



Уважаеми Дами и Господа,

Сдружение „Българска петролна и газова асоциация“ (БПГА) е единствената представителна организация на петролния сектор, обединяваща производители и търговци на нефтени продукти. Асоциацията е сред най-дълго и задълбочено работещите в сферата на намаляването на вредните емисии и в борбата с изменението на климата. Още от самото си създаване БПГА работи за опазване на околната среда и природата на Република България, въвеждайки високи стандарти при производството и доставката на енергийни продукти, както и осигурявайки висококачествени горива за потребителите. **Членовете на сдружението бяха сред пионерите на Европа, създали всеобхватна мрежа от обекти на територията на страната за зареждане с нискоемисионни горива – втечен нефтен газ (ВНГ) и природен газ (метан) – като автомобилно гориво. Държавата ни е и сред лидерите по блендиране на процент биогорива в транспорта.**

Безспорно предстоящото развитие на европейската енергетика е свързано със свеждане до минимум на влиянието ѝ над климата, но това следва да се случва на социално и икономически достъпна цена. БПГА детайлно следи развитието на европейските политики, свързани с намаляването на емисиите CO₂ и постигане на въглеродна неутралност в близко бъдеще. Българската икономика е сериозно обвързана с нефтените продукти във всички свои сфери – транспорт, мобилност на гражданите, индустриално производство. Изложените , през месец юли т.г., от Европейската комисия (ЕК), цели за постигане и срокове, са изключително амбициозни и за гарантирането им ще е необходим сериозен финансов и административен ресурс. Голяма част от предвижданите промени, сред които увеличаване на акцизната ставка на конвенционалните горива и преференциалното въвеждане на електрически автомобили, ще

засегнат и цялото население на Република България, като ще доведат до по-високи разходи за домакинствата – транспортни, както и по отношение на всички стоки. Развитието на инфраструктурата за алтернативни горива и най-вече на електрическите зарядни станции ще представлява много сериозно изпитание за държавата и за бизнеса, което не може да бъде преодоляно без европейско финансиране – различни инструменти на ЕС, включително и Плана за възстановяване и развитие. **БПГА се обръща с апел към всички компетентни държавни органи внимателно да преценят възможностите на държавата и бизнеса да имплементират европейските текстове и най-вече при изработването им да се защитят максимално интересите на българските граждани и индустрия.**

В тази връзка БПГА акцентира върху следните изключително важни точки, които следва да се вземат предвид при разглеждането на политиките на ЕС, свързани с въглеродната неутралност на европейските икономики и предлага на Вашето внимание някои алтернативни решения:

1. Въвеждането на нова акцизна ставка върху конвенционалните горива ще се отрази неминуемо на цените на горивата и на всички стоки в държавата. Следва да се има предвид, че Република България е с минималната стойност на налога в Съюза, което практически означава, че всяко увеличение със сигурност ще се отрази веднага на колонките за зареждане на МПС. ЕК предвижда начинът на облагане да се промени от обем в енергийно съдържание, което при предлаганите стойности означава поскъпване с около 25 ст. без ДДС на литър за дизеловото гориво. В допълнение Комисията предлага и включване на втори компонент в акцизната ставка, а именно емисиите CO₂ на енергийния продукт. Подобен ход, при сегашните цени на емисиите, ще оскъпи дизеловото гориво до 80-90 стотинки без ДДС на литър.

Във връзка с гореизложеното БПГА предлага да бъде направено максимално усилие вторият компонент на акцизната ставка да не се прилага в Република България изобщо или поне през следващите 15 години. Основание за подобно предложение е фактът, че страната ни е намалила драстично своите емисии през последните години, най-вече поради по-ниската степен на индустриализация и е изпълнила, при това с много, задълженията си съгласно Парижкото споразумение за опазване на климата. **В допълнение това ще даде и време на**

българската икономика и най-вече на логистиката, да се трансформират за едно по-зелено бъдеще, без това да е предпоставка за сериозни затруднения.

На второ място Сдружението предлага всяко **увеличение на налозите да бъде стъпаловидно, а не рязко, което ще го направи по-приемливо за гражданите, а индустрията ще има време да го включи в своите финансови програми.**

2. Преференциалното третиране на електрическите автомобили е стратегически неправилен ход на ЕС, предпоставка за затруднение и ограничаване на мобилността на гражданите на Съюза и в особено голяма степен на тези с по-ниски доходи. Безспорно електромобилността е част от уравнението, което ще следва да реши климатичните въпроси, но множество други решения са на масата и не бива да бъдат пренебрегвани.

