ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 3.12.2025 г.
COM(2025) 735 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно функционирането на европейския пазар на въглеродни емисии през 2024 г.

{SWD(2025) 388 final}

Съдържание

1. Въведение ... 3
2. Актуално състояние на СТЕ на ЕС ... 4
2.1. Приложно поле и обхват ... 4
2.2. СТЕ2 — новата система за търговия с емисии за сградния сектор, сектора на автомобилния транспорт и допълнителните сектори ... 5
2.3. Социален фонд за климата ... 6
2.3.1. Социални планове за климата ... 6
3. Таван на емисиите ... 8
4. Продажба на квоти на търг ... 11
4.1. Продажба на търг и отмяна на квоти поради разширяване на обхвата на СТЕ на ЕС по отношение на емисиите от морския транспорт ... 13
4.2. Гъвкавост съгласно Регламента за разпределяне на усилията ... 13
4.3. Доброволна отмяна на квоти ... 14
5. Безплатно разпределяне на квоти ... 15
5.1. Механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите ... 18
6. Пазар на въглеродни емисии в ЕС ... 19
6.1. Постигане на баланс между предлагането и търсенето ... 19
6.2. Надзор на пазара ... 20
7. Тенденции при емисиите ... 23
7.1. Емисии от изгаряне на изкопаеми горива в инсталации ... 25
8. Приходи от СТЕ на ЕС ... 26
8.1. Помощ за непреки разходи ... 30
8.2. Фонда за иновации по СТЕ ... 33
8.3. Модернизационен фонд на СТЕ ... 36
8.4. Фонд за декарбонизация по СТЕ за Гърция ... 37
9. Въздухоплаване ... 38
10. Морски транспорт ... 42
11. Рамка за прилагане на СТЕ на ЕС ... 43
11.1. Мониторинг и докладване на емисии ... 44
11.1.1. Следене и докладване на емисиите от изгарянето на битови отпадъци ... 45
11.1.2. Мониторинг и докладване на несвързаното с CO2 въздействие на въздухоплаването ... 45
11.2. Проверка и акредитация ... 46
11.3. Документи с насоки ... 47
11.4. Национални компетентни органи ... 47

11.5. Съответствие със СТЕ на ЕС 48
11.6. Рамка за изпълнение за морския транспорт 50
11.6.1. Мониторинг и докладване на емисии 50
11.6.2. Проверка и акредитация 51
11.6.3. Администриращи органи 52
11.6.4. Съответствие със СТЕ на ЕС за морския транспорт 52
11.6.5. Прилагане на СТЕ2 52
12. СТЕ на ЕС в контекста на управленските мерки на ЕС в областта на климата и енергетиката 53
13. Връзка между СТЕ на ЕС и СТЕ на Швейцария 54
14. Резюме 58

1. Въведение

Системата на Европейския съюз за търговия с емисии (СТЕ на ЕС) е крайъгълен камък на неговата политика в областта на климата и е разработена с цел намаляване на емисиите по икономически ефективен начин. В съответствие с принципа „замърсителят плаща“ в нея се определят таван и цена на емисиите от секторите на енергетиката, промишлеността и морския транспорт и част от сектора на въздухоплаването в Европа. Емисиите, обхванати от СТЕ на ЕС, представляват приблизително 40 % от общите емисии на ЕС.

С тавана се гарантира, че с времето емисиите ще намаляват и че определената от пазара цена на въглеродните емисии ще предоставя на дружествата стимул да внедряват решения и да правят инвестиции за намаляване на емисиите там, където това струва най-малко и по технологично неутрален начин. Цената на въглеродните емисии също така определя приходите, които СТЕ на ЕС генерира.

От въвеждането си през 2005 г. СТЕ на ЕС е спомогнала за намаляване на емисиите от производството на електрическа и топлинна енергия и от промишленото производство с 50 %[1] и е на път да постигне целта си за 2030 г. за намаляване с 62 % (в сравнение с 2005 г.). Към днешна дата системата е генерирала около 248 милиарда евро приходи от търгове на квоти, разпределени предимно за националните бюджети, които да се използват за действия за борба с изменението на климата и неговите последици и енергийната трансформация.

В настоящия доклад се прави преглед на функционирането на СТЕ на ЕС през 2024 г., като се вземат предвид и съответните промени през първата половина на 2025 г. В него се прави актуализиран преглед на основните аспекти на рамката на системата и се подчертават годишните промени.

На първо място в доклада се припомнят тенденциите в рамките на СТЕ на ЕС по отношение на емисиите и приходите от търгове на квоти. През 2024 г. емисиите от електроцентрали и промишлени инсталации в рамките на СТЕ на ЕС продължиха да намаляват, като е отбелязан спад от 5,8 % спрямо равнищата от 2023 г. Във въздухоплаването вътрешноевропейските емисии са се увеличили с 15 % в сравнение с 2023 г., отчасти поради разширяването на географския обхват (повторно включване на външните полети, в това число до и от най-отдалечените региони). В същото време 2024 г. беше първата, през която емисиите от морския транспорт бяха включени в СТЕ на ЕС.

Общите приходи, генерирани от СТЕ на ЕС през 2024 г., възлизат на 38,8 милиарда евро. Те са предоставени предимно на бюджетите на държавите членки, но също и на фондовете за иновации и модернизация, както и на бюджета на Механизма за устойчивост и възстановяване за плана REPowerEU[2]. В доклада се описва как държавите членки са използвали приходите си

[1] Емисии в СТЕ от инсталации в секторите на енергетиката и промишлеността през 2024 г., без Обединеното кралство, само за сектора на енергетиката в Северна Ирландия, сравнени с коригираната стойност на емисиите в СТЕ от 2005 г. при същия обхват. Въз основа на данни от приложението за преглеждане на данни от СТЕ (ETS data viewer) на Европейската агенция за околна среда, извлечени на 31 август 2025 г.

[2] За допълнителна информация вж. уебсайта на Комисията — Механизъм за възстановяване и устойчивост и REPowerEU — сигурна и устойчива енергия за Европа на достъпни цени.

от СТЕ през 2024 г. и се обобщават промените в рамките на фондовете за иновации и модернизация.

В доклада се определят корекциите на тавана на емисиите в СТЕ, които ще влязат в сила през 2026 г. поради планираната промяна на базата, разширяването на обхвата, за да се обхванат емисиите на повече парникови газове (ПГ) от морския транспорт, и актуализиран списък на операторите с малки емисии, изключени от системата.

Докладът е приет в съответствие с член 10, параграф 5 и член 21, параграф 2 от Директивата за СТЕ на ЕС (Директива 2003/87/ЕО)[3]. Той се основава предимно на данни от Регистъра на ЕС и националните доклади. Докладът е придружен от работен документ на службите на Комисията (техническа информация). Докладът беше изготвен преди заседанието на Съвета на Европейския съюз (Околна среда) на 4—5 ноември 2025 г.

2. Актуално състояние на СТЕ на ЕС

2.1. Приложно поле и обхват

СТЕ на ЕС се прилага в 27-те държави — членки на ЕС, включително в Исландия, Лихтенщайн и Норвегия, както и по отношение на електроцентралите в Северна Ирландия[4]. От януари 2020 г. СТЕ на ЕС е свързана с швейцарската система за търговия с емисии (СТЕ на Швейцария).

Към 2024 г. в секторния обхват на СТЕ на ЕС влизат емисиите на парникови газове от над 12 000 субекта от следните категории:

- централи за производство на електрическа и топлинна енергия и производствени инсталации в Европа;
- оператори на въздухоплавателни средства, извършващи полети между летища в Европейското икономическо пространство (ЕИП) и от ЕИП до Швейцария и до Обединеното кралство;
- морски транспорт, осъществяван между две пристанища в ЕИП и когато корабите са в пристанища в ЕИП, както и половината от емисиите от плавания до или от пристанища в ЕИП, които започват или завършват извън ЕИП.

В допълнение към емисиите на CO_2 СТЕ на ЕС обхваща емисиите на други парникови газове от централи за производство на електрическа и топлинна енергия и производствени инсталации. Те включват:

- N_2O (диазотен оксид) от производството на азотна, адипинова и глиоксалова киселина и глиоксал;
- Перфлуоровъглероди (PFC) от производството на първичен алуминий.

[3] Директива 2003/87/ЕО от 13 октомври 2003 г., ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32.

[4] Съгласно Протокола за Ирландия/Северна Ирландия към Споразумението за оттеглянето на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия.

Емисиите на CH_4 (метан) и N_2O (диазотен оксид) от дейностите в областта на морския транспорт са обхванати от януари 2026 г.

През 2024 г. 23 държави докладваха за разрешителни за дейности по СТЕ, при които се отделят емисии, различни от CO_2. Четири държави заявиха, че са включили дейностите по улавяне и съхранение на въглерод в разрешителните за инсталации[5].

От 2024 г. инсталациите за изгаряне на битови отпадъци следят и докладват своите емисии по СТЕ на ЕС. От тях обаче не се изисква да връщат квоти за своите емисии. Емисиите от третирането на отпадъци са предмет на национални цели за намаляване съгласно Регламента за разпределяне на усилията (Регламент (ЕС) 2018/842)[6].

Информация за инсталациите, операторите на въздухоплавателни средства и корабните дружества, както и за парниковите газове, докладвани в обхвата на СТЕ на ЕС (във вида ѝ към 2024 г.), може да бъде намерена в раздел 1 от придружаващия работен документ на службите на Комисията.

2.2. СТЕ2 — новата система за търговия с емисии за сградния сектор, сектора на автомобилния транспорт и допълнителните сектори

Като част от преразглеждането през 2023 г. на Директивата за СТЕ на ЕС беше създадена нова система за търговия с емисии (СТЕ2), за да се обхванат емисиите на CO_2 от изгарянето на горива в сградния сектор, сектора на автомобилния транспорт и допълнителните сектори (главно малки промишлени предприятия, които не са обхванати от съществуващата СТЕ на ЕС).

СТЕ2 е отделна от съществуващата СТЕ на ЕС. Въпреки че и двете са системи за ограничаване и търговия с емисии, СТЕ2 обхваща емисиите нагоре по веригата. Това означава, че доставчиците на горива (регулирани субекти) са задължени да следят и да докладват емисиите, съответстващи на изгарянето на горивата, които освобождават за потребление в обхванатите от СТЕ2 сектори, и да купуват и връщат квотите за тези емисии. От януари 2025 г. регулираните субекти, попадащи в обхвата на СТЕ2, трябва да притежават разрешително за емисии на парникови газове, както и одобрен план за мониторинг и докладване на годишните си емисии.

Годишното докладване на верифицираните емисии ще бъде задължително за емисиите, изпускани от 2025 г. нататък, като докладите трябва да бъдат представени до 30 април следващата година, така че емисиите за 2025 г. трябва да бъдат докладвани през 2026 г. Регулираните субекти ще трябва да върнат броя квоти, съответстващ на техните емисии, до 31 май в годината на докладване. Това задължение може да бъде отложено с една година в случай на изключително високи цени на газа или петрола през първата половина на 2026 г. Вж. глава 11 за рамката за прилагане на СТЕ2 и придружаващите документи.

През декември 2024 г. Комисията публикува количеството квоти за целия ЕС за СТЕ2 през 2027 г. Този таван е определен на 1 036 288 784 квоти за 2027 г. за ЕС-27 и трите държави от ЕИП-ЕАСТ. Таванът по СТЕ2 за 2027 г. беше изчислен въз основа на средните емисии на CO_2 от изгарянето на горива в дейностите по СТЕ2 за периода 2016—2018 г. В съответствие с Директивата за СТЕ на ЕС тази средна стойност се намалява до 2027 г. чрез следното: i) до

[5] Тези държави са Италия, Нидерландия, Норвегия и Швеция.

[6] Регламент (ЕС) 2018/842 от 30 май 2018 г., ОВ L 156, 19.6.2018 г.

2024 г. — линейна траектория на намаляване в съответствие с тази за всички емисии, попадащи в обхвата на Регламента за разпределяне на усилията, и ii) за периода 2025—2027 г. — годишен коефициент на линейно намаление от 5,1 %.

Таванът на СТЕ2, приложим от 2028 г., ще бъде определен до юни 2027 г. въз основа на средните емисии на CO_2, докладвани от регулираните субекти по СТЕ2 за периода 2024—2026 г. Държавите членки могат да изберат едностранно да включат в СТЕ2 емисиите на CO_2 от дейности, които не са включени в обхвата на Директивата за СТЕ на ЕС, при условие че това бъде одобрено от Европейската комисия. Към днешна дата Комисията е одобрила участието на Австрия, Нидерландия, Финландия и Швеция в допълнителни дейности. Таванът на СТЕ 2 за 2027 г. ще бъде изменен, за да се отразят допълнителните емисии от националните възможности за участие.

СТЕ2 допълва националните цели за намаляване на емисиите по РРУ. Държавите членки трябва да прилагат допълващи политики в секторите, обхванати от СТЕ2, не само за да постигнат своите цели, но и за да контролират цените по СТЕ2. През септември 2025 г. Комисията публикува преглед на ефективните политики и мерки, които могат да спомогнат за намаляване на емисиите в секторите на автомобилния транспорт и строителството[7].

2.3. Социален фонд за климата

Социалният фонд за климата (СФК) беше създаден заедно със СТЕ2, за да се предостави на държавите членки финансиране за справяне със социалните последици, произтичащи от включването на сградния сектор и сектора на автомобилния транспорт в новата система, и за да се подкрепят най-уязвимите групи, по-специално домакинствата в енергийна или транспортна бедност.

Фондът ще предостави 65 милиарда евро (по текущи цени) за периода 2026—2032 г., финансирани чрез външни целеви приходи, генерирани предимно от продажбата на търг на квоти по СТЕ2, както и от продажбата на търг на 50 милиона квоти от съществуващата СТЕ на ЕС (започнала още през 2025 г.). Финансовото разпределение на Фонда за всяка държава членка е определено въз основа на показателите за емисиите, профила на населението, енергийната и транспортната бедност и относителния просперитет. Държавите членки трябваше да представят на Комисията за одобрение до 30 юни 2025 г. националните социални планове във връзка с климата, в които се посочва как възнамеряват да изразходват ресурсите си по линия на СФК. Като се включи задължителният минимален принос от 25 % от държавите членки към техните планове, по линия на Социалния фонд за климата ще бъдат мобилизирани най-малко 86,7 милиарда евро.

2.3.1. Социални планове за климата

Социалните планове за климата следва да включват анализ на вероятните последици от СТЕ2 за уязвимите групи, както и структурни мерки и инвестиции за смекчаване на тези последици, насочени към установените уязвими групи. Мерките и инвестициите биха могли да обхващат подобряване на енергийната ефективност и саниране на сгради, разработване на чисто отопление и охлаждане и интегриране на енергия от възобновяеми източници, както и

[7] Ново проучване предоставя инструментариум за ранна декарбонизация в секторите на СТЕ2, ГД „Действия по климата“, 9.9.2025 г.

внедряване на решения за мобилност с нулеви емисии и, в надлежно обосновани случаи, с ниски емисии, включително обществения транспорт.

Всички мерки и инвестиции трябва да спазват принципа за ненанасяне на значителни вреди по отношение на шестте екологични цели, очертани в Регламента за таксономията (Регламент 2020/852). Държавите членки също така имат възможност да изразходват ограничена част от разпределените им средства по линия на Социалния фонд за климата за временно пряко подпомагане на доходите. Освен това държавите членки трябва да гарантират съгласуваност на политиките със своите национални планове в областта на енергетиката и климата (НПЕК), а социалните планове за климата могат да включват съпътстващи мерки за засилване на съгласуваността и укрепване на стимулите за чисти алтернативи.

Още през 2023 г. Комисията създаде специална експертна група с представители на държавите членки за обсъждане и обмен на най-добри практики, която заседава редовно. Комисията също така публикува няколко тематични бележки и документи с насоки. През юни 2024 г. бяха публикувани две бележки относно най-добрите практики за икономически ефективни мерки и инвестиции и подходящи обществени консултации. През март 2025 г. бяха публикувани два документа с насоки относно изготвянето на социалните планове за климата и относно прилагането на принципа за ненанасяне на значителни вреди. Последният документ с насоки относно мониторинга и изпълнението беше публикуван през октомври 2025 г.[8] Освен това Комисията създаде платформа, чрез която държавите членки периодично да отправят въпроси, които възникват.

Комисията оказа пряка подкрепа на 10 държави членки при изготвянето на техните социални планове за климата чрез Инструмента за техническа подкрепа. Подкрепата включваше първоначална оценка на въздействието на СТЕ2 и уязвимите групи, ангажираност на заинтересованите страни и кратък списък и характеризиране на съответните мерки и инвестиции.

В края на 2024 г. и началото на 2025 г. държавите членки започнаха задължителни консултации със заинтересованите страни относно своите социални планове за климата. Консултациите ще продължат до официалното представяне на плановете. Успоредно с това през юни 2025 г. членът на Комисията Хукстра председателства първия диалог относно прилагането на СТЕ2 и СФК, като събра разнообразна група от заинтересовани страни от различни сектори, включително термопомпи, автомобилостроене, саниране на сгради, микромобилност, доставки на гориво и гражданското общество.

До средата на октомври 2025 г. две държави членки бяха представили официално своите планове на Комисията за оценка (Латвия и Швеция). Комисията също така преразгледа проектите на СПК на около 15 държави. Комисията работи в тясно сътрудничество с всички държави членки по време на целия процес на (предварително) представяне и оценка, като силно насърчава държавите членки своевременно да усвояват СФК и да предоставят подкрепа за уязвимите групи.

[8] Насоки относно изпълнението на Социалния фонд за климата, ГД „Трудова заетост, социални въпроси и приобщаване“, 9.10.2025 г.

Комисията разполага с пет месеца, за да оцени плановете, които са били официално представени. Тя може да представи коментари или да поиска допълнителна информация от съответната държава членка в срок от два месеца от получаването им.

3. Таван на емисиите

С тавана на емисиите в СТЕ на ЕС се определя максималното абсолютно количество на емисиите, които регулираните субекти могат да отделят за една фаза на търговия. Това количество отговаря на броя на издадените квоти за посочения период, като една квота съответства на един тон емисии на еквивалент на CO_2екв. (еквивалент на въглеродния диоксид). Таванът се намалява всяка година, за да се гарантира, че ЕС ще изпълни общата си цел за намаляване на емисиите. Това дава сигурност на дружествата в рамките на СТЕ относно очаквания недостиг на предлагането на квоти.

Понастоящем таванът на емисиите в СТЕ е определен така, че до 2030 г. емисиите да намалеят с 62 % в сравнение с 2005 г. От 2024 г. до 2027 г. таванът намалява годишно с 4,3 % от еталонните емисии в членове 3в и 9 от Директивата за СТЕ на ЕС[9]. От 2028 г. процентът на годишно намаление ще бъде 4,4 %.

Таванът на емисиите в СТЕ се изчислява по различен начина за емисиите от производството на електрическа и топлинна енергия, промишленото производство и морския транспорт (съгласно член 9 от Директивата за СТЕ на ЕС) и от въздухоплаването (съгласно член 3в от Директивата за СТЕ на ЕС).

- През 2024 г. бяха издадени 1 386 051 745 квоти за производство на електрическа и топлинна енергия, промишлено производство и морски транспорт[10], докато за въздухоплаването бяха издадени 27 563 529 квоти[11].

- През 2025 г. бяха издадени 1 298 127 514 квоти за производство на електрическа и топлинна енергия, промишлено производство и морски транспорт, докато за въздухоплаването бяха издадени 26 233 302 квоти.

Съгласно член 9 от Директивата за СТЕ на ЕС таванът за 2026 г. трябва да бъде намален с 27 милиона квоти (в съответствие с общата цел на СТЕ на ЕС за намаляване на емисиите до 2030 г.).

Същевременно таванът трябва да бъде увеличен, за да се отрази разширяването на обхвата на СТЕ на ЕС, така че да включва емисиите на N_2O и CH_4 от морския транспорт.

[9] През 2024 г. и 2025 г. коефициентът на линейно намаление за производството на електрическа и топлинна енергия, промишленото производство и морския транспорт възлезе на 87 924 231 квоти, а за въздухоплаването — на 1 330 226 квоти.

[10] За повече подробности вж. Решение (ЕС) 2023/1575 на Комисията от 27 юли 2023 г., ОВ L 192, 31.7.2023 г., стр. 30.

[11] За повече подробности вж. Решение (ЕС) 2024/1797 на Комисията от 27 юни 2024 г. за изменение на Решение (ЕС) 2023/2440, ОВ L, 2024/1797, 28.6.2024 г. ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2024/1797/oj

Въз основа на емисиите за последната година, за която има налични данни[12], това увеличение възлиза на 2 375 680 квоти. Тези допълнителни квоти ще бъдат продадени на търг и ще се добавят към Фонда за иновации, изцяло осигурени от СТЕ на ЕС (вж. глава 8.2).

Освен това списъкът на инсталациите, изключени от някои държави членки съгласно член 27 от Директивата за СТЕ на ЕС, беше актуализиран за периода 2026—2030 г., което доведе до малки корекции на тавана и коефициента на линейно намаление, считано от 2026 г.

Общо през 2026 г. ще бъдат издадени 1 185 420 090 квоти за производство на електрическа и топлинна енергия, промишлено производство и морски транспорт, докато за въздухоплаването ще бъдат издадени 24 903 076 квоти[13].

В таблица 1 са показани общите количества квоти, издадени за различните сектори в рамките на тавана по СТЕ на ЕС.

