



Sofia Declaration

on Energy Security and Competitiveness
in Central and Eastern Europe

Софийска декларация

за енергийна сигурност и
конкурентоспособност в Централна
и Източна Европа



В НЕСТАБИЛНИ ВРЕМЕНА ЕВРОПА СЕ НУЖДАЕ ОТ СТАБИЛНА ЕНЕРГИЙНА ИНДУСТРИЯ

СЪВМЕСТНА ДЕКЛАРАЦИЯ НА АСОЦИАЦИИТЕ ОТ ГОРИВНАТА ИНДУСТРИЯ ОТ БЪЛГАРИЯ, ЧЕХИЯ, ГЪРЦИЯ, ПОЛША, РУМЪНИЯ И СЛОВАКИЯ¹

София, октомври 2026 г.

Ние, долуподписаните представители на асоциациите от енергийната индустрия на България, Чехия, Гърция, Полша, Румъния, и Словакия, потвърждаваме ангажимента си към климатичните цели на Европейския съюз, включително целта за климатична неутралност до 2050 г.

Настоящата декларация се приема в контекста на продължаваща криза на горивната и енергийната сигурност в Европа, породена от геополитическо напрежение, нарушения в глобалните вериги за доставки, санкционни режими и изключителна ценова волатилност. През последните години тези фактори многократно подлагаха на изпитание устойчивостта на европейската енергийна система.

При тези условия горивната индустрия изигра ключова стабилизираща роля, действайки като буфер срещу прекъсванията на доставките и осигурявайки непрекъснатостта на транспорта, логистиката, службите за спешна помощ и икономическата дейност. Въпреки извънредния пазарен натиск секторът пое сътресенията, диверсифицира маршрутите за доставка, поддържаше работата на рафинериите и гарантира физическата наличност на горива за гражданите и бизнеса.

Тъй като Европа навлиза в продължителен преходен период, през който алтернативните технологии за задвижване остават ограничени по мащаб и достъпност, запазването на стабилността на пазарите на горива е от съществено значение. Поради това прилагането на политиката в областта на климата трябва да укрепва устойчивостта на енергийния сектор, а не да отслабва способността му да реагира при бъдещи кризи.

На този фон съвместно призоваваме за следното:

1. Да се гарантира социално балансирано и икономически реалистично прилагане на СТЕ 2 (ETS 2) за автомобилния транспорт и сградите. Началото на системата следва да бъде отложено или ясно поетапно въведено, така че ценовите сигнали за въглеродните емисии да се въвеждат паралелно с реален достъп до достъпни и мащабируеми алтернативи на течните изкопаеми горива във всички държави членки. СТЕ 2 трябва да включва задължителни механизми за ограничаване на ценовите равнища и волатилността на квотите, така че разходите за CO₂ да не се прехвърлят автоматично и незабавно в цените на горивата и отоплението за домакинствата и

МСП, тъй като ограниченията по отношение на достъпността могат да подкопаят стабилността и обществената приемливост на системата. Важно е също да се укрепи механизмът за ценова стабилност по СТЕ 2. Траекторията за намаляване на емисиите по СТЕ 2, включително линейният коефициент на намаление след 2030 г., следва да бъде преразгледана, за да отразява реалния темп на изграждане на инфраструктурата и обновяване на автомобилния парк, като ценовите сигнали за въглеродните емисии бъдат съобразени с реалистични траектории за внедряване на технологиите. Горивата не следва да бъдат подлагани на паралелни разходни тежести на равнище производство и потребление, тъй като това създава риск от изкривяване на ценовите сигнали и отслабване на съгласуваността на регулаторната рамка.

- За да се запазят равнопоставени условия на конкуренция с производителите извън ЕС, като същевременно се съхранят стимулите за ефективност и намаляване на емисиите на метан, се препоръчва собственото потребление в сектора на проучването и добива (E&P) в рамките на ЕС да бъде освободено, като се отчита, че това собствено потребление на газ е част от технологичния процес, предназначен да осигури крайния продукт и неговото качество (нефт и газ) за доставка. По този начин горивата за автомобилния транспорт и сградите няма да понасят двоен разход (производство и употреба), произтичащ от СТЕ 2. СТЕ 2 поставя местния добив на суров петрол в ЕС в разходно неизгодно положение спрямо вноса, което застрашава конкурентоспособността и води до прехвърляне на допълнителни разходи към потребителите, без гарантирана полза за климата.
- Създаване на фонд за финансиране на инвестиции, които могат да смекчат разходите по СТЕ 2 преди началото на периода за търговия.
- Необходими са стабилност и предвидимост на цените на сертификатите по СТЕ 2, за да бъдат защитени потребителите (граждани, МСП, публични институции), тъй като цените на горивата могат да се повишат.
- Следва да бъдат разгледани механизми за стабилизиране на пазара и таван на цените.

