до необходимото за осигуряване на мониторинга на напредъка и прегледа на емисиите и поглъщанията в сектора. Няколко делегации също така изразиха загриженост, че новите изисквания могат да доведат до допълнителни разходи, административна тежест или дублиране на работата. Като цяло делегациите считат, че са необходими повече обсъждания на техническо равнище, за да се разберат по-добре изискванията и последиците от тях.

iv) Регламент относно стандартите за емисиите на CO₂ от леките и лекотоварните автомобили⁶

10. Предложението има за цел да допринесе за по-голямата обща амбиция на ЕС чрез повишаване на целите за намаляване на емисиите на CO₂ от нови леки и лекотоварни автомобили до 2030 г. и чрез въвеждане на цел от 100% за 2035 г., като по този начин се стимулират иновациите и се гарантира, че европейската автомобилна промишленост запазва и укрепва своята конкурентоспособност в световен мащаб. Повишената амбиция, наред с другото, ще помогне на държавите членки да постигнат своите обвързващи национални цели съгласно Регламента за разпределяне на усилията.

В Европейския парламент комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните отговаря за предложението. Jan Huitema (Renew, NL) беше определен за докладчик. Работата по досието е на ранен етап и според наличната информация не е съобщен окончателният график.

По предложението бяха проведени консултации с Европейския икономически и социален комитет и с Комитета на регионите, но те все още не са представили становищата си.

⁶ 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).

По време на словенското председателство в работна група „Околна среда“ бяха проведени три заседания за разглеждане на предложението и оценка на неговото въздействие, включително разглеждане член по член. Макар първоначалните обсъждания да внесоха яснота по редица въпроси, повечето делегации все още проучват предложението и поради това техните становища или позиции са предимно предварителни. Въпреки това първоначалните обсъждания разкриха предпочитания по отношение на амбицията за целевите равнища. Следва обаче да се отбележи, че някои делегации не са, или само отчасти, са предоставили дори предварителни индикации за предложените целеви равнища.

Налице е общо разбиране, че автомобилният сектор трябва да допринесе за повишената обща амбиция на ЕС в областта на климата за 2030 г. и 2050 г. За редица делегации предложението е от ключово значение за постигането на общата амбиция и за изпълнението на техните по-високи национални цели съгласно Регламента за разпределяне на усилията. Редица делегации подчертаха, че амбицията следва да се разглежда по съгласуван начин с другите предложения в пакета „Подготвени за цел 55“ и по-специално с предложението за регламент за инфраструктурата за алтернативни горива.

В центъра на дискусиите бяха по-високите цели, включително по-специално целта за 100% за 2035 г., която изисква всички нови леки и лекотоварни автомобили да бъдат превозни средства с нулеви емисии до тази дата и фактически води до постепенно извеждане от употреба на двигателя с вътрешно горене.

Няколко делегации призоваха или биха могли да подкрепят по-високо равнище на амбиция, като изтъкнаха, че по-бързото ускоряване към превозни средства с нулеви емисии е както възможно, така и необходимо с оглед на цялостната амбиция. В този контекст по-специално беше посочено, че превозните средства с нулеви емисии вече са широко достъпни и се очаква навлизането им на пазара да се увеличи значително. Повишената амбиция би спомогнала за ускоряване както на внедряването, така и за финансовата достъпност на тези превозни средства, включително на пазара за втора употреба. По-специално тези делегации желаят целта за 100% да се изтегли за 2030 г. Някои отправиха запитване относно възможностите за държавите членки да предприемат допълнителни мерки на национално равнище (някои държави членки имат политики/планове за по-ранно постепенно извеждане от употреба спрямо предложеното от Комисията). Някои делегации предложиха да се увеличат целите за 2025 г. и да се определи междинна цел за периода 2025 – 2030 г., като също така поставят под въпрос диференцираните цели за леките и лекотоварните автомобили за 2030 г.

Други делегации пък подкрепиха запазването на настоящите цели за 2025 г. и диференцираните цели за леките и лекотоварните автомобили, предложени от Комисията.

Някои делегации посочиха поне предварителна подкрепа за предложеното равнище на амбиция, макар и с известни уговорки или нюанси. Направено е предложение целта за 100% за 2035 г. да бъде придружена от някакъв вид дерогация за превозните средства с най-добри показатели по отношение на ниските емисии до 2039 г.