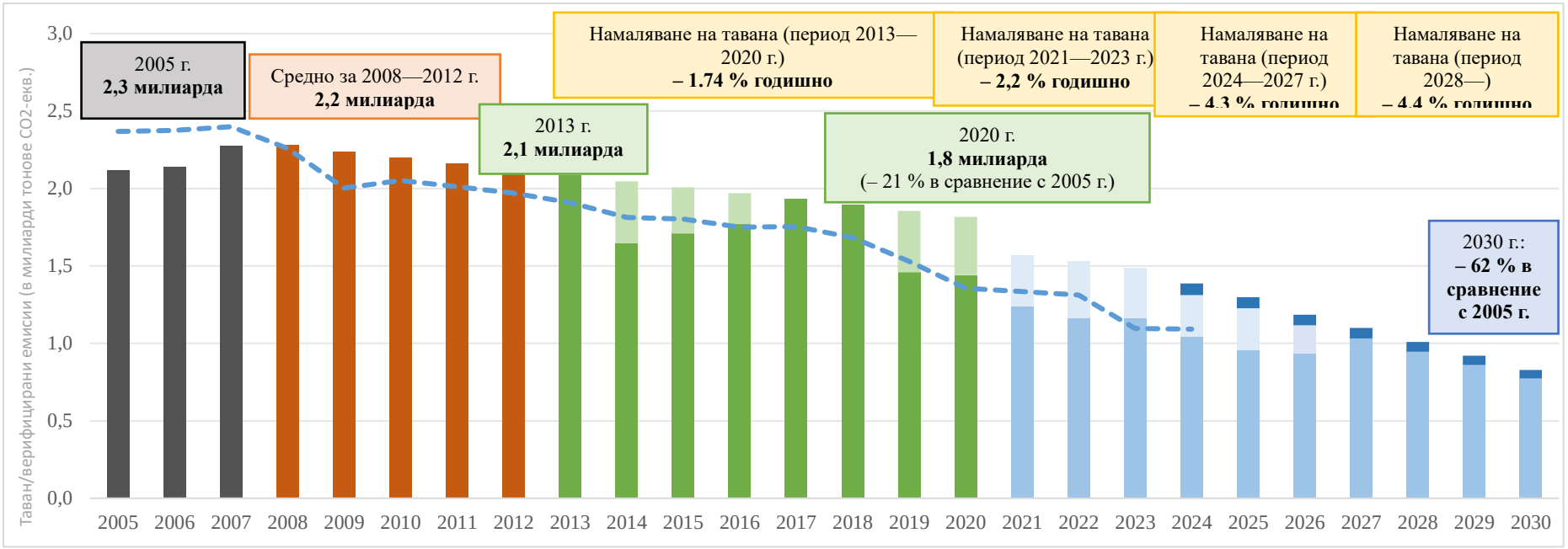
Таблица 1. Таван по СТЕ на ЕС (2021—2026 г.). За i) емисиите от производството на електрическа и топлинна енергия, промишленото производство и от 2024 г. нататък за морския транспорт и ii) за емисиите от въздухоплаването в обхвата на СТЕ на ЕС таванът се изчислява по различен начин. От 1 януари 2024 г. обхватът на СТЕ на ЕС за въздухоплаването се разширява до емисиите от повечето полети между ЕИП и деветте най-отдалечени региона на ЕС, както и от полетите от най-отдалечените региони до Швейцария и Обединеното кралство (вж. глава 9). Общото количество на квотите за въздухоплаване от 2024 г. отразява разширеният обхват на СТЕ на ЕС за въздухоплаването.

Година	**Общо количество на квотите за производство на електрическа и топлинна енергия, промишлено производство и морски транспорт**	**Общо количество на квотите за въздухоплаване**
2021 г.	1 571 583 007	28 306 545
2022 г.	1 528 579 492	27 268 379
2023 г.	1 485 575 977	26 341 779
2024 г.	1 386 051 745	27 563 529
2025 г.	1 298 127 514	26 233 302
2026 г.	1 185 420 090	24 903 076

На фигура 1 са представени промените в тавана на емисиите през всички фази на СТЕ на ЕС, включително предстоящите корекции.

[12] Данни за емисиите, докладвани съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 за периода на докладване 2024 г. на 1 октомври 2025 г.

[13] През 2026 г. коефициентът на линейно намаление за производството на електрическа и топлинна енергия, промишленото производство и морския транспорт възлиза на 87 913 405 квоти, а за въздухоплаването — на 1 330 226 квоти.



Фигура 1. Таван на емисиите в СТЕ на ЕС спрямо верифицираните емисии. На фигурата се взема предвид преразглеждането през 2023 г. на Директивата за СТЕ на ЕС, т.е. промяната на базата за тавана на емисиите в СТЕ през 2024 г. и 2026 г., включването на сектора на морския транспорт в СТЕ на ЕС през 2024 г. и коефициента на линейно намаление от 4,3 % през периода 2024—2027 г. и 4,4 % от 2028 г. нататък. ***Въздухоплаването не е включено.*** *Поради промени в обхвата данните за периода 2005—2007 г. не са пряко сравними с най-новите данни. От 2021 г. СТЕ на ЕС вече не обхваща инсталациите в Обединеното кралство, а само производителите на електроенергия в Северна Ирландия.* ***От 2024 г. верифицираните емисии на фигурата включват и морския сектор, поради което емисиите за 2024 г. и 2023 г. не са съпоставими.*** *Легенда: оцветени колони (таван на емисиите), по-светло оцветена част от колоните през периода 2014—2016 г. (отложени квоти от търгове), по-светло оцветена част от колоните от 2019 г. насам (емисии на квоти, включени в резерва за стабилност на пазара), по-тъмно оцветена част от колоните от 2024 г. насам (включването на сектора на морския транспорт в обхвата), пунктирана линия (верифицирани емисии).*

4. Продажба на квоти на търг

Продажбата на търг е основният метод за разпределяне на квоти в СТЕ на ЕС, съставляващ до 57 % от тавана на емисиите[14]. С Регламента за тръжната продажба (Регламент 2023/2830)[15] се определят правила, които гарантират, че търговете се провеждат по открит, прозрачен, хармонизиран и недискриминационен начин. В него се определят графикът, управлението и други аспекти на търга на квоти за емисии.

През 2024 г. търговете продължиха да се провеждат чрез Европейската енергийна борса AG (EEX):

- като обща тръжна платформа на 25-те държави членки, участващи в съвместна процедура за възлагане на обществена поръчка;
- за Полша, която се отказа от съвместната процедура за възлагане на обществена поръчка, но не е избрала своя собствена тръжна платформа;
- за Исландия, Лихтенщайн и Норвегия след 2019 г., когато Споразумението за ЕИП бе изменено, за да им се даде възможност да участват в споразумението за съвместно възлагане на обществени поръчки за общата тръжна платформа;
- за Обединеното кралство с цел да продава на търг квоти за инсталации за производство на електроенергия в Северна Ирландия;
- EEX действаше също като алтернативна тръжна платформа за Германия за продадени на търг квоти.

В таблица 2 е представен преглед на годишното количество квоти, предназначени за продажба на търг от EEX от 2021 г. насам.

Таблица 2. Общи обеми на квотите, предназначени за тръжна продажба (период 2021—2024 г.)

Година	Обичайни квоти	Квоти за авиационни емисии
2021 г.	582 952 500	3 785 500
2022 г.	482 389 000	3 698 000
2023 г.	517 587 000	5 720 500
2024 г.	592 801 500	6 688 500

През 2024 г. бяха проведени общо 221 търга. Няма отменени търгове. От януари 2025 г. квотите, издадени за сектора на въздухоплаването, са обичайни квоти, а не отделна категория квоти.

[14] На практика точният дял се различава, тъй като количеството на продадените на търг квоти е намалено, за да се допринесе за резерва за стабилност на пазара, докато количеството на квотите, предназначени за безплатно разпределяне, не се е променило.

[15] Делегиран регламент (ЕС) 2023/2830 на Комисията от 17 октомври, ОВ L, 2023/2830, 20.12.2023 г. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2830/oj

От юли 2023 г. тръжните количества включваха квоти, разпределени за Механизма за възстановяване и устойчивост (МВУ) съгласно Регламента REPowerEU (Регламент 2023/435)[16]. До 31 август 2026 г. квотите, продавани на търг съгласно Регламента REPowerEU, ще наберат 20 милиарда евро за МВУ. Държавите членки ще използват тези допълнителни ресурси по линия на МВУ, за да извършат по-нататъшни реформи и да направят инвестиции за постигане на напредък в трансформацията към чиста енергия и за повишаване на енергийната сигурност. До 30 юни 2025 г. бяха набрани 11,5 милиарда евро за МВУ — REPowerEU, като 164 710 000 квоти бяха продадени на търг.

На фигура 2 е представен преглед на тръжните клирингови цени на пазара на въглеродни емисии в ЕС през 2024 г. и през първата половина на 2025 г. Най-високата тръжна цена за 2024 г. от 75,35 EUR беше достигната на 3 юни. Най-ниската цена от 49,50 EUR е отчетена на 23 февруари. Средната цена през 2024 г. е 64,74 EUR, по-ниска в сравнение с 83,60 EUR през 2023 г. Тръжните цени са били относително ограничени през 2024 г., като 182 от общо 221 (82 %) са били на стойност между 60 EUR и 75 EUR.

Тръжната платформа редовно публикува подробни резултати от всеки търг на своя уебсайт[17]. Допълнителна информация за изпълнението на търговете, включително относно участието, коефициентите на покритие и цените, може да бъде намерена в докладите за търговете на държавите, участващи в СТЕ на ЕС[18].

[16] Регламент (ЕС) 2023/435 от 27 февруари 2023 г., ОВ L 63, 28.2.2023 г.

[17] Търгове по СТЕ на ЕС, ЕЕХ.

[18] Доклади от търгове, ГД „Действия по климата“.



Фигура 2. Клирингови цени на обичайните квоти, продавани на търг (от 1 януари 2024 г. до 30 юни 2025 г.) [EUR/тон CO_2]

4.1. Продажба на търг и отмяна на квоти поради разширяване на обхвата на СТЕ на ЕС по отношение на емисиите от морския транспорт

Морският транспорт е включен в СТЕ на ЕС с първоначален период на поетапно въвеждане за 2024 г. и 2025 г., по време на който корабните дружества са задължени да връщат квоти само за част от своите емисии (съответно 40 % и 70 %). Когато върнатите квоти са по-малко в сравнение с верифицираните емисии от морския транспорт за 2024 г. и 2025 г., държавите членки ще отменят съответният брой квоти, съответстващ на тази разлика. Съгласно член 3жб и член 12, параграф 3-д от Директивата за СТЕ на ЕС разликата следва да бъде отменена, а не продадена на търг. Анулирането за 2024 г. на общо 54 243 768 квоти ще се извърши през 2026 г. чрез изменение на тръжния календар.

В член 9 от Директивата за СТЕ на ЕС се предвижда, че от януари 2026 г. количеството квоти се увеличава, за да се вземе предвид включването в обхвата на емисиите на парникови газове, различни от тези на CO_2 от морския транспорт. Квотите, получени в резултат на това увеличение, трябва да бъдат продадени на търг през 2026 г. и добавени във Фонда за иновации чрез изменение на тръжния календар.

4.2. Гъвкавост съгласно Регламента за разпределяне на усилията

С Регламента за разпределяне на усилията (РРУ) се установяват обвързващи за държавите членки национални цели за намаляване на емисиите за периода 2021—2030 г. Тези цели обхващат сектори извън настоящата СТЕ на ЕС — вътрешен транспорт (с изключение на въздухоплаването), сгради, селско стопанство, отпадъци и малки промишлени предприятия.

Регламентът включва еднократна разпоредба за гъвкавост, съгласно която девет държави членки[19] имат възможност да отменят общо до 100 милиона квоти по СТЕ на ЕС за изпълнение на своята цел, които да бъдат приспаднати от съответните им тръжни количества.

От 2021 г. до 2024 г. шест[20] от тези осем държави членки са използвали „гъвкавостта по РРУ“ и колективно са приспаднали 28,8 милиона квоти от своите тръжни количества. Предстои Швеция да започне да използва „гъвкавостта по РРУ“ от 2025 г., а Дания и Люксембург да спрат да я използват от 2026 г.

4.3. Доброволна отмяна на квоти

Съгласно член 12, параграф 4 от Директивата за СТЕ на ЕС при закриване на мощности за производство на електроенергия на тяхна територия поради допълнителни национални мерки държавите членки се насърчават да отменят квоти. По този начин държавите членки могат да предотвратят компенсирането на произтичащото от това намаление на емисиите на друго място в системата.

Съответната държава членка трябва да информира Комисията за планираната отмяна. Отмяната се извършва чрез намаляване на общото количество на квотите, с които съответните държави членки разполагат за продажба чрез търг, като количеството се ограничава до максималната сума, съответстваща на верифицираните емисии през петте години, предхождащи закриването. Процедурата за отмяната на квоти е определена в член 25 от Регламента за тръжната продажба.

През декември 2023 г. Германия уведоми Комисията за намерението си да отмени квоти, свързани със закриването на две електроцентрали през 2022 г., като част от политиката на държавата за постепенно прекратяване на използването на въглища[21]. Планирано е отмените да се извършат между 2025 г. и 2030 г. Броят на квотите, които ще бъдат отменени във връзка с уведомлението може да бъде съобщаван на Комисията ежегодно.

Методиката за изчисляване на броя на квотите, които трябва да бъдат отменени, беше част от уведомлението. В него се вземат предвид емисиите от заместващо производство на електроенергия на пазара на електроенергия, както и работата на Резерва за стабилност на пазара.

През април 2025 г. Германия представи на Комисията броя на квотите, които трябва да бъдат отменени за 2023 г. — от 1 септември до 31 декември 2025 г.[22] Въз основа на методиката, за която е постъпило уведомление, броят на квотите, които ще бъдат отменени, ще зависи от

[19] Деветте държави членки са: Австрия, Белгия, Дания, Ирландия, Люксембург, Малта, Нидерландия, Финландия и Швеция. Разпоредбата за гъвкавост се отнася до държави членки, чиито цели съгласно Регламента за разпределяне на усилията значително надвишават както средната стойност за ЕС, така и икономически ефективния им потенциал за намаления, както и до държави членки, които през 2013 г. не са разпределили безплатни квоти по СТЕ на ЕС на промишлени инсталации

[20] Нидерландия и Швеция не са използвали възможността за гъвкавост.

[21] Notification by Germany of voluntary cancellation for plants closed in 2022 (Уведомление от Германия за доброволна отмяна за закрити през 2022 г. централи), ГД „Действия по климата“, 2.5.2024 г.

[22] Notification by Germany of voluntary cancellation for plants closed in 2023 (Уведомление от Германия за доброволна отмяна за закрити през 2023 г. централи), ГД „Действия по климата“, 5.5.2024 г.

показателя за излишък на резерва за стабилност на пазара в рамките на СТЕ на ЕС (общия брой квоти в обращение, ОБКО) през 2024 г.[23]

Комисията публикува ОБКО за 2024 г. на 28 май 2025 г. (вж. глава 6.1). Той възлиза на 1,15 милиарда квоти. Вследствие на това 514 000 квоти бяха отменени от тръжните количества в Германия. Това вече е отразено в преразгледаните тръжни календари за 2025 г., приети на 28 юли 2025 г.

5. Безплатно разпределяне на квоти

Безплатното разпределяне на квоти е преходна мярка, насочена предимно към секторите на промишлеността. Въпреки че търговете са основният метод за разпределяне на квоти в СТЕ на ЕС, значително количество квоти се разпределя на инсталациите безплатно, за да се преодолее рискът от изместване на въглеродни емисии[24].

Секторите, за които се счита, че са изложени на риск от изместване на въглеродни емисии, на които могат да бъдат разпределени безплатно квоти на 100 % от съответните нива на сравнителните показатели за ефективност, се определят в специален списък във връзка с изместването на въглеродни емисии. В списъка са посочени 63 сектора и подсектора, които обхващат по-голямата част от емисиите от промишлеността в СТЕ на ЕС. По-малко изложените на риск сектори получават безплатни квоти, съответстващи на максимум 30 % от стойността на показателя.

Безплатното разпределяне на квоти се основава на сравнителни показатели за ефективност, които отразяват средния интензитет на емисиите за единица продукт на 10 % от най-ефективните инсталации във всеки сектор. Тъй като квотите трябва да бъдат върнати за всички емисии, на пазара трябва да бъдат закупени квоти за емисии над тези стойности на показателите. Освен това сравнителните показатели се намаляват постепенно, за да се увеличат стимулите на сектора за декарбонизация и за развитие на иновациите.

През 2021 г. Комисията актуализира стойностите на сравнителните показатели за периода на разпределяне 2021—2025 г.[25] Показателите ще бъдат актуализирани за периода на разпределяне 2026—2030 г. — процес, който е в ход към момента на изготвяне на настоящия документ. Според преразгледаната Директива за СТЕ на ЕС размерът на годишното намаление на показателите е увеличен, за да се стимулира по-нататъшната трансформация на промишлеността. Минималната ставка ще нарасне от 0,2 % на 0,3 % годишно, а максималната — от 1,6 % на 2,5 % годишно, считано от 2026 г. Приложимият размер на годишното намаление ще бъде определен конкретно за всеки сравнителен показател.

От 2021 г. насам обемите на безплатно разпределените квоти се коригират, когато настъпят значителни промени в обемите на промишленото производство въз основа на сравнение между

23 Ако ОБКО за 2024 г. беше надвишил 1 096 милиона, 514 000 квоти щяха да бъдат отменени. Ако ОБКО за 2024 г. беше между 833 милиона и 1 096 милиона, нямаше да бъдат отменени квоти.

24 Възможно е да възникне изместване на въглеродни емисии, ако дейностите, регулирани от СТЕ на ЕС, се преместят в трети държави с по-малко амбициозни политики в областта на климата, което води до увеличаване на общите емисии на парникови газове.

25 Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/447 на Комисията от 12 март 2021 г., ОВ L 87, 15.3.2021 г.

първоначалните обеми и средната стойност за предходните две години[26]. Прагът за корекции е определен на 15 % увеличаване или намаляване на производството, а последващите корекции могат да се извършват на интервали от по-малко от 5 %. От операторите се изисква да представят годишни доклади за производствените данни на националните компетентни органи, въз основа на които количеството на безплатно разпределяните квоти може да бъде коригирано. Тази допълнителна строгост доведе до увеличаване на броя на годишните корекции на безплатно разпределяните квоти. Средният брой на подадените годишно заявления през периода 2021—2024 г., беше над 3 900, което е около три пъти повече от средния годишен брой до 2020 г. Налице е увеличение на броя на квотите от година на година поради по-малките интервали от 5 %, необходими за последващи промени в безплатното разпределяне на квоти.

Първоначално общото количество безплатно разпределени квоти за периода 2021—2025 г. беше изчислено на 2 791 милиона квоти за 7 430 инсталации. Ако се приеме, че цената на въглеродните емисии е 70 EUR/tCO_2, стойността на разпределените квоти ще възлезе на около 39 милиарда евро за всяка година през този период. До средата на 2025 г. Комисията прие 16 решения за коригиране на безплатно разпределените квоти поради промени в обемите на промишленото производство, което доведе до нетно намаляване на броя на квотите със 173,7 милиона квоти[27]. Успоредно с това обаче Комисията прие и седем решения, с които коригира първоначалното количество безплатно разпределяни квоти, като добави 2,3 милиона квоти[28]. Това се наложи поради открити грешки в данните, подадени от инсталациите при кандидатстване за безплатно разпределяне на квоти. Като цяло безплатното разпределяне на квоти за периода 2021—2025 г. е намалено със 171,5 милиона квоти в сравнение с първоначалното общо безплатно разпределяне на квоти.

Корекциите на количеството безплатно разпределяни квоти се извършват от резерва за нови участници (NER). Тези корекции включват и промени в разпределението, дължащи се на откриване или закриване на инсталации. Първоначалният обем на NER в началото на 2021 г. възлиза на 331,3 млн. квоти. В него се включват неразпределените квоти от фаза 3 (2013—2020 г.) и 200 милиона квоти от резерва за стабилност на пазара.

В таблица 3 са обобщени годишните равнища на безплатно разпределените квоти през периода 2021—2025 г. (както първоначалните, така и коригираните равнища), като са показани намаленията на „действителните безплатно разпределени квоти“ за 2024 г. и 2025 г. Основните причини за тези намалени обеми са отрицателните въздействия върху равнищата на производството в определени сектори поради пандемията и енергийната криза главно през 2022 г. и 2023 г. Тъй като корекциите на безплатно разпределените квоти се основават на сравнение въз основа на средните равнища на производството за две години, пълният ефект от продължаващото намаляване на производството се забавя с две години.

[26] Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1842 на Комисията от 31 октомври 2019 г., ОВ L 282, 4.11.2019 г.

[27] Надзорният орган на Европейската асоциация за свободна търговия прие решения и за Исландия, Лихтенщайн и Норвегия.

[28] Надзорният орган на Европейската асоциация за свободна търговия прие решения и за Исландия, Лихтенщайн и Норвегия.

Таблица 3. Безплатно разпределяне на квоти по СТЕ на ЕС (2021—2025 г.) [милиона квоти]. Данни, получени от Регистъра на Съюза на 30 юни 2025 г.

Година	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	**Общо**
Първоначално безплатно разпределяне на квоти (ЕС-27 + Исландия, Лихтенщайн и Норвегия)	559,6	558,9	558,2	557,5	556,8	**2 791,1**
Действителни безплатно разпределени квоти	545,7	542,4	537,0	499,7	494,8	**2 619,6**
Адаптирано и коригирано безплатно разпределяне на квоти	–13,9	–16,5	–21,2	–57,8	– 62,0	**–171,5**

От 2013 г. насам СТЕ на ЕС се основава на концепцията за хармонизиран подход в целия ЕС за преходна система за безплатно разпределяне на квоти въз основа на референтни показатели. Тази структура и използването на референтни показатели позволяват ситуации, при които безплатното разпределение на квоти, получено от отделни инсталации, може и е разрешено да надхвърли верифицираните емисии за една или повече години. Излишъкът на няколко инсталации обаче не възпрепятства намаляването на общите емисии и повечето инсталации биха имали разходи за въглеродни емисии, за да получат необходимото количество допълнителни квоти за покриване на своите емисии. Основните причини дадена инсталация да може да получи безплатно излишък на квоти са обяснени по-долу.

