

# Пакетът “Готови за 55” - предизвикателство пред българската и европейската икономика

## Индустрия под обсада



**БПГА**

В СИНЕРГИЯ  
С ПРИРОДАТА

# План

- Преглед на законодателството в пакета “Готови за 55”
  - Един прекрасен свят - визията на Европейската комисия
  - Един практичен свят - визията на реалността
- Практически проблеми пред индустрията в глобален мащаб
  - Геополитически аспекти
  - Стратегически аспекти

Ползите от предприемането на действия сега за защита на хората и планетата са ясни: по-чист въздух, по-хладни и по-зелени градове, по-здраво население, по-ниско енергопотребление и сметки за енергия, работни места в Европа, технологии и промишлени възможности, повече пространство за природата и една по-здрава планета, която да завещаем на бъдещите поколения.

Предизвикателството в основата на екологичния преход на Европа е да се гарантира, че ползите и възможностите, които произтичат от него, са общо достояние възможно най-бързо и справедливо. *Като използваме различните политически инструменти, с които разполагаме на равнище ЕС, можем да осигурим достатъчно ускорен темп на промяна без излишни разриви.*

Макар в средносрочен и дългосрочен план ползите от политиките на ЕС в областта на климата със сигурност да надхвърлят разходите за прехода, в краткосрочен план тези политики могат да поставят допълнителен товар върху уязвимите домакинства, микропредприятията и ползващите транспорт лица.

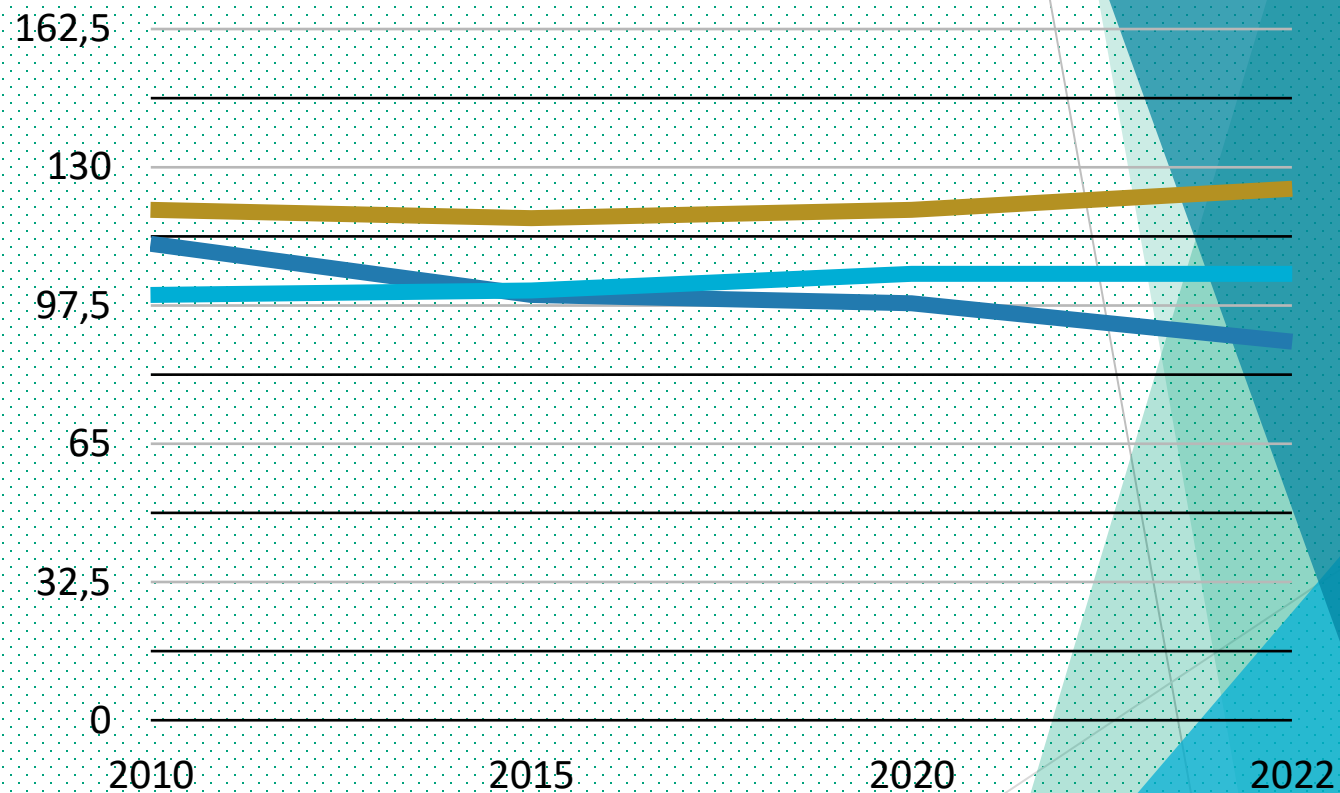
Председателят на Европейската комисия Урсула фон дер Лайен: „Икономиката на изкопаемите горива е на доизживяване. Искаме да завещаем на следващото поколение една здрава планета заедно с добри работни места и растеж, които не вредят на природата ни. Европейският зелен пакт е нашата стратегия за растеж.