На първо място, **особено в региона на Югоизточна Европа, следва да се насърчи употребата на т.нар. преходните горива, а именно пропан-бутан и природен газ.** В следващите поне 15 години те са единствената сериозна и с потенциал за широко разпространение, алтернатива на бензиновите и дизелови горива. Технологията за тях е налична и най-вече достъпна за гражданите и бизнеса. Инфраструктурата е развита и може да бъде разширена в кратки срокове, което е предпоставка за бързото им навлизане и в тежкотоварния сектор, без сериозни пречки. Всяко друго решение и ограничение ще затрудни неимоверно не само петролния бранш, но и цялата икономика на държавата, а най-вероятно и на целия регион.

На второ място, но не и по важност, е необходимостта от **приемането на т.нар. нискоемисионни горива като инструмент на намаляването на вредните емисии.** Използването на нови технологии за намаляване на емисиите CO₂ (при производството и употребата им) ще позволи запазването на технологията на двигателя с вътрешно горене, който до момента се е доказал като достъпен за гражданите и с най-висок коефициент на полезно действие и енергийна ефективност.

На трето място считаме, че **електромобилността и автомобилите, задвижвани с водород, са технологии, които следва да се развиват в бъдеще, но в пряка конкуренция с всички останали методи за мобилност, без да им се дава преференциално третиране.**

Не на последно място следва да се има предвид, че всяка алтернативна технология следва да бъде съпроводена със сериозна финансова подкрепа за развитието си от страна на държавата и ЕС. Без да има реални облекчения за тях, развитие практически няма да има

поради значително по-високите цени на новите разработки, както и по-високите разходи за експлоатация (напр. на тежкотоварните автомобили, задвижвани на природен газ).

3. Амбициозните цели на ЕС за промяна на енергийни модел на континента могат да бъдат най-добре проследени в проектния регламент за инфраструктурата на алтернативните горива. Изграждането на изискваната инфраструктура ще бъде изключително трудно за държавата, а ако то бъде прехвърлено на бизнеса, ще е практически невъзможно. За пример може да дадем състоянието на нашите обекти за търговия на дребно с горива и защо изискваните от проектния регламент мощности за зареждане на електромобили (а именно зарядни станции от минимум 350 квч за електромобили и 1,4 Мгвч за тежкотоварни камиони на всеки 60 км) са нереалистични с оглед настоящото състояние на преносната мрежа и икономическата целесъобразност. **Към момента бензиностанциите, разположени по трансевропейските пътища са сред най-трудно захранваните от електроразпределителните дружества.** 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 въпросът доколко (дори тази мощност) се доставя практически на бензиностанцията. Реалната консумация на големи обекти не надхвърля 40-50 квч. В тази връзка, както бе споменато и по-горе, изграждането на необходимата инфраструктура ще изисква огромни инвестиции, непосилни за държавата и икономическите оператори. Най-малкото изпълнението на наложените изисквания следва да бъде придружено със сериозно европейско съфинансиране. **В този смисъл изграждането на всякакъв вид алтернативна инфраструктура следва да се извършва с помощта на грантови или други подобни схеми, осигурени чрез Плана за възстановяване и развитие, който все още може да бъде преработен преди предаването му на администрацията в Брюксел.** Участието на европейските средства следва да бъде между 75% и 90% от необходимите средства от общата инвестиция.

Членовете на БПГА отчитат факта, че електрификацията се очертава като основен елемент на бъдещия енергиен микс. В тази връзка Сдружението предлага да бъде предвидена промяна на регулаторната рамка чрез облекчаване на процедурата (съответно и

на времето необходимо за снабдяване с всички разрешители), свързана с повишаването на напрежението към даден обект. Обръщаме Ви внимание, че в някои случаи подобна процедура отнема до 2 години.

Държавата следва да има визия и за промяна на ценообразуването на електроенергията, защото в момента, ако инсталираме по-голяма мощност с цел поставяне на зарядни станции, но не използваме капацитета им, то заплащаме за разликата между инсталирана и използвана мощност. Последното води до загуби и ограничаване на мотивацията на операторите за инвестиции в зарядни станции, докато не се появи достатъчно търсене.