Стойностите на референтните показатели се определят и редовно се актуализират въз основа на средните резултати на 10 % от най-ефективните (с най-нисък интензитет на емисиите) инсталации, използващи този показател. Това означава, че по всеки референтен показател ще има известен брой инсталации, които постигат по-добри резултати от останалите 90 %, и които ще получат достатъчно квоти, за да покрият своите емисии, или дори ще имат излишък на квоти. Освен това Регламентът за безплатното разпределяне на квоти включва разпоредби относно разпределянето на безплатни квоти в случай на износ и внос на топлинна енергия или изходящи газове, които може да се различават от начина, по който се докладват емисиите. В такива случаи емисии и безплатно разпределяни квоти могат да се разпределят на отделни инсталации, в резултат на което да изглежда, че дадена инсталация получава повече квоти от своите емисии. Например химическо предприятие, внасящо топлинна енергия от друга инсталация, получава безплатни квоти, за да намали рисковете от изместване на въглеродни емисии, но в същото време емисиите се докладват от инсталацията за производство на топлинна енергия.

Също така от значение за потенциалното превишение на квотите са правилата за годишни корекции на разпределяните квоти, за да се вземат предвид значителни промени в обема на промишленото производство (вж. по-горе). Двугодишната средна стойност създава „буфер“, което означава, че пълният ефект при значително намаляване на производството няма да се прилага изцяло по отношение на равнищата на безплатно разпределяните квоти в продължение

на две години, т.е. докладваните емисии ще намалеят незабавно, но не и безплатно разпределените квоти.

5.1. Механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите

Като част от пакета „Подготвени за цел 55“ беше приет Регламент за механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите (МКВЕГ) (Регламент (ЕС) 2023/956)[29], с цел да се намали рискът от изместване на въглеродни емисии от постепенното премахване на безплатното разпределяне на квоти по СТЕ, докато ЕС укрепва своите действия за борба с изменението на климата и неговите последици.

В някои обхванати от СТЕ на ЕС сектори на промишлеността (цимент, алуминий, торове, водород, желязо и стомана) от 2026 г. безплатното разпределяне на квоти постепенно ще бъде заменено с МКВЕГ. Тези сектори обхващат приблизително 54 % от общото количество безплатно разпределени квоти през периода 2021—2025 г.

Като гарантира, че се плаща равностойна цена за съпътстващите въглеродни емисии, генерирани при производството на определени стоки, внасяни в ЕС, МКВЕГ ще осигури цена на въглеродните емисии на вносните стоки, равностойна на цената на въглеродните емисии на вътрешното производство (съгласно СТЕ на ЕС), без да се подкопават целите на ЕС в областта на климата. МКВЕГ ще обхваща преките емисии за всички обхванати сектори и непреките емисии (от електроенергия, потребявана по време на производствени процеси) за сектори, произвеждащи цимент и торове. Непреките емисии първоначално няма да бъдат взети под внимание за секторите, които отговарят на условията за помощ за непреки разходи за въглеродни емисии (т.е. секторите, произвеждащи алуминий, водород, желязо и стомана — вж. глава 8.1).

През октомври 2023 г. започна преходен период, по време на който вносителите докладват за емисиите, но все още не са задължени да извършват плащания. Той продължава до края на 2025 г., когато пълното му прилагане ще бъде постепенно въведено.

От 2026 г. вносителите на стоки в ЕС от секторите, обхванати от МКВЕГ, ще трябва да купуват и предават сертификати, обхващащи съпътстващите емисии. С цел да се подпомогнат усилията на промишлеността за декарбонизация, с Директивата за СТЕ на ЕС приходите от продажбата на търг на постепенно премахнати безплатни квоти се насочват към Фонда за иновации (вж. глава 8.2), като се обръща специално внимание на проектите в секторите, обхванати от МКВЕГ.

ЕС също така предприема стъпки за опростяване и укрепване на механизма за корекция на въглеродните емисии на границите за окончателната му фаза. През юни 2025 г. Европейският парламент и Съветът постигнаха политическо споразумение по разпоредба относно предложение за опростяване на МКВЕГ. То беше официално прието през септември 2025 г.[30] Един от ключовите аспекти на предложението е да се увеличи прагът за освобождаване, за да се даде възможност до 50 тона внесени стоки на вносител годишно да бъдат освободени от механизма за корекция на въглеродните емисии на границите. Очаква се това да освободи 90 % от дружествата, като същевременно ще обхване 99 % от емисиите. Към момента на изготвяне на настоящия документ Комисията подготвя и няколко акта на вторичното законодателство

[29] Регламент (ЕС) 2023/956 от 10 май 2023 г., ОВ L 130, 16.5.2023 г.

[30] Комисията приветства политическото споразумение за опростяване и укрепване на механизма за корекция на въглеродните емисии на границите, ГД „Действия по климата“, 18.6.2025 г.

(делегирани актове и актове за изпълнение), за да гарантира навременното и ефективно прилагане на МКВЕГ, когато окончателната фаза започне през 2026 г.

Комисията също така подготвя законодателни предложения за разширяване на обхвата на механизма за корекция на въглеродните емисии на границите, така че да включва определени стоки надолу по веригата, за да се предотврати изместването на въглеродни емисии надолу по веригата[31], както и за да се преодолее рискът от заобикаляне[32] и да се коригират правилата, приложими за вноса на електроенергия.

Същевременно Комисията ще публикува предложение за справяне с риска от изместване на въглеродни емисии, свързан с износа на стоки по МКВЕГ, произведени в ЕС, както е обявено в съобщението *„Изпълнение на Пакта за чиста промишленост“*[33]. Както беше обсъдено в миналогодишния доклад за пазара на въглеродни емисии, постепенното премахване на безплатното разпределяне на квоти означава, че производителите от ЕС на стоки по МКВЕГ ще трябва да плащат за съпътстващите си въглеродни емисии, докато изместването на въглеродни емисии се преодолява чрез МКВЕГ, който поставя равностойна цена на въглеродните емисии върху вносните стоки.

Комисията също така подготвя цялостен преглед на МКВЕГ, който да бъде публикуван преди края на 2025 г., както е предвидено в Регламента за МКВЕГ. При този преглед ще се оцени възможността за разширяване на обхвата на МКВЕГ, критериите, използвани за идентифициране на стоките по МКВЕГ, и методиката за изчисляване на непреките емисии. Той също така ще направи оценка на системата за управление, административните разходи, напредъка, постигнат в обсъжданията за действия в областта на климата на международно равнище, и въздействието на механизма за корекция на въглеродните емисии на границите върху вноса от развиващите се държави, по-специално от най-слабо развитите държави.

6. Пазар на въглеродни емисии в ЕС

6.1. Постигане на баланс между предлагането и търсенето

Резервът за стабилност на пазара (РСП) насърчава баланса и устойчивостта на пазара на въглеродни емисии чрез коригиране на предлагането на квоти, които ще се продават на търг на годишна база по СТЕ на ЕС. Това е инструмент, основан на правила, въведен за първи път за справяне със структурния дисбаланс между предлагането и търсенето на квоти в ЕС в началото на фаза 3. През 2013 г. на пазара имаше излишък на 2,1 милиарда квоти, за чието намаляване оттогава насам беше оказана помощ от РСП. В краткосрочен план РСП реагира на внезапни сътресения в търсенето и предлагането, например поради икономическия спад, причинен от пандемията от COVID-19 през 2020 г.

Чрез РСП предлагането на квоти за пазара на въглеродни емисии в ЕС се регулира в съответствие с предварително зададени прагове на общия брой квоти в обращение (ОБКО). Въз основа на

[31] Когато разходите за въглеродни емисии за основни материали по МКВЕГ могат да предизвикат производителите на стоки надолу по веригата да преместят производството си в чужбина извън обхвата на СТЕ на ЕС.

[32] В Регламента за МКВЕГ заобикалянето се определя като практики, за които няма достатъчно основания или икономическа обосновка, различни от ефективното избягване, изцяло или частично, на финансовите задължения, произтичащи от МКВЕГ.

[33] Вж. COM (2025) 378 final, „Изпълнение на Пакта за чиста промишленост“, 2.7.2025 г., стр. 4.

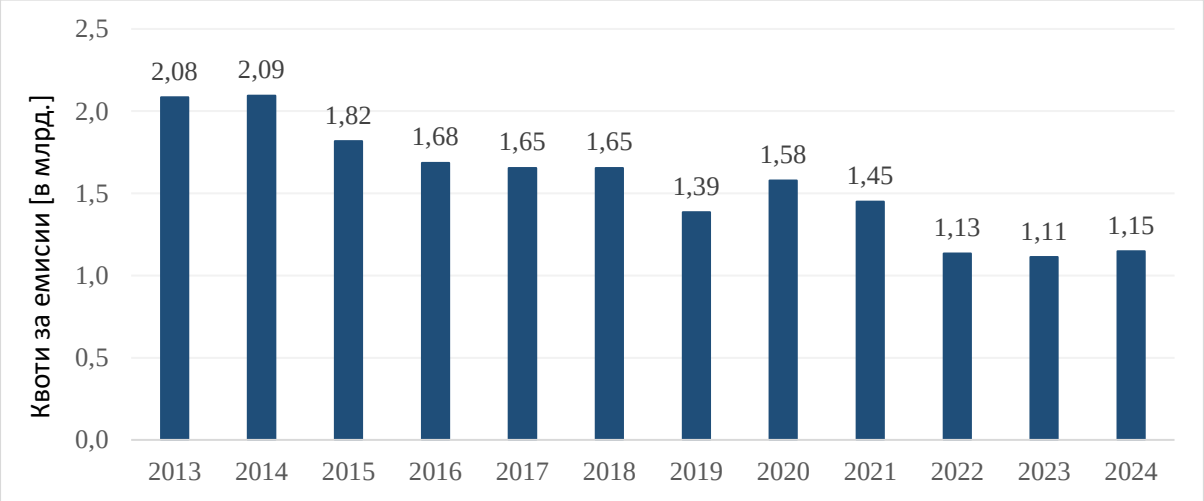
нивото на ОБКО квотите се изтеглят от търговете и се прехвърлят в резерва или се освобождават от резерва и се продават на търг. По този начин чрез РСП се поддържат балансът и устойчивостта на сътресения в търсенето и предлагането, което позволява на пазара на въглеродни емисии в ЕС да функционира безпроблемно. Резервът започна да функционира през 2019 г. и оттогава всяка година към него се прехвърлят квоти, за да бъдат изтеглени от обращение.

Комисията публикува ОБКО всяка година. Той се изчислява за предходната година, а корекциите на предлагането се извършват след публикуването в продължение на период от 12 месеца по специфичен алгоритъм. Комисията публикува съобщението относно ОБКО за 2024 г. на 28 май 2025 г.[34]

ОБКО за 2024 г. възлиза на общо 1,15 милиарда квоти — леко увеличение в сравнение с 2023 г. Поради това между септември 2025 г. и август 2026 г. от търговете ще бъдат изтеглени 276 милиона квоти (24 % от ОБКО).

В началото на всяка година квотите, държани в РСП, се анулират, когато надвишат прага от 400 милиона. От 1 януари 2025 г. РСП анулира 271 милиона квоти, като остави 400 милиона в резерва. От 2023 г. насам РСП е анулирал общо 3,2 милиарда квоти.

На фигура 3 е показано движението на излишъка на квоти на пазара на въглеродни емисии в ЕС от 2013 г. насам. Националните приноси към РСП са представени в раздел 2 от придружаващия работен документ на службите на Комисията.



Фигура 3. Излишък на квоти в СТЕ на ЕС (период 2013—2024 г.).

6.2. Надзор на пазара

Пазарът на въглеродни емисии в ЕС се подчинява на строги правила за пазарен надзор, залегнали в нормативната уредба на финансовите пазари в ЕС. Той се състои от първичен пазар, където квотите за емисии се продават на търг на участници на пазара, и вторичен пазар, където между

[34] Резерв за стабилност на пазара в рамките на схемата на ЕС за търговия с емисии с цел намаляване на обема на търговете с 276 милиона квоти между септември 2025 г. и август 2026 г., ГД „Действия по климата“, статия в News, 28.5.2025 г. Официален вестник на ЕС: Съобщение на Комисията — Публикуване на общия брой квоти в обращение през 2024 година за целите на резерва за стабилност на пазара съгласно системата на ЕС за търговия с емисии (ОВ C, C/2025/3180, 4.6.2024 г.).

участниците на пазара се търгуват спот договори и деривати върху квоти за емисии. Както спот сделките с квоти за емисии, така и дериватите върху квотите за емисии, се класифицират като финансови инструменти съгласно ДПФИ II — Директивата за пазарите на финансови инструменти (Директива 2014/65/ЕС)[35]. Тази класификация е отразена и във вторичното законодателство, включително в Регламента за тръжната продажба, който регулира първичния пазар (продажба на квоти чрез търг).

Надзорът върху пазара на въглеродни емисии в ЕС се упражнява от финансовите органи на всички държави членки[36] под координацията на европейския регулатор — Европейския орган за ценни книжа и пазари (ЕОЦКП). ЕОЦКП наблюдава поведението на участниците на пазара чрез обширни изисквания за докладване и прозрачност. Освен това към търговията с квоти за емисии се прилагат и други правила за финансовите пазари, като например правилата за предотвратяване на пазарни злоупотреби и злоупотреба с вътрешна информация (Регламент (ЕО) № 596/2014)[37], който задължава участниците на пазара незабавно да докладват за съмнителни нареждания или трансакции. На свой ред националните органи разполагат с правомощията да предприемат коригиращи действия или да налагат санкции, ако установят пазарна злоупотреба.

След преразглеждането 2023 г. на Директивата за СТЕ на ЕС бяха въведени няколко изменения за допълнително подобряване на прозрачността на пазара на въглеродни емисии в ЕС. На ЕОЦКП беше възложено да следи и редовно да оценява функционирането на СТЕ на ЕС, обхващаща първичния пазар на търгове и търговията на вторичните пазари. В първия си годишен доклад относно мониторинга на пазарите на въглеродни емисии в ЕС, публикуван на 7 октомври 2024 г.[38], и въз основа на данни от 2023 г. ЕОЦКП не установи съществени проблеми във функционирането на пазара. ЕОЦКП определи декарбонизацията на енергийния сектор и промишлената дейност като ключови фактори за развитието на цените на пазарите на въглеродни емисии в ЕС.

В последния си доклад[39], публикуван на 22 октомври 2025 г. и основан на пазарни данни от 2024 г., ЕОЦКП отново потвърди, че пазарите на въглеродни емисии са се развивали в съответствие с пазарните очаквания. Анализът потвърждава моделите и тенденциите, подчертани в предишния доклад. Докладът за 2025 г. показва първоначален постепенен спад на цените по СТЕ през 2024 г., последван от стабилизиране, предизвикано от слабото търсене от страна на енергийния сектор, който продължи да се декарбонизира, и от по-високи тръжни обеми. ЕОЦКП също така потвърди отново продължаващата относителна концентрация на търговете, която се дължи на предпочитанието на операторите да получат квоти чрез финансови посредници.

---

[35] Директива 2014/65/ЕС от 15 май 2014 г., ОВ L 173, 12.6.2014 г. Вж. консолидираната версия.

[36] Вж. списъкът на националните компетентни органи, отговорни съгласно Регламента относно пазарната злоупотреба на уебсайта на ЕОЦКП.

[37] Регламент (ЕС) № 596/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. относно пазарната злоупотреба (ОВ L 173, 12.6.2014 г.). Вж. консолидираната версия.

[38] Доклад за пазара относно пазарите на въглеродни емисии в ЕС, ЕОЦКП — 2024 г. (ESMA50-43599798-10379, 7.10.2024 г.)

[39] Доклад за пазара относно пазарите на въглеродни емисии в ЕС, ЕОЦКП — 2025 г. (ESMA50-481369926-30552, 22.10.2025 г.)

ЕОЦКП отбеляза, че търговската дейност се е увеличила с 35 % през 2024 г., достигайки общо 13,7 милиарда тона CO_2екв., обменени при 4,7 милиона трансакции. Растежът на пазара се дължеше главно на местата за търговия, докато извънборсовата търговия остана стабилна. Инвестиционните посредници и кредитните институции продължават да играят важна роля както на борсовите, така и на извънборсовите пазари, като на тях се падат 63 % от общия обем на търговията.

ЕОЦКП посочи, че на пазарите на деривати централно място заемат фючърсните договори, на които се падат три четвърти от търгуваните през 2024 г. обеми. Като цяло вторичният пазар допринася за доброто функциониране на СТЕ на ЕС, като улеснява придобиването на квоти за емисии от задължени да спазват изискванията субекти от финансови посредници.

ЕОЦКП също така изтъкна отново значението на наличието на идентификационни кодове на правния субект (ИКПС) за субектите в Регистъра на Съюза и призовава за допълнителни усилия от страна на националните администратори, за да се гарантира прилагането на изискването за регистрация на ИКПС за титулярите на партиди в Регистъра на ЕС. Това ще продължи да бъде от особено значение през 2025 г., тъй като броят на титулярите на партиди продължава да нараства поради разширяването на СТЕ на ЕС по отношение на морския сектор и стартирането на СТЕ2 за сградния сектор, сектора на автомобилния транспорт и други сектори. ЕОЦКП счита, че в това отношение са необходими допълнителен анализ и наблюдение на пазара на въглеродни емисии.

Въпреки че за откриването на партида в Регистъра на Съюза не е задължително да имат ИКПС, субектите, които имат ИКПС, са задължени да докладват тази информация в Регистъра на Съюза, когато откриват партида. Освен това съгласно изменението от 2023 г. на Регламента за регистъра (Регламент 2019/1122)[40] от националните администратори се изисква да прегледат до края на 2024 г. партидите, които не съдържат информация за ИКПС или статус на мястото на търговия или централен контрагент, посочени в таблица III-I от приложение III към регламента. Въпреки задължението за преглед на информацията относно наличието на ИКПС, наличието на ИКПС остава под очакванията.

На 28 март 2024 г. влезе в сила преразгледаната ДПФИ II[41], РПФИ — Регламент за пазарите на финансови инструменти (Регламент 2024/791)[42], с който допълнително се укрепват правилата за финансовите пазари, прозрачността и надзора. С член 57 от РПФИ се разширява контролът за управление на позициите, за да включва местата на търговия, на които се извършва търговия с деривати въз основа на квоти за емисии. С член 58 от РПФИ се изменя обхватът на отчитане на позициите на местата на търговия и инвестиционните посредници чрез изключване на квотите за емисиите и се въвежда ново задължение за представяне на доклади за позициите два пъти

[40] Делегиран регламент (ЕС) 2019/1122 на Комисията от 12 март 2019 г. за допълване на Директива 2003/87/ЕО, ОВ L 177, 2.7.2019 г. Вж. консолидираната версия.

[41] Директива (ЕС) 2024/790 от 28 февруари 2024 г. за изменение на Директива 2014/65/ЕС, ОВ L, 2024/790, 8.3.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/790/oj . Вж. консолидираната версия.

[42] Регламент (ЕС) 2024/791 от 28 февруари 2024 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 600/2014, ОВ L, 2024/791, 8.3.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/791/oj. Вж. консолидираната версия.

седмично[43], като се подобрява прозрачността при търговията с квоти за емисии и деривати от тях.

Като последващо действие във връзка с тези нови правила Комисията преразглежда регулаторната рамка за пазарите на стокови деривати, включително квоти за емисии. Понастоящем Комисията събира данни, за да определи дали механизмите за ограничаване и управление на позициите биха могли да допринесат за предотвратяване на пазарните злоупотреби и да насърчат правилното ценообразуване и условията за сетълмент. Освен това Комисията извършва оценка на критериите за определяне на спомагателните дейности на групово равнище и проучва възможността за централизиране и хармонизиране на събирането на данни за сделките в рамките на РПФИ и Регламента за европейската пазарна инфраструктура (Регламент № 648/2012)[44], като същевременно проучва кои данни да бъдат публични и как най-добре да бъдат разпространени. Като част от тази работа Комисията проведе целева консултация[45] относно прегледа на функционирането на пазарите на стокови деривати и някои аспекти, свързани със спот пазарите на енергия, които обхващат и правилата за финансовите пазари, приложими за квотите за емисии.

Констатациите от целевата консултация относно рамката за стоковите деривати ще бъдат включени в работата на Работната група за пазара на газ (GMTF), създадена в началото на 2025 г. като част от плана за действие за енергия на достъпни цени[46], за да контролира функционирането на пазарите на газ в ЕС и да се намесва, когато е необходимо и целесъобразно. Като се има предвид, че правилата за енергийните производни продукти като цяло се прилагат и за търговията с квоти за емисии и свързаните с тях производни продукти, всички констатации на работната група, която се очаква да приключи работата си до края на 2025 г., биха могли да бъдат от значение за пазарите на въглеродни емисии в ЕС.

7. Тенденции при емисиите

През 2024 г. общите емисии в СТЕ на ЕС възлизаха на 1 187 милиона тона (млн. тона) [47]. Тази стойност е по-висока, отколкото през 2023 г. (1 150,3 млн. тона еквивалент на CO_2), отчасти поради включването на морския сектор в СТЕ на ЕС. Като се вземат предвид само инсталациите и операторите на въздухоплавателни средства, емисиите по СТЕ през 2024 г. са били с 4,4 % под равнището от 2023 г.

Емисиите от енергийни и промишлени инсталации възлизат на 1 033,3 млн. тона еквивалент на CO_2, което представлява намаление с 5,8 % спрямо нивата от 2023 г. С този напредък обхванатите от СТЕ емисии от тези инсталации вече са с около 50 % по-ниски от нивата през 2005 г. и са на път към постигане на целта за 2030 г. за намаляването им с 62 %. В таблица 4 са

[43] Задължението за публикуване на два доклада се отнася само за места на търговия, предлагащи както фючърси, така и опции. Местата за търговия, предлагащи само фючърси, ще продължат да публикуват само един доклад.

[44] Регламент (ЕС) 648/2012 от 4 юли 2012 г., ОВ L 201, 27.7.2012 г. Вж. консолидираната версия.

