



Брюксел, 27.3.2013  
COM(2013) 169 final

## **ЗЕЛЕНА КНИГА**

**Рамка за 2030 година за политиките в областта на климата и енергетиката**

## **ЗЕЛЕНА КНИГА**

### **Рамка за 2030 година за политиките в областта на климата и енергетиката**

#### **1. ВЪВЕДЕНИЕ**

ЕС има ясна рамка за направляване на политиките си в областта на енергетиката и климата до 2020 г. Тази рамка обединява различни цели на политиката, като намаляване на емисиите на парников газ (ПГ), сигурност на енергийните доставки и подкрепа на растежа, конкурентоспособността и работните места, посредством подход, основан на високите технологии и ефективност на разходите и ресурсите. Тези цели на политиката са трансформирани в три водещи цели: намаляване на емисиите на ПГ, възобновяема енергия и пестене на енергия. Съществуват допълнителни цели за енергията, използвана от транспортния сектор. Успоредно с това ЕС въведе регулаторна рамка, която да води напред създаването на отворен, интегриран и конкурентен единен пазар на енергия, който насърчава сигурността на енергийните доставки. Въпреки че ЕС постига добър напредък по целите за 2020 г., като създаде вътрешния енергиен пазар и постигна и други цели на енергийната политика, сега е необходимо да се помисли за нова рамка за политиките в областта на климата и енергетиката за периода до 2030 г. Едно ранно споразумение за рамката за 2030 г. е важно по три причини:

- първо, дългите инвестиционни цикли означават, че инфраструктурата, финансирана в краткосрочен план, все още ще съществува през 2030 г., а и след това, поради което инвеститорите се нуждаят от сигурност и намален регулаторен риск.
- второ, изясняването на целите за 2030 г. ще подкрепи напредъка към постигане на конкурентоспособна икономика и сигурна енергийна система чрез създаването на по-голямо търсене на ефикасни и нисковъглеродни технологии и стимулиране на изследванията, развойната дейност и иновациите, което може да създаде нови възможности за работни места и растеж. Това на свой ред намалява както пряко, така и косвено икономическата цена.
- трето, въпреки че преговорите за правно обвързващо международно споразумение за смекчаване на изменението на климата бяха трудни, очакванията все още са за сключване на международно споразумение до края на 2015 г. . Преди тази дата ЕС ще трябва да постигне съгласие по редица въпроси, включително по отношение на това, доколко амбициозни да бъдат целите, които си поставя, за да се ангажира активно с другите държави.

Тази рамка за 2030 г. трябва да бъде достатъчно амбициозна, за да осигури, че ЕС е на правилния път да изпълни по-дългосрочните цели по отношение на климата. Но тя трябва също така да отразява редица важни промени, настъпили след постигането на съгласие по първоначалната рамка през 2008/2009 г.:

- последиците от продължаващата икономическа криза;
- бюджетните проблеми на държавите членки и на предприятията, които изпитват затруднения при мобилизирането на средства за дългосрочни инвестиции;

- развития на енергийния пазар на ЕС и на световния енергиен пазар, включително по отношение на възобновяемите енергии, неконвенционалните газ и нефт, и атомната енергия;
- загрижеността на домакинствата по отношение на достъпността на цените на енергията, и на предприятията по отношение на конкурентоспособността;
- и различните степени на ангажираност и амбиция на международните партньори в намаляването на емисиите на ПГ.

Рамката за 2030 г. трябва да използва опита, натрупан със сегашната рамка: какво е сработило и какво не е, и какво може да бъде подобрено. Тя следва да отчита международното развитие и да стимулира по-силно международно действие в областта на климата. И тя трябва да определи най-подходящия начин за максимално увеличаване на синергиите и за решаване на компромисите между целите на конкурентоспособността, сигурността на енергийните доставки и устойчивостта.

Рамката следва също така да взема предвид по-дългосрочната перспектива, която Комисията заложи през 2011 г. в Пътната карта за преминаване към конкурентоспособна нисковъглеродна икономика до 2050 г., Енергийната пътна карта за периода до 2050 г. и Бялата книга за транспорта. Европейският парламент прие резолюции за всяка една от пътните карти<sup>1</sup>. Тези пътни карти бяха разработени в съответствие с целта за намаляване на емисиите на ПГ с 80—95 % до 2050 г. в сравнение с равнищата през 1990 г. като част от необходимите усилия в развитите държави, разглеждани като група. Сценариите в тези пътни карти предлагат следните главни заключения:

- До 2030 г. емисиите на ПГ в ЕС ще трябва да намалят с 40 %, за да бъде ЕС на правилния път да постигне намаление на емисиите на ПГ с 80—95 % до 2050 г., в съответствие с договорената на международно равнище цел за ограничаване на затоплянето на атмосферата до под 2 °C.
- Увеличаването на дела на възобновяемата енергия, подобряването на енергийната ефективност и изграждането на по-добра и по-интелигентна енергийна инфраструктура са вариантите „без съжаления“ за трансформиране на енергийната система на ЕС.
- За възобновяемите енергии, сценариите на политиката в Енергийната пътна карта за периода до 2050 г. сочат дял от около 30 % през 2030 г.
- Необходими са значителни инвестиции за модернизиране на енергийната система, със или без декарбонизация, които ще окажат въздействие върху цените на енергията в периода до 2030 г.

Целта на настоящата Зелена книга е консултирането със заинтересованите страни с цел получаване на съответна информация и становища, които да послужат за разработването на рамката за 2030 г.. Тя започва с преглед на сегашната рамка и на постигнатото, като след това представя въпросите, по които се търси принос от заинтересованите страни. Успоредно с това, Комисията се консултира по въпроси, свързани с международните преговори за ново правно обвързващо споразумение за

<sup>1</sup> Връзки към резолюциите на Европейския парламент и към пътните карти са дадени в приложението, в раздела „Ключови референтни документи“.

действие в областта на климата, както и по своята политика за даване на възможност за демонстрация на технологиите за улавяне и съхранение на въглерода.

## **2. СЕГАШНАТА РАМКА НА ПОЛИТИКАТА НА ЕС И КАКВО Е ПОСТИГНАТО ДОСЕГА**

Централно място в сегашната рамка на политиката заемат трите водещи цели, които трябва да бъдат постигнати до 2020 г.: 1) цел за ЕС цел за намаляване на емисиите на ПГ с 20 % в сравнение с нивата на емисиите през 1990 г.; 2) 20 % дял на възобновяемите енергийни източници в потреблението на енергия в ЕС, с конкретни цели за държавите членки; 3) 20 % намаление на потреблението на енергия в сравнение с прогнозите. В допълнение, съществуват специфични цели за 2020 г. за възобновяемата енергия в транспортния сектор (10 %) и за декарбонизация на транспортните горива (6 %). Рамката признава също така различията в енергийните миксове, в икономическото богатство и в капацитета за действие на държавите членки, и поради това включва механизми за осигуряване на справедливо разпределение на усилията между тях. Тя включва мерки, насочени към риска от „изтичане на въглерод“ и въздействието му върху енергоемките отрасли на промишлеността. Тя е подкрепена от широк набор от финансови инструменти на Съюза и от Стратегическия план за енергийните технологии (план SET). Освен това Комисията предложи да бъде преразгледано законодателството на ЕС, свързано с данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията<sup>2</sup>, с цел да се отстранят случаите на припокриване на съществуващите финансови инструменти. Рамката за 2020 г. се допълва от стратегията „Енергетика 2020“<sup>3</sup>, която прави оценка на предизвикателствата и мерките за осигуряване на конкурентоспособна, устойчива и сигурна енергийна система.

