

Готови за цел 55

Предизвикателствата
пред петролния бизнес в България



БПГА

В СИНЕРГИЯ
С ПРИРОДАТА

План

- ✓ Какво ни казва ЕК за пакет „Готови за 55“?
- ✓ Какво предвижда пакета по отношение на мобилността в ЕС:
 - проект на Директива за данъчното облагане на енергийните продукти
 - 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 на схема за търговия с емисии в транспорта

Какво ни казва ЕК

Политиките подкрепят необходимото ускорено намаляване на емисиите на парникови газове през следващото десетилетие. Те съчетават: използване на търговията с емисии в нови отрасли и по-строго прилагане на съществуващата схема на ЕС за търговия с емисии; по-разширено използване на възобновяеми енергийни източници; по-висока енергийна ефективност; по-бързо внедряване на видове транспорт с ниски емисии заедно с инфраструктурата и горивата, които са им необходими; съобразяване на данъчните политики с целите на Европейския зелен пакт; мерки за предотвратяване на изместването на въглеродните емисии; както и инструменти за опазване и разрастване на нашите естествени въглеродни поглътители.

Какво ни казва ЕК

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.**

Какво ни казва ЕК

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.

Какво ще се случи в действителност: Данъчно облагане

➤ Две важни идеи:

- промяна на начина на облагане – от обем към енергийно съдържание
- въвеждане на екологичен компонент в данъчното облагане – още неясна формулировка

➤ Каква е ситуацията сега:

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

Към тези стойности трябва да се добави и екологичната компонента:

- при стойности на 50-52 евро на тон/CO₂ 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.
- срок за транспониране на директивата – 2023г.
- най-засегната страна в ЕС – България, тъй като е на минималните възможни нива към настоящия момент
- директивата предлага всички възможни изключения от общия режим на облагане да бъдат премахнати.

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.

Какво ще се случи в действителност: Инфраструктура за 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 разстояния 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.

Енергийна ефективност

Сега:

- задължения за ЕЕ в транспорта – огромни стойности, изключително трудно изпълнение.
- 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:

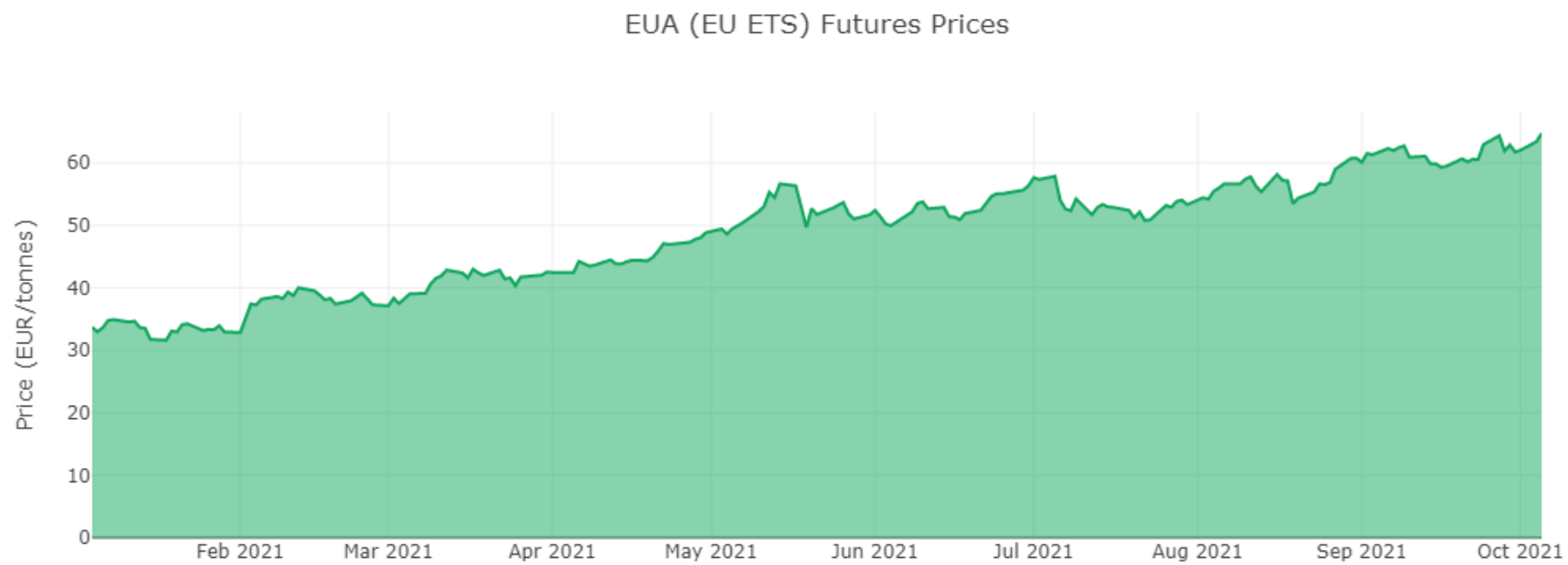
Предвижда се ЕЕ да не може да се изчислява за изпълнението на целите, ако води до ЕЕ на фосилни горива.

- практически секторът не може да изпълни никак задълженията си.

Схема за търговия с емисии в транспорта

- ✓ няма още яснота и конкретика по механизма.
- ✓ знае се че ще е друга схема, а не да се включи сектора към настоящата.
- ✓ вероятно задълженията ще бъдат към производители и търговци с енергия, тъй като е най-лесно събираемо, но може да се отнася и до големи потребители- транспортни компании.
- ✓ това ще е най-скъпата част от сделката и ще включва всички фосилни горива.
- ✓ Сертификати за емисии ще се търгуват по примера на сегашната схема т.е. пазарно с всички рискове:

ГРАФИКА





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