



## ИЗМЕНЕНИЕТО НА КЛИМАТА И ОКОЛНАТА СРЕДА

На Конференцията на ООН по въпросите на климата в Париж през декември 2015 г. страните по Рамковата конвенция от целия свят се договориха за ограничаване на глобалното затопляне значително под 2°C в сравнение с нивата преди индустриализацията. ЕС се ангажира до 2030 г. да намали емисиите на парникови газове с поне 40 % под нивата от 1990 г., като същевременно подобри енергийната ефективност с 27 % и увеличи дяла на възобновяемите енергийни източници до 27 % в крайното потребление. Ключов механизъм за борба с изменението на климата е схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ).

### ПРАВНО ОСНОВАНИЕ И ЦЕЛИ

Член 191 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) превръща борбата с изменението на климата в изрична цел на политиката на ЕС в областта на околната среда.

### ОБЩ КОНТЕКСТ

#### А. Глобалното затопляне

Без политики за допълнително намаляване на емисиите средната температура в световен мащаб се очаква да се увеличи между 1,1°C и 6,4°C в течение на този век. Според представения неотдавна пети доклад на Междуправителствения комитет по изменение на климата (IPCC) е твърде вероятно глобалното затопляне да се дължи на влиянието на човека. Човешките дейности като използването на изкопаеми горива, обезлесяването и селското стопанство водят до емисии на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>), метан (CH<sub>4</sub>), двуазотен оксид (N<sub>2</sub>O) и флуоровъглеродороди. Тези парникови газове улавят топлината, която се излъчва от земната повърхност, и не ѝ позволяват да се освободи в космическото пространство, като причиняват по този начин глобално затопляне.

#### Б. Въздействие на изменението на климата

Глобалното затопляне доведе и ще продължава да води до увеличаване на екстремните метеорологични явления (като наводнения, суша, обилни валежи и горещи вълни), горски пожари, недостиг на водни ресурси, изчезване на ледници и покачване на морското равнище, промени в структурата на разпространение и дори изчезване на фауна и флора, болести и вредители по растенията, недостиг на храна и питейна вода, засилване на фотохимичния смог, причиняващ здравословни проблеми, и миграция на хора, бягащи от тези опасности. Науката показва, че рисковете от необратима и катастрофална промяна силно ще се увеличат, ако глобалното затопляне се повиши с повече от 2°C в сравнение с нивата преди индустриализацията.

## **В. Цената на действието срещу цената на бездействието**

Според доклада на Стърн, публикуван от правителството на Обединеното кралство през 2006 г., управлението на глобалното затопляне би струвало 1 % от световния БВП годишно, докато бездействието би могло да струва най-малко 5 %, а в най-лошия случай — до 20 % от световния БВП. Следователно ще бъде необходимо да се инвестира само малка част от общия световен БВП в нисковъглеродна икономика, а борбата срещу изменението на климата ще доведе до ползи за здравето и по-голяма енергийна сигурност и ще намали другите вреди.

## **Г. Адаптиране към изменението на климата**

Действията за адаптиране към изменението на климата варират от леки и нескъпоструващи мерки (опазване на водните ресурси, сеитбообороти, използване на устойчиви на суша сортове, обществено планиране и повишаване на информираността на обществеността) до скъпоструващи защитни мерки и мерки за преместване (увеличаване височината на диги, преместване на пристанища, промишлености и хора далеч от ниско разположени крайбрежни зони и алувиални долини). [Стратегията на ЕС за адаптация към изменението на климата](#) цели Европа да стане по-устойчива на климатичните изменения. Тя насърчава по-добра координация и по-голям обмен на информация между държавите членки и способства за интегриране на мерките за адаптиране във всички съответни политики на ЕС.