### **2.1. Целта за 20 % намаление на емисиите на ПГ и мерки за изпълнение**

Целта за намаляване на емисиите на ПГ с 20% до 2020 г. в сравнение с 1990 г., се изпълнява посредством системата за търговия с емисии на ЕС (СТЕ на ЕС) и Решението за поделение на усилията, което определя цели за намаляване на емисиите за секторите извън СТЕ на ЕС, като постигането ѝ се подкрепя от политиките на ЕС и националните политики за намаляване на емисиите. През 2011 г. емисиите на ПГ, обхванати от пакета за климата и енергетиката бяха оценени на 16 % под нивата от 1990 г.

СТЕ осигурява единна цена на въглерода за големите промишлени инсталации, енергийния сектор и сектора на въздухоплаването. Тя обхваща повече от 10 000 инсталации и почти 50 % от всички емисии на ПГ в ЕС. Тази единна цена осигурява, че климатичните цели са изпълняват по ефективен спрямо разходите начин и че предприятията в ЕС са поставени при равни условия. Цената на въглерода вече е част от оперативните и инвестиционните решения на предприятията в ЕС и е допринесла за значително намаляване на емисиите. Но тя все още не е успяла да се превърне във важна движеща сила към дългосрочни нисковъглеродни инвестиции. Въпреки факта, че таванът на емисиите в СТЕ намалява до около -21 % до 2020 г. в сравнение с 2005 г. и продължава да намалява след 2020 г., давайки по принцип правна гаранция, че ще са необходими големи нисковъглеродни инвестиции, сегашният голям излишък от квоти, предизвикан отчасти от икономическата криза, пречи това да бъде отразено в цената на въглерода. Ниската цена на въглерода не дава на инвеститорите достатъчен стимул да инвестират, и увеличава риска от „привързване към въглерода“. Някои държави членки

<sup>2</sup> COM(2011) 169 окончателен

<sup>3</sup> COM(2010) 639 окончателен

са обезпечени от това развитие и предприеха или възнамеряват да предприемат национални мерки като данъци върху интензивни на въглерод горива в сектори от СТЕ. Все по-голям става рискът от разпокъсаност на политиката, което застрашава единния пазар, като национални и секторни политики подкопават ролята на СТЕ и равните условия, които тя трябва да създаде. Докладът за въглеродния пазар прави по-подробна оценка на функционирането на СТЕ<sup>4</sup>.

Решението за поделение на усилията (РПУ) определя национални цели за емисиите на ПГ в секторите, които не са обхванати от СТЕ. Общата цел е намаление с 10 % на емисиите на равнище ЕС през 2020 г. в сравнение с 2005 г. Много политики на ЕС, включително законодателство и инициативи за отделни сектори, допринесоха за намаляване на емисиите в тези сектори. Те варират от политики, които подобряват енергийната и CO<sub>2</sub> ефективност на леките автомобили, жилищния сектор и енергопотребяващото оборудване, до специфични политики за отпадъците, околната среда, селското стопанство и земеползването (вж. приложението). Изпълнението на политики за постигане на целите за възобновяемите енергии и енергийната ефективност също допринася за намаляване на емисиите. Националните цели се разпределят между държавите членки в зависимост от икономическия капацитет. Някои трябва да намалят емисиите в сравнение с 2005 г., докато на други е разрешен ограничен растеж на емисиите. Като обща оценка ЕС е на път да постигне целта за намаление с 10 % на емисиите, но между държавите членки съществуват значителни различия. За половината от тях все още е нужно да предприемат допълнителни мерки. В допълнение Решението за споделяне на усилията дава възможност на държавите членки да осъществяват целите си гъвкаво, било то чрез придобиването на международни кредити за емисии или посредством търговия с държавите членки, които са преизпълнили целите си.

## **2.2. Целта за възобновяемата енергия и мерките за изпълнение**

ЕС напредва към постигане на целта за 2020 г. за 20 % възобновяема енергията в брутното крайно потребление на енергия. През 2010 г. делът на възобновяемите енергии в ЕС беше 12,7 % в сравнение с 8,5 % през 2005 г. В периода 1995—2000 г., който се характеризираше с отсъствието на регулаторна рамка, делът на възобновяемата енергия нарастваше с 1,9 % годишно. След въвеждането на индикативни цели (2001—2010 г.), делът на възобновяема енергия нарастваше с 4,5 % годишно. С правно обвързващите национални цели, растежът се увеличи, но трябва да бъде средно 6,3 % годишно, за да се постигне общата цел за 2020 г. Делът на възобновяемите енергии в транспорта през 2010 г. достигна 4,7 % в сравнение с едва 1,2 % през 2005 г. В сектора на отоплителните и охладителните системи възобновяемата енергия намира все по-голямо приложение, като делът ѝ би трябвало да нарасне почти двойно до 2020 г. Въпреки това, за да постигнат целите си за 2020 г., повечето държави членки ще имат нужда от нови мерки, които да компенсират свиването на схемите за подпомагане и затруднения достъп до финансиране в контекста на икономическата криза.

Комисията направи преглед на актуалното състояние на възобновяемата енергия в ЕС за 2012 г.<sup>5</sup> Успоредно с настоящата Зелена книга е публикуван актуализиран доклад за

<sup>4</sup> Доклад за състоянието на европейския пазар на въглеродни емисии през 2012 г. (COM(2012) 652). В доклада са разгледани възможните пътища за решаване на проблема с натрупания излишък на квоти в СТЕ, включително чрез включване в обхвата на СТЕ на нови сектори.

<sup>5</sup> Съобщение „Енергията от възобновяеми източници: основен участник на европейския енергиен пазар“ COM(2012) 271.

постигнатия напредък. Инвестициите в изследователска и развойна дейност, иновации и широкомащабно разгръщане в сектора допринесоха за значително намаляване на себестойността на технологиите за възобновяеми енергии. Широкомащабното разгръщане се свързва с такива ключови предизвикателства, като пълното интегриране на възобновяемите енергии в електроенергийната система на ЕС по начин, който се справя с прекъснатия режим на работа, и подобряването на сътрудничеството между държавите членки при постигането на целите. Свързването на пазарите на едро на електроенергия в ЕС ще спомогне за интегрирането на възобновяемата енергия в електроенергийната система; същото ще направи и развитието на интелигентни мрежи, които предоставят възможности за адаптиране на производството на електроенергия, на контрола на електроенергийната мрежа, на съхранението и потреблението към променящата се ситуация на пазарите. Ще са необходими обаче големи инвестиции в преносните и разпределителните мрежи, включително в трансграничната инфраструктура, за да се довърши изграждането на вътрешния енергиен пазар и за включването на възобновяемата енергия. Друго важно предизвикателство е да се направи така, че с времето възобновяемите енергийни източници да станат по-ефективни спрямо разходите, което ще позволи използването на схеми за подпомагане да се ограничи само до подпомагане за онези технологии и области, които все още имат нужда от това. Такива схеми следва да бъдат проектирани така, че да избягват евентуалното свръхкомпенсиране, подобряват ефективността на разходите, насърчават значително намаляване на емисиите на ПГ, засилват иновациите, осигуряват устойчиво използване на суровините, да са способни да се адаптират към развитието на разходите, за да се избегне евентуалната зависимост от субсидиране, да бъдат съгласувани в различните държави членки и, по отношение по-специално на биогоривата, да осигуряват съответствие със СТО.