2. Да се преоцени изпълнимостта на целите за транспорта по RED III, които изискват до 2030 г. или 29% дял на енергията от възобновяеми източници, или 14,5% намаление на интензитета на емисиите на парникови газове. В Централна и Източна Европа тези цели са изправени пред структурни ограничения, свързани с възрастта на автомобилния парк, ограниченията за смесване и наличността на горива. Придържането към тези нереалистични цели може единствено да ограничи способността на сектора да реагира на ценовите сигнали за въглеродните емисии и да засегне цялостната ефективност на мерките за декарбонизация.

3. Да се признаят в пълна степен структурните ограничения пред електрификацията на транспорта до 2030 г., особено в региони с недостатъчна зарядна инфраструктура, нисък дял на електромобилите и висока зависимост от автомобилния транспорт за икономическата дейност. Различните национални изходни позиции следва изрично да бъдат отчитани при постигането на амбициите на целите. Всички цели следва да отразяват реалното навлизане на пазара, готовността на инфраструктурата и наличността на суровини, с определени траектории, позволяващи постепенно увеличаване на мащаба във времето.

Всякакви ограничения за превозните средства с двигатели с вътрешно горене следва да се въвеждат поетапно, като се отчита степента на готовност на инфраструктурата и се гарантира, че политиката за декарбонизация не налага „транспортна бедност“ на гражданите при липса на жизнеспособни алтернативи.

4. Да се признаят изцяло биогоривата и рециклираните въглеродни горива като ключово мащабируемо решение за декарбонизация на съществуващия автомобилен парк, което позволява незабавно намаляване на емисиите на парникови газове, без да се нарушават веригите за доставка на горива. Конвенционалните и усъвършенстваните биогорива трябва да бъдат третираны като основен стълб на политиката на ЕС за декарбонизация на транспорта.

5. Да се увеличи гъвкавостта по RED III, включително чрез по-широко признаване на суровини и производствени технологии и чрез предоставяне на възможност на държавите членки да използват пълноценно своя вътрешен земеделски, промишлен и отпадъчен потенциал за производство на биогорива, по-специално чрез пълно използване на лимита от 7% за биогорива от земеделски култури (без допълнителното ограничение от 1% над равнището от 2020 г.), а за държавите с по-висок земеделски потенциал - чрез целева гъвкавост в рамките на съществуващата система, като се отчита предложената рамка за диференцирани по държави членки траектории. За да се гарантира стратегическата автономност, сигурността на доставките и използването на наличните ресурси в ЕС, прилагането на RED III следва да съчетава климатичната амбиция с основното изискване за защита на енергийната сигурност, като укрепва ролята на регионалните и устойчиви суровини и същевременно гарантира устойчивостта на веригите за доставки и намалява зависимостта от външни източници. По-голямата гъвкавост би позволила на държавите членки да съобразят траекториите за декарбонизация с наличността на вътрешни ресурси, да подпомогнат икономически ефективно намаляване на емисиите и да поддържат стабилни и диверсифицирани доставки на горива.

- Увеличаване на тавана за биогоривата от отпадъци (Приложение IX, част Б) от 1,7%.

Контекст: RED III запазва таван от 1,7% за суровините по Приложение IX, част Б (отпадъци и остатъци), който може да бъде изменян от държавите членки с одобрението на Комисията.

Предложение - увеличаването на лимита може да подобри оползотворяването на отпадъците и да намали емисиите на парникови газове, предвид наличието на потоци от битови и промишлени отпадъци. Това би било в съответствие и с националната стратегия за управление на отпадъците и би осигурило допълнителен стимул за нейното изпълнение, като същевременно насърчава инвестициите в технологии за преобразуване на отпадъци в горива.

- Постигането на целите за 2030 г. е възможно само чрез използване на повече видове биогорива, тъй като биодизелът и биоетанолът са ограничени от стандартите E10 и B7. За да се стимулира използването на HVO, което допринася за постигането на по-високите цели, могат да бъдат определени ясни задължения, чието изпълнение да се доказва чрез масов баланс.
- Да се използва пълният потенциал на суровините за декарбонизация - да се признае потенциалът на допълнителни суровини за производство на биогорива чрез подкрепа за широк списък от допустими суровини.