## **РЕЗУЛТАТИ**

### **А. Международна политика в областта на климата**

През декември 2015 г., след повече от две десетилетия на преговори, правителствата приеха първото всеобщо споразумение за борба с изменението на климата по време на 21-вата конференция на страните (COP 21) по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК) в Париж. [Споразумението от Париж](#) има за цел повишаването на температурата в световен мащаб да се ограничи значително под 2°C, както и да се полагат усилия това повишаване да се задържи на 1,5°C над нивата преди индустриализацията. За изпълнението на тази цел страните по Рамковата конвенция се стремят да определят най-високите стойности в световен план на емисиите на парникови газове възможно най-бързо и да постигнат нулеви нетни емисии през втората половина на настоящия век. Финансовите потоци следва да се съблюдават тези цели. За първи път всички страни по Конвенцията трябва да положат амбициозни усилия за намаляване на емисиите на парникови газове, следвайки принципа на „обща, но разграничени отговорности и съответни възможности“, т.е. според техните индивидуални обстоятелства и възможности. На всеки пет години всички държави ще трябва да актуализират и усъвършенстват своите планове за действие в областта на климата („национално определени приноси“) и да ги обявяват в условия на прозрачност, за да може да бъде оценен колективният напредък („глобален преглед“). Ще се осигури подкрепа, както във финансово отношение, така и посредством изграждане на капацитет, по-специално за най-уязвимите, най-слабо развитите страни и малките островни развиващи се страни. Адаптирането, на което се отделя същото внимание като на смекчаването на въздействието, е признато за световно предизвикателство; следователно е важно да се предприемат действия във връзка със „загубите и щетите“, свързани с неблагоприятните последици от изменението на климата. Споразумението влезе в сила през ноември 2016 г.,

след като беше ратифицирано от най-малко 55 правителства, представляващи най-малко 55 % от общите световни емисии на парникови газове.

## **Б. Усилия в рамките на ЕС за борба с изменението на климата**

ЕС, посредством [своята рамка до 2030 година в областта на климата и енергетиката](#), е поел ангажимент за постигането на следните цели до 2030 г.: намаляване на емисиите на парникови газове с поне 40 % под нивата от 1990 г., подобряване на енергийната ефективност с 27 % (индикативна цел, която ще бъде преразгледана през 2020 г.) и увеличаване на дела на възобновяемите енергийни източници до 27 % в крайното потребление. Рамката за 2030 г. представлява последващи действия във връзка с целите на ЕС „20-20-20“, приети през 2007 г. от лидерите на ЕС за 2020 г.: намаляване с 20 % на емисиите на парникови газове, увеличаване с 20 % на дяла на възобновяемите енергийни източници в крайното потребление на енергия и намаляване с 20 % на общото първично енергийно потребление в ЕС (всички в сравнение с 1990 г.), като всички те се изразяват в обвързващи правни мерки. [Пътната карта на ЕС за преминаване към нисковъглеродна икономика до 2050 г.](#) определя дългосрочна цел за намаляване с 80 % на емисиите на парникови газове.

[Схемата на ЕС за търговия с емисии \(СТЕ\)](#), която е първият и понастоящем най-голям международен пазар на въглеродни емисии, представлява ключов инструмент в политиката на ЕС за борба с изменението на климата. Основава се на принципа за ограничаване и търговия с емисии: определен е „праг“ на общото количество на емисиите на парникови газове, които могат да се отделят от инсталациите (заводи, електроцентрали и др.), включени в схемата, чийто брой е над 11 000. Всяка инсталация купува или получава „квоти за емисии“, продавани чрез търг от държавите членки. Тези кредити, всеки от които съответства на един тон CO<sub>2</sub>, могат да се търгуват и с други инсталации, ако не се използват. С течение на времето общият брой на квотите постепенно се намалява. Въведена през 2005 г., СТЕ на ЕС претърпя съществена реформа след това. Вследствие на временно замразяване на търгове за част от разрешителните за емисии на CO<sub>2</sub> (т.нар. „отлагане“) и създаването на „резерв за пазарна стабилност“, за да се противодейства на структурния излишък на квоти за емисии чрез автоматично регулиране на предлагането на търг на квоти, Комисията [предложи](#) още една реформа през юли 2015 г. От 2012 г. СТЕ се прилага също така и в областта на въздухоплаването. След широко международно противопоставяне ЕС временно преустанови прилагане на схемата за междуконтинентални полети, като по този начин предостави на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) време за разработване на глобален пазарен механизъм за справяне с емисиите от международното въздухоплаване.