### **2.3. Целта за икономии на енергия и мерки за изпълнение**

Целта за 2020 г. за намаление с 20 % на потреблението на първична енергия в ЕС (в сравнение с прогнозите, направени през 2007 г.) не е правно обвързваща за държавите членки, но въпреки това е постигнат значителен напредък. След години на растеж, потреблението на първична енергия достигна максималните си стойности през 2005/2006 г. (с около 1825 Mtoe), като от 2007 г. слабо намалява (за да достигне 1730 Mtoe през 2011 г.). Тази тенденция се дължи отчасти на икономическата криза и отчасти на ефективността на съществуващите политики. Тя се дължи също така на намалената енергоемкост на промишлеността на ЕС, която от 174 toe/милион EUR през 2000 г. спадна до 167 през 2005 г. и до 149 през 2010 г.

С приемането на Директивата за енергийната ефективност (ДЕЕ) през 2012 г. сега на равнище ЕС съществува всеобхватна законодателна рамка, която е необходимо да се приложи напълно от държавите членки. ДЕЕ ще допринесе за постигането на напредък в тази област, въпреки че предварителният анализ на Комисията показва, че със сегашните политики целта за 2020 г. няма да бъде постигната<sup>6</sup>. Липсата на подходящи инструменти за наблюдение на напредъка и измерване на въздействието на ниво държава членка е част от проблема. Друго голямо предизвикателство е мобилизирането на финансовите средства, необходими за осигуряване на непрекъснат напредък.

---

<sup>6</sup> Изпълнението на мерките от Бялата книга за транспорта, допълнителните мерки за екопроектиране, въвеждането на интелигентно измерване и разгръщането на интелигентни мрежи, както и последвалата реакция от страна на потреблението, следва да допринесат за преодоляване на изоставането.

От 2009—2010 г. се приемат мерки за изпълнение съгласно директивите за екопроектирането и за енергийното етикетиране на продукти, свързани с енергопотреблението. Тези мерки намаляват потреблението на енергия от промишлените и битовите продукти, което води до икономии за крайните потребители. Бяха приети мерки за редица електронни уреди, включително домашни съдомиялни машини, хладилници, перални машини, телевизори, както и за гумите, а също и за такива промишлени продукти, като двигатели, вентилатори и помпи. Оцененото въздействие на приетите мерки за екопроектиране и етикетиране отговаря на икономия на енергия от порядъка на 90 Mtoe през 2020 г.

За да отговори на потреблението на енергия в сградния фонд, по-специално за целите на отоплението и охлаждането, през 2010 г. ЕС прие преразгледания текст на директивата за енергийните характеристики на сградите (ДЕХС). Освен задължението за държавите членки да прилагат задължителни минимални изисквания за енергийните показатели на новите и съществуващите сгради, директивата изисква от тях да осигурят, че най-късно до 2021 г. всички нови сгради са „сгради с близко до нулево потребление на енергия“. Въпреки това, закъсненията, както и непълнотата на някои национални мерки за изпълнението на тази директива рискуват да попречат на необходимия принос на сградния сектор към по-ниски емисии на ПГ и намалено потребление на енергия. Потенциалът за ефективни спрямо разходите икономии в сградния сектор е оценен на 65 Mtoe до 2020 г. ЕС подкрепи разработването на енергийно ефективни технологии, включително чрез публични партньорства за енергийно ефективни сгради, „зелени“ автомобили и устойчиво производство.

В транспортния сектор, регламентите, установяващи стандарти за показателите за лекотоварни превозни средства доведоха до значително намаляване на емисиите на ПГ, за което свидетелства намалението на средните емисии на CO<sub>2</sub> на парка на новите леки автомобили от 172 g/km през 2000 г. на 135,7 g/km през 2011 г.

#### **2.4. Сигурност на доставките и достъпност на цените на енергията на вътрешния енергиен пазар**

Пакетът в областта на климата и енергетиката от 2009 г. не е единственото направление, по което се работи в тази област. През 2009 г. и 2010 г. ЕС прие всеобхватно законодателство относно вътрешния енергиен пазар за електроенергия и природен газ, а също и, вследствие на двете кризи с доставките на газ, регламента относно сигурността на доставките на газ. Тъй като нито една от целите на енергийната политика не може да бъде постигната без адекватни връзки между преносните мрежи, Комисията внесе също така предложение за регламент относно указанията за трансевропейска енергийна инфраструктура, по което беше постигнато политическо споразумение от Европейския парламент и от Съвета. То отговаря на инфраструктурните предизвикателства във връзка с осигуряването на истинска взаимосвързаност на вътрешния пазар, интегрирането на енергията от възобновяеми източници и подобрената сигурност на доставките<sup>7</sup>.

<sup>7</sup>

По отношение на проектите, определени като проекти от общ интерес (ПОИ), регламентът се въвежда мерки за ускоряване на процедурите за предоставяне на разрешително, включително чрез определянето на максимална продължителност и рационализиране на процедурите за екологична оценка. Регламентът предвижда също така по-добри стимули за инвеститорите посредством усъвършенствани регулаторни разпоредби и определя условията за финансовата помощ от ЕС по предложения Механизъм за свързване на Европа.

Други мерки на ЕС, като Европейския стратегически план за енергийните технологии, са въведени, за да се поощри технологична промяна посредством развойни и демонстрационни проекти за нови и иновативни технологии, напр. биогорива от второ поколение, интелигентни енергийни мрежи, интелигентни градове и интелигентни мрежи, съхранение на електроенергия и електромобилност, технологии за улавяне и съхранение на въглерод и следващо поколение ядрени реактори и енергия от възобновяеми източници за отопление и охлаждане. В началото на 2013 г. Комисията внесе също така предложение за директива за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива, което ще бъде подкрепено от предложеното преразглеждане на насоките за ТЕМ-Т.

В пакета от 2009 г. за климата и енергетиката не са разгледани редица предизвикателства. Например не е определена необходимата преносна и разпределителна инфраструктура. Предизвикателствата пред управлението, свързани с въвеждането на възобновяеми енергии, включително справянето с променливото снабдяване за някои видове възобновяеми енергии (напр. вятърна и слънчева), също не са взети изцяло предвид, а въздействието на голям брой национални схеми за подпомагане на възобновяемите енергии върху интеграцията на пазара, е подценено.