6. Да се гарантират пропорционалност и изпълнимост по Акта за промишленост с нулеви нетни емисии (NZIA), по-специално по отношение на целта за капацитет за съхранение на CO₂ от 50 млн. тона годишно до 2030 г. За да бъде изпълнима която и да е цел за внедряване на CCS – Carbon Capture Storage (улавяне и съхранение на въглерод), е необходимо да се приложи подход, обхващащ цялата верига на стойността. Следователно, при задължителни цели за капацитет за съхранение на CO₂ трябва да бъдат отчетени действителните нива на емисиите и улавянето, готовността на транспортната инфраструктура, геоложките условия, сроковете за разрешителни и инвестиционният капацитет. Непропорционални или несъгласувани задължения, наложени на ограничен брой дружества или държави членки, могат да отклонят инвестиции от непосредствено приложими възможности за декарбонизация, като по този начин забавят общото намаляване на емисиите и създават затруднения при изпълнението. Неотдавнашното проучване на Wood Mackenzie относно изпълнимостта на CCS по NZIA² дава ценен принос по отношение на необходимостта от баланс между амбициозното регулиране и практически приложимите модели за реализация. Опитът на най-напредналите европейски CCS проекти показва, че за разрастването на CCS екосистемата следва да се отчита многофакторна зависимост, като подкрепен от държавата механизъм за споделяне на риска изглежда основно условие за преодоляване на взаимната зависимост при настоящите условия на европейския CCS пазар.

7. Да се преразгледа Регламентът ReFuelEU Aviation, така че задължителните цели да бъдат съобразени с реалистичната наличност на горива и производствения капацитет. Настоящите траектории за SAF, и по-специално за синтетичните горива (e-SAF), не са напълно съобразени с действителната готовност на пазара и създават риск от структурен недостиг.

Задължителното пренасочване на ограничени количества усъвършенствани биогорива и RFNBO към авиацията намалява наличността им за други транспортни сектори, увеличава разходите за съответствие и подкопава стабилността на пазара на горива. ReFuelEU Aviation следва да гарантира пълна технологична неутралност, да допуска възможно най-широк кръг устойчиви биогорива, да въведе по-постепенни цели и да предвиди механизми за гъвкавост, като изглаждане на задължителните квоти и прехвърляне към следващи периоди, така че декарбонизацията на авиацията да не дестабилизира веригите за доставка на горива или ценовата достъпност в икономиката. Ефективното разпределение на ограничените ресурси от устойчиви горива между секторите е от съществено значение за максимизиране на ефекта от намаляването на емисиите на системно равнище.

Достигането на търговски мащаб на производството на SAF изисква многогодишен инвестиционен хоризонт от окончателното инвестиционно решение до първите произведени количества. Поради това предлагаме график за постепенно увеличаване на задължителния дял на SAF, съобразен с нарастването на сертифицирания производствен капацитет, вместо с настоящата траектория, концентрираща изискванията в началния период.

- Технологично неутралният и гъвкав регулаторен подход е от съществено значение. Правилата на ЕС понастоящем допускат различни видове SAF - усъвършенствани биогорива, синтетични горива (RFNBO), рециклирани въглеродни горива (RCF) и в някои случаи нисковъглероден водород - ако са изпълнени строги критерии за устойчивост и емисии. Препоръчваме механизмите за гъвкавост на ЕС да бъдат запазени и при необходимост разширени, за да позволят използването на всички видове SAF (усъвършенствани биогорива, синтетични горива, рециклирани въглеродни горива) през периода на нарастване на производството (2030-2034 г.).
- Препоръчваме политики, които да позволят постигането на целите за e-SAF (средно 1,2% през 2030-2031 г., 10% през 2040 г.) чрез условна и прагматична гъвкавост, така че да се гарантира пълното изпълнение на общата квота за SAF. Следва да се допуска временно заместване със SAF, когато количествата e-SAF не са налични, особено през първите години (2030-2034 г.). Регулаторното адаптиране следва да се разглежда като разумно калибриране на политиката с цел насърчаване на растежа на пазара на SAF и предотвратяване на ранен системен неуспех.
- Осигуряване на предвидими и подходящи за финансиране инвестиционни условия чрез дългосрочна регулаторна яснота, стабилни правила за допустимост и усъвършенствани механизми за отчитане на SAF.

