



Становище на Екологично сдружение „За Земята“ и „Грийнпийс“ - България върху втори проект на актуализация на Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021-2030 г. от 21.02.2024 г.

Изходящ номер 13/30.05.2024 г.

ДО
Владимир Малинов
Служебен министър на енергетиката

Инж. Петър Димитров
Служебен министър на околната среда и водите

Относно: Становище по втори проекто-план на актуализиран [ИНПЕК от 21 февруари 2023г.](#) на Екологично сдружение „За Земята“ и „Грийнпийс“ - България

Съдържание

Резюме	2
Как трябва да изглежда енергийното моделиране?	4
Общи коментари по плана:	6
Цели за Енергийна ефективност.....	8
ВЕИ цели.....	8
Използване на геотермална енергия и сравнение с АЕЦ.....	9
Преустановяване използването на въглища.....	10
Преустановяване на субсидиите за изкопаеми горива и план за постепенното им премахване.....	10
Изкопаем газ – тенденции и бенчмаркинг.....	10

Възобновяем газ - оценяване, по научно обоснован начин, на потенциала за разработване.....	11
Оценка и справяне със социалното и икономическото въздействие на намаляването на потреблението на газ.....	12
Поетапно премахване на дългосрочните договори за газ в съответствие с намаляващото използване на изкопаем газ.....	12
Оценка на ролята и мащаба на газовите мрежи, които ще бъдат изведени от експлоатация.....	12
Сравнителен анализ на използването на газ с методологията на E3G.....	13
Развитие на Възобновяеми енергийни източници (ВЕИ)	17
Крайни потребители (произвеждащи потребители) и енергийни общности.....	18
Агрофотоволтаици.....	19
Зони за ускорено използване на възобновяеми енергийни източници.....	19
Относно приоритизирането на изкуствени водоеми и пасища за инсталиране на ВЕИ мощности:.....	20
Сектор Транспорт	21
Декарбонизация на транспорта.....	22
Железопътен транспорт.....	24
Енергийна ефективност в сектор Транспорт.....	24
Енергийна сигурност и транспорт.....	25
Транспортна бедност.....	25
Предложения по дефиниция за “Транспортна бедност”.....	26
Препоръки за справяне с транспортната бедност:.....	27

Резюме

В резюме, констатирани проблеми и липси във втората черновата на ИНПЕК:

- Във втората чернова продължават да липсват ключови за общественото и експертно обсъждане данни от моделирането на допълнителни мерки за постигане на целите (WAM), както и какви са допусканията и аналитичната база зад сегашното моделиране.
- Липсват секторни цели като:

индикативна цел за иновативни технологии за възобновяема енергия от най-малко 5% от новоинсталирания капацитет за възобновяема енергия (иновативни технологии като термopомпи, геотермални и слънчеви топлинни технологии, технологии за отпадна топлина и студ и др.). Отделна цел, насърчаваща развитието на термopомпени инсталации, също би била добре дошла, тъй като 48% от българските домакинства вече използват електричество за отопление;

конкретни цели за процент или ВЕИ капацитет, изграден върху увредени от икономическа дейност терени или зони;

конкретни цели за броя на домакинствата, които да станат произвеждащи потребители и колко енергийни общности ще бъдат създадени до 2030 - 2050 г.;

цел каква част от ВЕИ капацитета трябва да се произвежда по децентрализиран и демократизиран начин;

цел за внедряване на технологии за съхранение на енергия;

цел за внедряване на интелигентни измервателни уреди;

индикативна подцел за сектор сгради до 2030 г., както и подцели по обновени типове сгради и цел за сградите с най-лоши енергийни характеристики (т.е. каква част от общата цел за енергийни спестявания ще бъде постигната чрез обновяване на 43% от сградите с най-лоши енергийни характеристики);

количествени цели за брой/процент обхванати уязвими домакинства в програмите за сградно обновяване;

индикативна подцел за сектор промишленост за 2030 г.;