Третият енергиен пакет постави на дневен ред въпроса как да се стимулира конкуренцията на пазара, но не засегна въпроса дали пазарът предлага необходимите стимули за инвестиране в капацитет за производство, разпределение, пренос и съхранение в система с по-голям дял на възобновяемите енергии. До превръщането на възобновяемите енергийни източници в конкурентоспособни по отношение на разходите, целта за една по-устойчива енергийна система трябва да е съобразена с нуждата от напълно либерализиран и интегриран енергиен пазар, способен ефикасно да мобилизира и разпределя инвестиции.

Важните развития и тенденции, които в момента протичат в рамките на ЕС и извън него, включват растящата зависимост на ЕС от вноса на енергия и технологичния напредък на нашите основни конкуренти, новите маршрути за доставка, както и възхода на новите енергийни производители в Африка и Латинска Америка. Всичко това ще окаже въздействие върху разходите за енергия и сигурността на доставките в ЕС.

### **3. Ключови въпроси във връзка с тази консултация**

Рамката за 2030 г. за политиките в областта на климата и енергетиката в периода ще се гради върху значителния напредък, вече постигнат в тази област. Тя трябва да използва опита на сегашната рамка и да определи къде могат да се направят подобрения. Опитът и гледищата на заинтересованите страни, подкрепени по възможност от солидни доказателства, са от съществено значение за четири обширни теми: цели; други инструменти на политиката; конкурентоспособност; и различния капацитет за действие на държавите членки.

#### **3.1. Цели**

Основните въпроси, свързани с новата рамка за 2030 г. за политиките в областта на климата и енергетиката, се отнасят до видовете, естеството и равнището на целите, както и до начина, по който си взаимодействат. Трябва ли целите да са на равнище ЕС, на национално или на секторно равнище и да бъдат ли правно обвързващи? Има различаващи се виждания относно необходимостта от цели и видовете цели. Въпреки че опитът със сегашната рамка показва, че целите осигуряват политически импулс, дългосрочно виждане за инвестициите и еталон за измерване на напредъка, някои

заинтересовани страни твърдят че съществуващите цели и политиките за постигането им не са непременно съгласувани или ефективни спрямо разходите, или че не вземат достатъчно под внимание конкурентоспособността и икономическата жизнеспособност и зрелостта на технологиите. Рамката за 2030 г. следва да отчита развитието на технологиите във времето и да насърчава изследванията и иновациите. Поради това е необходимо да се прецени кои цели могат да тласкат напред развитието на политиките в областта на енергетиката и климата до 2030 г. по най-добрия, най-прост и най-ефективен от гледна точка на разходите начин, и дали сегашният подход може да бъде рационализиран особено с оглед на необходимостта от различни подцели, като тези в транспортния сектор. Този анализ следва също така да обхване въпроса дали е целесъобразно целта за 2030 г. да се изразява само в емисиите на ПГ, имайки предвид другите цели, такива като сигурността на доставките и конкурентоспособността.

Сегашните цели за климата и енергетиката за намаляване на емисиите на ПГ, увеличаване на дела на възобновяемите енергийни източници и за икономии на енергия бяха замислени като взаимно допълващи се и между тях действително съществуват взаимодействия. По-голям дял на възобновяемата енергия може да доведе до намаляване на емисиите на ПГ, доколкото така не се заменят други нисковъглеродни източници на енергия, докато подобряването на енергийната ефективност може да спомогне за намаляване на емисиите на ПГ и да улесни постигането на целта за възобновяемите енергии. Съществуват очевидни синергии, но има също така и потенциални компромиси. Например по-големи от очакваните икономии на енергия и по-голямо от очакваното производство на възобновяема енергия могат да понижат цената на въглерода чрез отслабване на търсенето на квоти за емисии в рамките на СТЕ. Това на свой ред може да отслаби ценовия сигнал на СТЕ за иновациите и инвестициите в ефективност и разгръщането на нисковъглеродните технологии, без в същото време да се засегне постигането на целта за общо намаление на емисиите на ПГ.

Рамка за 2030 г., която съдържа многобройни цели, ще трябва изрично да отчита тези взаимодействия. Тя следва също така да отчита обстоятелството, че по-големият дял на възобновяемите енергийни източници и по-големите икономии на енергия сами по себе си няма да осигурят по-голяма конкурентоспособност или сигурност на доставките. Специалните политики ще продължат да са необходими и може също така да се появи необходимост от допълнителни показатели, които по-пряко да отчитат тези цели.

Налице е широк консенсус, че ще бъдат необходими междинни цели за намаляване на емисиите на ПГ, за да се постигне желаното намаление от 80—95 % до 2050 г. Ключовият въпрос е вземането на решение относно най-подходящото ниво за такава междинна цел. Пътната карта за 2050 г. за нисковъглеродна икономика сочи, че намаление на емисиите с 40 % до 2030 г. в сравнение с 1990 г. би било ефективно спрямо разходите. Намаляване с по-малко от 40 % би увеличило разходите за декарбонизация на икономиката в дългосрочен план. Докато пътните карти сочат, че намаляване на емисиите на ПГ с 40 % до 2030 г. може да бъде постигнато без излишно увеличаване на разходите за енергийната ни система, мобилизирането на необходимите финансови средства за покриване на капиталовите разходи за значителни първоначални инвестиции обаче ще се окаже проблематично.

Пътната карта за енергетиката за 2050 г. показва, че делът на възобновяемите енергии в енергийната система трябва да продължи да расте и след 2020 г. Евентуална цел за 2030 г. за възобновяемите енергии ще трябва да бъде обмислена внимателно, тъй като много възобновяеми енергийни източници тогава вече няма да са в началния си стадий на развитие и ще са в растяща конкуренция с други нисковъглеродни технологии.

Следва да се обърне внимание и на това дали по-голям дял на възобновяемата енергия на равнище ЕС би могъл да се постигне без поставянето на конкретна цел, а чрез СТЕ и регулаторни мерки за създаване на подходящите пазарни условия. Видът на възможната цел за възобновяемите енергии, ще зависи от това i) дали дадена цел се счита за необходима за осигуряването на увеличен дял на възобновяемите енергии след 2020 г., и с това да допринесе за повече местни източници на енергия, намалена зависимост от вноса на енергия и повече работни места и растеж; и ii) дали и как това може да се постигне без нежелано въздействие на схемите за подпомагане на възобновяеми енергии върху енергийните пазари, цените на енергията и публичните бюджети. Трябва да се установи дали целите за възобновяемата енергия могат да бъдат постигнати най-добре с нова водеща цел, със или без подцели за сектори като транспорта, промишлеността и селското стопанство, и/или други конкретни мерки. Всяка цел или политика за възобновяемите енергии ще трябва да вземе предвид растящата доказателствена основа за устойчивостта, разходите, степента на зрялост на технологиите и техния потенциал за иновации.

Рамката на ЕС за политиката за енергийна ефективност съвсем наскоро беше актуализирана посредством приемането на ДЕЕ, като през 2014 г. ще ѝ бъде направен преглед с оглед на целта за 2020 г. Дискусиите относно целта за 2030 г. за икономии на енергия трябва да бъдат видяни в този контекст. Съществуват редица въпроси, които трябва да бъдат разгледани. Първо, енергийната ефективност и получените икономии на енергия са признати в пътната карта за енергетиката до 2050 г. като вариант на енергийната система „без съжаления“. Тъй като доказателствата за начина, по който сегашната система работи няма да бъдат напълно налични преди 2014 г. или дори по-късно, осигуряването на съгласуваност на евентуалната цел за икономии на енергия с всякакви други цели ще бъде от съществено значение. Трябва да се обърне внимание също така и на това дали напредъкът в областта на енергийната ефективност ще бъде движен най-добре от цели за държавите членки или от цели по сектори.

