



БПГА

В СИНЕРГИЯ
С ПРИРОДАТА

ДО

Г-Н МАРТИН ГЕОРГИЕВ

**ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
„КООРДИНАЦИЯ НА ПРОГРАМИ И ПРОЕКТИ“,
РЪКОВОДИТЕЛ НА УПРАВЛЯВАЩИЯ ОРГАН
НА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
„ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

Изх. № 743 - БПГА / 26.10.2023г.

Уважаеми г-н Георгиев,

Обръщам се към Вас във връзка с проведената среща преди няколко месеца, на която бяха обсъдени важни въпроси, относно покритието с инфраструктура за зареждане на електромобили и по-специално с ангажимента, поет от Българската петролна и газова асоциация (БПГА) да изложи своето виждане за развитието на мрежата от зарядни станции. Причината да забавя нашия отговор се дължи на факта, че съществуваха перспективи да бъдат изработени и направени необходимите нормативни промени, които да подпомогнат развитието на алтернативните горива. По-конкретно става въпрос за промени в Закона за енергетиката, Закона за устройството на територията и прилежащите им Наредби, както и за изработването на проект на Закон за електромобилността, дискутирани вече втора година. Паралелно следваше да са представени и приоритетните направления за развитие на довеждащата електрическа инфраструктура, особено около пътната мрежа, част от европейските транспортни

коридори. За съжаление нищо подобно не бе направено, а същевременно новият Регламент за развитие на инфраструктурата за алтернативни горива бе публикуван в Официалния вестник на Европейския съюз. В тази връзка бих искал да акцентирам на факта, че без извършване на необходимите нормативни промени в действащото законодателство, няма как членовете на БПГА да допринесат за развитието на мрежата от зарядни станции в страната. Според нас това е неприемлива ситуация и в следващите редове ще изложа визията на сдружението за развитие на сектора и възможните пречки за реализацията на визията.

Съгласно публикувания, в Официалния вестник на Европейския съюз, нов Регламент за развитие на инфраструктурата за алтернативни горива е необходимо на европейските пътни коридори, част от мрежата TEN-T, да бъдат изградени зарядни станции със сериозна мощност и то на близки разстояния. Пунктовете следва да гарантират, че ще бъде възможно зареждане на автомобилите и да се осигури бързо и безпрепятствено пътуване на по-дълги разстояния. В допълнение, към момента, в поголемите населени места вече има сравнително развита инфраструктура за електрическите превозни средства. В този смисъл бъдещото развитие на зарядните станции следва да бъде насочено към междуградските пространства, за да се осигури бързо междинно зареждане на електромобилите. Идеални места за развитие на този тип мрежа са магистралните и крайпътни обекти - ресторанти и бензиностанции, разполагащи с добра инфраструктура, големи пространства за паркиране, както и с места за почивка; по този начин пътуващите могат да изчакат удобно зареждането на превозните си средства. Станциите следва да са с висока мощност, за да позволяват бързо зареждане в кратки срокове, а използваната електрическа енергия да бъде както от електроенергийната мрежа, така и от възобновяеми енергийни източници, разположени в близост до обектите. Подходящите разстояния между станциите са от порядъка на 80-100 км, което гарантира от една страна изпълнение на изискванията на европейските регламенти, а от друга осигурява първоначална мрежа за спокойно пътуване на по-дълги разстояния.

За съжаление страната ни е много далече от това бъдеще.

На първо място към настоящия момент операторите на крайпътни обекти (бензиностанции, ресторанти и други) не могат да извършват дейности, свързани с

продажба на електричество за транспорта, тъй като не разполагат с лиценз за търговия с електрическа енергия, съгласно Закона за енергетиката.