амбициозни правнообвързващи цели за отопление и охлаждане - както за периодите 2021-2025 г., така и за 2026-2030 г.;

правнообвързваща подцел за възобновяеми горива от небиологичен произход в промишлеността за 2030 г.;

цел за намаляване на метановите емисии - липсва цялостно разпознаване на ефекта от изпускане на метанови емисии от петролно-газовия сектор и от добива на въглища, както и мерки за намаляването им в съответствие с Глобалното споразумение за метана от Конференцията за климатичните промени в Глазгоу през 2021 г. и новия Регламент на ЕС за метана.

Как трябва да изглежда енергийното моделиране?

Изхождайки от вече направени проучвания и натрупан досега опит¹ във връзка с установените/приетите за страната цели (поети международни задължения като член на ЕС, ООН и др.), моделирането, на което се основава Националният общ (съчетаващ и климатичните цели) план за развитие на енергетиката, трябва:

1. да съдържа сценарии за развитие на енергийното потребление на битовите потребители, на отделните икономически сектори, на обслужващите сектори и транспорта, като при всеки от тях за всяка година от плановия период се определя и посочва разпределението на използваните енергии/енергийни носители (общо енергийно потребление и абсолютен или процентен дял от него за всяка енергия);
2. да съдържа или да посочва прогнозите (година по година за всяка технология) за развитие на енергопреобразуващите технологии (добивни/производствени, предавателни/преносни и потребителски/оползотворяващи), които се възприемат при оценките на сценариите за потребление от т. 1, т.е. да бъде ясно приетото развитие по години относно показателите: цена на изградени мощности, себестойност на различните видове енергии, присъщи увреждания на околната среда (изпускания на емисии), присъщи предприемачески рискове, допълнителни ползи/вреди (социални и др.) от съответната технология;
3. да съдържа пълна оценка за възможните варианти за задоволяване на потреблението чрез съчетание на съществуващи и развиващи се конкурентни енергийни технологии при голям набор (не по-малко от десет, препоръчително няколко десетки и дори повече) от съставни (съчетаващи определен сценарий за развитие на битовото потребление с определени сценарии за развитие на потреблението на икономическите сектори, обслужването, транспорта и селското стопанство) сценарии за развитие на потреблението, т.е. за всеки съставен сценарий за развитие на потреблението да се определят (оптимални) варианти за използване и развитие на енергийни технологии, чрез които потреблението да бъде посрещнато/осигурено, като всеки от тези варианти бъде оценен (сравнен) спрямо останалите по критерии за обществено благосъстояние (минимални обществени разходи), въздействие върху околната среда (изпускания/емисии и рискове за поколенията), спестена първична енергия (енергийна ефективност), (степен на) национална енергийна зависимост, технологично състояние (развитие) на нацията и др.

¹ Д. Стоилов, Методология за стратегическо планиране на националната енергетика, НИОН "Аз-буки", 2023

<https://azbuki.bg/izdatelstvo-az-buki/monografii-sbornici/metodologiya-za-strategichesko-planirane-na-nacionalnata-energetika/>

За всички варианти да се показват стойностни/количествени показатели по изброените критерии за всяка година (единичен интервал) от плановия хоризонт, а не показатели само за начално и крайно (евентуално и някое междинно) състояние.

Планът трябва да се основава на описаното обхватно моделиране, като посочва/определя желаните сценарии за развитие на потреблението и желаните варианти за посрещането/покриването им, определени въз основа на многокритериалния анализ от т. 3 по-горе.

Планът трябва да набелязва мерки и дейности за осигуряване на развитието съгласно избрания/те желан/и сценарий/и и варианти, да определя използваните сили, средства и ресурси, като ги разполага във времето (по единичните планови интервали – години), т.е. определя срокове, както и да определя изпълнителите на мерките и дейностите и техните отговорности. От своя страна, набелязаните в плана мерки и дейности също трябва да бъдат конкурентно оценени количествено във времето по всички изброени в т. 3 критерии.