Емисиите от сектори, които не са обхванати от СТЕ (например пътен транспорт, отпадъци, селско стопанство и строителство), се подчиняват на [Решението за разпределение на усилията](#), което определя задължителни годишни цели за намаление на емисиите на парникови газове за всяка държава членка до 2020 г. [Предложен регламент за последващи действия](#), който понастоящем следва законодателната процедура, ще определя задължителни цели за периода 2021—2030 г., с цел да се постигне намаление с 30 % на парниковите газове от тези сектори, в съответствие с ангажимента, поет през октомври 2014 г. от лидерите на ЕС. За да се спомогне за изпълнението на ангажиментите на ЕС по силата на Споразумението от Париж, [се предлага](#) също така да се включат земеползването, промените в земеползването и горското стопанство в усилията на ЕС за намаляване на емисиите.

[Директивата за възобновяемите енергийни източници](#) цели да гарантира, че до 2020 г. възобновяемите енергийни източници като биомаса, вятърна, водна и слънчева енергия ще осигуряват най-малко 20 % от общото потребление на енергия в ЕС във връзка с производството на електроенергия, транспорта, отоплителните и охладителните системи. В този контекст всяка държава членка прие свой национален план за действие относно енергията от възобновяеми източници, включващ цели по сектори. Като част от тази цел държавите членки се задължават да гарантират, че най-малко 10 % от транспортните горива се произвеждат от възобновяеми енергийни източници. За да постигне вече договорената цел на ЕС за равнище 27 % на потреблението на енергия от възобновяеми източници за 2030 г., Комисията [предложи](#) да направи преглед на Директивата.

[Технологията за улавяне и съхранение на въглерод](#) отделя CO<sub>2</sub> от атмосферните емисии (получени от производствените процеси), компресира CO<sub>2</sub> и го транспортира до място, където може да бъде съхраняван. Според Междуправителствената група по изменението на климата към ООН, ако има успех, технологията за улавяне и съхранение на въглерод би могла да отстранява 80—90 % от емисиите на CO<sub>2</sub> от работещи с изкопаеми горива електроцентрали. ЕС създаде регулаторна рамка за комерсиализиране и субсидиране на тази нова технология. При все това прилагането на предвидените демонстрационни проекти в Европа се оказа по-трудно от първоначално предвиденото, тъй като високите разходи представляват една от главните пречки.

Новите леки автомобили, регистрирани в ЕС, трябва да спазват стандартите за емисиите на [CO<sub>2</sub>](#). Целта, която трябва да бъде постигната от средния парк леки автомобили, е 130 г CO<sub>2</sub>/км за 2015 г. и ще бъде намалена до 95 г/км от 2021 г. нататък. С цел създаване на стимули за промишлеността да инвестира в нови технологии, може да се използват т.нар. „суперкредити“, при които най-чистите автомобили от предлаганата от всеки производител гама се считат за повече от един автомобил при изчисляването на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub>. Подобна нормативна уредба се прилага за [лекотоварните автомобили](#), а друга уредба за автобусите и камионите е в процес на изготвяне. В подкрепа на политиката за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> информацията, свързана с [икономията на гориво](#) при новите леки автомобили, предлагани за продажба или наемане в ЕС, се предоставя на потребителите, така че те да могат да направят информиран избор при покупката на нов автомобил. [Качеството на горивото](#) също е важен елемент в намаляването на емисиите на парникови газове. Законодателството на ЕС има за цел да се намали интензивността на парниковите газове от горивата с 6 % до 2020 г.: това трябва да бъде постигнато, наред с други мерки, използването на биогорива, които, обаче, трябва да отговарят на определени критерии за устойчивост.