Също така ще трябва да се разгледа въпросът дали параметърът за измерване на такава цел следва да продължи да бъдат абсолютните нива на потреблението на енергия или по-подходяща би била относителна цел, свързана с интензитета на потребление на енергия (напр. потреблението на енергия спрямо БВП или брутната добавена стойност). Докато абсолютната цел може по-добре да осигури постигането на общата цел за икономии, относителната цел може по-добре да вземе предвид динамиката на икономиката на ЕС и реалното икономическо развитие.

За разлика от намалението на емисиите на ПГ и от възобновяемите енергии, сегашният подход към енергийната ефективност се основава на комбинация от пожелателни цели и обвързващи мерки. Необходимостта от законодателство на ЕС (напр. рамка за екопроектирането, ДЕЕ, ДЕХС) съгласно рамката за 2020 г., е свързана най-малкото отчасти с липсата на правно обвързващи цели за държавите членки за икономии на енергия. Всяка правно обвързваща цел за икономии на енергия/енергоемкост ще трябва да остави свобода на действие на държавите членки да постигнат целта с възможно по-малко задължителни мерки на равнище ЕС. Въпреки това, такъв подход ще трябва да отчита, че по-голямата част от законодателството на ЕС, което допринася за намаляването на потреблението на енергия, играе също така главна роля в създаването на вътрешен пазар за тези продукти (напр. рамката за екопроектирането). Ако целите останат пожелателни, трябва да се разгледа въпросът дали конкретните мерки, които понастоящем са в сила, са достатъчни или ще бъдат необходими нови мерки. Ключов въпрос ще бъде до каква степен енергийните пазари, посредством ценовия сигнал и реакцията на търсенето, ще могат сами да осигурят достатъчен стимул за подобряване

на енергийната ефективност, включително промяна на поведението на потребителите, и дали СТЕ и нейното въздействие върху цените на електроенергията ще предоставят стимули за икономии на енергия, дори и при липсата на специфични цели или мерки. Относително ниската ценова еластичност на търсенето на енергия в голям брой важни сектори на икономиката, прогнозните бъдещи нива, както и променливостта на цената по СТЕ, ще трябва да бъдат взети предвид.

### **3.2. Съгласуваност на инструментите на политиката**

Целите за 2020 г. се изпълняват посредством инструменти на политиката на равнище ЕС, които са свързани тясно с вътрешния пазар. Държавите членки имат по-голяма свобода на действие при изпълнението на законодателството на ЕС за възобновяемата енергия и енергийната ефективност, както и за емисиите на ПГ извън рамките на СТЕ, например в сектора на автомобилния транспорт. Това е довело до различаващи се национални подходи при схемите за подпомагане на възобновяемите енергии, данъчно облагане на енергията и емисиите на CO<sub>2</sub>, стандарти за енергийните показатели за сградите и други политики за енергийна ефективност.

За да се постигнат различните цели на политиката и за да се преодолеят пазарните бариери вероятно ще бъде необходима комбинация от инструменти. Тези инструменти ще взаимодействат помежду си, както е описано по-горе. Някои заинтересовани страни отправиха критики по отношение на липсата на цялостна съгласуваност между политиките поради подобни взаимодействия и подчертаха необходимостта от подобряване на ефективността спрямо разходите на различните мерки в областта на климата и енергетиката, като се взема предвид технологичната осъществимост. В допълнение, националните мерки не следва да водят до разпокъсаност на вътрешния пазар. Голямо внимание следва да се отдаде на инвестициите в инфраструктурата, по-специално в мрежи, което ще задълбочи интегрирането на пазара на ЕС и ще осигури устойчивост, конкурентоспособност и сигурност на доставките.

Поради това рамката за 2030 г. за политиките следва да постигне равновесие между конкретните мерки за изпълнение на равнище ЕС и гъвкавостта на държавите членки да постигнат целите по начини, които са най-подходящи за националните условия, като едновременно с това са съвместими с вътрешния пазар. Сегашното равновесие в подхода между инструментите на равнище ЕС и целите/националните инструменти на държавите членки ще трябва да бъде оценено по-подробно, включително и въздействието от субсидиите за изкопаемите горива. Както и преди, разпределението на усилията също ще трябва да бъде взето предвид.

Извън регулаторните инструменти, ЕС предоставя също така значителна финансова подкрепа, свързана с изменението на климата и устойчивата енергия, по-специално чрез политиката на сближаване, изследователските програми на ЕС, и в бъдеще чрез Механизма за свързване на Европа. Целите на действието в областта на климата ще представляват най-малко 20 % от разходите на ЕС в периода 2014—2020 г. и поради това ще залегнат в подходящи инструменти, за да се осигури, че допринасят за увеличаване на енергийната сигурност и за изграждането на нисковъглеродна, ресурсно ефективна и устойчива на климата икономика, която ще подобри конкурентоспособността на Европа и ще създаде повече и по-екологосъобразни работни места<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Както е решено от Европейския съвет на заседанието му на 7—8 февруари 2013 г. относно многогодишната финансова рамка.

Ще трябва да бъде направена оценка на бъдещия достъп до международни кредити след 2020 г. Използването на международни кредити може да ограничи разходите, но те също така допринасят за несигурността по отношение на изискваното във вътрешен план, и са допринесли за излишъка на квоти в СТЕ. Освен това промишлеността и правителствата на ЕС чрез Механизма за чисто развитие са субсидирали конкуриращи се сектори, особено в бързоразвиващите се икономики като Китай, Индия и Бразилия. Преминването от компенсации на базата на проекта към механизми за търговия с емисии и към други пазарни механизми би могло по-добре да обедини различния капацитет на държавите да действат по изменението на климата и подкрепи напредъка към разработването на по-глобален пазар на въглерод с широко международно участие.

За сектори като корабоплаването и авиацията, усилията на политиките включват също така координирано усилие за съгласувани в световен мащаб стандарти и политики за ефективно постигане на глобално намаляване на емисиите. Като първа стъпка, проектният индекс за енергийна ефективност, договорен от Международната морска организация, влезе в сила през 2013 г. и се очаква да забави нарастването на емисиите на ПГ от световното корабоплаване.

### **3.3. Насърчаване на конкурентоспособността на икономиката на ЕС**

Една от основните цели на енергийната политика на ЕС е да осигури, че енергийната система допринася за конкурентоспособността на икономиката на ЕС чрез осигуряването на конкурентни вътрешни и международни енергийни пазари и цени, които са конкурентни в международен план и осигуряват достъпна енергия за крайните потребители. Това е особено важно за уязвимите домакинства и промишлените сектори, които са изложени на международна конкуренция и за които енергията е важен производствен фактор. Тъй като ролята на електроенергията се очаква да нарасне по време на преобразуването на енергийната система, разходите за електроенергия са от особено значение от перспективата на 2030 г.