Пълната информация за описаното в точки 1-3 моделиране следва да бъде публично достъпна, което ще осигури проверяемост и яснота на плана. Описаната в Приложение I на Регламент (ЕС) 2018/1999 (Част 2 Списък на параметри и променливи, които трябва да се докладват в раздел Б от националните планове) е само за проверочни цели от страна на комисията, но не е достатъчна за Национален план (List of parameters and variables to be reported in Section B of National Plans).

Проверка (верификация) на моделирането може да стане чрез използване на множество модели за енергийно развитие (даже и свободно достъпни), които дават възможност за сценарийно моделиране на потреблението и за оценяване по изброените в т. 3 критерии.

Разбира се, планът трябва да бъде структуриран и да отговаря и на всички формални изисквания на Регламент (ЕС) 2018/1999. Но националният план трябва да бъде по-подробен, като формулира и предвижда изпълнение на националните интереси и цели, което не е задължително условие, поставено от ЕК (ЕС), но сами трябва да се погрижим за него.

Притеснени сме от качеството на моделиране в частта геотермална енергия – използваните от „Е3 Modeling” данни, базирани единствено на хидротермалния потенциал от минерални води изчисляват само частично реалния потенциал на геотермалните ресурси.

Практически препоръки за значително подобряване на окончателния вариант на ИНПЕК

Декарбонизация на сектор Отопление - окончателната актуализация на ИНПЕК трябва да бъде по-амбициозна в усилията си за декарбонизация на сектор Отопление в България. Това може да бъде постигнато чрез: (1) въвеждане на възобновяеми енергийни източници в топлофикациите, въпреки че те работят с изкопаем газ или въглища; (2) оценяване на потенциала на енергийните общности за отопление и охлаждане, който в момента се пренебрегва; (3) определяне на цели за инсталиране на термпомпи (48% от българските домакинства вече използват електричество за отопление) и (4) преразглеждане на ролята на биомасата в отоплението – чрез подобряване на ефективността при използването ѝ и чрез политики, които постепенно я свеждат до спомагателна роля.

Успоредно с това България трябва да се откаже от схващането за „газа като преходно гориво“. Например, софийската топлофикационна мрежа – понастоящем най-големият потребител на газ в България – трябва да замени изкопаемия газ с възобновяеми енергийни източници. Тъй като топлофикационната мрежа е собственост на общината и на държавата, едно политическо решение може да я промени.

Повишаване на амбицията по отношение на сградния фонд – нивото на амбиция на проекта за актуализация на ИНПЕК по отношение на енергийната ефективност е до голяма степен недостатъчно, тъй като само 20% от сградния фонд ще бъде обновен до 2050 г. Амбицията трябва да се повиши и да се въведе нов ангажимент за развитие на жилищната политика, която да се справи с проблема с празните жилища, който понастоящем засяга 39% от всички жилища в България.

Повишаване на амбицията по отношение на възобновяеми енергийни източници – в окончателния вариант на ИНПЕК следва да се определят конкретни цели за внедряване на възобновяеми енергийни източници в застроени площи, като същевременно се включи обществеността на ранен етап при определянето на Зони за ускорено използване на възобновяеми енергийни източници, както за вятърни, така и за слънчеви технологии. Необходими са цели за внедряване на интелигентни измервателни уреди, както и цели за броя на домакинствата, които ще станат произвеждащи потребители, колко енергийни общности ще бъдат създадени или каква част от ВЕИ мощностите трябва да се реализират чрез този демократичен и децентрализиран подход до 2030 г., 2040 г., 2050 г. Окончателният вариант на ИНПЕК следва да въведе ангажимент за 100% електроенергия от ВЕИ в железопътната мрежа на България до 2030 г. или по-рано, както и да използва железопътните терени и инфраструктура за интегриране на ВЕИ мощности от комунален мащаб.