[45] Документ за целева консултация — Преглед на функционирането на пазарите на стокови деривати и някои аспекти, свързани със спот пазарите на енергия. 26.02.2025 г.

[46] План за действие за енергия на достъпни цени Отключване на истинската стойност на нашия енергиен съюз за осигуряване на финансово достъпна, ефективно произвеждана и чиста енергия за всички европейци, публикуван на 26 февруари 2025 г.

[47] Верифицирани емисии по СТЕ през 2024 г., Регистър на ЕС, данни, извлечени на 1 октомври 2025 г.

показани годишните данни за емисиите от инсталациите. Емисиите от въздухоплаването и морския транспорт са разгледани съответно в глави 9 и 10.

Основните фактори, допринесли за общото намаляване на емисиите по СТЕ на ЕС, са секторите на топлоенергията и електроенергията. Емисиите от производството на електрическа и топлинна енергия намаляха с 10,7 % в сравнение с 2023 г.[48], най-вече поради значителното увеличение на дела на енергията от възобновяеми източници и ядрената енергия в електроенергийния микс, в съчетание с намалена зависимост от основни изкопаеми горива, като например природен газ и въглища (вж. глава 7.1). Тази тенденция се прояви въпреки по-ниските средни цени на въглеродните емисии през 2024 г. (най-вече в диапазона 60—75 EUR) и общото увеличение на производството на електроенергия.

През 2024 г. възобновяемите енергийни източници и биогоривата бяха водещият източник на електроенергия в ЕС, като достигнаха 47,2 % от общия дял на производството на електроенергия. Общото производство на електроенергия от възобновяеми източници се е увеличило с 7,6 % през 2024 г., като слънчевата енергия отбелязва забележително увеличение от 19,3 %, а водноелектрическата енергия нараства с 12 %, въпреки че използването на биогорива е намаляло с 5,2 %[49].

Ядрената енергия и изгарянето на изкопаеми горива са допринесли съответно с 23,5 % и 28,1 % за производството на електроенергия. Това включва 11,9 % спад на електроенергията от въглища, 8,1 % спад в потреблението на природен газ, 5,2 % увеличение на електроенергията на основата на нефт и 5,1 % увеличение на производството на ядрена енергия.

За ЕС 2024 г. беше отбелязана като още една рекордна година за капацитета на инсталациите за слънчева енергия, с добавени 65,5 GW, с което общият им размер достигна 338 GW, по данни на SolarPower Europe. Според WindEurope мощностите за вятърна енергия са достигнали 234 GW, като през същата година са инсталирани 12,9 GW.

Емисиите от промишлени инсталации през 2024 г. леко са се понижили — с 0,8 % в сравнение с 2023 г. Въпреки общото намаляване на обема на промишленото производство[50], в някои енергоемки сектори като стоманодобива и производството на торове и химикали се наблюдава незначително възстановяване. Това предполага, че тези сектори постепенно увеличават дейността си след енергийната криза, предизвикана от покачването на цените на природния газ през 2022 г. поради руското нашествие в Украйна. Разликите в обема на производството в различните сектори могат да обосноват общата тенденция на запазване на равнището на емисиите, въпреки че през 2024 г. в някои сектори се наблюдава и слабо повишаване на енергийната ефективност.

[48] 2 % от този спад може да се обоснове и с несъответствия в данните, засягащи разпределянето на емисиите между производството на енергия и промишлеността, а не се дължи на тенденциите на пазара.

[49] Нетно производство на електроенергия по видове горива — месечни данни, Евростат.

[50] Промишленото производство е намаляло с 1,1 % в еврозоната и с 0,8 % в ЕС, Евростат, 13.2.2025 г.

Таблица 4. Верифицирани емисии от инсталации в СТЕ на ЕС (2019—2024 г.) [в милиона тона CO_2екв.]. Данни, получени от Регистъра на Съюза на 1 октомври 2025 г.

Година	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Верифицирани емисии — инсталации	1 530	1 356 (1 253 без Обединеното кралство)	1 337	1 313	1 096	1 033
Промяна на годишна база	– 9,1 %	–11,4 %	–1,4 % (6.6 % без Обединеното кралство)	–1.8 %	–16,5 %	–5,7 %
Верифицирани емисии — производство на електрическа и топлинна енергия	822	696 (653 без Обединеното кралство)	708	725	552	493
Промяна на годишна база	–14,7 %	–15,3 %	1,6 % (8,5 % без Обединеното кралство)	2,4 %	–23,9 %	–10,7 %
Верифицирани емисии — промишлено производство	708	660 (601 % без Обединеното кралство)	629	589	544	540
Промяна на годишна база	–1,6 %	– 6,9 %	– 4,7 % (4,7 % без Обединеното кралство)	– 6,4 %	– 7,5 %	– 0,8 %

7.1. Емисии от изгаряне на изкопаеми горива в инсталации

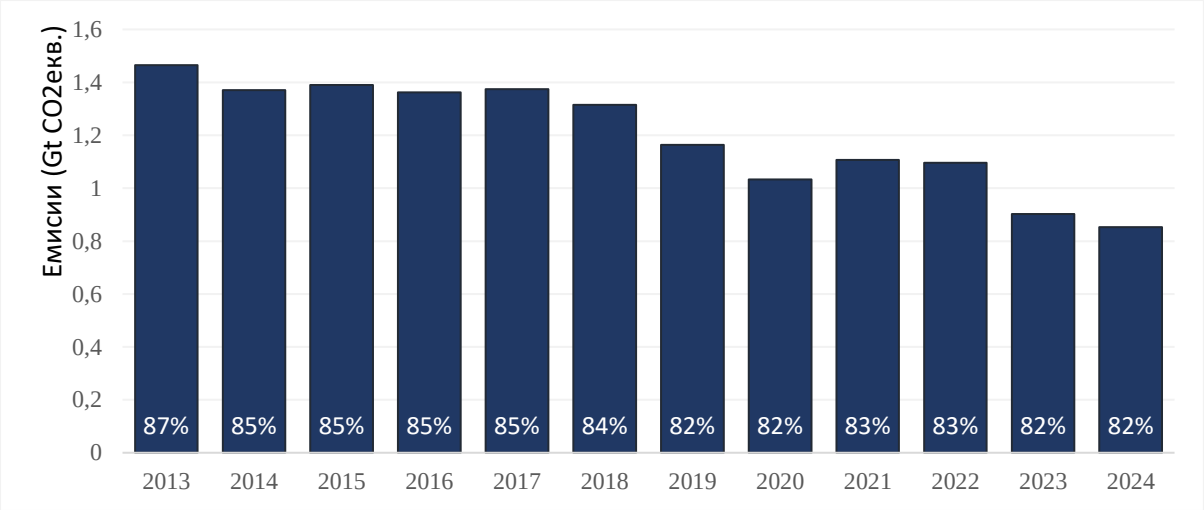
На фигури 4 и 5 са илюстрирани тенденциите при емисиите от изгаряне на изкопаеми горива в инсталации, обхванати от СТЕ на ЕС, съответно като дял от общите емисии от инсталации и по видове гориво[51]. Не всички емисии в рамките на СТЕ произхождат от изгарянето на изкопаеми горива. Някои емисии произхождат пряко от промишлени процеси. На фигура 4 е показан делът на емисиите от изгаряне на изкопаеми горива в общите емисии на инсталациите, а на фигура 5 е показана разбивка на емисиите от изгаряне по видове горива.

Като цяло емисиите са в низходяща тенденция, дължаща се на декарбонизацията на сектора на енергетиката — внедряването на възобновяеми енергийни източници, замяната на въглищата с природен газ и увеличаване на използването на биомаса[52]. Както се вижда на фигура 5,

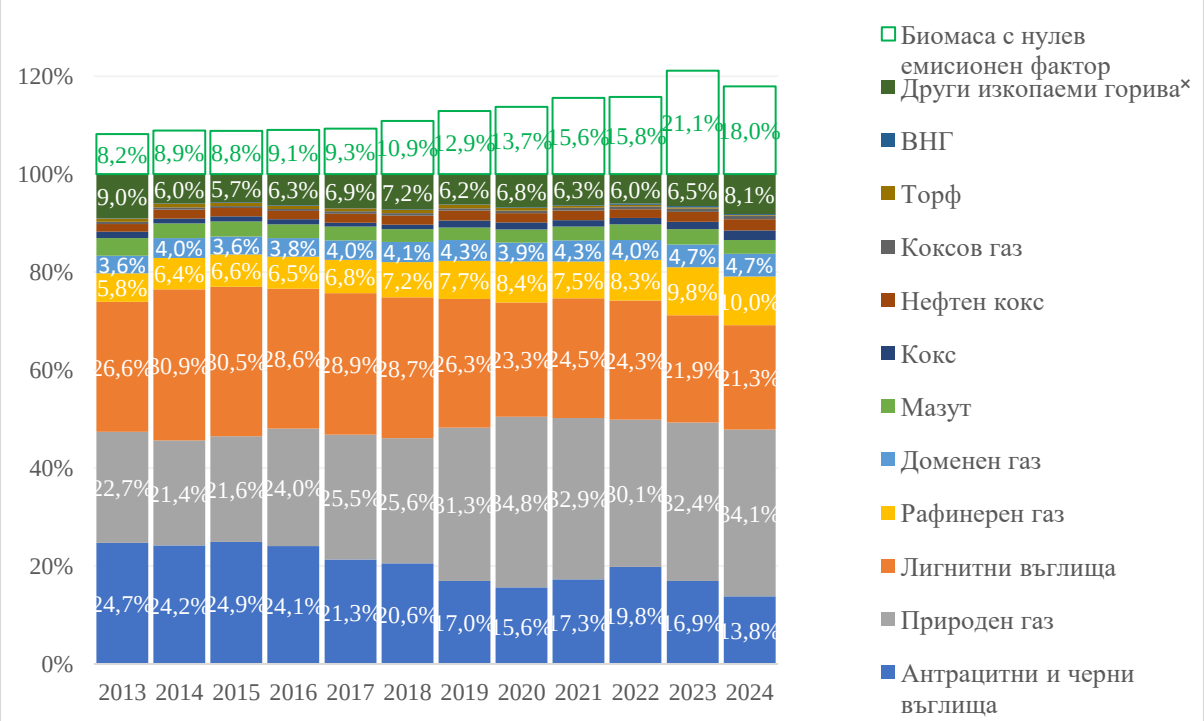
[51] Този анализ се основава на данни за прилагането на СТЕ на ЕС, докладвани от държавите всяка година съгласно член 21 от Директивата за СТЕ на ЕС (краен срок 30 юни).

[52] През 2024 г. нулевите емисии от устойчива биомаса представляват 22 % в допълнение към емисиите на инсталациите по СТЕ.

тенденцията на увеличаване на използването на антрацитни и черни въглища, наблюдавана през 2022 г. (свързана с повишаването на цените на природния газ поради руското нашествие в Украйна), е претърпяла обрат през 2024 г. с най-нисък дял на антрацитните и черните въглища от 2013 г. насам.



Фигура 4. Движение на общите емисии от изгаряне на изкопаеми горива в инсталации, обхванати от СТЕ на ЕС (2013—2024 г.). Етикетите показват процентния дял от общите емисии на инсталациите.



Фигура 5 . Движение на дела на емисиите от изгарянето на различни горива в инсталации, обхванати от СТЕ на ЕС (2013—2024 г.). Етикетите показват процентния дял от общите емисии на инсталациите. Етикети не се показват, ако емисиите от изгарянето на конкретно гориво никога не надвишават 3 %. Други изкопаеми горива се отнасят за горива, които дотук не са посочени в легендата. Емисиите от изгарянето на биомаса са с нулев емисионен фактор по СТЕ на ЕС, следователно те са показани над общите емисии от изгаряне на инсталациите.*

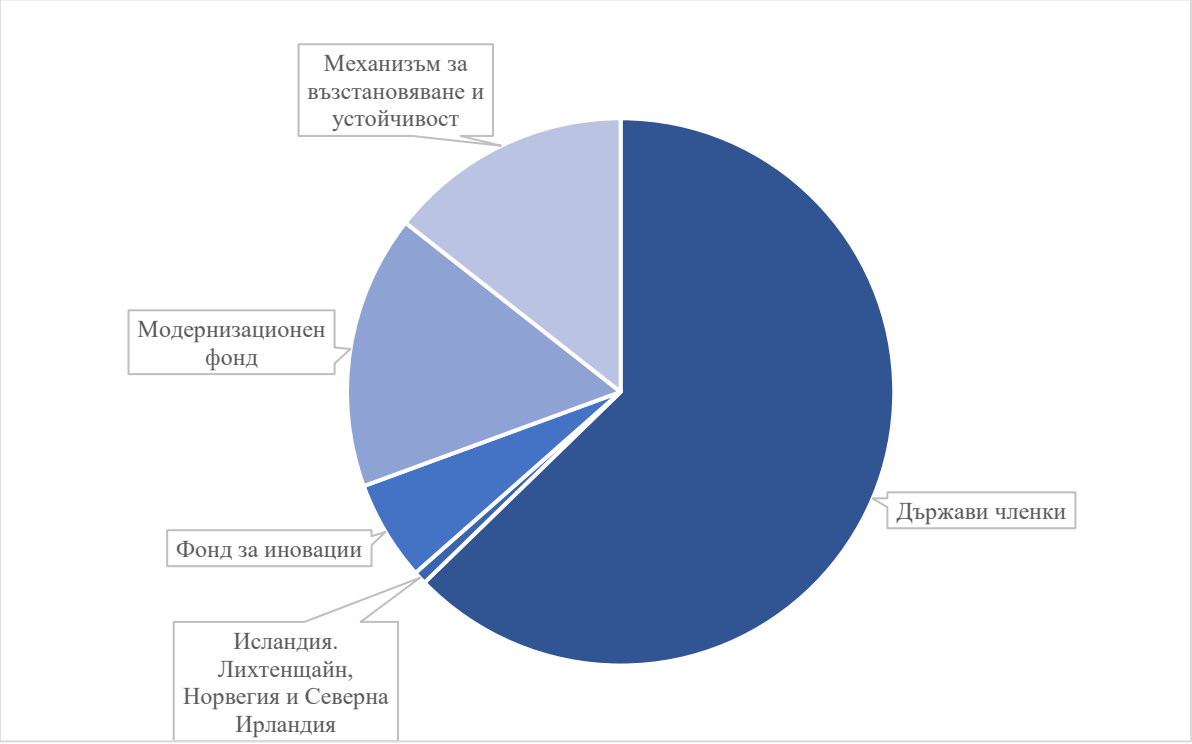
8. Приходи от СТЕ на ЕС

С продажбата на квоти чрез търговете по СТЕ на ЕС се събират значителни приходи за държавите членки в подкрепа на действията за борба с изменението на климата и енергийната трансформация. През 2024 г. приходите от търгове на квоти възлизат на 38,8 милиарда евро.

- 24,4 милиарда евро са предоставени директно на държавите членки, а 0,3 милиарда евро са предоставени на Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Северна Ирландия.

- 6,3 милиарда евро бяха предоставени по линия на Модернизационния фонд, 2,3 милиарда евро бяха предоставени по линия на Фонда за иновации, а останалите 5,6 милиарда евро бяха осигурени от Механизма за възстановяване и устойчивост за финансиране на плана REPowerEU, който държавите членки използват за напредък в прехода към чиста енергия и повишаване на енергийната сигурност — чрез прилагане на реформите и инвестициите, включени в главите по REPowerEU в техните планове за възстановяване и устойчивост.

На фигура 6 е показано разпределението на приходите от търгове на квоти през 2024 г. Подробни данни за приходите по държава и по фонд са включени в раздел 3 от придружаващия работен документ на службите на Комисията.



Фигура 6. Разпределение на приходите от търгове на квоти в рамките на СТЕ през 2024 г. между националните бюджети, Фонда за иновации и Модернизационния фонд и Механизма за възстановяване и устойчивост.

Съгласно член 10, параграф 3 от Директивата за СТЕ на ЕС държавите членки са задължени да използват 100 % от събраните приходи (или финансовата равностойност на тези приходи) в подкрепа на действията за борба с изменението на климата и енергийната трансформация, с изключение на всички приходи, които държавите членки изразходват за непреки разходи за въглеродни емисии в помощ на електроемките сектори (вж. глава 8.1). Конкретните цели са изброени в член 10, параграф 3 и включват декарбонизация на промишлеността, енергийна

трансформация, чисти технологии, адаптиране към изменението на климата, декарбонизация на транспортния сектор и действия за справедлив преход. Комисията следи отблизо спазването на това ново задължение с цел да се гарантира, че всички приходи по СТЕ се изразходват действително за тези цели.

Задължението обхваща приходите от продажбата на търг на допълнителни квоти поради включването на морския транспорт в СТЕ на ЕС, където държавите членки се насърчават да увеличат приноса си за опазването, възстановяването и по-доброто управление на морските екосистеми, по-специално на защитените морски зони. Освен това държавите членки, които получават по-големи количества допълнителни квоти поради голямото си съотношение на корабните дружества спрямо населението, следва да използват съответния дял за цели, свързани с мореплаването.

Съгласно Регламента относно управлението (Регламент 2018/1999)[53] държавите членки докладват ежегодно на Комисията за начина, по който използват приходите си от СТЕ. Тези доклади се основават на образци и се подават чрез Reportnet 3, управляван от Европейската агенция за околна среда[54]. Те са публично достъпни на уебсайта на агенцията. Докладването трябва да бъде достатъчно подробно, за да се оцени съответствието с целта при разходите. В противен случай Комисията може да възложи на държава членка да представи отново информацията и да попълни всички пропуски.

От 24,4 милиарда евро приходи от СТЕ, събрани от държавите членки през 2024 г., 21,2 милиарда евро подлежат на задължението по член 10, параграф 3[55]. Това се дължи на отчитането на 3,2 милиарда евро от приходите за 2024 г. (13 %) като финансова помощ за електроемки сектори за непреки разходи за въглеродни емисии. Макар че всички съответни приходи от СТЕ трябва да се предоставят за инвестиции, свързани с климата и енергията, не е необходимо този бюджет да бъде изразходван изцяло през същата година, в която са генерирани приходите. От приходите за 2024 г., които ще бъдат използвани за целите на член 10, параграф 3, 77 % вече са изплатени през 2024 г., а други 3 % са предвидени за конкретни действия. В бъдещите доклади ще се посочва начина, по който държавите членки за използвали останалите квоти.

От 21,2 милиарда евро държавите членки съобщиха[56], че вече са изплатили 16,4 милиарда евро и са поели ангажимент за допълнителни 0,5 милиарда евро за целите на член 10, параграф 3. Така остават около 4,3 милиарда евро, които все още трябва да бъдат разпределени, изплатени и отчетени.

[53] Регламент (ЕС) 2018/1999 от 11 декември 2018 г., ОВ L 328, 21.12.2018 г.

[54] Use of ETS auctioning revenues — Reporting year 2025 — GovReg (Използване на приходите от търгове по СТЕ — година на докладване, 2025 г. — GovReg), Reportnet3, Европейска агенция за околна среда

[55] До 4 юни 2023 г. държавите членки бяха насърчени да използват най-малко 50 % от събраните приходи, за да подкрепят декарбонизацията и инвестициите за енергийна трансформация. За приходите, събрани от 5 юни 2023 г. нататък, се прилага задължението за използване на 100 % (или финансовата равностойност на тези приходи) за подпомагане на декарбонизацията и енергийната трансформация в секторите на СТЕ.

[56] Някои държави, които съфинансират действия със своите приходи по СТЕ, отчитат пълната стойност на съфинансираното действие; поради това сумата от действията им е по-висока от приходите им. Стойностите в тази глава бяха коригирани така че, ако например сумата от действията е два пъти по-голяма от генерираните приходи, да се приема, че половината от всяко действие и компенсацията за непреки разходи за въглеродни емисии са изплатени от приходите от търгове на квоти.

Таблица 5 включва разделяне на 24,4 милиарда евро, събрани от държавите членки като приходи по СТЕ през 2024 г.

Таблица 5. Разпределяне на 24,4 милиарда евро приходи по СТЕ, събрани от държавите членки през 2024 г.

Приходи (в милиарди евро)	
Приходи, отчетени като използвани за финансиране на помощ за непреки разходи за въглеродни емисии	3,2
Приходи, подлежащи на задължението по член 10, параграф 3 и изплатени през 2024 г.	16,4
Приходи, събрани от държавите членки през 2024 г., предмет на задължението по член 10, параграф 3, за които е поет ангажимент	0,5
Приходите, събрани от държавите членки през 2024 г., които все още не са разпределени, изплатени и отчетени	4,3

От 16,4 милиарда евро приходите, отчетени като генерирани и изплатени през 2024 г. за целите на член 10, параграф 3, 3,2 милиарда евро са използвани за проекти за „Енергоснабдяване — възобновяеми енергийни източници, енергийни мрежи и акумулиране на енергия“, 3,3 милиарда евро за „Енергийна ефективност, отопление и охлаждане в сгради“ и 3,6 милиарда евро за „Обществен транспорт и мобилност“. Примерите включват безвъзмездни средства за вятърна енергия от разположени в морето инсталации и модернизация на инсталациите за биогаз в Дания, проекти за дълбоко обновяване с намаляване на потреблението на топлинна енергия в жилищните сгради с поне 40 % в Литва, както и инвестиции в железопътния транспорт и велоалеи в Словения.

Освен това държавите членки докладваха, че са използвали 0,8 милиарда евро за проекти в областта „Декарбонизация на промишлеността (нисковъглеродни технологии, улавяне, оползотворяване и съхранение на въглероден диоксид и енергийна ефективност в промишления сектор, с изключение на сектора на енергетиката)“, включително финансиране за проекти за водород с цел декарбонизация на промишлеността в Германия.