- В крайна сметка ReFuelEU Aviation ще бъде успешен само ако регулаторната рамка отразява реалностите на развитието на пазара на SAF. Без калибрирани цели, диверсифицирани технологични пътища и надеждни инструменти за гъвкавост политиката рискува да създаде разходна спирала, затруднения в доставките и конкурентни недостатъци, вместо да осигури устойчиво авиационно гориво в мащаб. Собствените оценки на ЕС ясно показват, че подкрепата за балансирана, гъвкава и благоприятна за инвестициите рамка е не само полезна, но и незаменима за постигане на декарбонизация, без да се компрометира устойчивостта на европейския въздушен транспорт.
- Задължителните квоти следва да бъдат разпределени по-равномерно във времето, а прехвърлянето към следващи периоди следва да бъде разрешено (за да се избегнат пазарни сътресения).

8. Да се гарантира реалистично, пропорционално и ориентирано към сигурността прилагане на Регламента относно емисиите на метан (MER). Регламентът следва да отчита, за европейските дружества - производители на нефт и газ на територията на ЕС, техническият жизнен цикъл на нефтената и газовата инфраструктура и дългите срокове за разрешителни и инвестиции, необходими за постигане на съответствие. Настоящите траектории за прилагане създават риск от принудително преждевременно извеждане от експлоатация на активи в добива и преноса, особено в държави членки с голям брой съществуващи съоръжения, като по този начин се намалява вътрешното производство, увеличава се зависимостта от внос и се отслабва способността на ЕС да реагира при прекъсвания на доставките.

- От януари 2027 г. Регламентът на ЕС относно емисиите на метан въвежда задължение за вносителите да докажат, че внесенят суров петрол или природен газ (включително LNG) е произведен в юрисдикция със строги изисквания за мониторинг, докладване и проверка (MRV), еквивалентни на прилаганите в ЕС или на ниво 5 по OGMP 2.0.
- Повечето купувачи на суров петрол и природен газ в ЕС нямат преки договорни отношения с производителите нагоре по веригата, което прави проследимостта на метановия интензитет и проверката на ниво обект изключително трудни.
- Глобалните вериги за доставка на газ разчитат на посредници и агрегиране на товари, което ограничава възможността за получаване на подробни оперативни данни или възлагане на одити. Тези ограничения създават съществени рискове за сигурността на доставките.
- Ако сертификатите за метанов интензитет се превърнат в предварително условие за достъп до пазара, суровият петрол и газът от големи производствени региони могат да се окажат несъответстващи единствено поради липсата на акредитирани механизми за сертифициране

- независимо от действителните им показатели за емисии. Това може да ограничи възможностите за доставка, да увеличи разходите и да отслаби устойчивостта на Европа при напрегнати пазарни условия.

ПРЕПОРЪКИ

- С оглед на ескалиращото напрежение в Близкия изток, прилагането на задълженията на вносителите, първоначално предвидено за 1 януари 2027 г., да бъде отложено за по-късна дата, за да се гарантира непрекъснатата сигурност на доставките на суров петрол за ЕС през този труден период.
- Да се създаде официален списък на ЕС с признати схеми за съответствие, подкрепен от прозрачни критерии за оценка.
- Прилагането да бъде отложено до окончателното приемане на цялото вторично законодателство, методологии и стандарти за MRV.
- Да се гарантира, че признаването на доброволните схеми остава стабилно за целия срок на договорите за доставка; и
- Сроковете за докладване да бъдат удължени от шест месеца на поне една година, за да се отчете сложността на глобалната газова логистика. Рамка за съответствие, която е едновременно строга и приложима на практика, е от съществено значение за постигане на целите за намаляване на метана без непредвидени нарушения на енергийните доставки за ЕС, конкурентоспособността или договорната стабилност. Неотдавнашно проучване на Wood Mackenzie³ сочи, че ако Регламентът бъде приложен в сегашния му вид, той осезаемо би засегнал доставките за ЕС и цените на енергията, дори ако геополитическата ситуация се нормализира в краткосрочен план. Ето защо подкрепяме исканията на индустриалните асоциации за разпоредба за „спиране на часовника“, например чрез енергиен омнибус, който намалява административната тежест и регулаторната несигурност около докладването и проверката на емисиите.