## Преглед на законодателството

Един чудесен наратив от страна на ЕК:



- ✓ ЕС губи индустриалното си производство на горива от години.
- ✓ Същото не се случва в САЩ, РФ, а и в КНР.
- ✓ Процесите ще се задълбочават с Плана “Готови за 55” и то в ситуация на енергийна криза, породена от войната в Украйна.
- ✓ ЕС става все по-зависим от внос на рафинирани продукти- доскоро Русия, сега САЩ и Близкия изток.



# Преглед на законодателството

## **Какво предвижда пакетът по отношение на мобилността в ЕС:**

- ❖ **проект на Директива за данъчното облагане на енергийните продукти;**
- ❖ **проект на схема за търговия с емисии в транспорта;**
- ❖ **проект на Директива за въвеждане на Възобновяеми енергийни източници;**
- ❖ **проект на Регламент за изграждане на инфраструктура на алтернативни горива;**
- ❖ **проект на Директива за енергийната ефективност;**
- ❖ **проект за нов стандарт за емисии за лекотоварни автомобили и ванове - ЕВРО 7**

# Преглед на законодателството

## Промяна в данъчното облагане

- ▶ Според Комисията ново данъчно облагане ще насърчи: по-чиста промишленост и енергия.
- ▶ Най-замърсяващите горива следва да се облагат с най-висок данък чрез преминаване от определяне на акцизната ставка върху обемно съдържание (Хлв. На 1000 л/т) към определянето ѝ върху енергийно съдържание на продукта (Хлв. На Мадж.)
- ▶ Да няма разлика относно употребата на горивата- в България това съществуваше, вече не, но в много страни акцизите са по-ниски за индустриална употреба.
- ▶ Възможност за непрекъснато актуализиране на данъчните ставки, т.е. покачването им.
- ▶ ЕК използва любимата практика на бюрократа - да бръкнем в джоба на потребителя и да променим поведението му, тъй като той е недостатъчно разумен, за да реши сам.

# Преглед на законодателството

## Промяна в данъчното облагане - АКЦИЗ

### ► Какво всъщност ще се случи:

Бензин - 710лв на 1000л. Дизел- 646лв на 1000л. ВНГ - 340лв на 1000л. Метан - 0,85ст. на ГДж

Какво предвижда преминаването на облагането към енергийно съдържание преобразувано на 1000л:

Бензин- 759лв.  
Дизел -801лв.  
ВНГ- 716 лв. до 2033г., след 2033 - 1074 лв.

Метан - 14 лв. до 2033, след 2033г. - 21 лв.

Промени в цената :  
-0,18лв - 0,40-0,41лв./литър ВНГ  
-0,05лв- 0,76лв./кг метан за моторно гориво

-получава се така, че по-малко замърсяващите горива, а именно ВНГ и природен газ ще увеличат стойността си най-много, което е в пълно противоречие с целите на акта.

-Най-уязвимите слоеве на населението ще бъдат най-засегнати от промените.

- най-засегната страна в ЕС - България, тъй като е на минималните възможни нива към настоящия момент

-липсват реални алтернативи, които да заменят нефтопродуктите в транспорта, особено по отношение на тежкотоварния превоз

-това ще доведе до повишаване на цените и изкуствено административно създадена инфлация. Чудесна идея в този момент.