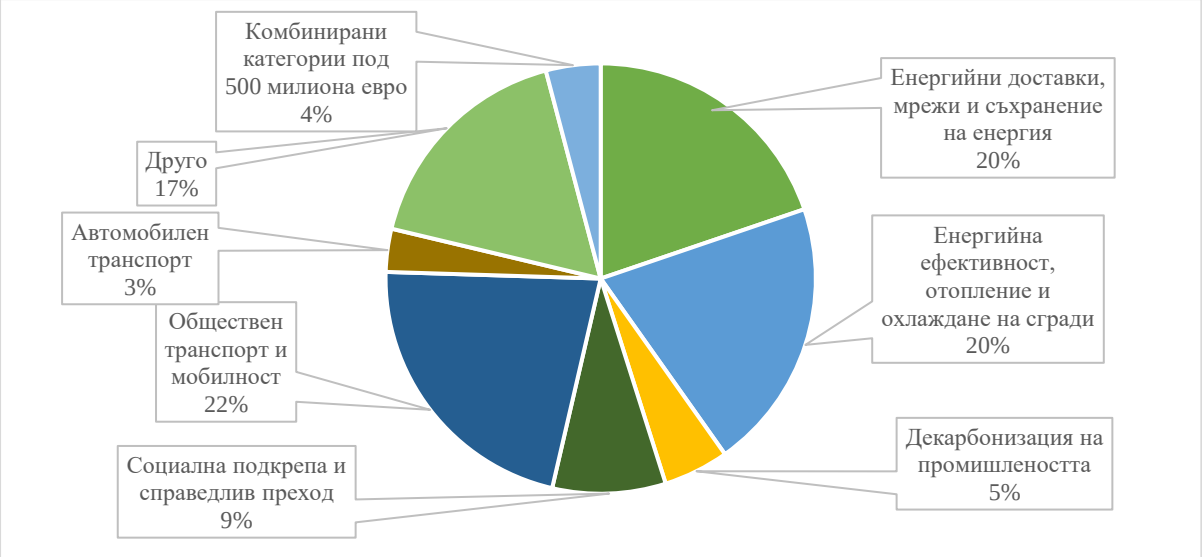
Държавите членки също така докладваха, че са използвали 1,4 милиарда евро за мерки и проекти за „Социална подкрепа и справедлив преход“, включително гръцкия „Зелен фонд“, който финансира действия за развитието на региони, които преминават от изкопаеми горива към своите икономики, както и проекти за опазване и управление на горите.

Освен това държавите членки докладваха, че са използвали 0,5 милиарда евро за мерки в областта на „Автомобилен транспорт (автомобили, камиони)“, включително финансова подкрепа за закупуването на електрически и/или хибридни превозни средства в Латвия, Малта, Румъния и Швеция.

По отношение на 2,8 милиарда евро в плащания през 2024 г. държавите членки отчетоха действия, които или не отговарят на нито една категория в образците, или отговарят на няколко категории (в тези случаи държавите членки отчитат „Други“ за категорията). Сред примерите е фондът за биологично разнообразие в Испания, който дава възможност за възстановяване на

екосистемите, за внедряване на енергия от възобновяеми източници в селските райони и за разгръщане на устойчивите практики за земеползване, които съвместно увеличават биологичното разнообразие и постигат измерими намаления на емисиите на равнище ландшафт.

На фигура 7 е обобщено използването от държавите членки на приходите по СТЕ в различните категории.



Фигура 7. Разпределение по категории на 16.4 милиарда евро от приходите от търгове на квоти по СТЕ за 2024 г., докладвани като изплатени. Комбинираните категории под 500 милиона евро включват (в млн. евро): Адаптиране (105), Международни цели и международно финансиране на борбата с изменението на климата (94), ЗПЗГС, земеделие и поглъщания в сектора на земеползването (349), Административни разходи (50), Управление на отпадъците (28), Морски транспорт (29), Въздухоплаване (14), Постоянни поглъщания (3).

Приходите от търгове на квоти в рамките на СТЕ на ЕС са съществен принос за тези и много други оказващи въздействие проекти в областта на борбата с изменението на климата и енергийната трансформация в държавите членки. Тези проекти не само спомогнаха за намаляване на емисиите, но също така гарантират, че екологичния преход е справедлив. Важно е да се отбележи, че държавите членки трябва да положат усилия, за да гарантират видимостта на източника на финансиране за действията или проектите, финансирани от приходите от СТЕ на ЕС, с цел да се покаже приносът на СТЕ на ЕС за постепенната декарбонизация и справедливия преход. За повечето действия, докладвани за 2024 г., не е ясно дали СТЕ на ЕС е изрично посочена и оповестена като източник на финансиране — нещо, което Комисията възнамерява да проследи.

Преглед на начина, по който всяка държава членка е използвала приходите си от СТЕ, е включен в доклада за напредъка на действията в областта на климата за 2025 г. в придружаващия работен документ на службите на Комисията[57].

8.1. Помощ за непреки разходи

[57] Предстоящ доклад за напредъка на действията в областта на климата за 2025 г. и придружаващия работен документ на службите на Комисията

Съгласно член 10а, параграф 6 от Директивата за СТЕ на ЕС държавите членки се насърчават да приемат финансови мерки в полза на секторите или подсекторите, които са изложени на реален риск от изместване на въглеродни емисии поради значителни непреки разходи за въглеродни емисии. Това се отнася до разходите за въглеродни емисии, прехвърлени на електроемките сектори чрез сметките им за електроенергия в резултат на закупуването на квоти по СТЕ от страна на енергийните дружества.

Комисията прие насоки за държавна помощ в контекста на СТЕ на ЕС, за да хармонизира условията, при които държавите членки предоставят тази помощ, и да сведе до минимум нарушенията на конкуренцията на единния пазар[58]. В тези насоки се определят секторите, изложени на реален риск от изместване на въглеродни емисии поради непреки разходи за емисии, и се посочва, че бенефициерите следва да реинвестират част от помощта в проекти, които намаляват техния пряк или непряк въглероден отпечатък, и по този начин да бъдат изложени на риск от изместване на въглеродни емисии.

Всяка държава членка, която предоставя държавна помощ за компенсиране на непреки разходи за емисии, е представила за оценка на Комисията своята схема и е получила потвърждение за съвместимостта на схемата с вътрешния пазар. От държавите членки, предоставящи такава компенсация, се изисква да публикуват общия размер на изплатената компенсация, включително разбивка по сектори или подсектори бенефициери.

През 2024 г. 15 държави членки са предоставили помощ за непреките разходи, направени през 2023 г. Няма промяна спрямо миналата година. Съставът обаче се промени след изтичането на срока на временната схема за подпомагане в Австрия и повторното въвеждане на плащанията от Нидерландия.

В таблица 6 са обобщени плащанията, извършени от държавите членки, и са сравнени с приходите от търгове на квоти за 2023 г. Общият размер на плащанията за непреки разходи през 2024 г. възлизаше на около 5,52 милиарда евро. Това представлява увеличение с 40 % в сравнение с 3,95 милиарда евро, изплатени през 2023 г., докато броят на инсталациите, получаващи помощ, остана до голяма степен непроменен — около 1 850.

Таблица 6. Размер на помощта, изплатена през 2024 г. от приходи от търгове на квоти в рамките на СТЕ на ЕС за направени непреки разходи през 2023 г.

Държава членка	**Изплатена сума за непреки разходи, направени през 2023 г. [в милиони евро]**	**Брой получатели (инсталации)**	**Приходи от търгове на квоти, получени през 2023 г.[3] [в милиони евро]**	**Относителен размер на помощта за непреки разходи в сравнение с приходите от търгове на квоти**
Белгия	249,9	56	739,9	33,8 %
Чехия	60,4	23	771,3	7,8 %
Финландия	143,2	55	571,5	25,1 %
Франция	908,8	293	2 060,1	44,1 %

[58] Насоки относно определени мерки за държавна помощ в контекста на системата за търговия с емисии след 2021 г. (2020/C 317/04). Подготвя се техническа актуализация на тези насоки.

Германия	2 395,0	707	7 582,5	31,6 %
Гърция	287,0	57	1 441,8	19,9 %
Италия	165,5	252	3 547,4	4,7 %
Люксембург	37,6	4	7,6	492,0 %
Нидерландия	147,3	48	1 261,1	11,7 %
Полша	614,6	97	5 406,7	11,4 %
Португалия	25,0	23	726,7	3,4 %
Румъния	116,7	31	571,8	20,4
Словакия	58,3	9	377,5	15,4 %
Словения	25,4	16	186,5	13,6 %
Испания	282,8	191	3 514,0	8,0 %

Увеличението на общата помощ се дължи главно на по-високите цени на квотите. Помощта за дадена година се основава на форуърдната цена на квотите през предходната година. Поради това помощта, изплатена през 2024 г. за разходите, направени през 2023 г., се основаваше на средната форуърдна цена през 2022 г. Тази цена беше 83,59 EUR, което представлява увеличение с около 50 % в сравнение с предходната година[59]. Общите плащания на помощта не се увеличават автоматично със същото съотношение като цената на квотите, тъй като схемите за компенсиране на държавите членки често имат максимален бюджет, изчислен за целия период на кандидатстване (в повечето случаи 2021—2030 г.).

Плащанията на помощ за компенсиране на непреки разходи също са се увеличили през 2024 г., когато са изразени като дял от приходите от национални търгове. Платената сума се равнява на 19 % от приходите от търгове на квоти за 2023 г., събрани от участващите държави членки, в сравнение с 16 % през 2022 г. Следователно този дял се е увеличил, но по-бавно както от цената на квотите, така и от абсолютния размер на изплатената компенсация. Това се дължи главно на факта, че i) ефектът от по-високите цени на квотите отчасти се неутрализира от намаляването на абсолютния обем на продаваните на търг квоти; и ii) общата компенсация може да бъде ограничена от бюджетите, разпределени за всяка национална схема.

Държавите членки, които изразходват повече от 25 % от своите приходи от търгове на квоти за непреки разходи през която и да е година, трябва да публикуват доклад, в който се посочват причините за надвишаването на този праг. През 2023 г. повечето държави членки останаха значително под това равнище, но пет държави членки изразходваха повече средства. По-долу са обобщени обосновките, предоставени от тези държави членки.

Като цяло през изминалите пет години плащанията на помощи от Белгия, Франция и Люксембург са надхвърлили този праг. Както и през предходните години, високият дял на изплатените приходи от търгове на квоти в Белгия и Франция се дължи на високия дял на

[59] Съгласно насоките за държавна помощ компенсацията на държавите членки трябва да се основава на средната стойност на едногодишните форуърдни цени, наблюдавани на дадена борса на ЕС за търговия с въглеродни емисии. Използваната цена може да варира леко между отделните държави членки в зависимост от използваната борса на въглеродни емисии в ЕС.

нисковъглеродното производство на електроенергия в тези държави, което води до сравнително ниски приходи от търгове на квоти в сравнение с дела на електроемките им промишлености.

В случая с Люксембург разходите продължиха да надвишават значително общите приходи от търгове на квоти. Това се дължи отчасти на използването на квоти за компенсиране на емисиите в секторите, обхванати от Регламента за разпределяне на усилията[60]. Тази практика се нарича гъвкавост по РРУ (вж. глава 4.2).

Във Финландия и Германия делът на приходите също се е увеличил до над 25 %. Във всеки от случаите органите са отнесли това към увеличението на цените на квотите, които се използват като основа за компенсация. Историческият анализ на германския орган за търговия с емисии показа, че прагът от 25 % е надвишен четири пъти от 2013 г. насам, и определи високите цени на квотите като водещ фактор в тези случаи[61].

8.2. Фонда за иновации по СТЕ

Фондът за иновации е една от най-големите програми в света за финансиране на внедряването на иновативни решения и технологии с ниски и нулеви въглеродни емисии в промишлеността, енергетиката и мобилността и сградите, финансирана изцяло от СТЕ на ЕС. Фондът предоставя безвъзмездни средства за проекти, насочени към комерсиализиране на иновативни нисковъглеродни технологии и въвеждане на пазара на промишлени решения за декарбонизация на Европа и подпомагане на прехода към неутралност по отношение на климата. С прогнозен общ бюджет от 40 милиарда евро (въз основа на цена на въглеродните емисии от 75 EUR/tCO_2) от 2020 г. Фондът за иновации стартира 11 покани за представяне на предложения, включително две за търгове в рамките на Европейската водородна банка.

Комисията докладва по-подробно за изпълнението на Фонда за иновации в отделен доклад. Третият доклад за напредъка по изпълнението на Фонда за иновации се очаква през четвъртото тримесечие на 2025 г.[62]

В кръга покани за представяне на предложения през 2023 г., който приключи през февруари 2024 г. (търг) и април 2024 г. (технологии за нулеви нетни емисии), към портфейла на фонда се присъединиха 83 проекта, представляващи 4,9 милиарда евро в подкрепа на декарбонизацията в енергоемките сектори, производството на водород, производството на енергия от възобновяеми източници, сектора на мобилността (включително морския и въздушния транспорт) и производството на ключови технологии за нулеви нетни емисии. Подкрепата е разпределена в 18 държави от ЕС и ЕИП, включително проекти, подписани за първи път в Естония и Словакия. Очаква се тези проекти да намалят емисиите с 408 милиона тона CO_2екв. през първите 10 години експлоатация.

[60] РРУ позволява на Люксембург да отменя средно 0,4 милиона квоти за емисии на ЕС годишно между 2021 г. и 2030 г., което се равнява на 33,5 милиона евро, ако се продават на търг по пазарната цена, разгледана в настоящата глава.

[61] Beihilfen für indirekte CO2-Kosten des Emissionshandels (Strompreiskompensation) in Deutschland für das Jahr 2023 (връзка).

[62] Европейска комисия: Генерална дирекция „Действия по климата“, *Innovation Fund progress report 2023 — Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the implementation of the Innovation Fund in 2023 (Доклад на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно изпълнението на Фонда за иновации през 2023 г.)*, Служба за публикации на Европейския съюз, 2025 г. (електронна препратка).

За първи път през 2023 г. в рамките на Европейската водородна банка беше проведен търг за производство на водород от възобновяеми източници (RFNBO). Бяха избрани шест проекта с подкрепа в размер на 694 милиона евро за производство на 1,52 милиона тона водород от възобновяеми източници през първите 10 години експлоатация. Тази конкурентна тръжна процедура осигури икономически ефективна подкрепа за доставките на зелен водород за секторите на селското стопанство, морския и тежкотоварния транспорт, както и за производството на метан и метанол на основата на електроенергия. Функцията „търг като услуга“ беше използвана, като Германия допринесе с 350 милиона евро за период за национално финансиране.

В поканата за предоставяне на безвъзмездни средства, публикувана през 2023 г., за първи път беше включена тема за производството с 20 проекта, подкрепени с 1,0 милиарда евро за производство на ключови технологии в прехода към нулеви нетни емисии, като електролизьори, слънчеви панели, акумулаторни батерии, термопомпи и вятърни турбини. По подобен начин пилотната тема, която беше съсредоточена върху силно иновативни проекти с потенциал за дълбока декарбонизация, беше проведена за първи път с 19 проекта, подкрепени с 489 милиона евро в редица сектори, включително помпено-акумулиращи водноелектрически централи, съхранение на топлинна енергия, морска енергия, енергия от приливите и отливите и други.

Останалите проекти бяха в голям мащаб (23 проекта с подкрепа в размер на 2,8 милиарда евро), среден мащаб (14 проекта с подкрепа в размер на 434 милиона евро) и малък мащаб (7 проекта с подкрепа в размер на 30 милиона евро).

До юли 2025 г. портфейлът на Фонда включваше 194 текущи проекта, които се планира да получат подкрепа в размер на 11,3 милиарда евро[63]. Тези проекти се намират в 27 държави от ЕС/ЕИП и се очаква да постигнат около 860 милиона намаления на емисиите на CO_2екв. през първите 10 години на експлоатация.

Предоставеният от цената на въглеродните емисии по СТЕ на ЕС стимул е много по-висок за тези проекти от сумата на финансирането по линия на СТЕ на ЕС. Така например ползата от подкрепените проекти по линия на Фонда за иновации за икономическите обосновки на предприятията, произтичаща от избегнатите ползи от разходите за въглеродни емисии, до този момент е около 65 милиарда евро (под формата на избегнати разходи за въглеродни емисии поради по-ниски емисии) при средна цена на въглеродните емисии от 75 EUR/tCO_2). Това съответства напълно на логиката на СТЕ на ЕС, според която цената на въглеродните емисии е основният стимул в дългосрочен план, а Фондът за иновации допълва този стимул, за да се ускори промяната[64].

В края на 2024 г. Комисията отправи три нови покани за представяне на предложения с общ бюджет от 4,6 милиарда евро:

- Технологии с нулеви нетни емисии: Поканата за представяне на предложения в областта на технологиите за нулеви нетни емисии разполага с бюджет от 2,4 милиарда евро, като към момента на затварянето ѝ през април 2025 г. бяха получени общо 359 предложения от 28 държави. Взети заедно, тези проекти са поискали подкрепа в размер на

[63] Информационно табло на портфейла на Фонда за иновации

[64] Съображение 20 от Директива 2009/29/ЕО, потвърдено в съображение 14 от Директива (ЕС) 2018/410.

21,7 милиарда евро, което е над девет пъти повече от наличния бюджет. Предварителните резултати показват, че поканата е обхванала ключови области на декарбонизация в няколко категории: Енергоемки сектори(169 предложения), Промишлено управление на въглеродните емисии (24), Енергия от възобновяеми източници (67) и Съхраняване на енергия (43). Въведена през 2023 г., категорията „Мобилност“, която обхваща морския, въздушния и автомобилния транспорт, привлече 50 предложения, а сградният сектор получи 6 предложения. По-специално е налице силен интерес от страна на сектори като тези на химическата промишленост, производството на цимент и вар, рафинериите и водорода. Комисията ще публикува резултатите от тази покана през втората половина на 2025 г.

- Батерии: За първи път Комисията стартира инициатива за подпомагане на производството на акумулаторни елементи за електрически превозни средства. Поканата разполага с бюджет от 1 милиард евро, като към април 2025 г. бяха получени 14 предложения от осем държави. През юли 2025 г. беше обявено, че шест проекта от Франция (два), Германия (два), Швеция и Полша са избрани за финансиране по тази покана и ще получат комбинирана подкрепа в размер на 852 милиона евро. Тези проекти ще осигурят комбинирани мощности за производство на акумулаторни батерии, като годишно ще се произвеждат акумулаторни елементи за електрически превозни средства в размер на около 56 гигаватчаса (GWh).

- Търг за водород: Третата покана за представяне на предложения се отнася до втория кръг от търга на Европейската водородна банка за производството на водород от възобновяеми източници. Търгът беше открит с общ бюджет от 1,2 милиарда евро, включително нов специален бюджет от 200 милиона евро за проекти с изкупвачи от морския сектор. Търгът приключи през февруари 2025 г. с 66 оферти от 11 държави. 15 проекта в пет различни държави бяха избрани за изготвяне на споразумения за отпускане на безвъзмездни средства. Схемата включваше и национални пакети по схемата „търгове като услуга“, като Австрия предостави 400 милиона евро, Испания — 280—400 милиона евро, а Литва — 36 милиона евро. 15-те избрани проекта трябва да представят гаранция за завършване преди подписването на споразумението за отпускане на безвъзмездни средства. Някои от тях могат да решат да се откажат, като се оттеглят от процеса на подбор и създават възможности за проекти от резервния списък, които да бъдат поканени да започнат подготовката на споразумението за отпускане на безвъзмездни средства. Окончателният списък на одобрените проекти ще бъде публикуван до края на 2025 г.

За да се повиши техническата, финансовата и оперативната зрялост на иновативните проекти, помощта за разработване на проекти (ПРП) се управлява чрез Европейската инвестиционна банка. През 2024 г. ЕИБ подписа 23 споразумения за ПРП и пристъпи към тяхното изпълнение. От началото на програмата са подписани споразумения за подкрепа за 62 проекта и те са приключени. Въздействието на ПРП става все по-видимо, като девет проекта, които преди това не бяха получили финансиране, са получили безвъзмездни средства по поканата за представяне на предложения по линия на Фонда за иновации за 2023 г. ПРП също беше разширена, така че да бъде отворена за организатори на проекти, които все още не са кандидатствали за помощ от Фонда, като заявленията се подават директно до ЕИБ[65].

[65] Фонд за иновации — помощ за разработване на проекти, ЕИБ.

От 2023 г. насам всички проекти, които отговарят на минималните прагове за всички критерии за отпускане на безвъзмездни средства в редовните покани за представяне на предложения за отпускане на безвъзмездни средства (независимо дали са избрани за фонда за иновации или не), са получили печат STEP (платформа за стратегически технологии за Европа)[66]. Печатът е знакът за качество на ЕС, който се присъжда на висококачествени проекти, допринасящи за целите на STEP, и спомага за улесняване на достъпа до финансиране от държавите членки или частни инвеститори.

8.3. Модернизационен фонд на СТЕ

Модернизационният фонд е програма за солидарност, финансирана от СТЕ на ЕС. Първоначално подкрепяйки 10 държави членки с по-ниски доходи[67], от 2024 г. фондът подкрепя три допълнителни държави членки с по-ниски доходи[68] в постигането на целите до 2030 г. в областта на климата и енергетиката, като подпомага разгръщането на проекти за модернизиране на енергийните системи и подобряване на енергийната ефективност. Бюджетът на фонда се формира от продажбата на търг на част от тавана на емисиите в СТЕ на ЕС (съответстващ на 438 милиона квоти), който се разпределя между държавите членки бенефициери съгласно фиксиран алгоритъм[69]. Освен това шест държави членки бенефициери са прехвърлили 320 милиона квоти от фаза 3 на СТЕ на ЕС (2013—2020 г.) към Модернизационния фонд. Това довежда до общия му размер до над 750 милиона квоти, или 56 милиарда евро от 2021 г. до 2030 г., като се приеме, че средната цена на въглеродните емисии е 75 евро/tCO_2.