На второ място без ясен план за развитието на електроенергийната инфраструктура, с насоченост към по-висока мощност и лесен достъп на крайпътните обекти, трудно може да се постигне желаният ефект за реално увеличение на броя на зарядните станции. Не случайно към момента тяхното развитие е съсредоточено в градовете, които имат достатъчен капацитет откъм захранване с електроенергия. В обектите на БПГА, разположени по магистралите на Република България максималната мощност рядко надвишава 70 кВтч, при условие че съгласно европейските изисквания минималните стойности следва да са над 300 кВтч.

На трето място е необходимо държавно или европейско финансиране за изграждане на зарядните станции, както и за прилежащата инфраструктура за производство на зелена енергия (например - фотоволтаични паркове, произвеждащи електричество за транспортни нужди). Тъй като към настоящия момент броят на електрическите автомобили е пренебрежим, и в този смисъл е абсолютно невъзможно инвестициите да се покриват на пазарен принцип (дори за по-дълъг период), е необходимо подпомагащите програми да поемат между 65% и 85% от разходите за изграждането на съответната инфраструктура. Проектите следва да бъдат, както само за създаване на зарядни точки, така и комбинирани за ВЕИ и за колонки за продажба. В Република България продължава да няма действени мерки, насърчаващи електромобилността, което да допринесе за по-масова употреба на този вид превозни средства и оттам за по-широка зарядна мрежа. За сравнение в нашата северна съседка Румъния са в ход три програми, които финансират изграждането на зарядна инфраструктура (обособени спрямо големината на проектите), също така се предоставя възможност за възстановяване на до 10 000 евро при покупка на електрически автомобил. Нещо повече – правителството на Румъния, заедно с електропреносните оператори, е изработило план за приоритетно развитие на мрежата към обекти, които да осигурят продажбата на енергия за транспорта.

На четвърто място бих искал да споделя с Вас резултатите от среща на представители на БПГА с Националната агенция за приходите, на която стана ясно, че към момента данъчното отчитане на продадената електрическа енергия за транспорта се осъществява без специфични текстове и от нерегламентирани измервателни уреди,

гарантиращи точното заплащане на дължимите налози. Експертите в НАП, както и тези от БПГА, си дават ясна сметка, че данъците върху този тип енергия в бъдеще ще бъдат сериозен приход за бюджета, подобно на акцизите върху горивата днес, което предполага точното им и ясно отчитане. Бързото разработване на законодателни текстове следва да е приоритет, тъй като специфичните изисквания трябва да бъдат заложи в Законодателството, и съответно инкорпорирани в сложните електронни системи с фискална памет, които отчитат продажбите в обектите за търговия на дребно с горива.

На пето място, са необходими нормативни промени в Закона за устройството на територията, които да улеснят изграждането на зарядни колонки и ВЕИ на територията на бензиностанциите, които са обект от първа категория съгласно действащото законодателство. Това би съкратило сроковете за въвеждане в експлоатация на зарядните точки и би стимулирало бързото им развитие на съществуващите вече места за зареждане на МПС.

В заключение - без нормативни промени, финансови компенсации за индустрията и насърчителни мерки за гражданите всички стъпки за изграждане на зарядна инфраструктура ще бъдат обречени на неуспех. Същевременно е необходимо държавните компетентни институции, съвместно със заинтересованите лица, да разработят визия за развитие на транспорта и електроенергийната мрежа в страната, която да е дългосрочна и стабилна. Без да бъдат направени всички тези промени изцяло, а не частично, всяко разходване на европейски или национални средства ще доведе до реализирани проекти без икономическа жизненост и рентабилност, което по никакъв начин няма да подпомогне развитието на електромобилността.

БПГА изразява готовност да участва и да Ви съдейства за бързото развитие на описаните процеси, както и на всички компетентни държавни институции. Оставам на разположение за среща с Вас и Вашият екип, на която да обсъдим всички необходими действия за развитието на инфраструктурата за зареждане на електрически превозни средства.

С уважение,

26.10.2023г

гр. София

Живодар Терзиев

/Председател на БПГА/