-Директивата среща съпротива на множество държави. Засега виси във въздуха, тъй като за приемането ѝ се изисква пълно единодушие (данъчни въпроси)



# Преглед на законодателството

## Промяна в данъчното облагане - Търговия с емисии

- ▶ Практически е данъчно облагане.
- ▶ Комисията заобикаля членовете от ДФЕС, които изискват единодушие - сфери като данъчното облагане - един може да блокира.
- ▶ Използват се за основание текстове от ДФЕС, свързани с околната среда - изискват квалифицирано мнозинство и съответно малцинство способно да ги блокира.
- ▶ Въпреки че задължението ще бъде за доставчика на горива, то ще се отрази пряко на крайния потребител като задължителна допълнителна ценова компонента, наложена административно.
- ▶ т.е. скрит данък
- ▶ Текстът е гласуван и приет - очакваме публикация в Официален вестник

# Преглед на законодателството

## Промяна в данъчното облагане - Търговия с емисии

### ► Какво казва ЕК:

Системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ на ЕС) е един от най-големите пазари на въглеродни емисии в света и ключов инструмент на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове.

- Системата определя цена на въглерода. Всяка година субектите, обхванати от СТЕ, трябва да купуват „квоти“, съответстващи на техните емисии на парникови газове.
- Всяка година се определя таван за броя на квотите, които се пускат на пазара за съответната година, като този таван намалява с всяка следваща година. Така се създават финансови стимули за предприятията да намаляват емисиите.
- Някои отрасли обаче, които са изложени на „изместване на въглеродните емисии“, получават безплатни квоти в подкрепа на тяхната конкурентоспособност.

### Кои сектори са обхванати към момента?

СТЕ на ЕС обхваща около 10 хиляди предприятия

- **производство на електрическа и топлинна енергия**
- **енергоемки промишлени сектори** (например петролни рафинерии, стоманодобивна промишленост, производство на цимент, стъкло и хартия)
- **търговско въздухоплаване** (полети в рамките на Европейското икономическо пространство)

### Какво ще се промени с реформата?

- **по-амбициозни цели за намаляване на емисиите**
  - ново намаляване с 62%
- **по-бързо намаляване на тавана, по-малко квоти на пазара:**
  - намаляване със 117 милиона квоти за две години
  - годишно намаляване с 4,3% (в периода 2024 - 2027 г.) и 4,4% (в периода 2028 - 2030 г.) вместо сегашните 2,2%
- **СТЕ ще обхване нови сектори:**
  - включване на морския транспорт (постепенно от 2024 до 2026 г.)
  - отделна нова СТЕ за сградите, автомобилния транспорт и горивата в още сектори

# Преглед на законодателството

## Промяна в данъчното облагане - Търговия с емисии

- Реални резултати досега: -15 рафинерии в Европа. Конкуренция от страните около ЕС - особено Турция в нашия регион.
- Зависимост от Русия за дизелови горива особено в Централна и Северозападна Европа- Германия най - вече.
- С новите допълнения: без свободни квоти за транспорта от 2026 г. - директна търговия
- Очакват се Регламентите за изпълнение на ЕК - текстът, който очакваме е общ, тъй като държавите трудно се споразумяха за него.
- Предполага се все пак, че е ще е нещо подобно на досегашните схеми.

В този случай резултатът ще е:

при стойности на 50-52 евро на тон/CO<sub>2</sub> емисии - още 55-65 стотинки на литър

- сега стойностите на емисиите гонят 60 евро

общо административно поскъпване от 1,00-1,10 лв на литър без ДДС за всички горива.

# Преглед на законодателството

## Директива ВЕИ

Какво ще се промени с новата директива?

**По-амбициозна цел**

ЕС планира да **увеличи значително** дела на възобновяемите източници в общия си енергиен микс.

През 2020 г. 22,1% от потребяваната в ЕС енергия е идвала от възобновяеми източници, което е с около 2 процентни пункта над целта на ЕС от 20% за 2020 г.

Новата цел на ЕС за 2030 г. **почти ще удвои сегашния дял на енергията от възобновяеми източници** в ЕС, който ще достигне 40% от общото потребление на енергия. Това означава, че **ЕС като цяло** планира до 2030 г. поне 40% от използваната от него енергия да идва от възобновяеми източници.