Въпреки че държавите членки избират инвестициите, които желаят да подкрепят, от тях се изисква да използват по-голямата част от своите ресурси по линия на фонда за приоритетни инвестиции. Те включват производство и използване на електрическа енергия от възобновяеми източници, отопление и охлаждане, енергийна ефективност, съхранение и модернизация на енергийните мрежи, подкрепа за домакинствата с ниски доходи за преодоляване на енергийната бедност и действия за справедлив преход в региони, зависими от изкопаеми горива. ЕИБ прави преглед на инвестиционните предложения. Комисията взема решение за отпускане на средства, след като ЕИБ потвърди дадена инвестиция като приоритетна или я препоръча за финансиране от инвестиционния комитет на Модернизационния фонд като неприоритетна. Решенията за отпускане на средства се приемат на два цикъла всяка година, като обхващат инвестиции във всички държави членки бенефициери.

От януари 2021 г. насам са потвърдени около 200 схеми и индивидуални проекта на обща стойност 19,1 милиарда евро, средствата за които са изплатени на държавите членки бенефициери. Тези инициативи се отнасят най-вече до енергия от възобновяеми източници, енергийна ефективност, акумулиране на енергия и модернизация на енергийните мрежи.

---

[66] Регламент (ЕС) 2024/795 от 29 февруари 2024 г., ОВ L, 2024/795, 29.2.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/795/oj.

[67] Първите държави членки бенефициери бяха България, Естония, Латвия, Литва, Полша, Румъния, Словакия, Унгария, Хърватия, Чехия.

[68] Гърция, Португалия и Словения бяха добавени към първоначалните 10 държави членки при преразглеждането на Директивата за СТЕ на ЕС от 2023 г.

[69] Приложение IIб към Директивата за СТЕ на ЕС — Алгоритъм за разпределяне на средствата от Модернизационния фонд

През юни 2025 г. Комисията прие осмото решение за изплащане на средства[70] по линия на Модернизационния фонд, което е най-голямото от 2021 г. насам. На тази основа ЕИБ извърши плащания на обща стойност 3,7 милиарда евро на девет държави членки бенефициери[71] за финансиране на 34 инвестиционни предложения. Проектите включват подкрепа за разработването на програма за чист въздух в подкрепа на подобрения на енергийната ефективност и подмяна на източници на топлинна енергия в еднофамилни къщи в Полша и увеличаване на капацитета на електроенергийната мрежа в Латвия.

Следващият кръг за внасяне на предложения по линия на Модернизационния фонд приключи на 12 август 2025 г. за неприоритетни проекти и на 9 септември 2025 г. за приоритетни проекти.

От 2025 г. инвестициите трябва да отговарят и на изискванията за „ненанасяне на значителни вреди“ съгласно Регламента за таксономията (с изключение на инвестициите, финансирани чрез прехвърлените квоти).

8.4. Фонд за декарбонизация по СТЕ за Гърция

С член 10а, параграф 9 от Директивата за СТЕ на ЕС на Гърция беше дадено право да поиска при определени условия до 25 милиона квоти за декарбонизацията на електроснабдяването на нейните острови[72]. С тръжната продажба на тези квоти ще се финансира фондът, чиято стойност се оценява на около 2 милиарда евро. Гърция, Европейската комисия и ЕИБ работят за прилагането на тази разпоредба. През ноември 2024 г. изпълнителният заместник-председател, отговарящ за Европейския зелен пакт, Марош Шефчович, заедно с гръцкия министър на околната среда и енергетиката Теодорос Скилакис и заместник-председателя на ЕИБ Йоанис Цакирис подписаха тристранно споразумение в Наксос, Гърция, за създаване на национален фонд за декарбонизация по СТЕ за гръцките острови[73].

ЕИБ ще отговаря за оценката на финансовата жизнеспособност и социално-икономическите ползи от гръцкото предложение за проект за декарбонизация на електроснабдяването на нейните острови. Ако са изпълнени всички условия, квотите ще бъдат продадени на търг и приходите ще бъдат предоставени за съфинансиране на до 60 % от одобрените компоненти на проекта. По-конкретно финансирането следва да подкрепя проекти за доставка на енергия от възобновяеми източници на островите, като например фотоволтаични системи, ветроенергийни паркове в морето и самостоятелни системи за съхранение, както и инициативи за свързване на островите с континенталната електроенергийна мрежа. Фондът също така ще допринесе за мерките за

[70] C(2024) 4190 final — Решение на Комисията от 12.6.2024 г. относно разпределението на приходите от Модернизационния фонд съгласно Директива 2003/87/ЕО — Първи двугодишен цикъл на изплащане за 2024 г.

[71] С петото решение за отпускане на средства от Модернизационния фонд бяха разрешени плащания за Румъния (1,1 милиарда евро), Чехия (835 милиарда евро), Полша (698 милиона евро). Унгария (77 милиона евро), България (65 милиона евро), Литва (59 милиона евро), Хърватия (52 милиона евро), Словакия (35 милиона евро), Латвия (27 милиона евро) и Естония (24 милиона евро).

[72] 25 милиона квоти са предвидени за възможно използване съгласно член 10а, параграф 9 от Директивата за СТЕ на ЕС (Съобщение на Комисията Публикуване на общия брой на квотите в обращение през 2021 г. за целите на резерва за стабилност на пазара по схемата на ЕС за търговия с емисии, създадена с Директива 2003/87/ЕО, и на броя на неразпределените квоти през периода 2013—2020 г., 2022/C 195/02, C/2022/2780 (ОВ C 195, 13.5.2022 г.).

[73] Изпълнителният заместник-председател Шефчович подписва споразумение между Гърция, Европейската инвестиционна банка и Комисията относно фонд за декарбонизация за гръцките острови — Европейска комисия.

адаптиране към изменението на климата и ще повиши устойчивостта срещу екстремни метеорологични явления.

9. Въздухоплаване

СТЕ на ЕС регулира емисиите от въздухоплаването от 2012 г. насам. От правна гледна точка системата обхваща всички изходящи полети от ЕИП и входящи полети, ако не са освободени.

През 2013 г. обаче ЕС ограничи задълженията по СТЕ за сектора на въздухоплаването до полети в рамките на ЕИП, за да подпомогне за да подкрепи разработването на глобална, основана на пазара мярка на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) за намаляване на авиационните емисии[74]. Оттогава ограничението на обхвата на Директивата за СТЕ на ЕС беше разширено три пъти и при преразглеждането от 2023 г. на Директивата за СТЕ на ЕС се подчертава, че това следва да бъде последната ограничена във времето дерогация от СТЕ на ЕС[75]. Полетите до и от около 75 най-слабо развити държави и малки островни развиващи се държави са изключени за постоянно.

От 1 януари 2020 г. СТЕ на ЕС обхваща емисии от заминаващи полети до Швейцария, докато СТЕ на Швейцария се прилага за заминаващи полети до летища от ЕИП. Това гарантира стимул за декарбонизация, като същевременно се поддържат еднакви условия за конкуренция и в двете посоки. От 1 януари 2021 г. СТЕ на ЕС се прилага за заминаващи полети до Обединеното кралство, докато СТЕ на Обединеното кралство се прилага за заминаващи полети до летища от ЕИП. По този начин се запазва обхватът на ценообразуването на въглеродните емисии от въздухоплаването въпреки излизането на Обединеното кралство от ЕС.

От 1 януари 2024 г. СТЕ на ЕС обхваща емисиите от повечето полети[76] до и от деветте най-отдалечени региона на ЕС, както и от полетите от най-отдалечените региони до Швейцария и Обединеното кралство. Като цяло това представлява разширяване на обхвата на ценообразуването на въглеродните емисии в СТЕ с около 7 %. От 2024 г. насам Швейцария е включила и емисиите от полети, заминаващи за най-отдалечените региони в рамките на своята СТЕ[77].

Успоредно, за да се улесни напредъкът в ИКАО, ограниченият вътрешноевропейския обхват на СТЕ на ЕС за въздухоплаването беше разширен до края на 2026 г., тъй като от 2027 г. всички главни държави извън ЕС следва да прилагат Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA). Като част от прегледа на СТЕ в средата на 2026 г. от Комисията се изисква да оцени дали държавите извън ЕС, за които се счита, че участват в CORSIA, представляват повече или по-малко от 70 % от емисиите от международното въздухоплаване въз основа на най-новите данни за емисиите (член 28б,

[74] Решение № 377/2013/ЕС от 24 април 2013 г. за временна дерогация от Директива 2003/87/ЕО, ОВ L 113, 25.4.2013 г.

[75] Съображение 30 от Директива 958/2024/ЕС за преразглеждане на Директивата за СТЕ на ЕС

[76] До 2030 г. се предоставя временна дерогация от СТЕ на ЕС за емисии от полети между летище в най-отдалечен регион в една държава членка и летище в същата държава членка.

[77] Additional free allocation for flights to outermost regions (Допълнително безплатно разпределяне на квоти за полети до най-отдалечените региони), Система за търговия с емисии за оператори на въздухоплавателни средства, Федерална служба за околната среда, 31.8.2024 г.

параграф 3, буква б) от Директивата за СТЕ на ЕС). Този подход има за цел да стимулира всички държави, които следва да участват в CORSIA, когато прилагането на схемата стане „задължително“[78]. Като цяло ЕС насърчава всички държави да участват.

В оценката, предвидена в Директивата за СТЕ на ЕС, се определят ясни параметри за изчисляване на прага от 70 %. Числителят отчита емисиите от международното въздухоплаване, представени от „*държави, изброени в акта за изпълнение, приет съгласно член 25а, параграф 3*“, което означава държави, различни от държавите от ЕИП, Швейцария и Обединеното кралство. Следователно числителят включва емисиите от маршрутите между държавите, изброени в акта за изпълнение, както и маршрутите между държава — членка на ЕИП, Швейцария или Обединеното кралство и тези държави. Оценката следва принципа, основан на маршрута, т.е. като се приема, че всеки полет по тези маршрути подлежи на компенсиране по CORSIA, дори ако се извършва от превозвач, който извършва полет от неучастваща държава[79]. Това предотвратява занижаване на стойностите. Знаменателят на това изчисление са всички „*емисии от международното въздухоплаване*“, което означава всички емисии по маршрути между две държави от ИКАО. За това изчисление ще се използват данните, публикувани[80] от секретариата на ИКАО, които или се докладват пряко от държавите, или се попълват от секретариата на ИКАО в съответствие с договорена методика. Изчислението е следното:

$$\frac{CO_2\ emissions\ relating\ to\ non-European\ Stateson\ routes\ between\ countries\ participating\ in\ CORSIA\ offsetting}{CO_2\ emissions\ on\ international\ routes}$$

През 2024 г. бяха издадени около 27.6 милиона квоти за авиационни емисии в съответствие с приложимия обхват на СТЕ на ЕС. Количеството на безплатно разпределените квоти възлизаше на 17,5 милиона квоти. Операторите на въздухоплавателни средства, управлявани от националните администратори в ЕИП, получиха повече от 0,3 милиона безплатни швейцарски квоти за авиационни емисии в рамките на СТЕ на Швейцария. През 2024 г. на търг бяха продадени приблизително 6,7 милиона квоти за авиационни емисии.

Емисиите от операторите на въздухоплавателни средства продължиха да се увеличават през 2024 г. в сравнение с 2023 г. През 2024 г. емисиите възлизаха на 62,6 милиона тона CO_2екв. (включително 1,1 милиона това от оператори, администрирани от Швейцария) спрямо 54,3 милиона тона през 2023 г. Това се дължи отчасти на разширяването на географския обхват за най-отдалечените региони. В таблица 7 са посочени верифицираните емисии от операторите на въздухоплавателни средства, както и количествата на безплатно разпределените и

[78] През 2018 г. държавите имаха най-голям дял в международната авиационна дейност, измерен в „тонкилометра приходи“, което означава колко платени товари или пътници е превозила дадена авиокомпания и на какво разстояние. Тези 34 държави са изброени на адрес International-RTK-rankings_2018_SIDS_LDC_LLDC.pdf.

[79] Основаният на маршрута подход на CORSIA означава, че където и да е установена авиокомпанията, тя следва винаги да подлежи на изискване за компенсиране по маршрути между две участващи държави. „Държавата по произход“ на авиокомпанията е единствената, която носи отговорност за спазването на CORSIA от страна на авиокомпанията. Например: Авиокомпания А от държава А, която е освободена от CORSIA, следва да продължи да участва в компенсирането, когато извършва полети по обхванати маршрути между участващите държави Б и В. Държавата А има за цел да гарантира спазването на изискванията от страна на авиокомпания А по отношение на тези полети, за да има еднакви условия на конкуренция.

[80] Секретариатът на ИКАО публикува този документ ежегодно, като за 2024 г. той беше публикуван през октомври, озаглавен „Общи годишни емисии на CO2 и информация за операторите на въздухоплавателни средства“, достъпен в част III на този уебсайт: https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CCR.aspx

продадените на търг квоти в сектора на въздухоплаването от 2019 г. насам. От 2021 г. насам СТЕ на ЕС вече не обхваща входящите полети от Обединеното кралство.

Като част от пакета „Подготвени за цел 55“ през 2023 г. бяха приети две реформи относно СТЕ на ЕС за сектора на въздухоплаването — за напредък в намаляването на емисиите в сектора[81] и за прилагане на CORSIA в законодателството на ЕС за извъневропейски полети на установени в ЕС авиокомпании[82]. Към момента те продължават да се прилагат.

С цел прилагане на CORSIA в законодателството на ЕС през юли 2025 г. Комисията прие списък с държави, за които се счита, че прилагат CORSIA за емисии през 2025 г.[83] Този списък се актуализира ежегодно. През юли 2024 г. Комисията публикува правилата за изчисляване изискванията за компенсиране съгласно CORSIA[84]. Компетентните органи в държавите членки ще използват тези правила за емисиите до края на 2026 г.

Като значителна стъпка за подобряване на прозрачността Комисията публикува повече данни за авиационни емисии, като същевременно защитава чувствителните търговски данни. През юни 2025 г. Комисията публикува обобщени годишни данни за емисиите от двойки летища в рамките на ЕИП през 2023 г.[85] Това беше първата стъпка към публикуването на всички данни за 2023 г.

[81] Директива (ЕС) 2023/958 от 10 май 2023 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО, ОВ L 130, 16.5.2023 г.

[82] Решение (ЕС) 2023/136 от 18 януари 2023 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО, ОВ L 19, 20.1.2023 г.

[83] Регламент за изпълнение (ЕС) 2025/1500 на Комисията от 23 юли 2025 г., ОВ L, 2025/1500, 24.7.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1500/oj.

[84] Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/1879 на Комисията от 9 юли 2024 г., ОВ L, 2024/1879, 10.7.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj.

[85] Публикуване на данни за емисиите за 2023 г. от двойки летища — Европейска комисия, ГД „Действия по климата“, 19.6.2025 г.

Таблица 7. Въздухоплаването в обхвата на СТЕ на ЕС (2019—2024 г.) — верифицирани емисии [милиони тона CO_2екв.], безплатно разпределяне на квоти и квоти, продавани на търг [милиони квоти]. Данни, получени от Регистъра на Съюза на 1 октомври 2025 г.

Година	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Верифицирани емисии — въздухоплаване	68,2	25,2	27,9	49,5	54,3	62,6
Промяна на годишна база[86]	+ 1 %	− 63 %	+ 30 %	+ 77 %	+ 9.7 %	+ 15,3 %
Безплатно разпределяне на квоти (ЕС-27 + Исландия, Лихтенщайн и Норвегия + Обединеното кралство + Швейцария)[87]	31,3[88]	32,5	24,0	23,1	22,5	17,5
Квоти, разпределени за подпомагане на зареждането с УАГ (FEETS)	/	/	/	/	/	1,3
Безплатно разпределяне на квоти от специалния резерв за нови участници и бързо развиващи се оператори	1,0	0,8	0,3	0,25	0,23	/
Обеми на квотите, продадени на търг	5,5	9,2	3,8	3,7	5,7	6,7

Преразглеждането от 2023 г. на Директивата за СТЕ на ЕС допринесе за прилагането на принципа „замърсителят плаща“ в сектора на въздухоплаването. Предоставянето на безплатни квоти на операторите на въздухоплавателни средства ще бъде постепенно преустановено до края

[86] Като се има предвид актуализираният обхват на въздухоплаването в СТЕ на ЕС (без входящите полети от Обединеното кралство). Данните от операторите на въздухоплавателни средства, администрирани от Швейцария, са включени само в записите за 2020—2023 г.

[87] В тези стойности не са отчетени всички прекратили дейност оператори на въздухоплавателни средства и безплатни квоти от специалния резерв за нови участници на пазара и бързо развиващи се оператори, нито връщанията през 2012 г. поради промяната в обхвата. Източници: EUTL, ГД „Действия по климата“.

[88] Като се вземат предвид количествата, неразпределени поради прекратяване на дейността на оператори на въздухоплавателни средства, реалното разпределяне за 2019 г. ще бъде с 4 млн. по-малко от представеното число (вж. бележка под линия 8 в Известие C/2020/8643, ОВ C 428, 11.12.2020 г.). Разпределянето на квоти за Обединеното кралство (4,31 млн. квоти от общия брой за 2019 г.) бе преустановено през 2019 г. поради защитните мерки, приети от Комисията за запазване на екологосъобразността на СТЕ на ЕС в случаите, когато правото на ЕС престава да се прилага за държава членка, която се оттегля от ЕС. Разпределянето на квоти беше възобновено през 2020 г.

на 2025 г. През 2025 г. за операторите на въздухоплавателни средства са разпределени 50 % по-малко безплатни квоти.

Декарбонизацията на въздухоплаването е спешно необходима. Цената на въглеродните емисии в СТЕ вече осигурява стимул от около 200 EUR на тон използвано устойчиво авиационно гориво в сравнение с керосин от изкопаеми източници. През 2025 г. Комисията въведе допълнителен механизъм за подпомагане в рамките на СТЕ на ЕС за използването на устойчиви авиационни горива. За всеки тон допустимо гориво, използвано по маршрут, обхванат от СТЕ, авиокомпаниите могат да поискат подкрепа в размер на около 500 до 7 000 EUR[89] на тон гориво. Този стимул се предоставя на допустими горива, заредени по маршрути по СТЕ от 1 януари 2024 г. За 2024 г. стимулът от СТЕ на ЕС (тъй като от операторите не се изисква да връщат квоти) беше на стойност около 25 милиона евро. Това беше допълнено с подкрепа по линия на СТЕ от около 1,3 милиона квоти на стойност приблизително 100 милиона евро[90].

Като признава, че несвързаните с CO_2 въздействия от въздухоплаването вече не могат да бъдат пренебрегвани[91], ЕС е първата юрисдикция, която въвежда рамка за мониторинг, докладване и проверка на тези въздействия (вж. глава 11.1.2).

10. Морски транспорт

Морският транспорт е основен източник на емисии на парникови газове. Емисиите от дейностите в областта на морския транспорт са включени в СТЕ на ЕС като част от цялостната стратегия на ЕС за декарбонизация на корабоплаването. От 1 януари 2024 г. обхватът на СТЕ на ЕС включва емисиите от дейности в областта на морския транспорт за 50 % от емисиите от плавания, започващи или завършващи извън ЕИП, и 100 % от емисиите, които възникват между две пристанища и когато корабите се намират в пристанище на ЕИП.

В основата на това разширяване на обхвата на СТЕ на ЕС са действащите разпоредби за други сектори, обхванати от СТЕ на ЕС, както и на Регламента относно мониторинга, докладването и проверката (МДП) в морския сектор[92]. За 2024 г. и 2025 г. СТЕ на ЕС за морския транспорт

[89] Тази система за подкрепа обхваща цялата или част от оставащата ценова разлика между керосина от изкопаеми източници и допустимите авиационни горива, използвани от отделните търговски оператори на въздухоплавателни средства при техните полети, обхванати от ефективно ценообразуване на въглеродните емисии чрез СТЕ на ЕС, с което въпросните оператори на въздухоплавателни средства се насърчават да използват по-чисти варианти на горива.

Делегиран регламент (ЕС) 2025/723 на Комисията от 6 февруари 2025 г., ОВ L, 2025/723, 16.4.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/723/oj.

Известие на Комисията C/2025/3186, ОВ C, C/2025/2934, 27.5.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/2934/oj.

[90] Решение на Комисията от 12 септември 2025 г., ОВ C, C/2025/5004, 16.9.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5004/oj.

[91] Цялостното въздействие на въздухоплаването в световен мащаб върху климата е значително по-голямо, отколкото само компонентът CO_2. Според оценките цялостното въздействие на въздухоплаването е два до четири пъти по-голямо от това на емисиите на CO_2, ако се вземат предвид и последиците, които не са свързани с тях. Предприемането на мерки по отношение на тези емисии е от значение, тъй като в своя Шести доклад за оценка на смекчаването на последиците от изменението на климата Междуправителственият комитет по изменението на климата (МКИК) е откроил международното въздухоплаване (и корабоплаването) като сектори, чиито цели в областта на климата не отговарят на изискванията за ограничаване на повишаването на глобалната температура в съответствие с Парижкото споразумение.

[92] Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. за мониторинга, докладването и проверката на емисиите на парникови газове от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г.)

обхваща само емисиите на CO_2, но от 2026 г. ще бъде разширена, така че да обхване CH_4 и N_2O. Корабните дружества са докладвали 89,8 милиона тона CO_2 от верифицираните емисии за 2024 г.[93]

Задължението на корабните дружества да връщат квоти се въвежда постепенно чрез преходен период, продължаващ до 2026 г. През този период от корабните дружества се изисква през 2025 г. да върнат квоти за 40 % от емисиите, докладвани през 2024 г., а през 2026 г. — за 70 % от емисиите, докладвани през 2025 г. Допълнително намаление се прави за кораби с ледови клас.

От корабните дружества се изискваше да докладват своите емисии за 2024 г. до 31 март 2025 г. и да върнат съответния брой квоти за емисии до 30 септември 2025 г.

След прилагане на приспаданията и коефициента за преходния период за 2024 г. изискванията за връщане възлязоха на 35,6 милиона квоти за емисии. За да се компенсира разликата между верифицираните емисии и върнатите квоти от морския транспорт, за 2024 г. се отменят 54 243 768 квоти.