Ускоряване на декарбонизацията на транспортния сектор – няма доказателства, че приоритетните инвестиции в пътища (подобрени нови и ремонтирани пътища) намаляват емисиите, а наличието на ясна програма за замяна на междуградските, регионалните и общинските автобуси за дълги разстояния с такива с нулеви емисии би имала значителни резултати.

ИНПЕК се нуждае от ясна цел за намаляване на международния транзитен товарен трафик с ускорено изграждане на гранични и вътрешни мултимодални терминали. Борбата с транспортната бедност трябва да започне с описание и мерки за идентифициране на факторите и уязвимите групи, последвани от по-подробни и целенасочени мерки на общинско ниво. При изготвянето на Национална транспортна схема и общинските транспортни схеми следва да се разработят, изследват и използват като основа целенасочени и специфични за региона показатели и метрики по географски и урбанизационни типове – град, малък град, селски и планински райони.

Включване на Net Zero Government Initiative (Инициатива за нетно нулево управление) — окончателната актуализация на ИНПЕК следва да включва Net Zero Government Initiative, в която България вече членува и която задължава публичната администрация да се стреми към нулеви нетни емисии. Тъй като се очаква България да представи план за изпълнение през 2024 г., нейните основни характеристики и въздействия следва да бъдат включени в ИНПЕК, за да се осигури съвместимост между плановете.

Общи коментари по плана:

И втората версия на актуализацията на ИНПЕК е публикувана без приложенията към нея – липсва ключовото Приложение/анекс 1 – таблицата с траектории на промените на отделяните парникови газове до 2030 г. и отвъд.

Представен е само един сценарий – с налични мерки (WEM), но не и с допълнителни (WAM). Остава неясно кога можем да очакваме този изключително важен сценарий.

Поетият ангажимент за Net Zero Government Initiative (NZGI) все още не се споменава, въпреки че страната ни трябва да разработи план за привеждане на дейностите на правителството към постигане на нетни нулеви емисии тази година.

В ИНПЕК няма споменаване на:

- нетни нулеви емисии и тяхното постигане; net zero технологии, процеси, индустрии са споменати бегло.
- индустриална декарбонизация;

- “Save Gas For Safe Winter” (въпреки изричното изискване на ЕК да се предвиди и докладва по инициативата – приемаме все пак, че при ниското потребление на газ у нас, няма толкова сериозна заплаха, но и цялостно посоката за намаляване на зависимостта от руски газ (а и всякакъв друг изкопаем газ) трябва да бъде към мерки за намаляване на потреблението, инвестиции в гъвкава система, базирана на ВЕИ, междусистемна свързаност.
- RED III / Третата директива за развитието на възобновяемата енергия;
- ETS2 (въпреки, че се говори за Социален климатичен фонд);

Планът „RePowerEU“ е споменат основно в контекста на диверсификация на газовите доставки. Не се говори достатъчно за нуждата от ускореното развитие на ВЕИ и ЕЕ и за съкращаване на употребата на газ и фосилни горива като цяло. „Бяла лястовица“ е предложението със средства по RePowerEU да се създаде Обсерватория за енергийна бедност, което би трябвало и да се реализира приоритетно.

EED / Директивата за енергийна ефективност – има две споменавания, главно в контекста на обновяването на сгради. Няма нищо конкретно как България постига заложените стъпки за енергийни спестявания и ВЕИ, нищо за изискванията за планове за декарбонизация на сектора „отопление и охлаждане“, които трябва да се разработят от общини. Положителното е, че в целта за ВЕИ в сектор „отопление и охлаждане“ се говори за целите и годишните стъпки, които залага директивата. Не бива да се забравя и за поставянето на цели за внедряване на интелигентни измервателни уреди.

Като цяло остава впечатлението, че в ИНПЕК няма достатъчно систематичен преглед на актуалния пакет от директиви в рамките на Зеления пакт и произтичащите цели и задължения.

