



БПГА

В СИНЕРГИЯ
С ПРИРОДАТА

ДО

г-н Румен Радев

Министър на енергетиката
на Република България

г-н Георги Гвоздейков

Министър на транспорта и съобщенията
на Република България

г-н Юлиан Попов

Министър на околната среда и водите
на Република България

Изх. № 745 - БПГА / 29.11.2023г.

Уважаеми г-н Радев,

Уважаеми г-н Гвоздейков,

Уважаеми г-н Попов,

Обръщам се към Вас от името на сдружение „Българска петролна и газова асоциация“ (БПГА) във връзка с представената „Стратегия за устойчиво енергийно развитие“ на страната с хоризонт до 2050 г., изготвена от Министерството на енергетиката.

На първо място не мога да не изразя своята подкрепа за създаването на подобен документ, крайно необходим, за да може да се зададе посока на развитие на множество сектори през следващите години. Стъпка, за която настоява и нашето Сдружение, особено с оглед на поставените от Европейския съюз цели, свързани с климатичните изменения. Все пак не мога да не изразя своето разочарование, че сектор “транспорт” е едва споменат в

проектния текст, без да се дава яснота за бъдещото му развитие. Това е още по-тревожно през призмата на сериозните очаквания за декарбонизация в отрасъла.

Винаги съм считал, че тази сфера на икономиката е „поделена“ между различни държавни органи, което допринася за неефективни политики, тъй като липсва координация и интегриран подход, най-вече по въпросите, свързани с намаляването на въглеродния отпечатък на транспорта. Също така, особено през последни две години, липсва и сътрудничество по темите между държавата и заинтересованите индустриални организации, като процесите по взаимодействие са съсредоточени единствено в “гасене на пожари” при транспонирането на европейското законодателство. Несъмнено всички подобни практики следва да се променят, освен ако не желаем в следващите години да се сблъскаме с все повече проблеми в сектора, особено при прилагането на все по-изискващите норми на ЕС.

Проектът на стратегията за устойчиво енергийно развитие е добър момент да преосмислим досегашното положение и всички - държава и индустрия, да седнем заедно на една маса като с мисъл за бъдещето да поставим основа и посока за развитие в сектора. В тази връзка се **обръщам към всеки от Вас с молба в рамките на сроковете за обществено обсъждане на стратегията да бъде сформирана работна група, в която да участват представители на МЕ, МТИТС и МОСВ, БПГА и браншови транспортни организации, която да изработи стратегия за развитието на сектора до 2050г.; да се определят водещите политики и насоки, които да дадат известна яснота на участниците на пазара с енергия за транспорт.**

От наша страна считаме за изключително важни следните елементи, които следва да залегнат като основа на бъдещото развитие и да намерят място в текста на съществуващия проект:

1. Сигурността относно доставените количества енергия за транспорта

1.1. В подготвения проект липсват всякакви данни, дали прогнозираните налични мощности електроенергия са съобразени с идеята за електрификация на сектора - това се отнася както за нарастващата консумация във връзка с по-големия брой предвиждани електрически превозни средства, така и с тяхното зареждане през различните части на

денонощието. Без ясни разчети цялата електроенергийна сигурност на страната може да бъде поставена под въпрос.

1.2. Следва да се наблегне приоритетно върху развитието на мрежата до точки извън градовете, които да извършават зареждания на превозни средства за кратко време и с подходяща мощност. Без това условие просто няма да има възможност да се гарантира необходимото количество енергия, което да бъде доставено (с всички последствия от това, особено извън населените места). Към настоящия момент на огромна част от нашите обекти няма възможност за доставяне на необходимите мощности за зареждане дори на лекотоварни автомобили, а какво остава за поставените от Регламента за разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива изисквания за наличности от 1 Мгв. за тежкотоварни превозни средства.

1.3. С цел достигане на сигурни и достъпни източници на енергия се откроява ролята на местните енергийни ресурси и в тази връзка следва да се предвидят конкретни мерки за тяхното по-добро използване. Така например, ако става въпрос за проучване и добив на местни ресурси следва да се очертае ролята на решенията на правителствата и плановете им за издаване на лицензи за проучване и добив на нефт и газ в дълбоки води в Черно море; да се посочи необходимостта от залагане на стандарти и регулации за безопасни операции на съоръженията и инфраструктурата в шелфа на Черно море; да се акцентира на необходимостта от декарбонизация на производството на нефт и газ, включително чрез електрификация; да се зложат стандарти и регулации за опазване на околната среда като тези свързани с емисиите на метан, управлението на водите и защитата на природните обитатели; да се предвидят мерки за извеждане от експлоатация и възстановяване на съоръженията и инфраструктурата за производство на нефт и газ; да се зложат изисквания за стабилност и конкурентност на данъчния режим в този сектор.