За редица делегации предложеното равнище на амбиция е източник на безпокойство, по-специално целта за 100% за 2035 г., която някои изрично считат за неприемлива. Що се отнася до целите за 2030 г., до момента някои са посочили, че не са съгласни с предложението на Комисията. Изразените опасения са свързани с това дали постепенното извеждане от употреба на двигателя с вътрешно горене е преждевременно и че е необходимо повече време, като някои предлагат решението за постепенното премахване да се вземе едва в контекста на следващия преглед, който може да бъде изтеглен за 2026 г. Тези делегации изтъкнаха редица съображения в този контекст, по-специално необходимостта да се вземат предвид различните ситуации в държавите членки по отношение на навлизането на превозни средства с нулеви и ниски емисии поради различия в разгръщането на инфраструктура за зареждане и в покупателната способност; и че постепенното извеждане от употреба на двигатели с вътрешно горене противоречи на принципа на технологична неутралност. Беше подчертано също така, че следва да се вземе предвид въздействието на радикалната промяна в производството и произтичащата от това загуба на работни места, което изисква значителни действия, наред с другото, за повишаване на квалификацията и преквалификация на работниците. Освен това бяха повдигнати въпроси, свързани с финансовата достъпност на електроенергията и наличието на батерии и суровини.

Беше отправен призив за разглеждане на въздействието на предложението върху пазара на автомобили втора употреба в някои държави членки, като се подчертава, че по-бързото навлизане на автомобили с нулеви и ниски емисии в държавите членки с по-високи доходи би могло да доведе до увеличаване на износа на по-стари и по-замърсяващи автомобили в държавите членки с ниски доходи. Макар да се признава, че въпросът не може да бъде разгледан в настоящия регламент, се предлага Комисията да го следи, например в контекста на доклада за напредъка/процеса на преглед, и да проучи по-подробно възможните решения.

Някои делегации призоваха или биха могли да подкрепят включване на приноса на възобновяемите и нисковъглеродните горива при оценката на това доколко производителите на превозни средства изпълняват набелязаните цели. Редица делегации обаче категорично подкрепят аргументите на Комисията срещу това, включително че е по-добре тези горива да бъдат насочени към други сектори, които са по-трудни за декарбонизиране.

Няколко делегации желаят да се прекрати използването на така наречения параметър за масата при определянето на специфичните цели за емисиите за производителите и следователно на разпределението на усилията между тях.

Що се отнася до механизма за стимулиране на навлизането на превозни средства с нулеви и ниски емисии, договорен при последното преразглеждане на регламента, Комисията предлага той да бъде постепенно премахнат до 2030 г., като се има предвид строгостта на целта като основен двигател за тяхното внедряване. Направените до момента бележки показват, че редица делегации подкрепят това, като някои се застъпват за по-ранно постепенно премахване и заявяват, че в настоящата си форма съществува риск от подкопаване на амбицията. Други се противопоставят на предложеното постепенно премахване, като подчертават, че то предоставя специални стимули за насърчаване на навлизането на тези превозни средства в държавите членки с понастоящем ниска степен на усвояване. Няколко делегации изразиха резерви относно прекратяването на дерогацията за производителите на малки количества автомобили, тъй като тя има много ограничени ползи за намаляване на емисиите, но отчита някои характеристики на пазара. Други изразиха подкрепата си за предложението.

Първоначалните обсъждания сочат подкрепа за изтегляне по-рано на прегледа, планиран за 2028 г., като делегациите предложиха редица допълнителни въпроси, които да бъдат разгледани или включени в предвидения доклад за напредъка, вж. също обсъжданията, свързани с предложената амбиция.

v) Регламент относно Социалния фонд за климата⁷ (СФК)

11. Предложението има за цел да смекчи социалното въздействие и въздействието върху разпределението на системата за търговия с емисии за сградите и автомобилния транспорт чрез създаване на Социален фонд за климата (Регламент за Социалния фонд за климата) в подкрепа на уязвимите домакинства, микропредприятията и ползвателите на транспортни услуги. Въз основа на социалните планове във връзка с климата, които ще бъдат разработени от държавите членки, той ще подкрепя мерки и инвестиции за намаляване на емисиите на уязвимите групи в тези сектори и може да обхваща и временно пряко подпомагане на доходите.