EPBD / Директивата за енергийните характеристики на сградите е единствената от обновените директиви, спомената с конкретни цели. Въпреки всичко е пропуснато, че се изисква отпадане на субсидиите за инсталации за отопление на изкопаеми горива от 2025 г., както и цялостния план за пълна декарбонизация на сектор „отопление и охлаждане“ към 2040 г. Пропуснато е и изискването проекти по директивата – т.н. Building Renovation Plans – да бъдат предадени като част от процеса на актуализация на ИНПЕК или най-късно до края на декември 2025 г. Директивата обръща внимание и на нуждата от обособяване на подцели по обновени типове сгради и на цел за сградите с най-лоши енергийни характеристики (т.е. Каква част от общата цел за енергийни спестявания ще бъде постигната чрез обновяване на 43% от сградите с най-лоши енергийни характеристики). Нужна е и **цел за намаляване на енергийната бедност** (чрез обновяване на жилището), както и повече конкретика за началното ниво и ситуация, от която се тръгва на национално ниво. От гледна точка приложението на т.н. „едно гише“ също трябва да се заложат цели или поне индикатори за обслужени енергийно бедни граждани и такива, живеещи в сгради с лоши енергийни характеристики. Отделно в програмите за сградно обновяване отново трябва да се постави фокус върху енергийно

бедните, чрез залагане в ИНПЕК на количествени цели за брой/процент обхванати уязвими домакинства. Добра практика би била и целева подкрепа за обновяване чрез преференциални финансови инструменти за най-уязвимите групи, които сами не могат да покрият самоучастие (в никакъв случай не бива да се връща 100%-вия грант за енергийно обновяване).

Социален климатичен фонд (Social Climate Fund) – четири споменавания само като Европейска политика, но не и с насоки и планове как ще бъде вписан в националния контекст, отвъд бъдещата издръжка на бъдещата Обсерватория за енергийна бедност.

Стратегията за интеграция на енергийните системи на ЕС от 2020 г. и произтичащия от нея подход също не се споменава. А целта на стратегията е да се изградят по-добри връзки между различните сектори на енергетиката в ЕС (електроенергия, газ, сгради, транспорт, промишленост), така, че да им се помогне да намалят въглеродните емисии.

Положително развитие от втората версия на ИНПЕК (макар и по задължение) е че вече **има цел за намаляване на емисиите в България извън Схемата за търговия с емисии (СТЕ)**. Съгласно Регламента за споделяне на усилията, България трябва да ограничи своите емисии на парникови газове за сектори извън търговията с емисии с -10% в сравнение с емисиите си през 2005 г.

Виждаме само 5% изкопаеми горива в електроенергийния сектор към 2035 г., което би било значимо постижение и поставя България на път дори да заложи цел за нетни нулеви емисии в електроенергетиката през 2035 г.

В същото време, не виждаме „План Б“ за развитие на енергийния сектор в случай на неуспешно реализиране на новите блокове на АЕЦ в срок. Задължително е да бъде предвиден такъв – основан на още по-ускорено развитие на ВЕИ и моделиране на енергийна система без базови мощности.

Цели за енергийна ефективност

Нужно е увеличаване на амбицията за обновяване на сградите – нивото на амбиция във втория проектоплан на ИНПЕК за енергийна ефективност е до голяма степен недостатъчно – предвижда се, че **само 19,8% от сградния фонд ще бъде обновен до 2050 г.** Голямата цел е постигане на високоенергийно ефективен и декарбонизиран национален сграден фонд и за трансформиране на съществуващите сгради в сгради с нулеви емисии до 2050 г., включително междинни етапи за 2030 г. и 2040 г. Амбицията трябва да бъде повишена, като трябва да се приеме и нов ангажимент за развитие на жилищна политика, която се занимава с проблема с празните жилища, който в момента засяга 39% от всички жилища в България.