Политиките в областта на енергетиката и климата могат да дадат тласък на търсенето и растежа в условията на нисковъглеродна икономика. ЕС е лидер в областта на чистите и по-енергийно ефективни технологии, продукти и услуги и екотехнологии, които заедно се очаква да създадат около 5 милиона работни места в периода до 2020 г.<sup>9</sup> Освен това много от тези политики допринасят за намаляване на замърсяването на въздуха и за подобряване на здравното състояние. В същото време политиките бяха критикувани, че имат отрицателно въздействие върху цените на енергията, че въздействат неблагоприятно върху достъпността на енергията за уязвимите домакинства и върху конкурентоспособността на енергоемките сектори, дори и да са способни да намалят експозицията на промишлеността на енергийни разходи и да подобрят устойчивостта спрямо пиковите на цените на енергията.

Докато цените на едро на енергията в ЕС са се увеличили умерено, има доказателства, че през последното десетилетие цените за крайните потребители на електроенергия за много предприятия и домакинства са се увеличили значително повече в реално измерение. Пътната карта за енергетиката до 2050 г. сочи, че тази тенденция ще се запази и в бъдеще. Развитието на международните пазари и експлоатацията на неконвенционални въглеводороди може да доведе до увеличаване на разликите в цените в ЕС в сравнение с тези в други големи промишлени икономики като САЩ, където шистовият газ вече е източник на енергия с нарастващо значение. През 2012 г. цените на газа за промишлеността са били повече от четири пъти по-ниски в САЩ,

<sup>9</sup> Съобщение „Към възстановяване и създаване на работни места“ (COM(2012) 173 final)

отколкото в Европа<sup>10</sup>. Ясно е, че тази тенденция се дължи на множество фактори извън политиките на ЕС в областта на енергетиката и климата и че цените на едро на електроенергията в ЕС все още се определят до голяма степен от цените на изкопаемите горива. Решенията на държавите членки, свързани с тарифи, такси и данъци, също оказват значително въздействие върху цените за крайните потребители. Тези фактори трябва да се вземат предвид при разработването на нови политики. Различните фактори, определящи националните енергийни разходи, включително данъчното облагане, трябва да бъдат анализирани по диференциран начин, тъй като изглежда, че тяхното въздействие върху общите разходи за производство на енергия се различава значително. В този контекст трябва да бъдат разгледани редица въпроси.

Първо, пълното изпълнение на законодателството в областта на вътрешния пазар е от решаващо значение да се задържат цените под контрол и допринася за постигането на целите по ефективен спрямо разходите начин, както чрез засилване на конкуренцията на пазара, така и чрез по-ефикасно използване на енергийната инфраструктура (чрез мрежовите кодекси).

Второ, необходимо е да се създадат условия бъдещата експлоатация на местните нефтени и газови ресурси, както конвенционални, така и неконвенционални, да става по безопасен за околната среда начин, тъй като те биха могли да допринесат за намаляване на цените на енергията в ЕС и на зависимостта от внос.

Трето, по-нататъшната диверсификация на маршрутите на енергийните доставки може да подобри конкуренцията на енергийните пазари, а чрез инвестиции в областта на енергийната ефективност могат да се постигнат значителни дългосрочни икономии. По-нататъшното разгръщане на производството на възобновяема електроенергия трябва да бъде придружено от по-добро управление на мрежите, намалени разходи и подобрени експлоатационни показатели на технологиите, както и непрекъсната подкрепа за иновациите.

Четвърто, беше изразено безпокойство във връзка с това, че ангажиментът на ЕС за борба с изменението на климата не е напълно реципрочен в останалите части на света и че това дава отражение върху конкурентоспособността. В същото време ангажиментът на Съюза за намаляване на емисиите на ПГ с 20 % до 2020 г. допринесе за напредъка, постигнат след Конференцията за климата в Копенхаген през 2009 г. Досега повече от 90 държави са приели ангажименти с различна степен на амбициозност. Международната общност също одобри целта за ограничаване на глобалното затопляне до под 2°C. В допълнение, няколко държави прилагат или разработват законодателство за собствена система за търговия с емисии (Швейцария, Австралия, Нова Зеландия, Южна Корея, Китай и няколко щата на САЩ). Независимо от тези развития, предложението на ЕС за условна цел за намаляване с 30 % на емисиите на ПГ не бе последвано от ангажименти и действия, които биха осигурили съответствие на общите усилия до 2020 г. с целта от 2°C. Следователно, от решаващо значение е необходимостта от допълнително ангажиране с трети държави, както и до 2015 г. платформата от Дърбан да постигне споразумение за след 2020 г. Това е още по-важно, като се има предвид, че ЕС представлява само 11 % от световните емисии на ПГ и че

<sup>10</sup> Според данни на МАЕ, цените в реално изражение на електроенергията за промишлеността в Европа (ОИСП) са се увеличили средно с 38 % между 2005 и 2012 г., докато в САЩ са намалели с 4 %. Що се отнася до домакинствата, цените в реално изражение на електроенергията в Европа (ОИСП) са се увеличили с 21,8 % между 2005 и 2012 г., а в САЩ — с 8,4 %. „Energy Prices & Taxes, 4<sup>th</sup> Quarter 2012“, МАЕ.

този дял намалява, така че за борбата с изменението на климата е необходимо ефективно международно действие<sup>11</sup>.

Пето, в областта на въздухоплаването и морския транспорт усилията на ЕС са съсредоточени върху постигането на напредък в рамките на съответните международни форуми за осигуряването на всеобщо участие и равни условия.

Шесто, ясно е, че по-високите цени в рамките на СТЕ и политиките за разширяване на капацитета за производство на възобновяема електроенергия чрез осигуряване на подкрепа или преференциално третиране за пускането им на пазара могат да увеличат цените на електроенергията. В същото време СТЕ създава равни условия в ЕС и свежда до минимум разходите за намаляване на емисиите на ПГ в обхванатите сектори. СТЕ включва също така и мерки за ограничаване на въздействието върху конкурентоспособността на енергоемките сектори, които са изложени на риск от изтичане на въглерод. Тези мерки ще продължат да бъдат в сила до 2020 г. Предвид натрупването на безплатни квоти в промишлените сектори и достъпа до евтини международни кредити за намалени емисии е вероятно въздействието върху тези сектори поне до 2020 г да бъде слабо. Правилата за държавна помощ, свързани със СТЕ, позволяват на държавите членки, считано от 2013 г., да предоставят компенсации за част от непреките разходи на СТЕ в повечето сектори с високо потребление на електроенергия. Освен това правилата за държавна помощ в областта на околната среда понастоящем позволяват целево освобождаване на промишлеността от данъчно облагане, свързано с енергията. В рамката за 2030 г. ще трябва да бъде разгледан въпросът дали и как този подход следва да бъде продължен.

Накрая, при изготвянето на рамка за 2030 г. следва да се обърне внимание на това дали приходите, свързани със СТЕ, биха могли да се използват за допълнително подпомагане на секторите да създават иновации. Понастоящем този вариант се опира главно на използването от държавите членки на постъпленията от търгове в рамките на допустимите граници за предоставяне на държавна помощ, въпреки че съществуващата рамка предвижда новаторско финансиране от страна на Съюза под формата на инициативата NER300, ограничена до проекти за възобновяема енергия и улавяне и съхранение на въглерод.