В Европейския парламент комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (ENVI) и комисията по заетост и социални въпроси (EMPL) са водещи комисии в рамките на процедурата на съвместни заседания на комисии. Комисията по бюджети (BUDG) е асоциирана комисия с изключителна компетентност по въпроси, които пряко засягат собствените ресурси. Esther de Lange (EPP, NL) беше определена за докладчик за ENVI, David Casa (EPP, MT) — за EMPL, и Margarida Marques (S&D, PT) — за BUDG. Работата по предложението е на ранен етап и според наличната информация не са съобщени окончателни графици.

По предложенията бяха проведени консултации с Европейския икономически и социален комитет и с Комитета на регионите, но те все още не са представили становищата си.

⁷ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Социален фонд за климата (док. 10920/21 + COR1 + ADD 1 + ADD1 COR1).

По време на словенското председателство работна група *ad hoc* „Социален фонд за климата“ (AHWP SCF)⁸ проведе три заседания относно Регламента за Социалния фонд за климата. Обсъжданията се съсредоточиха върху изясняването на редица важни общи и бюджетни аспекти на предложението. Въпреки че като цяло се признава необходимостта да се гарантира екологичен преход, при който никой да не бъде изоставен, и да се преодолеят социалните последици от предложената търговия с емисии за сградите и автомобилния транспорт, като цяло предложението получи смесени отзиви. Някои делегации приветстваха общата идея за създаване на фонд, въпреки че много от тях изразиха сериозни опасения и поискаха разяснения, по-специално относно взаимовръзките с други предложения от пакета „Подготвени за цел 55“, данните в подкрепа на различните изчисления в предложението и въздействието на равнището на държавите членки, като няколко делегации изразиха съжаление относно липсата на самостоятелна оценка на въздействието. Делегациите все още проучват текста и поради това техните коментари или позиции са предимно предварителни. Разглеждането на предложението член по член ще започне по време на френското председателство.

За повечето делегации Регламентът за Социалния фонд за климата е неразривно свързан с предложението за нова търговия с емисии за секторите на сградите и автомобилния транспорт в преразгледаната Директива за СТЕ, като някои подчертават и социалното въздействие и въздействието върху разпределението на други предложения от пакета „Подготвени за цел 55“, включително Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията.

Няколко делегации подчертаха, че финализирането на националните позиции по Регламента за Социалния фонд за климата ще зависи от оценката на предстоящите предложения относно решението за собствените ресурси и изменението на многогодишната финансова рамка (2021 – 2027 г.). Някои делегации изразиха опасения във връзка с подновяването на многогодишната финансова рамка и изразиха мнение, че съществуващите фондове биха могли да се използват за справяне със социалните последици от предложената търговия с емисии за сградите и автомобилния транспорт. В този контекст редица делегации изтъкнаха припокриване между обхвата на фонда и други инструменти, по-специално инструментите на политиката на сближаване и Механизма за възстановяване и устойчивост, както и националните мерки.

⁸ Мандатът ѝ беше одобрен от Комитета на постоянните представители (I част) на 8 септември 2021 г. (док. 11402/2021 + COR1). Под ръководството на Комитета на постоянните представители AHWP SCF докладва на Съвета по околна среда и по целесъобразност – на Съвета по икономически и финансови въпроси.

По отношение на предложените правни основания, а именно член 91, параграф 1, буква г) от ДФЕС (транспорт), член 192, параграф 1 от ДФЕС (околна среда) и член 194, параграф 1, буква в) от ДФЕС (енергетика), редица делегации поставиха под въпрос тяхната целесъобразност, както и дали е възможно да се предвиди временно пряко подпомагане на доходите съгласно предложените правни основания. Правната служба на Съвета представи предварителен анализ по време на едно от заседанията на АНWP SCF.

Прякото управление на Социалния фонд за климата също беше поставено под въпрос от няколко делегации, които изразиха предпочитанието си за споделено управление. Освен това някои делегации поставиха под въпрос обосновката за използването, като задължителен инструмент, на интегрирана и оперативно съвместима система за информация и наблюдение, включваща единен инструмент за извличане на данни и измерване на риска.