1.4. Поради липсата на ясни алтернативи на фосилните горива в авиационния, тежкотоварния и воден транспорт, следва пазарът да бъде гарантиран с необходимите количества енергия. В този аспект две точки следва да се споменат в стратегията. От една страна българската рафинерия в Бургас следва да запази водещото си място в енергийния

сектор на само в страната, но и на Балканите, като за тази цел е необходимо да се обезпечи изграждането на петролопровод от Средиземно море и по-специално по оста „Александруполис – Бургас“. От друга страна с цел допълнително подsigуряване на необходимите обеми трасето следва да се дублира и с продуктопровод за готови продукти.

2. Мерки относно декарбонизацията на транспорта

2.1. Социално-икономическите условия в страната дават ясен знак, че Република България не може да направи рязък скок в електрификацията дори и в лекотоварния транспорт, поради все още високите цени на електромобилите, както и развитието на зарядна мрежа за тях и довеждащата до тях инфраструктура. В този смисъл за известен период от време има необходимост намаляването на въглеродния отпечатък да се извършва чрез втечен нефтен газ и природен газ. Последните две са по-достъпни алтернативи, признати като такива и на европейско ниво от Регламента за развитие на инфраструктурата за алтернативни горива. Употребата им следва да бъде стимулирана чрез различни мерки, например допускане на тези превозни средства в ниско-емисионните зони в градовете, данъчни облекчения, по-ниски тарифи за паркиране и др., поне до 2030г.

2.2. От изключителна важност е да не се залага на един единствен метод за намаляване на емисиите от сектора. Според БПГА в текста на стратегия следва да бъде вписан принципа на технологичната неутралност. Страната ни не следва да разчита единствено на електрификация на превозните средства, а да заложи на различни варианти, като за техния избор да бъде спазван и пазарния принцип на търсене, предлагане и достъпност на технологията. В тази връзка синтетичните горива, нисковъглеродните горива, биогоривата, водородът, както и хибридно задвижване следва задължително да присъстват като метод за изпълнение на поставените ни цели.

2.3. В разписаната стратегия липсват мерки за декарбонизация на тежкотоварния транспорт. Предвид изключително високата цена на електрическите влекачи следва да се разчита от една страна на газификация на този тип превози, а от друга на сериозни

финансови стимули за преминаване на електрически превозни средства особено в рамките на т.нар. “последен километър” на доставка.

2.4. Следва да бъде осигурено субсидиране за гражданите, които желаят да закупят електрически превозни средства, както и за изграждане на зарядни станции (електричество, водород) и прилежаща инфраструктура за осигуряване на чиста енергия (малки фотоволтаични или вятърни инсталации и др.). Без финансови стимули на този етап на развитието на технологиите, пазарното им разпространение в страната и социалната цена за навлизането им, нито една от заложените в европейските нормативни актове цели няма да бъде постигната, с всички последващи ефекти за българската икономика в близко и по-далечно бъдеще.

3. В проектната стратегия не се споменава и **енергийната ефективност в транспорта**, друг важен елемент от устойчивото развитие на сектора. Тук бих искал да припомня, че към настоящия момент задължените компании, търговци и производители на горива, изпълняват своите задължения единствено поради отличната комуникация между бранша и Агенцията за устойчиво енергийно развитие, позволяваща извършването на краткосрочни мерки, които обаче не са устойчиви в по-дълъг период и особено с оглед все по-трудните за изпълнение изисквания от Брюксел. В тази връзка работата по темата няма как да бъде извършена без ясна насока от страна на ръководните администрации и индикация как те виждат този сегмент, даващ възможност за намаляване на енергийния интензитет на сектора.

4. **Възобновяемите източници в транспорта също практически отсъстват от проектния текст на стратегията.** Този аргумент е още по-валиден във връзка с очакваната нова Директива за възобновяеми източници в транспорта, а именно т.нар. RED III. Тя е в очевидна взаимовръзка с все по-налаганата електрификация в транспорта и снабдяването с възобновяема енергия от локално производство, нещо, за което бе споменато и по-горе. Заложените изисквания за биогорива от ново поколение, особено по отношение на биоетанола, са практически неизпълними за страната в близко бъдеще и следва националното производство на подобни продукти да залегне и като задача за изпълнение в стратегията.

Уважаеми г-да Министри,

Както виждате от описаното по-горе пред сектора има множество въпроси, които очакват своите навременни отговори. Според нас описаните аспекти следва да залегнат в готвената Стратегия за устойчиво енергийно развитие на Република България. Те трябва и да бъдат съгласувани с компетентните държавни органи. Именно в тази връзка отново акцентирам на необходимостта от работна група по поставените теми, която чрез своята дейност да подготви ясен хоризонт за сектор "Транспорт", като осигури плавен и най-вече възможен преход към въглерода неутралност, без това да предизвика сътресения в българската икономика.

С уважение:

29.11.2023г

гр. София

Живодар Терзиев

/Председател на БПГА/