Директивата за СТЕ на ЕС включва клауза за докладване и преглед с цел мониторинг на прилагането на СТЕ на ЕС за морския транспорт, по-специално за откриване и справяне на ранен етап с всяко поведение, целящо избягване на правилата. Освен това през 2026 г. Комисията ще преразгледа СТЕ на ЕС за морския транспорт, включително чрез проучване на потенциалното разширяване на нейния обхват, така че да включва кораби с брутен тонаж под 5 000, но не и под 400 тона, и оценка на съответните промени в Международната морска организация (ММО). През април 2025 г. ММО одобри рамката за нулеви нетни емисии (NZF на ММО), включително световен стандарт за постепенно намаляване на интензитета на емисиите на парникови газове от корабните горива и ценови елемент за емисиите на парникови газове от международното корабоплаване, което ЕС приветства. Споразумението, което се очаква да бъде прието, е значима стъпка към целта за нулеви нетни емисии на парникови газове от морския транспорт до 2050 г. или около нея, т.е. в съседните ѝ години, както е определено в стратегията на ИМО за парниковите газове от 2023 г. Обсъжданията във връзка с приемането на споразумението бяха отложени до октомври 2026 г.

11. Рамка за прилагане на СТЕ на ЕС

Безпроблемното функциониране на СТЕ на ЕС и нейната надеждност от гледна точка на околната среда зависи от стабилна рамка от изисквания за мониторинг, докладване, проверка и акредитация (МДПА). Тези изисквания са хармонизирани в Регламента относно мониторинга и докладването и Регламента относно акредитацията и проверката (Регламент (ЕС) 2018/2067[94]. Държавите са задължени да докладват всяка година за прилагането на тези регламенти и на Директивата за СТЕ на ЕС.

[93] Верифицирани емисии от морския транспорт в Регистъра на ЕС към 15 октомври 2025 г.

[94] Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2067 на Комисията от 19 декември 2018 г., ОВ L 334, 31.12.2018 г. Регламентът беше изменен през 2020 г. с Регламент (ЕС) 2020/2084 на Комисията, през 2024 г. с Регламент (ЕС) 2024/1321 и през 2025 г. с Регламент (ЕС) 2025/1192. Вж. консолидирания текст.

В тази глава са обобщени основните данни за прилагането на СТЕ на ЕС, които държавите са докладвали съгласно член 21 от Директивата за СТЕ на ЕС за 2024 г. Аспектите на рамката за прилагане за морския транспорт са описани подробно в глава 11.6.

До 27 октомври 2025 г. — денят, в който настоящия доклад беше окончателно завършен — Кипър все още не беше представила своя доклад за 2024 г. При липсата на най-новите данни за Кипър, в тази глава данните, докладвани от Кипър за 2023 г. се използват като аналог с цел да е възможно сравнението на годишна база. За всички останали държави са използвани данните за 2024 г.

11.1. Мониторинг и докладване на емисии

Режимът за мониторинг на емисиите в рамките на СТЕ на ЕС е изграден въз основа на модулен подход. Така операторите разполагат с висока степен на гъвкавост, като по този начин се гарантира както разходната ефективност, така и надеждността на данните за емисиите. Операторите имат избор от няколко подхода за мониторинг („изчислителен“ или „измервателен“, а по изключение и „непряк подход за определяне на емисиите“), включително могат да използват комбинация от методики за отделни части на дадена инсталация. За операторите на въздухоплавателни средства са позволени само изчислителните подходи, като разходът на гориво е основният параметър на полета.

Съгласно Регламента за мониторинг и докладване се изисква както инсталациите, така и операторите на въздухоплавателни средства да разполагат с план за мониторинг, одобрен от съответния национален компетентен орган. Това не им позволява да избират произволно методиките за мониторинг и да се отклоняват във времевия обхват. През 2024 г. четири държави[95] (пет през 2023 г.) продължиха да разрешават на инсталациите да използват опростени планове за мониторинг в случаите на нисък риск[96]. По отношение на въздухоплаването тази разпоредба се използва само за оператори с малки емисии в Белгия.

Инсталациите продължиха да следват нормативните изисквания за мониторинг на емисиите. Повечето са използвали изчислителната методика[97], за да изчислят своите емисии. Само 274 инсталации (3,2 %) в 23 държави съобщават, че са използвали системи за непрекъснато измерване на емисиите (СНИЕ). От тях 221 инсталации са използвали СНИЕ за измерване на емисиите на CO_2, 40 за измерване на емисиите на N_2O и 13 за измерване на емисиите и на двата газа. СНИЕ се използват най-често във Франция. В 163 инсталации измерените емисии са съдържали и биогенен CO_2. 189 от инсталациите, използващи СНИЕ, прилагат методиката за над 95 % от своите емисии, докато други 85 използват комбинация от СНИЕ и изчислителната методика.

Само 12 държави съобщават, че са използвали непрекия подход за определяне на емисиите. Този подход беше използван за 31 инсталации, обхващащи приблизително 2,0 милиона тона CO_2екв. (шест инсталации повече, отколкото през 2023 г., но 0,6 млн. тона CO_2екв. по-малко по

[95] Тези държави членки са: Дания, Литва, Нидерландия и Финландия. Унгария вече не докладва по опростената процедура.

[96] Член 13 от Регламента относно мониторинга и докладването.

[97] Основната причина за това е, че измервателната методика изисква значителни ресурси и експертни знания, с които много от по-малките оператори не разполагат.

отношение на емисиите). Поради сложната структура на непрекия подход 52 % от общото количество емисии, докладвани по него, се падат на една инсталация в Нидерландия.

През 2024 г. повечето инсталации са изпълнили минималните изисквания[98] на нивата на Регламента относно мониторинга и докладването. Само за 97 инсталации от категория B (98 през 2023 г.) се съобщава, че се отклоняват поне по един параметър от задължението за прилагане на най-високото ниво на изисквания за основните потоци, пораждащи емисии. Те са разположени в 18 различни държави (17 през 2023 г.) и представляват 17,1 % от инсталациите от категория B. Такива отклонения са допустими само когато операторът докаже, че изпълнението на най-високото ниво на изисквания е технически неосъществимо или е свързано с неоправдани разходи. При отпадане на тези условия операторът трябва да направи съответните подобрения в своята система за мониторинг.

11.1.1. Следене и докладване на емисиите от изгарянето на битови отпадъци

До 31 юли 2026 г. Комисията трябва да направи оценка на осъществимостта на включването на емисиите от изгарянето на битови отпадъци (и евентуално от други процеси за управление на отпадъците) в СТЕ на ЕС. Тази оценка е част от по-широк преглед на СТЕ на ЕС, за който предложението се очаква през 2026 г.

От 1 януари 2024 г. от инсталациите за изгаряне на битови отпадъци (над прага от 20 MW номинална входяща топлинна мощност) се изисква да проследяват и да докладват своите емисии в рамките на СТЕ на ЕС. Понастоящем обаче от тях не се изисква да връщат квоти за своите емисии. 18 държави (17 държави членки и Норвегия) докладваха емисиите от изгарянето на горива в инсталации за изгаряне на битови отпадъци за 2024 г.[99]

11.1.2. Мониторинг и докладване на несвързаното с CO2 въздействие на въздухоплаването

От 1 януари 2025 г. операторите на въздухоплавателни средства трябва да наблюдават и докладват несвързаните с CO2 въздействия на въздухоплаването. Задължението обхваща сулфатните прахови частици и праховите частици от сажди, водните пари, азотните оксиди и серния диоксид, които самолетите изпускат по време на полета. За да се улесни началото, до 2026 г. задължителното следене и докладване на несвързаните с CO_2 въздействия се прилага само за полетите в рамките на ЕИП (включително най-отдалечените региони), както и за полетите от ЕИП до Швейцария и Обединеното кралство. Насърчава се доброволното докладване за всички маршрути. От 2027 г. задължението за докладване се прилага автоматично за всички полети.

Операторите на въздухоплавателни средства могат да изберат един от двата метода за мониторинг на своето несвързано с CO_2 въздействие на въздухоплаването. Метод B е стандартният метод, при който се взема предвид метеорологичната и полетната информация,

[98] Съгласно Регламента относно мониторинга и докладването всички оператори трябва да изпълняват определени минимални нива на изисквания. От инсталациите, отделящи повече от 50 kt CO_2, се изисква да отговарят на най-високото ниво за основни потоци от източници (което означава по-надеждно качество на данните, докато от съображения за ефективност на разходите по отношение на по-малките източници се прилагат не толкова строги изисквания).

[99] Не всички държави в СТЕ на ЕС имат капацитет за изгаряне на битови отпадъци или инсталации, попадащи в обхвата на задължението за мониторинг по СТЕ на ЕС.

заедно с характеристиките на въздухоплавателното средство и горивото, докато метод Г използва по-опростена методика за мониторинг за изчисляване на емисиите от операторите на въздухоплавателни средства с ниски емисии, тъй като изисква главно информация за полета и траекторията. Метеорологичните данни и данните за характеристиките на горивото могат да бъдат пропуснати.

За да улесни процеса на следене и докладване, Комисията разработва инструмента за мониторинг NEATS. Първите доклади трябва да бъдат представени през 2026 г.

В срок до 31 декември 2027 г., въз основа на резултатите от прилагането на рамката за мониторинг на несвързаните с CO_2 въздействия на въздухоплаването, Комисията ще представи доклад и, когато е целесъобразно, законодателно предложение с цел смекчаване на несвързани с CO_2 въздействия на въздухоплаването.

11.2. Проверка и акредитация

Проверяващите органи, отговорни за докладите за емисиите съгласно СТЕ на ЕС, трябва да бъдат акредитирани от национален орган по акредитация в съответствие с Регламента относно акредитацията и проверката[94], ISO 17029 и ISO 14065 (международни стандарти ISO, които се използват за акредитиране на проверяващи органи). Акредитираните проверяващи органи могат да действат при взаимно признаване във всички държави, участващи в СТЕ на ЕС, като се използват изцяло предимствата на единния пазар. Това също така гарантира достатъчна наличност на услуги в целия ЕС. Подробен преглед на аспектите, свързани с акредитацията и проверката през 2024 г., е включен в раздел 4 от придружаващия работен документ на службите на Комисията.

През 2024 г. са били налице 94 акредитирани проверяващи органи за инсталации и 17 за оператори на въздухоплавателни средства. Освен това 26 държави докладват, че през 2024 г. на територията им е действал поне един чуждестранен проверяващ орган, а шест държави докладват, че са имали само чуждестранни проверяващи органи. Това показва, че взаимното признаване на проверяващите органи в различните държави продължава да работи успешно.

Установено е високо равнище на спазване на Регламента относно акредитацията и проверката от страна на проверяващите органи. За 2024 г. е докладвано само едно преустановяване на дейността на проверяващ орган (Румъния). В същото време не са докладвани оттеглени акредитации на проверяващи органи. В два случая е бил намален обхватът на акредитацията на проверяващите органи (Дания и Франция). За сравнение, за 2023 г. са докладвани два случая на намаляване на обхвата и не са докладвани преустановявания на дейността и оттегляне на акредитации.

Второто преразглеждане на Регламента относно акредитацията и проверката беше прието на 18 юни 2025 г.[100] Целта на преразглеждането беше:

- привеждане в съответствие с преразглежданията, включени в Регламента относно мониторинга и докладването през 2024 г.:

[100] Регламент за изпълнение (ЕС) 2025/1192 на Комисията, ОВ L, 2025/1192, 19.6.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1192/oj.

- включва изисквания относно проверката на докладите за несвързаните с CO_2 въздействия на въздухоплаването, проверките на проверяващия орган, свързани с транспортирането на CO_2 и CCU, проверките на проверяващия орган, свързани с биомаса, възобновяеми горива от небиологичен произход (RFNBO), рециклирани въглеродни горива (RCF), синтетични нисковъглеродни горива (SLCF), и проверките на проверяващия орган, свързани с алтернативни авиационни горива и горива, допустими за подпомагане по СТЕ;

- уточняване на ролята на проверяващия орган в СТЕ2 за конкретни прости случаи на мониторинг и допълнително да се опрости проверката в такива случаи.

- Привеждане в съответствие с Регламента за безплатното разпределяне на квоти, за да се включи проверката на докладите за неутралност по отношение на климата.

11.3. Документи с насоки

Комисията разработи документи с насоки[101] за мониторинг, докладване, проверка и акредитация. Целта е да се предоставят подробни инструкции, техники и най-добри практики на компетентни органи, оператори, проверяващи органи и други заинтересовани страни относно начините за прилагане на СТЕ на ЕС. Насоките играят жизненоважна роля за гарантиране на целостта, прозрачността, хармонизацията и точността на данните за емисии в рамките на СТЕ на ЕС. С развитието на методиките и технологиите прилагането на най-добри практики и на нови техники спомага за намаляване на грешките и поддържа общата ефективност на системата за намаляване на емисиите на парникови газове.

Тези документи ще бъдат актуализирани, за да отразят преразглежданията на Регламента относно мониторинга и докладването и на Регламента относно акредитацията и проверката. Беше даден приоритет на документа с общи насоки за инсталациите (публикуван в началото на 2025 г.), последван от документите с насоки за операторите на въздухоплавателни средства относно „горивата от биомаса и други горива с нулев емисионен фактор“, насоките относно проверката и др., като се очаква всички те да бъдат публикувани през втората половина на 2025 г.

В същото време всички образци за докладване на МДП бяха актуализирани в началото на 2025 г., за да бъдат отразени новите разпоредби на двата регламента. Като последна точка се актуализират насоките за мониторинг и докладване по СТЕ2. Насоките за акредитация и проверка по СТЕ2 бяха публикувани през юни 2025 г.[102] Планира се всички вторични документи с насоки да бъдат актуализирани през 2025 г.

11.4. Национални компетентни органи

Начинът на организация на националните компетентни органи с цел прилагането на СТЕ на ЕС е различен в отделните държави. В някои държави участват множество местни органи, докато в други прилагането е по-централизирано. Държавите избират тези подходи въз основа на ефективността по отношение на разходите и времето. Преглед на координацията между

[101] Мониторинг, докладване и проверка на емисиите по СТЕ на ЕС, ГД „Действия по климата“, 31.8.2024 г.

[102] Guidance Document, The Accreditation and Verification Regulation — ETS2 Verification Guidance (Документ с насоки, Регламентът относно акредитацията и проверката — Насоки за проверка на СТЕ2025), юни 2025 г.

компетентните органи, прилагащи СТЕ на ЕС, е представен в раздел 4 от придружаващия работен документ на службите на Комисията.

Всички държави съобщават, че през 2024 г. в тях има поне един централен компетентен орган, ангажиран с прилагането на СТЕ на ЕС. В шест държави за всички дейности по СТЕ на ЕС е отговарял само един, централен компетентен орган[103]. Когато множество компетентни органи управляват дейностите по СТЕ на ЕС, държавите съобщават, че използват едно или повече различни решения и инструменти за координиране на работата между тези органи. Тези решения и инструменти включват централен компетентен орган, който отговаря за работата по мониторинга, докладването, акредитацията и проверката (11 държави) и играе координираща роля[104] (десет държави), централен компетентен орган, който издава задължителни инструкции и насоки на местни органи (пет държави), предоставя съвместно обучение за компетентните органи (осем държави) и свиква редовни работни групи или срещи между органите (14 държави).

През 2024 г. в 16 държави не са събирани административни такси от операторите на инсталации за издаването на разрешителни и одобряването на планове за мониторинг (същите като през 2023 г.). Оператори на въздухоплавателни средства в 18 държави също не е трябвало да плащат такси (17 през 2023 г.). Таксите се различават значително в отделните държави и за различните видове услуги — от около 19 EUR до 9 300 EUR за издаване на разрешително и одобрение на план мониторинг за инсталации и от около 2 EUR до 4 700 EUR за операторите на въздухоплавателни средства. В допълнение към първоначалното одобрение 13 държави съобщават, че начисляват административни такси с различен размер за съществени промени в разрешителните или планове за мониторинг. Преглед на административните такси в СТЕ на ЕС е представен в раздел 4 от придружаващия работен документ на службите на Комисията.

11.5. Съответствие със СТЕ на ЕС

Съответствието със СТЕ на ЕС се проверява на годишни цикли. За всяка година на експлоатация дадена инсталация или оператор на въздухоплавателни средства трябва да представя годишен доклад за емисиите до 31 март през следващата година. След проверката на потвърден доклад от компетентен орган, операторът трябва да предаде броя квоти, който е равностоен на верифицираните му емисии до 30 септември същата година.

За всеки тон емисии на CO_2, за който не е предадена квота навреме, съгласно Директивата за СТЕ на ЕС се налага санкция в размер на 100 EUR[105]. Това е в допълнение към цената за предаване на дължимите квоти. За нарушения на законодателството за СТЕ на ЕС могат да се налагат и други санкции.

Подробен преглед на мерките за съответствие и санкциите за превишаващите емисии на парникови газове в рамките на СТЕ на ЕС е представен в раздел 4 от придружаващия работен документ на службите на Комисията.

[103] Тези държави са Чехия, Дания, Ирландия, Исландия, Италия и Лихтенщайн.

[104] Когато регионалните/местните органи отговарят за работата по МДП, централният компетентен орган също преглежда съответните документи (като например плановете за мониторинг), за да следи за качеството на процесите по МДП.

[105] Санкцията се индексира с оглед на инфлацията.

За цикъла на съответствие през 2024 г. равнището на съответствие със СТЕ на ЕС остана много високо. Както и през предходните години, операторите, отговорни за над 99 % от емисиите от производството на електрическа енергия, промишленото производство и въздухоплаването, са изпълнили законовите си задължения навреме.

Ефективността на системата за съответствие също се е подобрила с по-широкото използване на електронното докладване. През 2024 г. 17 държави са използвали автоматизирана система за електронен обмен на данни между оператори или оператори на въздухоплавателни средства. Десет държави също така са използвали автоматизирани информационни системи за управление на работния процес за плановете относно методиката за мониторинг, годишните доклади за равнището на дейностите и друг обмен на информация относно данните за разпределянето на квоти.

Поради изключителни обстоятелства 12 държави (девет през 2023 г.) са позволили на проверяващите органи да извършват виртуални посещения на място[106]. За 27 инсталации и 46 оператори на въздухоплавателни средства виртуалните посещения на място са одобрени от съответния компетентен орган. През 2024 г. Регламентът относно акредитацията и проверката беше изменен, за да се разширят възможностите за виртуални посещения на място за секторите на въздухоплаването. На проверяващите органи вече е разрешено също така да извършват виртуални посещения на място извън случаите на непреодолима сила, при условие че са изпълнени определени условия.

Проверките за съответствие на годишните доклади за емисиите се извършват от всички държави, които администрират оператори от всякакъв вид, какъвто не е случаят с инсталациите в Лихтенщайн и операторите на въздухоплавателни средства в Лихтенщайн и Северна Ирландия. За различните видове проверки се докладва процентът на проверените доклади за емисиите, вж. раздел 4 от придружаващия работен документ на службите на Комисията. През 2024 г. Италия не е докладвала за видовете извършени проверки, всички други съответни компетентни органи са проверили пълнотата на докладите от инсталациите, а повечето, включително Италия, са го направили за докладите от операторите на въздухоплавателни средства. Изключение правят компетентните органи в Гърция, Латвия, Литва, Норвегия и Франция, които докладват, че проверяват емисиите спрямо други източници.

Компетентните органи в 12 държави са направили консервативни оценки за 62 инсталации (приблизително 0,55 % от всички инсталации, същото равнище като през 2023 г.). За някои инсталации емисиите бяха оценени за няколко години, бяха направени общо 87 оценки, от които 33 се отнасяха за 2024 г., а останалите бяха консервативни оценки от предходни години. Консервативна оценка на емисиите съгласно член 70 от РМД е направена, когато годишните доклади за емисиите не са представени навреме, когато е издадено отрицателно становище от проверката поради ограничен обхват, съществена неточност или несъответствие, което не осигурява достатъчна яснота, за да се заяви с разумна увереност, че докладът не съдържа съществени неточности. Такава оценка ще бъде направена и ако се установи, че докладът за емисиите не е в съответствие с Регламента относно мониторинга и докладването.

[106] Съгласно член 34а от Регламента относно акредитацията и проверката проверяващият орган може да извършва виртуално посещение на място, ако извънредни и непредвидими обстоятелства възпрепятстват проверяващия орган да извърши посещение на място. Това е разрешено само с одобрението на компетентния орган и ако са изпълнени определени условия.

Консервативни оценки за въздухоплаването са докладвани от три държави (също три през 2023 г.) във връзка със 17 оператори на въздухоплавателни средства (22 през 2023 г.).

Проверките от компетентните органи остават важно допълнение към работата на проверяващите органи. В допълнение към проверката на докладите за емисиите 18 държави съобщават, че са извършили проверки на място в инсталациите (19 през 2023 г.). Пет държави[107] докладват за проверки на място, свързани с въздухоплаването (три през 2023 г.).

През 2024 г. 31 инсталации в девет държави са глобени за това, че не са върнали достатъчно квоти за емисии за покриване на докладваните от тях емисии (извънредно количество емисии). По отношение на въздухоплаването шест държави съобщават за санкции за извънредно количество емисии, наложени на 11 оператори на въздухоплавателни средства. Що се отнася до задълженията за емисии за инсталации, бяха докладвани общо 47 нарушения в 12 държави[108], което доведе до 36 санкции на обща стойност 476,5 милиона евро, официални предупреждения или официални уведомления. За инсталациите, които са кандидатствали за разпределяне на безплатни квоти за емисии, са докладвани четири нарушения в три държави[109], две от които са довели до глоби на обща стойност 0,07 милиона евро.

За въздухоплаването бяха докладвани 19 нарушения в шест държави[110], от които 13 доведоха до налагане на парични глоби на обща стойност 4,1 милиона евро. Основните причини бяха неспазване на сроковете за докладване на емисиите и невръщане на необходимите квоти.