*Настояща цел за 2030 г. Нова цел за 2030 г.*

**дял от най-малко 32% дял от най-малко 40%**

□ **транспорт и горива:**

- ❖ - държавите членки могат да изберат да намалят интензитета на емисиите на транспортните горива с **13%** или да осигурят дял на възобновяемите източници в транспорта от **поне 29%**
- ❖ - **+1%** от дела на биогоривата от ново поколение до 2025 г. и **+4,4%** до 2030 г.
- ❖ **+5,2%** от дела на възобновяемите горива от небиологичен произход

# Преглед на законодателството Директива ВЕИ

## Какво ще се случи в действителност: ВЕИ

### Сега:

- ▶ задължение за 10% ВЕИ в транспорта за страната
- ▶ това се изразява практически чрез 6% биодизел и 9% биоетанол. Включва се и малък процент биодизел ново поколение - ок. 0,1% на литър.
- ▶ Изпълнение на задължението към момента -7,9% ВЕИ от енергията
- ▶ **След приемане на проектния пакет:**
  - задължение за 13% намаление на CO2 емисиите в транспорта, което е практически равно на 26% ВЕИ в транспорта - към операторите
- ▶ намаляване на дяла на устойчиви биогорива, произведени от земеделска продукция в микса до 7% от общия дял ВЕИ.
- ▶ електромобилност - в изчислението на целите само, ако енергията е от ВИ

### Резултат

- невъзможност за изпълнение на целите
- имаме национален производител на биодизел и първо и ново поколение, но дори пълния капацитет - доникъде.

- няма производство на биоетанол нова поколение в страната и региона.
  - стар автомобилен парк, който не позволява високи проценти биогорива без сериозни последствия за двигателите. Обновяването е скъпо за населението, а сегашната криза с доставките на автомобили може допълнително да забави процеса.
  - цялостно ВЕИ - скъпи технологии, което сигурно ще доведе до увеличение на цената
  - електричеството в транспорта - не е от ВЕИ.
  - операторите няма да могат да изпълнят задълженията си-оттам и Република България няма да може- всички рискове от неизпълнение
    - страната ни още не е транспонирала предишната директива за ВЕИ, което допълнително ще направи скокът още по-голям.
  - • всички тези изисквания може да доведат до практически блокаж на сектора, тъй като ако няма начини за изпълнение на задълженията - едни сериозни и законно опериращи компании няма да работят.
- ще се ликвидират българските производители на биогорива, които произвеждат продукция от земеделски суровини и преработени мазнини.

# Преглед на законодателството

## Регламент - инфраструктура алтернативни горива

Целта на регламента е да се гарантира, че съществува достатъчна инфраструктура за автомобилите, камионите, корабите и самолетите за (пре)зареждане с електричество или с алтернативни горива (напр. водород, втечнен метан) с достатъчно добро покритие в целия Съюз, за да се избегне безпокойството, свързано с обсега на инфраструктурата.

**Какъв е нейният принос за постигането на климатична неутралност?**

Транспортът е отговорен за близо 25% от емисиите на парникови газове (ПГ) в ЕС.

Дял на емисиите по видове транспорт:

- автомобилен транспорт: 71%
- авиация: 14,4%
- кораби: 13,5%
- влакове: 0,5%
- други: 0,5%

Повече автомобили, задвижвани от електричество и алтернативни горива, означава по-малко емисии.

# Преглед на законодателството

## Регламент - инфраструктура алтернативни горива

*Въвеждат се минимални изисквания за зарядна инфраструктура по транс европейските коридори със зарядни станции за електромобили на всеки 60 км, както следва:*

- До 31 декември 2025, всяка зарядна станция трябва да е с минимална мощност от 300 kW и да включва минимум една зарядна колонка с минимална мощност от 150 kW. До 31 декември 2030, всяка зарядна станция трябва да е с минимална мощност от 600 kW и да включва поне две зарядни колонки с минимална мощност от 150 kW;

*Въвеждат се минимални изисквания за зарядна инфраструктура по транс европейските коридори със зарядни станции да тежкотоварни автомобили на всеки 60 км., както следва:*

- До 31 декември 2025, всяка зарядна станция трябва да е с минимална мощност от 1400 kW и да включва минимум една зарядна колонка с минимална мощност от 350 kW. До 31 декември 2030, всяка зарядна станция трябва да е с минимална мощност от 3500 kW и да включва минимум две зарядни станции с минимална мощност от 350 kW;

Подобни изисквания се въвеждат и за свързваща пътна мрежа с тази на европейските коридори, само че на разстояние от 100км.