Цели за възобновяеми енергийни източници

Постигането на общ дял на ВЕИ от 34,1% следва необоснована траектория – огромен скок от 2024 до 2025 г. и много плавен подем до 2030 г. Необходима е допълнителна политическа амбиция и поставяне на цел, която да отговаря реалистично на нуждите за трансформация, а не просто да бъде изпълнена проформа бързо и лесно.

→ **42,2% дял на възобновяемата енергия в електроенергийния сектор** – при настоящия подем на ВЕИ, тази цел изглежда лесно постижима и с потенциал за преизпълнение. Смятаме, че може да се увеличи с реална политическа амбиция. България може и трябва да работи успоредно и по сценарии на енергийна система, основана на ВЕИ и без базови мощности, и да развива плановете си в паралел, а не да залага всичко на почти невъзможен ядрен сценарий.

→ **45,5% дял на енергията от възобновяеми източници в отоплението и охлаждането** – малко увеличение спрямо предишната цел, а това е област, в която може да се постигне икономически смислен напредък; отоплението в България е значително електрифицирано, но продължава да е важно да се развива към допълнително увеличение и използване на електроенергия от възобновяеми източници; използването на твърда биомаса трябва да се развива в посока към ясно преструктуриране, ефективност, добив следвайки изисквания за устойчивост и чисто горене, които в дългосрочен план вървят с политическа амбиция и инструменти за намаляване използването на биомаса и извеждането ѝ само като резервна форма на отопление в случай на технически предизвикателства в най-дълбока зима и в изолирани селски райони; планът дори не описва достатъчно наличните програми за подмяна на неефективно отопление и въвеждане на мерки за енергийна ефективност в сгради и няма стратегическа визия за гарантиране на непрекъснатостта и мащабирането на тези програми;

→ **15,2% дял на енергията от възобновяеми източници в транспортния сектор.** (Но в даден момент се залагат пазарните 29% – „Този дял ще бъде коригиран и увеличен, като задължителната минимална цел за дела на енергията от възобновяеми източници в крайното потребление на енергия в транспорта се планира да достигне 29% през 2030 г.“) – плановете относно постигане на тази повишена цел по линия на конкретни политики и цели остава неясна; **предлагаме поне ангажимент за 100% ВЕИ електроенергия в железопътния транспорт до 2030 г.** (или по-рано) като принос към тази цел, с използване на железопътните терени и инфраструктура за интегриране на капацитет от възобновяеми източници на комунални услуги. Тази цел следва да бъде разширена за всички доставчици на транспортния сектор най-късно до 2050 г.

Използване на геотермална енергия и сравнение с АЕЦ

Нужна е реална, съвременна оценка и изчисления на геотермалния потенциал на страната включително високотемпературните възможни източници, не само преглед на

хидротермалния ресурс. Притеснени сме от качеството на моделиране в частта геотермална енергия – използваните от „Е3 Modeling” данни, базирани единствено на хидротермалния потенциал от минерални води, изчисляват само частично реалния потенциал на геотермалните ресурси. Нужен е задълбочен преглед на високотемпературния геотермален потенциал, базиран на първични геоложки данни, а този тип информацията може да даде отговор може ли и с какъв обем да се произвежда електрическа енергия.

Декарбонизирането на енергийната система върви ръка за ръка с използването на микс от ВЕИ технологии, включително с доста по-приоритетна роля на геотермалната енергия, наред със слънце и вятър, вода.

Геотермалната енергия дава възможност да произвеждаме едновременно електроенергия, топлинна енергия, но също и енергия за охлаждане. Геотермалната енергия е единствената ВЕИ технология, която е почти равна до капацитета на АЕЦ като базова мощност (на разположение повече от 8000 часа годишно) и може да спести на страната ни заключване в други скъпоструващи мегапроекти с използване на изкопаеми горива (газ и уран). Цената на геотермалната енергия е почти два пъти по-евтина от АЕЦ, докато времето за изграждане е три пъти по-малко. АЕЦ е технологията, която се изгражда най-бавно и е единственото енергийно решение, зад което стоят стотици, а вероятно и хиляди години потенциални разходи. Фотоволтаиците и вятърната енергия са понастоящем от 2 до 4 пъти по-евтини от АЕЦ, изграждат се от 5 до 10 пъти по-бързо, като покриват средно около 30% от енергийните нужди на годишна база (за сравнение при офшорния вятър са 40-50%).