### **3.4. Вземане под внимание на различния капацитет на държавите членки**

Държавите членки са много различни по отношение на сравнително богатство, промишлена структура, енергиен микс, сграден фонд, въглеродна и енергийна интензивност, експлоатируеми възобновяеми ресурси и социална структура. Отделните потребителски групи имат различен капацитет да инвестират и да се адаптират. Това разнообразие трябва да се вземе предвид при разработването на рамка за политиката за 2030 г. Целите в областта на климата и енергетиката въздействат различно върху всяка държава членка и нейните граждани, и като част от новата рамка ще трябва да бъдат оценени вариантите, които дават възможност за ефективно сътрудничество и справедливо поделение на необходимите усилия.

Сегашната рамка в областта на енергетиката и климата отчита различаващите се капацитети на държавите членки, като разпределя сред държавите членки усилията за постигане на целите на Съюза в областта на климата и енергетиката, с по-малка тежест

---

<sup>11</sup> Изгледите за ново световно споразумение за климата са разгледани в отделно консултативно съобщение *Международно споразумение през 2015 година относно изменението на климата: Оформяне на международната политика след 2020 г. за климата.*

върху държавите членки с по-ниски приходи. Постъпленията от търговете също частично се преразпределят, за да се компенсират разликите в разходите. Съществуват също така механизми за сътрудничество, предвидени в Директивата за възобновяемата енергия, които позволяват възобновяемата енергия, произведена в една държава членка, да се отчита към изпълнението на целите на друга. Все пак, въпреки потенциалните икономически ползи за двете страни, тази схема не е използвана досега, с изключение на Швеция и Норвегия. За да се вземат предвид националните обстоятелства, Директивата за енергийна ефективност предвижда „меню“ от различни видове гъвкавост, които държавите членки могат да прилагат по отношение на тяхната цел за 1,5 % годишни икономии, включително постепенното въвеждане на целта от 1,5 %, изключване на сектори, обхванати от СТЕ, включване на сектора на преобразуването и разпределението и признаване на по-ранното действие. Тези форми на гъвкавост могат да бъдат използвани кумулативно, но не трябва да пречат на общите икономии на енергия, изисквани от директивата.

Необходимо е да се разгледа въпросът дали при рамката за 2030 г. следва да се запазят подобни инструменти за разпределяне или, в зависимост от нивото на амбиция и естеството на бъдещите цели и мерки, са необходими алтернативни подходи. Макар че е възможно да работят срещу целите на вътрешния енергиен пазар, диференцираните цели по държави членки могат да повишат справедливостта, но могат също така да увеличат общите разходи за постигане на целите, ако не бъдат съчетани с достатъчна гъвкавост при изпълнението им, например търговски механизми. При изготвянето на рамката за 2030 г. при всички случаи ще трябва да се прецени дали между държавите членки съществува достатъчна гъвкавост, която да позволява ефективно спрямо разходите постигане на диференцираните цели. В този контекст трябва също да се има предвид, че тези държави членки, които най-много се нуждаят от инвестиции и са с най-много налични възможности за ефективно спрямо разходите намаляване на емисиите на ПГ, за развитие на възобновяеми енергии, за подобрения на енергийната ефективност и др., често са с по-малък икономически капацитет, за да могат да се възползват от тях. Освен това някои от тези държави членки срещат затруднения при получаването на достатъчна подкрепа за промяна на промишлените процеси и на използването на енергия, което може да се отрази на работните места и на възможността да разчитат на собствени енергийни източници. Достъпът до финансиране за инвестиции, било то чрез пряко финансиране или интелигентно финансиране, вече е част от инструментариума от политики на ЕС<sup>12</sup>, но може да се наложи да бъде подобрен с оглед на 2030 г. Такива мерки биха могли да допринесат за честно и справедливо поделение на усилията, като в същото време улеснят възприемането им от обществеността и ангажират всички заинтересовани страни в прехода към устойчива, сигурна и конкурентоспособна икономика.

Като част от новата рамка ще трябва да се изготви и представи специфична за отделните държави членки информация, за да се подготви почвата за дискусиите за справедливо поделение на усилията и за да се осигури, че никоя държава членка няма да понесе прекомерна тежест.

<sup>12</sup>

Например, предложения Европейски фонд за регионално развитие за 2014—2020 г. и Механизма за свързване на Европа.

## **4. ВЪПРОСИ**

### **4.1. Общи положения**

- Кой поуки от рамката за 2020 г. и сегашното състояние на енергийната система на ЕС са от най-голямо значение при определянето на политиките за 2030 г.?

### **4.2. Цели**

- Кой цели за 2030 г. биха били най-ефективни като движещи сили на целите на политиката в областта на климата и енергетиката? На какво равнище трябва да се прилагат (ЕС, държави членки или сектори) и до каква степен следва да бъдат правно обвързващи?
- Имало ли е несъответствия в настоящите цели за 2020 г. и, ако е така, как може да се осигури съгласуваност на потенциалните цели за 2030 г.?
- Подходящо ли е да има цели по подсектори, като транспорт, селско стопанство, промишленост, подходящи и, ако е така, какви? Например, необходима ли е цел за възобновяемите енергии в транспорта, имайки предвид целите за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за пътническите леки автомобили и за леките търговски превозни средства?
- Как целите по-добре да отразяват икономическата жизнеспособност и променящата се степен на зрялост на технологиите в рамката за 2030 г.?
- Как трябва да бъде оценен напредъкът по други аспекти на енергийната политика на ЕС, такива като сигурността на доставките, които не могат да бъдат обхванати от водещите цели?

### **4.3. Инструменти**

- Необходими ли са промени на други политически инструменти и на начина, по който взаимодействат помежду си, включително между ЕС и националното равнище?
- Как най-добре да се определят специфични мерки на равнище ЕС и национално равнище, за да се оптимизира ефикасността на разходите за постигането на климатичните и енергийните цели?
- Как най-добре може да се избегне разпокъсването на вътрешния енергиен пазар, по-специално във връзка с необходимостта да се насърчават и мобилизират инвестиции?
- Какви мерки биха могли да се предвидят, за да могат допълнителните икономии на енергия да се реализират по възможно най-ефективния спрямо разходите начин?
- По какъв начин политиките на ЕС в областта на изследванията и иновациите могат най-добре да подкрепят постигането на заложеното в рамката за 2030 г.?

### **4.4. Конкурентоспособност и сигурност на доставките**

- Кой елементи на рамката за политиките в областта на климата и енергетиката могат да бъдат подсилени, за да може по-добре да се насърчават създаването на работни места, растежът и конкурентоспособността?