11.6. Рамка за изпълнение за морския транспорт

Рамката на изискванията за мониторинг, докладване, проверка и акредитация, приложими за морския транспорт, е изготвена по модела на рамката, установена за други сектори в рамките на СТЕ на ЕС, с необходимите адаптации. Регламентът относно МДП за морския транспорт беше преразгледан през 2023 г., за да се даде възможност за разширяване на обхвата на СТЕ на ЕС, така че да включва морския транспорт, по-специално за да се разшири обхватът на системата за МДП, така че да включва CH_4 и N_2O (от 2026 г.), и да се установят правила за определяне на емисиите от кораби, попадащи в обхвата на СТЕ на ЕС, и за обобщаването им на равнището на корабните дружества. Съответните делегирани актове за прилагане на системата бяха приети през 2023 г., след което Комисията разработи набор от документи с насоки, за да помогне на заинтересованите страни да спазват законовите си задължения[111].

11.6.1. Мониторинг и докладване на емисии

[107] Други две държави (Лихтенщайн и Северна Ирландия) не управляват оператори на въздухоплавателни средства.

[108] 12-те държави са Испания (1), Италия (3), Латвия (1), Литва (2), Нидерландия (1), Полша (18), Унгария (6), Финландия (1), Франция (4), Хърватия (5), Чехия (5), и Швеция (1).

[109] Трите държави са Латвия (1), Унгария (1) и Швеция (2).

[110] Шестте държави са Дания (2), Испания (6), Италия (6), Латвия (2), Хърватия (2) и Швеция (1).

[111] Към момента на изготвяне на настоящия документ три основни документа с насоки са финализирани през 2024/2025 г. и понастоящем са публично достъпни: общите насоки относно МДП/СТЕ за корабните дружества (документ с насоки № 1), общите насоки относно процеса на одобрение на плановете за мониторинг от администриращите органи (документ с насоки № 2) и общите насоки относно акредитацията и проверката (документ с насоки № 3).

От 2018 г. от корабните дружества се изисква да извършват мониторинг и да докладват емисиите в съответствие с Регламента за МДП в морския транспорт, съгласно който дружествата трябва да предоставят планове за мониторинг, доклади за емисиите и доклади от проверки за всеки от корабите, за които отговарят. От 2024 г. нататък те трябва също така да предоставят данни по дружества, като се докладват допълнителни данни за СТЕ на ЕС и се предоставя обобщен доклад за всички техни кораби.

За тази цел се изисква само един процес на мониторинг и докладване, въпреки че данните, които трябва да се докладват в рамките на СТЕ на ЕС, могат да се отклоняват до известна степен от тези, които трябва да се докладват съгласно Регламента за МДП в морския транспорт, например по отношение на обхвата (парникови газове, обхват на плаванията) и различните приложими дерогации, установени с Директивата за СТЕ на ЕС. Освен това дружествата, които извършват дейност в обхвата на СТЕ на ЕС, трябва да отговарят на допълнителни изисквания, за да се гарантира, че спазват задълженията си съгласно Директивата за СТЕ на ЕС (напр. планът им за мониторинг да бъде одобрен от съответния администриращ орган, да открият партида на оператор на морски квоти в Регистъра на ЕС и др.) в сравнение с дружествата, които извършват дейност само в обхвата на МДП за морския транспорт.

През 2024 г. 3 313 корабни дружества са представили доклад за емисиите на равнище дружество, обхващащ 13 627 кораба. Тези дружества са докладвали 138,3 млн. тона CO_2 в по-широкия обхват на МДП[112] в резултат на използването на 44,7 млн. тона гориво, от които морските изкопаеми горива[113] са представлявали 99,4 % от докладваното потребление[114], а 0,6 % са се възползвали от нулев емисионен фактор.

Докладваните верифицирани емисии на равнище дружество в обхвата на МДП бяха намалени, както е записано в THETIS-MRV, за да се определят емисиите в обхвата на СТЕ на ЕС след прилагане на съответните правила: нулев емисионен фактор за допустимите горива (0,7 млн. тона), географски обхват на СТЕ, ограничен до 50 % от плаванията извън ЕИП (48,6 млн. тона), улавяне, съхранение и използване на въглерод (56 тона) и дерогации за малки острови, за договори за обществени услуги и задължения за обществени услуги, както и за най-отдалечени региони (3,9 млн. тона)[115].

11.6.2. Проверка и акредитация

Както и за други сектори, обхванати от СТЕ, проверяващият орган, който извършва дейност в областта на морския транспорт в рамките на СТЕ, трябва да бъдат акредитирани от национален орган по акредитация в съответствие с Регламента относно акредитацията и проверката и с ISO 14065 (международен стандарт ISO). Проверяващият орган извършва различните дейности,

[112] Тази стойност обхваща емисиите от корабите, за които отговарят корабните дружества, извършващи дейност в обхвата на СТЕ на ЕС, с изключение на корабите и дейностите, които попадат само в обхвата на МДП (напр. поради брутен тонаж, вид на кораба), и с изключение на емисиите на метан и диазотен оксид. Данните, посочени в настоящия раздел, са извлечени от THETIS-MRV, както е отчетено в докладите на равнище дружество, представени от корабните дружества на 15 октомври 2025 г.

[113] Горива, попадащи в класа „изкопаеми горива“ в съответствие с класификацията съгласно приложение I, част А от Регламент (ЕС) 2015/757.

[114] Както и през предходните периоди на докладване в рамките на морската система за МДП преди разширяването на обхвата на СТЕ на ЕС, така че да включва морския транспорт, корабните дружества разчитат изключително на подхода на изчисление за определяне на емисиите.

[115] След доброволното прилагане на приспадането за кораби с ледови клас бяха приспаднати още 0,5 Mt.

изисквани от Регламента относно МДП, за да провери изпълнението на мониторинговия план и данните в докладите на корабното дружество, както на равнище кораб, така и на равнище дружество.

През 2024 г. в областта на МДП за морския транспорт дейност са извършвали 22 акредитирани проверяващи органи. Установено е високо равнище на спазван на правилата за акредитация и докладване за морския транспорт от страна на проверяващите органи. За 2024 г. не са докладвани случаи на преустановяване на дейността или отнемане на акредитацията на проверяващ орган.

11.6.3. Администриращи органи

За гладкото и ефективно функциониране на СТЕ на ЕС всяко корабно дружество се разпределя към един администриращ орган в една държава членка. Това е държавата членка, на която корабното дружество представя за одобрение мониторинговия план, проверения годишен доклад за емисиите (ER) и доклада за емисиите на дружеството (CER) и която администрира корабното дружество по отношение на партидата му в регистъра. Всяко корабно дружество се причислява към администриращата го държава членка, като прилага правилата, определени в Директивата за СТЕ на ЕС[116].

11.6.4. Съответствие със СТЕ на ЕС за морския транспорт

2025 г. беше първата година, през която в СТЕ на ЕС бяха върнати квоти за емисии от морския транспорт въз основа на данните, докладвани за дейностите през 2024 г. Корабните дружества са върнали квоти за над 99 % от изискванията за връщане[117] до законоустановения срок.

11.6.5. Прилагане на СТЕ2

Регламентът относно мониторинга и докладването и Регламентът относно акредитацията и проверката включват и изискванията за МДВА за прилагането на СТЕ2. За да улесни прилагането на новата система, Комисията изготви документи с насоки и образци за националните компетентни органи, регулираните субекти и проверяващите органи[118].

- общи насоки относно Регламента за мониторинг и докладване за регулираните субекти по СТЕ2;
- образец на план за мониторинг за регулираните субекти;
- образец на годишен доклад за емисиите за регулирани субекти;
- насоки относно акредитацията и проверката по СТЕ2
- образец на доклад от проверка по СТЕ2

[116] Член 3же от Директивата за СТЕ на ЕС.

[117] Количеството на докладваните дължими квоти се определя въз основа на данните, докладвани от дружествата в Регистъра на ЕС на 1 октомври 2025 г.

[118] СТЕ2:сгради, автомобилен транспорт и допълнителни отрасли, ГД „Действия по климата“.

12. СТЕ на ЕС в контекста на управленските мерки на ЕС в областта на климата и енергетиката

СТЕ на ЕС функционира в по-широкия контекст на управленските мерки на ЕС в областта на климата и енергетиката, включително Директивата за енергийната ефективност (Директива 2023/1791)[119], преработена като част от пакета от реформи „Подготвени за цел 55“. Директивата има за цел да се постигне икономия на енергия, като се определят целеви стойности и задължения за държавите членки и за дружествата. Сигналът от СТЕ на ЕС за цената на въглеродните емисии се взима под внимание при избора на подходящи мерки и действия на политиките. Съгласно член 35, параграф 1 от Директивата за енергийната ефективност от Комисията се изисква да изготвя годишен доклад относно функционирането на европейския пазар на въглеродни емисии (настоящия доклад), в който се взема под внимание прилагането на посочената директива.

С преразгледаната Директива за енергийната ефективност се въвеждат нови правила за намаляване на крайното потребление на енергия на равнището на ЕС с 11,7 % до 2030 г. в сравнение с прогнозите на референтния сценарий на ЕС за 2020 г. Всички държави членки са задължени да допринесат за постигането на тази цел. За тази цел те определят ориентировъчни национални приноси и траектории в своите актуализирани интегрирани национални планове в областта на енергетиката и климата (НПЕК) съгласно Регламента относно управлението. Държавите членки трябваше да представят окончателните си актуализирани НПЕК до 30 юни 2024 г.

През май 2025 г. Комисията публикува своята оценка на равнището на ЕС по НПЕК след тяхното актуализиране, така че да се вземат предвид целите за 2030 г.[120] Оценката бе придружена от работен документ на службите на Комисията, който съдържа индивидуална оценка на първите 23 представени плана[121]. Впоследствие Комисията публикува своята оценка на окончателните НПЕК от Естония и Словакия през октомври 2025 г.[122] Белгия представи окончателния си НПЕК през октомври 2025 г. Полша е единствената държава членка, която все още не е представила своя окончателен актуализиран НПЕК. Констатациите от анализа на актуализираните НПЕК са обсъдени и в Доклада за напредъка на действията в областта на климата за 2025 г.[123]

Сигналът, който се дава с цената на въглеродните емисии в СТЕ на ЕС, се отразява на оценката на свързаните с енергийната ефективност инвестиции и мерки в обхванатите сектори. Държавите членки също така използват приходите от търгове на квоти в рамките на СТЕ на ЕС и за финансиране на повишаването на енергийната ефективност (вж. глава 8). От приходите по СТЕ за 2024 г. 15 държави членки докладваха, че са изразходвали 3,3 милиарда евро за финансиране на 63 проекта, свързани с енергийната ефективност. Това включва инвестиции в модернизация на топлинните инсталации на обществени и частни сгради, консултации в

[119] Директива (ЕС) 2023/1791 от 13 септември 2023 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2023/955 (преработен текст), ОВ L 231, 20.9.2023 г.

[120] COM (2025) 274 final — Оценка на окончателните актуализирани национални планове в областта на енергетиката и климата в целия ЕС — Постигане на целите на Съюза за 2030 г. в областта на енергетиката и климата, 27.5.2025 г. Вж. придружаващия работен документ на службите на Комисията.

[121] Вж. бележка под линия 121.

[122] Оценка на Комисията на окончателните актуализирани НПЕК на Естония и Словакия (SWD/2025/282).

[123] https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/progress-climate-action/eu-climate-action-progress-report-2025_en

областта на енергийната ефективност, ефективно улично осветление, ефективни системи за отопление и охлаждане, включително централизирано топлоснабдяване, както и научноизследователска и развойна дейност, всичко с цел намаляване на потреблението на енергия.

13. Връзка между СТЕ на ЕС и СТЕ на Швейцария

От 2020 г. СТЕ на ЕС и СТЕ на Швейцария са свързани по силата на международно споразумение между ЕС и Конфедерация Швейцария. Това означава, че квотите, издадени в една от системите, могат да бъдат връщани за емисии, генерирани във всяка от двете системи. Благодарение на достъпа до по-голям пазар операторите могат да постигнат по-голяма ефективност на разходите и разполагат с повече възможности за намаляване на емисиите. В Свързващото споразумение[124] се определят условията и изискванията за свързването на двете системи. С него се установява и механизъм, който да гарантира спазването на условията за свързване по член 25 от Директивата за СТЕ на ЕС.

Включването на въздухоплаването в Свързващото споразумение беше изключително важно изискване за ЕС. Съгласно член 6 от споразумението Швейцария прилага същия подход спрямо правилата относно географския обхват, тавана на емисиите и разпределянето на квоти като подхода на СТЕ на ЕС. В съответствие с член 7 от Свързващото споразумение това продължава съгласно преразгледаната Директива за СТЕ на ЕС.

Швейцарските вътрешни полети и полетите от Швейцария до ЕИП са обхванати от СТЕ на Швейцария, докато полетите от ЕИП до Швейцария попадат в рамките на СТЕ на ЕС. С този механизъм се запазва екологосъобразността и на двете системи. Както СТЕ на ЕС, така и швейцарската СТЕ обхващат съответните изходящи полети до Обединеното кралство и полетите до/от най-отдалечените региони на ЕС.

В таблици 16 и 17 в раздел 5 от придружаващия работен документ на службите на Комисията са представени основните данни за двете системи през 2024 г. — продадени на търг квоти, безплатно разпределени квоти и верифицирани емисии за инсталации и за оператори на въздухоплавателни средства. Съпоставянето на данните показва, че съвместимостта на двете системи не е въпрос на размер, а по-скоро на изисквания за качество, еднакви условия на конкуренция и мерки за гарантиране на лоялни пазарни отношения.

В съответствие със Свързващото споразумение е създадена пряка връзка между регистрите на двете системи с цел да е възможно прехвърлянето на квоти между двете системи. От 2024 г. насам броят на прехвърлянията между двете системи, т.е. ежедневното изпълнение на трансакции, се е увеличил значително — от 156 през 2023 г. на почти 800 през 2024 г., което позволява на участниците на пазара както от Швейцария, така и от ЕС да действат в условията на един пазар и по този начин да подобрят ликвидността на свързания пазар. Прехвърлянията между системите (регистрите) се извършват ежедневно, от понеделник до петък, с изключение на конкретни дати, свързани с местните почивни дни.

[124] Споразумение между Европейския съюз и Конфедерация Швейцария за свързване на техните системи за търговия с емисии на парникови газове (OB L 322, 7.12.2017 г.).

В таблица 8 и таблица 9 са представени последствията от връзката между СТЕ на ЕС и СТЕ на Швейцария през 2024 г. На тях е показано до каква степен дружества в двете системи са използвали квоти, издадени в другата система, за постигане на съответствие.

Като цяло регулираните субекти в СТЕ на ЕС (както инсталации, така и оператори на въздухоплавателни средства) са използвали 1 578 101 квоти, издадени в рамките на СТЕ на Швейцария за постигане на съответствие през 2024 г. Това е с почти 440 000 квоти повече от 2023 г. и с почти 605 000 квоти повече от 2022 г., което показва по-широко използване на гъвкавостта, която осигурява връзката между СТЕ на ЕС и СТЕ на Швейцария, както и все по-голямата осведоменост за връзка и нейното приемане.

Инсталациите в СТЕ на ЕС са използвали значително повече квоти за авиационни емисии, издадени в рамките на швейцарската СТЕ, отколкото през предходната година (около 355 000 през 2024 г. в сравнение с 100 000 през 2023 г.). Те също така увеличиха използването на обичайните квоти по швейцарската СТЕ (около 700 000 през 2024 г. в сравнение с 425 000 през 2023 г.).

Броят на обичайните квоти по СТЕ на Швейцария, използвани от операторите на въздухоплавателни средства в ЕС за постигане на съответствие в ЕС през 2024 г., остана стабилен на равнище от около 49 000 (в сравнение с 50 000 през 2023 г.). Броят на швейцарските квоти за авиационни емисии по СТЕ на ЕС, използвани от оператори на въздухоплавателни средства в СТЕ на ЕС за постигане на съответствие, е намалял от около 560 000 през 2023 г. на около 470 000 през 2024 г.

В относително изражение квоти, издадени в рамките на СТЕ на Швейцария, съставляват около 0,14 % от общото количество квоти, предадени в СТЕ на ЕС през 2024 г. В процентно изражение обаче делът е по-голям и възлиза на 31,5 % от всички квоти по СТЕ на Швейцария през посочената година.

В швейцарската СТЕ операторите на въздухоплавателни средства значително са увеличили използването на квоти по СТЕ на ЕС през 2024 г. (79,6 %) в сравнение с 2023 г. (51,08 %). От друга страна, инсталациите са използвали по-малък дял от квотите по СТЕ на ЕС за постигане на съответствие през 2024 г. (5,19 %) в сравнение с 2023 г. (11,6 %). И през двете години инсталациите, обхванати от СТЕ на Швейцария, не са използвали квоти за авиационни емисии за постигане на съответствие. В относително изражение квотите по СТЕ на ЕС са възлезли на 31,37 % от всички квоти, върнати в швейцарската СТЕ.

В таблица 10 е обобщено количеството на квотите (общи и квоти за авиационни емисии), прехвърлени от името на участници на пазара между СТЕ на ЕС и СТЕ на Швейцария от 2020 г. насам. Данните за минали периоди показват, че от СТЕ на ЕС към СТЕ на Швейцария са прехвърлени нетно 1 284 657 квоти. Следва обаче да се отбележи, че данните може да включват повторни прехвърляния на тези квоти.

Таблица 8. Използвани единици за съответствие в рамките на Регистъра на Съюза през 2024 г. Данни, получени от Регистъра на Съюза на 1 октомври 2025 г.

Инсталации	**Безплатно разпределяне на квоти и продажба чрез търг**	**Верифицирани емисии**	**Върнати единици**	**Квоти за емисии по СТЕ на ЕС**		**Квоти за емисии по СТЕ на Швейцария**	
				Общо	*Въздухоплаване*	*Общо*	*Въздухоплаване*
	1 089 612 748	1 033 244 671	1 029 808 309	1 025 571 370	3 428 201	701 150	357 341
	% от общата стойност			99,59	0,31	0,07	0,03
Оператори на въздухоплавателни средства	**Безплатно разпределяне на квоти (включително СТЕ на Швейцария) и продажба чрез търг**	**Верифицирани емисии (включително СТЕ на Швейцария)**	**Върнати единици**	**Квоти за емисии по СТЕ на ЕС**		**Квоти за емисии по СТЕ на Швейцария**	
				Общо	*Въздухоплаване*	*Общо*	*Въздухоплаване*
	24 270 111	62 247 419	61 645 450	43 299 227	17 826 613	49 077	470 533
	% от общата стойност			70,24	28,92	0,08	0,76

Таблица 9. Използвани единици за съответствие в рамките на Швейцарския регистър през 2024 г. Операторите на въздухоплавателни средства се отнасят за тези, администрирани от Швейцария.

Инсталации	**Безплатно разпределяне на квоти и продажба чрез търг**	**Верифицирани емисии**	**Предадени единици**	**Квоти за емисии по СТЕ на ЕС**		**Квоти за емисии по СТЕ на Швейцария**	
				Гражданско	*въздухоплаване*	*Гражданско*	*въздухоплаване*
	3 891 680	3 694 355	3 677 899	191 006	0	3 433 205	53 688
	% от общата стойност			5,19	—	93,35	1,46
Оператори на въздухоплавателни средства	**Безплатно разпределяне на квоти (включително СТЕ на ЕС) и продажба чрез търг**	**Верифицирани емисии (включително СТЕ на ЕС)**	**Предадени единици**	**Квоти за емисии по СТЕ на ЕС**		**Квоти за емисии по СТЕ на Швейцария**	
				Гражданско	*въздухоплаване*	*Гражданско*	*въздухоплаване*
	1 118 087	1 990 349	1 990 349	1 301 096	283 515	3 372	402 366
	% от общата стойност			65,3	14,24	0,17	20,22

Таблица 10. Прехвърляния на квоти за емисии между СТЕ на ЕС и СТЕ на Швейцария (2020—2024 г.).

Година	2020	2021	2022	2023	2024	**Общо**
Прехвърляне от СТЕ на ЕС към СТЕ на Швейцария	475 679	1 051 360	1 714 499	2 603 612	1 591 527	**7 436 677**
Прехвърляне от СТЕ на Швейцария към СТЕ на ЕС	0	1 523 770	1 215 662	1 837 292	1 575 296	**6 152 020**
Баланс	**1 284 657**					

14. Резюме

В доклада е представено подробно обобщение на функционирането на СТЕ на ЕС през 2024 г. и първата половина на 2025 г. Той показва, че системата е продължила да функционира добре, подкрепена от всеобхватна и ефективно прилагана рамка. В него също така се обясняват всички промени в тази рамка, които са влезли или скоро ще влязат в сила, главно корекцията на тавана за 2026 г.

Емисиите от инсталациите продължиха да намаляват поради увеличаването на дела на възобновяемите енергийни източници и ядрената енергия в електроенергийния микс и намалената зависимост от изкопаеми горива. Благодарение на това развитие обхванатите от СТЕ емисии от инсталации вече са с около 50 % под нивата от 2005 г. и се наблюдава добър напредък към постигането на целта на СТЕ за 2030 г.

Допълнителното намаляване на емисиите в СТЕ на ЕС през 2024 г. беше улеснено от устойчив и стабилен сигнал, който се даде с цената на въглеродните емисии. Според оценката на ЕОЦКП пазарът на въглеродни емисии на ЕС е останал стабилен през 2024 г. и е продължил да функционира в съответствие с основните пазарни принципи.

Приходите от СТЕ на ЕС също продължиха да бъдат важен източник на финансиране на действията за борба с изменението на климата и енергийната трансформация, като през 2024 г. бяха събрани 38,8 милиарда евро, разпределени предимно за националните бюджети, наред с Фонда за иновации и Модернизационния фонд по линия на СТЕ на ЕС, както и за МВУ към плана REPowerEU. Общите приходи, получени чрез СТЕ на ЕС до момента, надхвърлят 230 милиарда евро.

Като докладът удостоверява функционирането на СТЕ на ЕС като един от основните стимули на политиката за инвестиране в чист промишлен преход, иновации и модернизация.