9. Да се избягват регулаторни мерки, които подкопават рафиниращия капацитет и сигурността на доставките на горива, включително прекомерно строги изисквания за емисиите на метан. Ускореното или небалансирано прилагане създава риск от увеличаване на зависимостта от внос и намаляване на способността на ЕС да поддържа стабилни и устойчиви доставки на горива при кризисни условия.

В епоха на геополитическа несигурност и повтарящи се пазарни сътресения Европа се нуждае от стабилна, устойчива и конкурентоспособна енергийна индустрия, която да подкрепя икономическата дейност, социалната стабилност и енергийната сигурност.

Поради това приветстваме предложението на Комисията за Акт за ускоряване на промишлеността (Industrial Accelerator Act) и включването на производството на рафинирани нефтопродукти сред стратегическите сектори за ускоряване.

Европейският рафинаращ капацитет представлява критичен актив за енергийната сигурност на ЕС, реакцията при кризи и промишлената устойчивост. Загубата на този капацитет вследствие на несъгласувано регулиране или ускорено извеждане от експлоатация би увеличила зависимостта на ЕС от вносни рафинирани продукти от несъюзнически трети държави, като потенциално би изнесла емисиите извън ЕС.

Поради това енергийният преход трябва да се осъществява чрез реална технологична неутралност, регулаторна гъвкавост и реалистична последователност на целите, като устойчивите биогорива и нисковъглеродните течни горива бъдат признати за незаменими преходни решения. Само такъв подход ще гарантира, че климатичната амбиция укрепва - вместо да дестабилизира - енергийната система на Европа, особено в Централна и Източна Европа.

Подписващи страни:



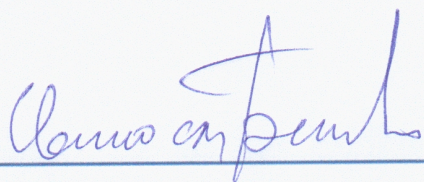
1 Българска петролна и газова асоциация (BPGA), Чешка асоциация на петролната индустрия и търговията (CAPPO), Полска организация на петролната индустрия и търговията (POPiHN), Федерация на работодателите в енергетиката (FPE), Словашка асоциация на петролната индустрия и търговията (SAPPO), Гръцка асоциация на компаниите за търговия с петролни продукти (SEEPE).

2 Доклад за изпълнимостта на NZIA: „Is the NZIA achievable from a full value-chain perspective?“ - Wood Mackenzie.

3 „EU Methane Regulation Risks Severe Disruption to Europe’s Oil and Gas Supply from 2027“ - FuelsEurope.

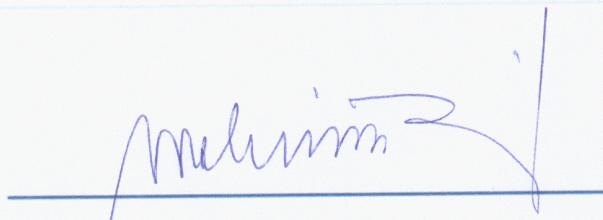
Sofia Declaration

on Energy Security and Competitiveness in Central and Eastern Europe



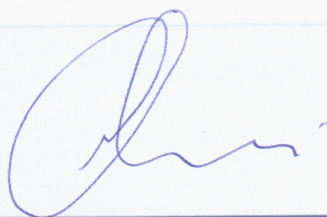
Bulgarian Petroleum
and Gas Association (BPGA)

Svetoslav Benchev



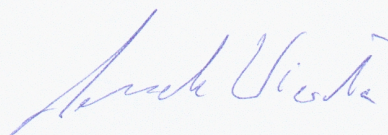
Czech Association
of Petroleum Industry and Trade (CAPPO)

Ing. Martin Kubů



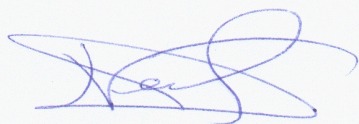
Hellenic Petroleum Marketing
Companies Association (SEEPE)

Dr. Nikolaos Liapis



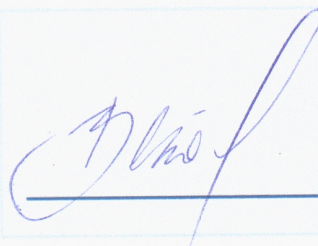
Polish Petroleum Industry
and Trade Organisation (POPiHN)

Leszek Wiwala



Energy Employers'
Federation (FPE), Romania

Franck Neel



Slovak Association of Fuel
Industry and Trade (SAPPO)

Barbora Blazekova