- Какви доказателства има за изтичане на въглерод при сегашната рамка и може ли то да бъде количествено определено? Какво решение може да се намери на този проблем в рамката за 2030 г.?
- Какви са специфичните движещи сили на наблюдаваните тенденции в разходите за енергия и до каква степен ЕС може да им влияе?
- По какъв начин следва да се вземе предвид несигурността по отношение на усилията, които другите развити държави и икономически важни развиващи се държави ще положат, и нивото на ангажиментите, които те ще поемат в рамките на продължаващите международни преговори?
- Как да увеличим регулаторната сигурност за предприятията, като в същото време създаваме възможности за гъвкавост с цел приспособяване към променящите се обстоятелства (напр. напредък в международните преговори по въпросите на климата и промени в енергийните пазари)?
- Как ЕС може да увеличи капацитета за иновации на преработващата промишленост? Каква роля може да се отреди на приходите от търговете за квоти?
- Как ЕС може най-добре да използва развитието на местните конвенционални и неконвенционални енергийни източници в рамките на ЕС, за да допринесе за намаляване на цените на енергията и на зависимостта от внос?
- Как най-добре ЕС може да подобри във вътрешен план сигурността на енергийните доставки, като осигурява пълното и ефективно функциониране на вътрешния енергиен пазар (напр. чрез развитие на необходимите взаимовръзки), и във външен план, като диверсифицира маршрутите за енергийни доставки?

#### **4.5. Аспекти, свързани с капацитета и разпределянето**

- Как новата рамка следва да осигури справедливо разпределение на усилията между държавите членки? Какви конкретни стъпки могат да се предприемат, за да се вземат под внимание различните им възможности за изпълнение на мерки в областта на климата и енергетиката?
- Какви механизми могат да бъдат предвидени за насърчаване на сътрудничеството и справедливото поделение на усилията между държавите членки, като едновременно се търси най-ефективното спрямо разходите постигане на новите цели в областта на климата и енергетиката?
- Изискват ли се нови инструменти за финансиране или договорености, за да се подкрепи новата рамка за 2030 г.?

#### **5. ИЗПРАЩАНЕ НА ОТГОВОРИТЕ В РАМКИТЕ НА КОНСУЛТАЦИЯТА**

Консултацията ще е отворена до 2 юли: Повече информация за това как да участвате в настоящата консултация можете да намерите на следния адрес :

[http://ec.europa.eu/energy/consultations/20130702\\_green\\_paper\\_2030\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/consultations/20130702_green_paper_2030_en.htm)

## **ПРИЛОЖЕНИЕ**

### **Обща информация по въпросите на енергетиката и климата**

#### **1. ЗАКОНОДАТЕЛНИ ИНСТРУМЕНТИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ВОДЕЩИТЕ ЦЕЛИ НА ПАКЕТА ЗА КЛИМАТА И ЕНЕРГЕТИКАТА И ОСНОВНИТЕ ПОЛИТИКИ, ПОДКРЕПЯЩИ ПОСТИГАНЕТО ИМ**

- (1) Директива 2009/28/ЕО за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници, определяща целта за дял от 20 % на възобновяемите енергии по държави членки.
- (2) Директива 2003/87/ЕО, както е изменена с Директива 2009/29/ЕО, в която се преразглежда схемата за търговия с емисии на ЕС чрез определяне на тавани за емисиите и хармонизиране на разпределянето на квоти за дружествата.
- (3) Решение № 406/2009/ЕС (Решение за поделение на усилията), което определя цели по държави членки за намаляване на емисиите на ПГ в секторите, които не са включени в СТЕ.
- (4) Регламент (ЕО) № 443/2009 (CO<sub>2</sub> и леките автомобили) за стандарти за CO<sub>2</sub> за нови пътнически леки автомобили
- (5) Регламент (ЕС) № 510/2011 за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства
- (6) Директива 2009/30/ЕО (Директива за качеството на горивата) за намаляване на съдържанието на въглерод в целия жизнен цикъл на горивата.
- (7) Директива 2009/31/ЕО, която създава способна рамка за улавяне и съхранение на въглерод.
- (8) Директива 2012/27/ЕС относно енергийната ефективност, определяща необходимите действия на равнище държави членки
- (9) Директива 2010/31/ЕО относно енергийните характеристики на сградите;
- (10) Директива 2009/125/ЕО за определяне на изискванията за екодизайн към продукти, свързани с енергопотреблението, включително и стандарти
- (11) Регламент № 2006/842/ЕО относно флуорираните газове и Директива 2006/40/ЕО относно флуорираните газове от мобилните климатични системи
- (12) Директива 99/31/ЕО постепенно премахва използването на депа за обезвреждането на отпадъци, намалявайки емисиите на CH<sub>4</sub>
- (13) Директива 1991/676/ЕИО относно нитратите, допринасяща за ограничаване на емисиите на N<sub>2</sub>O
- (14) Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства.
- (15) Директива 2003/96/ЕО на Съвета относно реструктурирането на правната рамката на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията

- (16) Регламент 1222/2009 относно етикетирането на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри
- (17) Регламент 2011/228 за изменение на Регламент (ЕО) № 2009/1222 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на методите за изпитване на сцеплението на гуми от клас C1с влажна пътна настилка
- (18) Регламент 2011/1235 за изменение на Регламент (ЕО) № 1222/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на категоризирането на гуми според сцеплението им с влажна пътна настилка, измерването на съпротивлението при търкаляне и процедурата за проверка
- (19) Регламент (ЕО) № 714/2009 относно условията за достъп до мрежата за трансграничен обмен на електроенергия и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1228/2003;
- (20) Регламент (ЕО) № 715/2009 от 13 юли 2009 г. относно условията за достъп до газопреносни мрежи за природен газ и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1775/2005.
- (21) Решение относно правила за отчитане и планове за действие в областта на емисиите и поглъщанията на парников газ, дължащи се на дейности във връзка със земеползването, промените в земеползването и горското стопанство

## **2. КЛЮЧОВИ РЕФЕРЕНТНИ ДОКУМЕНТИ**

**Пътна карта за постигане до 2050 г. на икономика с ниска въглеродна интензивност**

[http://ec.europa.eu/clima/policies/roadmap/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/roadmap/index_en.htm)

**Енергийна пътна карта за периода до 2050 г.**

[http://ec.europa.eu/energy/energy2020/roadmap/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/energy2020/roadmap/index_en.htm)

**Бяла книга: Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите**

[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm)

**Пътна карта за ефективно използване на ресурсите в Европа**

[http://ec.europa.eu/environment/resource\\_efficiency/about/roadmap/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/resource_efficiency/about/roadmap/index_en.htm)

**Структурна реформа на европейския въглероден пазар: първият доклад за състоянието на европейския пазар на въглеродни емисии през 2012 г.**

[http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/reform/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/reform/index_en.htm)

**Постигане на функциониращ вътрешен енергиен пазар**

[http://ec.europa.eu/energy/gas\\_electricity/internal\\_market\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/internal_market_en.htm)

**Енергията от възобновяеми източници: основен участник на европейския енергиен пазар**

[http://ec.europa.eu/energy/renewables/communication\\_2012\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/renewables/communication_2012_en.htm)

**Резолюция на Европейския парламент от относно пътната карта за постигане до 2050 г. на конкурентоспособна икономика с ниска въглеродна интензивност**

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2012-0086+0+DOC+XML+V0//BG>

**Резолюция на Европейския парламент относно пътната карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство**

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2011-0584+0+DOC+XML+V0//BG>

**Резолюция на Европейския парламент относно енергийната пътна карта за периода до 2050 г.**

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2013-0088+0+DOC+XML+V0//BG>