*Въвежда се и изискване за зарядни станции с водород на максимално разстояние от 150 км. по европейските коридори и свързващи пътища с минимален капацитет от два тона на ден и оборудвани с диспенсър, осигуряващ налягане от 700 бара.*

**Рискове:**

▣ **Задълженията са към държавата, но тя със сигурност няма да може да ги изпълни.**

▣ **Да не се прехвърли административно към операторите**  
▣ **Проблеми: мрежата е слабо развита по трансевропейската мрежа.**

Доставяната мощност рядко надхвърля 30 квч, което е достатъчно за оперирането на обект за търговия на дребно с горива, но не и за изграждане на зарядни станции за лекотоварни автомобили. Осигурената максимална мощност на обекта рядко надхвърля 100 квч., като единствено изключение са обектите за търговия с природен газ за моторно гориво, в които мощността достига 250 квч. Отделен е и въпросът доколко дори тази мощност се доставя практически на бензиностанцията. Реалната консумация дори на големи обекти не надхвърля 40-50 квч.

# Преглед на законодателството

## Регламент - инфраструктура алтернативни горива

- ▶ ЕК не спази собствената си процедура за предварителна оценка на въздействието: - изрично да остане Директива със свобода държавите-членки да се съобразят със своето социално-икономическо положение
- ▶ Описаната по-горе ситуация е валидна за почти цяла Централна и Източна Европа
- ▶ Нарушава се принципът на технологична неутралност - само електромобилност
- ▶ В сега действащата Директива - алтернативни горива са и ВНГ, и природен газ. Изчезват - а защо?
- ▶ В България може да се използват и комбинират със ЗНЕ - по-чист въздух без да се лишават гражданите от транспорт.
- ▶ КУМ - обмислят се дори варианти по ПВУ - принцип замърсителят плаща. Папата щеше да е горд.



# Преглед на законодателството Директива енергийна ефективност

Как икономията на енергия може да помогне за постигането на неутралност по отношение на климата?

Потреблението на по-малко енергия има директни ползи за околната среда. **Икономията на енергия е най-разходоефективното решение** за постигането на щадящ климата енергиен сектор.

По-малката консумация на енергия означава:

- по-малко емисии на парникови газове
- по-малко замърсяване
- по-достъпна енергия за гражданите

Какви са новите правила?

По-висока цел по отношение на ефективността

Преразгледаният законодателен акт ще задължи ЕС като цяло да намали потреблението на енергия спрямо прогнозираното потребление през 2030 г.

Постигнато намаление до момента: -29 % (средно за ЕС)

Настояща цел (както първично, така и крайно потребление): -32,5%

Нови цели: -39% за първичното потребление и -36 % за крайното потребление

*\*първичното потребление на енергия е общото търсене на енергия; крайното потребление е количеството на енергията, реално потребена от крайните потребители.*

Целта е правно обвързваща на равнище ЕС. Държавите членки ще определят своите индикативни национални цели в зависимост от своите специфични национални характеристики.

# Преглед на законодателството

## Директива енергийна ефективност

### Сега:

- задължения за ЕЕ в транспорта - огромни стойности, изключително трудно изпълнение, но се справяме - добавки в горивата, смяна на масла, помпане на гуми, смяна на горивна база

- новост за сектора - от миналата година се налагат цели за намаляване на енергийния интензитет в транспорт.

- скъпо удоволствие - във Франция след втората година на задължението - +8-10 евроцента на литър.

### След приемането на пакета:

*Предвижда се ЕЕ да не може да се изчислява за изпълнението на целите, ако води до ЕЕ на фосилни горива.*

- практически секторът не може да изпълни никак задълженията си.

Има надежда за разум - много държави срещу тази новост.

# Преглед на законодателството Евро 7

*Новите цели на ЕС за емисиите на CO<sub>2</sub> от леки и лекотоварни автомобили имат за цел да ускорят прехода към мобилност с нулеви и ниски емисии.*

**Защо е важно това**

Леките и лекотоварните автомобили отделят около 15% от всички емисии в ЕС на CO<sub>2</sub>, основния газ с парников ефект.

**Какво ще се промени**

С предложения регламент се въвеждат по-високи цели за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> за 2030 г. и се определя нова цел от 100% за 2035 г. Това означава, че всички нови леки или лекотоварни автомобили, пуснати на пазара в ЕС от 2035 г. нататък, следва да бъдат превозни средства с нулеви емисии.