По отношение на съдържанието на социалните планове във връзка с климата делегациите поставиха въпроса за евентуалното припокриване с други стратегии, които да бъдат определени от държавите членки, като например териториалните планове за справедлив преход. Освен това фактът, че показателите за докладване на напредъка и за целите на наблюдението и оценката трябва да бъдат определени с делегиран акт, беше оспорен от няколко делегации, които биха предпочели показателите да бъдат част от регулаторния текст в съответствие с подхода за политиката на сближаване.

Що се отнася до допустимостта на действията, делегациите поискаха по-подробен анализ на мерките и инвестициите, допустими за финансиране, както и на разпределението между мерките и инвестициите и временното пряко подпомагане на доходите по линия на фонда. Делегациите поискаха разяснения относно принципа за ненанасяне на значителни вреди и очакват да получат технически насоки от Комисията по този въпрос.

Що се отнася до размера на Социалния фонд за климата, в предложението се предвиждат общо 72,2 милиарда евро за периода 2025 – 2032 г. Тази сума по принцип съответства на 25% от очакваните приходи от предложената търговия с емисии за сградите и автомобилния транспорт. Мнозинството от делегациите попитаха за калибрирането от страна на Комисията и поискаха допълнителни разяснения относно предложения общ обем на фонда, като няколко делегации поставиха под въпрос размера на фонда.

Делегациите изразиха опасения по отношение на разпоредбите относно съфинансирането (например държавите членки следва да финансират най-малко 50% от общите разходи по социалните планове във връзка с климата, като използват част от очакваните си приходи от продажбата на квоти чрез търг по новата система). Във връзка с това няколко делегации поискаха допълнителни разяснения относно единната национална ставка на съфинансиране от 50%, приложима за всички държави членки, като някои я намират твърде висока.

Що се отнася до предложената методика за разпределение на средствата за разпределянето на фонда, делегациите повдигнаха няколко въпроса и изразиха опасения както по отношение на използваната формула, която беше сметена за твърде сложна, така и по отношение на критериите за разпределение, които много делегации не счетоха за подходящи да отговорят на конкретните им национални обстоятелства и да гарантират справедливост. В този контекст изборът на показатели също беше поставен под въпрос.

По отношение на продължителността на Социалния фонд за климата, фактът, че Социалният фонд за климата обхваща два периода на МФР, се счита за политически чувствителен от няколко делегации и по въпроса ще е необходим допълнителен анализ. Някои делегации изтъкнаха, че 8-годишният срок, който започва да тече от 2025 г., предопределя бъдещата многогодишна финансова рамка. В настоящото предложение фондът се създава без ограничение във времето. Понастоящем бюджетът на Фонда е разделен на две части: 1) финансов пакет за периода 2025 – 2027 г. и 2) финансов пакет за периода 2028 – 2032 г. За периода 2025 – 2027 г. Комисията ще предложи изменение на действащия Регламент за МФР, което да бъде договорено едновременно с основния акт за създаване на Социалния фонд за климата и изменението на Решението за собствените ресурси. За периода 2028 – 2032 г. се предлага сумата да бъде предоставена само ако в регламента за следващата МФР бъде постигнато споразумение за разпределяне на конкретна сума от бюджета за Социалния фонд за климата.

В съответствие с мандата на АНWP SCF председателството постави в скоби съответните разпоредби в предложението и приложенията към него относно финансовите аспекти, свързани с многогодишната финансова рамка и собствените ресурси на Съюза, включително, наред с другото, размера и продължителността на фонда, както и методиката за разпределение. Разпоредбите в скоби са тези, които е най-вероятно да бъдат част от хоризонталните бюджетни преговори.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комитетът на постоянните представители се приканва да вземе под внимание настоящия доклад за напредъка и въпросите за ориентационния дебат, изложени в приложението към него, и да ги изпрати на Съвета (Околна среда) с оглед на заседанието му на 20 декември 2021 г.

Въпроси към министрите във връзка с ориентационния дебат на Съвета (Околна среда)

1. *Въз основа на Вашата политическа оценка на постигнатия до момента напредък по петте досиета от компетентността на Съвета по околна среда, какво би могло да бъде равнището на амбиция за по-нататъшен напредък по петте свързани с климата инициативи през следващите месеци, като се вземат предвид различните взаимовръзки между предложенията, включително с други предложения от пакета „Подготвени за цел 55“?*
 2. *В този контекст кои според Вас са най-чувствителните въпроси в тези пет досиета?*
-