4. Със съжаление констатираме, че в проектната Директива за насърчаване на използването на възобновяеми енергийни източници са заложили изисквания, които не могат да бъдат изпълнени от българската индустрия. По-конкретно става въпрос за предвидените промени, свързани с намаление на емисиите CO₂ от транспортните горива с 13%, което практически означава повишение на дела на възобновяеми източници в транспорта до 26%. Към настоящия момент и в близко бъдеще подобно задължение е практически неизпълнимо, както за индустрията, така и за Република България. **Страната ни е с възможно най-високите проценти биогорива съгласно съществуващите стандарти за качество на горивата и максималното, което се постига е дял от 7,9% от енергията в транспорта.** Заложените от Директивата цели от 26% няма как да бъдат постигнати с настоящия автопарк в страната, който е стар и несъвместим с по-високо съдържание на биокомпонент в енергийните продукти. Биоетанол от ново поколение, който трябва да е в основата на изпълнението на новите задължения, не се произвежда в Централна и Източна Европа. По-отношение на биодизела има национален производител, но дори пълния му капацитет няма да покрие и една трета от заложената цел. Що се отнася до изпълнение на изискването чрез електрическа енергия от ВЕИ, то тя е практически също неизпълнима поради от една страна почти несъществуващия парк от електромобили, невъзможността той да се разшири поради високите цени на превозните средства и от друга поради особеностите на енергийната мрежа на страната и нейния енергиен микс.

От друга страна Сдружението приема посоката на европейската политика към намаляване на емисиите от транспорта. В този смисъл Република България следва да поеме задължения за внедряване на по-екологични горива, но това трябва да бъде съобразено с

икономическите и социални възможности. **В този смисъл повишаването на процента ВЕИ в транспорта следва да е плавно в рамките на 5-годишни периоди и да бъде придружено с финансови инструменти, които да позволят реализацията му. Без правилното времево разпределение на задължението и икономически инструменти прилагането на новите текстове ще остане само на хартия, поради невъзможността за гражданите и индустрията да отговорят на новите изисквания.**

5. Съществен риск за странатата представляват и предлаганите промени в проекта на Директива за енергийната ефективност. Според предложенията направените енергийни спестявания от страна на задължените лица няма да могат да се отчитат за изпълнение на целите на компаниите, ако водят до намаляване на потреблението на енергия от фосилни горива. Това на практика ще направи абсолютно неизпълними за сектора новите изисквания, което практически ще доведе до неизпълнение и на националната цел. Българската държава следва да изработи с бранша алтернативно предложение, което да гарантира изпълнението на поставените в пакета цели ,без това да блокира икономиката на страната. Отличен вариант е да бъде въведена специализирана такса, която да бъде вложена във Фонд за устойчиво развитие и енергийна ефективност, който да бъде използван за изпълнение на проекти за намаляване на енергийния интензитет на домакинствата и индустрията.

6. БПГА отново изразява сериозното си притеснение относно предвидената схема за търговия със сертификати за намаляване на емисиите в транспорта. Макар и детайлите на този механизъм да са все още неясни със сигурност той ще доведе до сериозно повишаване на цените на горивата за гражданите. С оглед на факта, че множество други фактори ще повишават цените (задължение за енергийна ефективност, нови акцизни ставки, ново поколение биогорива, задължителни запаси от нефтопродукти) още едно допълнително увеличение, което може да бъде избегнато ще е в полза най-вече на българските граждани, които особено поради ниските си доходи и липса на стимули за обновяване на автопарка ще са сред най-засегнатите в ЕС.

В заключение бихме искали да отбележим, че **без цялостна концепция за развитие, дори и въвеждането на финансовите инструменти-стимули няма да бъдат достатъчни. Именно и поради тази причина БПГА се обръща към всички компетентни национални**

институции да създадат структура, която да изработи План за бъдещото развитие на мобилността в Република България, обхващаш всички сектори на икономиката и да се предвиди преход към въглеродна неутралност, който да се извърши на приемлива социална цена и без сътресения за държавата. Изработването на подобен документ следва да се случи след консултации с всички засегнати държавни органи, индустриални и граждански организации и да създава предвидимост за българската икономика.