Прогнозни намаления на емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки и лекотоварни автомобили:

- 2021 г. — лимит от 95 g/km за леки автомобили и 147 g/km за лекотоварни автомобили
- 2030 г. — намаление с 55% за леките автомобили и намаление с 50% за лекотоварните автомобили (в сравнение с целите за 2021 г.)
- 2035 г. — намаление със 100% за леките и лекотоварните автомобили

**Очаквани ползи**

**За гражданите**

- преминаване към превозни средства с нулеви емисии
- по-малко замърсяване, по-доброкачествен въздух
- по-добро здраве и благосъстояние за гражданите

**За потребителите**

- по-голямо производство и продажби на превозни средства с нулеви емисии
- по-достъпни модели
- по-ниски разходи за енергия\*

\* Прогнозни икономии от внос на дизел и бензин в ЕС: около 900-1100 Mt (в милиони тонове нефтен еквивалент) за периода 2030-2050 г.

**За автомобилната промишленост на ЕС**

- повече иновации в технологии за нулеви емисии
- засилени лидерски позиции в сферата на технологиите и конкурентоспособността
- повече работни места в разработването и производството на нови технологии

# Преглед на законодателството Евро 7

## В реалността:

- ✓ забавени доставки на МПС - подмяна почти няма да има - цел електромобили.
- ✓ реакция на европейските държави - блокирането на нормативен акт на този етап е безпрецедентно.
- ✓ основния “замърсител” с CO2 емисии не са личните автомобили;
- ✓ обявените 200 до 500 евро оскъпяване са химера;
- ✓ европейската автомобилна индустрия е раздвоена - ресурсите за RD на електромобили са огромни, а отиват за да покрият нуждите на макс. 450 млн потребители, в свят от 8 млрд.
- ✓ абсолютна фаворизация на електромобилите, което е пълен nonsens.
- ✓ Електромобили: абсурдът на “zero pipe emissions”
- ✓ пак обикновените граждани на ЕС трябва да платят цената и то без да имат избор или вариант Б - крушката става отоплително тяло...

# Заключения по пакета „Готови за 55“

**Пакетът е толкова амбициозен, че:**

- ще убие идеята за зелен преход в обществеността
- ще направи европейските продукти неконкурентноспособни
- ще затрудни и оскъпи мобилността на европейците
- ще затрудни и оскъпи превоза на стоки

*А това са фундаментални свободи, гарантирани още от Римския договор.*

# Заклучения по пакета „Готови за 55“

- ▶ Свят без петролни продукти за момента е химера.
- ▶ Индустрията ни се унищожавя бавно, но петролните продукти не са само транспорт, а всичко наоколо. Една рафинерия не може да произвежда само корабно гориво и суровини за други индустрии.
- ▶ Това значи внос и зависимост от трети страни. Досега Русия - сега други.
- ▶ Нова зависимост от КНР - 60 % от залежите на кобалт и 65% от тези на литий са под китайски контрол - директен или търговски.
- ▶ Не на последно място - никой друг конкурент на ЕС няма подобни амбиции- без подобни амбиции : по-евтино производство, по-конкурентен продукт.
- ▶ За България - този пакет е равен на абсолютна периферия на ЕС без възможности за наваксване на жизненото равнище и приближаване към добрите нива на ЕС.
- ▶ Силно ограничаване на мобилността, особено за уязвимите слоеве на населението чрез високи цени на горивата, по-скъпи самолетни билети - за средната класа, по-високи транспортни разходи за българския бизнес.
- ▶ Да- трябва да се мисли за света след петролната ера, но разумно и без това да е передният преход, който обществото да изстрада, а икономиката да се гради наново.

# Практически проблеми пред индустрията в глобален мащаб

## Геополитически аспекти

- ❖ Войната в Украйна - пренареждане на пъзела;
- ❖ Сътрудничеството между Русия и ОПЕК
- ❖ Американските шистови залежи
- ❖ Китай и неговата консумация
- ❖ Все по-засиленото търсене на петролни продукти

# Практически проблеми пред индустрията в глобален мащаб

## Стратегически аспекти

- ▶ Кризата на проучването и разкриването на нови находища
- ▶ Банковите “тегоби” - европейската таксономия.
- ▶ Липсата на инвестиции в инфраструктура
- ▶ Политическия натиск в Европа
- ▶ Възможна ли е реална сигурност на доставките без гаранции за преработвателен капацитет.





**БПГА**

В СИНЕРГИЯ  
С ПРИРОДАТА

**Благодаря за вниманието!**

▶ Светослав Бенчев  
Главен юрист

▶ ул. „проф. Асен Златаров“ 11  
тел. 02 943 33 84  
моб: 0884 568 404