Емисиите на CO<sub>2</sub> от международния морски транспорт са значителни и се очаква да нараснат съществено. Настоявайки за глобален подход, ЕС междувременно създаде обхващаща целия Съюз система за [измерване, отчитане и проверка на емисиите на CO<sub>2</sub> от корабоплаването](#) като първа стъпка към намаляването им. Считано от 2018 г. големите кораби ще трябва да извършват измерване и да докладват ежегодно за своите проверени емисии на CO<sub>2</sub>, освободени по пътя им към, от и в рамките на пристанища на ЕС, заедно с друга информация от значение.

Вследствие на забраните на хлорфлуорвъглеродите (CFCs) през 80-те години на миналия век, за да се спре изтъняването на озоновия слой, в настоящия момент се използват флуорирани газове като заместители в редица промишлени приложения като климатични и хладилни системи, тъй като не нарушават озоновия слой. Те, обаче, могат

да имат потенциал за глобално затопляне до 23 000 пъти по-голям от този на CO<sub>2</sub>. Поради това ЕС предприе мерки за контрол на използването на [флуорирани газове](#) и забрана на употребата им в новите климатични уреди и хладилници до 2022—2025 г., като по този начин се определя ритъмът за постепенно глобално преустановяване.

## РОЛЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

В отговор на предложението на Комисията за **рамка за** политиките в областта на климата и енергетиката за 2030 г. Парламентът изпрати ясен сигнал, като призовава за три обвързващи цели (по-амбициозни от окончателно приетите): намаляване с поне 40 % на националните емисии на парникови газове в сравнение с нивата от 1990 г.; 30 % дял на възобновяемите енергийни източници в крайното потребление на енергия; и подобряване на енергийната ефективност с 40 %.

Преди конференцията на ООН по въпросите на климата в Париж през 2015 г. Парламентът потвърди „спешната необходимост от ефективно регулиране и определяне на тавани на емисиите от международния въздушен и морски транспорт“ и призова всички страни по Рамковата конвенция да работят в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) и Международната морска организация (ММО) с цел разработване на глобална рамка за политиките, с цел определянето на подходящи цели преди края на 2016 г. Парламентът подкрепя ценообразуване за въглеродните емисии на широка основа и призовава за разпределянето на приходите от търговията с емисии за инвестиции в мерки за борба с изменението на климата. Той призова за предприемането на конкретни мерки, в това число график за постепенно премахване на всички субсидии за изкопаеми горива до 2020 г.;

В контекста на преразглеждането на Директивата за възобновяемите енергийни източници целта на Парламента беше да се гарантира, че производството на биогорива е екологично и социално устойчиво и не води до обезлесяване и покачване на цените на хранителните продукти (т.нар. косвена промяна на земеползването). Парламентът призова за ограничаване на биогоривата от първо поколение от традиционни източници, произхождащи от хранителни продукти, до 6 % от крайното потребление на енергия в транспорта до 2020 г. (за разлика от действащите понастоящем ограничения до 10 %) и бързо преминаване към биогорива от ново поколение, получени от морски водорасли или някои видове отпадъци.

По време на преговорите със Съвета относно флуорирани газове Парламентът се застъпи за пълно поэтапно премахване на вредните за климата флуорирани газове в различни нови сектори, където са налични безопасни, енергийно ефективни и рентабилни алтернативи. Сред мерките се планира забрана от 2022 г. на използването на флуорирани газове в хладилното оборудване за търговски цели.

При актуализация на нормите за емисиите на CO<sub>2</sub> от леките пътнически и лекотоварните автомобили Парламентът настоя за въвеждане във възможно най-кратки срокове на новия цикъл на изпитване на световно равнище, определен от ООН, за да се отразяват реалните условия на шофиране при измерването на емисиите на CO<sub>2</sub>.

[Tina Ohliger](#)

11/2017