Затова и е нужен микс от ВЕИ решения, съгласно местните особености, потенциал и ограничения, фокус върху децентрализирано и демократизирано производство на енергия от ВЕИ, в комбинация с мерки за съхранение на енергия и постигане на най-високи нива енергийна ефективност в различните сектори.

Преустановяване използването на въглища

Планът предвижда изчезване на въглищата от електроенергийния микс в периода 2030-2035 г., което е ясен сигнал, че България може да се ангажира с по-ранна година за изход от въглищата от 2038 г. Годишната, в която въглищата не участват в микса, според новия 10-годишен план за развитие на мрежата на ЕСО, е 2032 г.

Преустановяване на субсидиите за изкопаеми горива и план за постепенното им премахване

Преустановяване на субсидиите за изкопаем газ, въглища, и наличието на план за постепенното им премахване е от съществено значение за постигане на целите в областта на климата. Както се споменава в Насоките на Европейската комисия,

актуализираните Планове за енергетиката и климата трябва да отразяват решенията за постепенно премахване на субсидиите за изкопаеми горива.

В същото време, в своя ИНПЕК България отрича да има субсидии в енергетиката, включително за изкопаеми горива. И точно след като е заявила това, няколко реда по-долу на стр. 258 представя Схема за подкрепа на електрическата енергия, произведена от високоефективно комбинирано производство (от изкопаем газ или въглища), както и схемата за преференциални цени за ВЕИ от 2016 г., одобрени от ЕК. И докато в друга секция се говори за крайната дата и какъв вид ограничена подкрепа ще се предоставя на ВЕИ, за ко-генерацията с изкопаем газ такива планове за преустановяване липсват, дори напротив – говори се за засилване на прилагането на технологията.

Изкопаем газ – тенденции и бенчмаркинг

Продължава да липсва цел за намаляване на метановите емисии, а по-фрапантното е, че липсва дори разпознаване на ефекта от изпускане на метанови емисии от петролно-газовия сектор и от добива на въглища, както и мерки за намаляването им в съответствие с Глобалното споразумение за метана от Конференцията за климатичните промени в Глазгоу през 2021 г. В тази връзка, на 27 май т. г. Съветът на ЕС прие окончателно Регламента на ЕС за ограничаване на емисиите на метан. С това решение се приключва законодателния процес на досието, което сега ще бъде публикувано в Официален вестник на ЕС, като по този начин официално ще влезе в сила. Според Регламента, в петролно-газовия и във въглищния сектори в ЕС ще важат нови правила и мерки за изисквания за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на метан (т.нар. правила за MRV), мерки за намаляване на емисиите на метан чрез правила за откриване и отстраняване на течове (LDAR) и забрана на практиките за рутинно изпускане и изгаряне (BRVF).

Подготовката на газовата мрежа за намаляване на използването на изкопаем газ все още не е факт.

От графиките в резултат на моделирането в ИНПЕК е видно, че се очаква да има известен спад в използването на изкопаем газ (между $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{3}$) към 2030 г. Липсата на Анекс 3 не позволява да се определи точно какъв спад се предвижда.

В същото време планът предвижда нова газова инфраструктура като:

„Терминал за ВПГ Дедеагач / Александрополис – експлоатация от март 2024 г. (5,5 млрд. куб. м); Разширяване на техническия капацитет за пренос от Гърция към България в IP Кулата – Сидирокастро от 1 на 3 млрд. куб. м. Последният проект е по-скоро разширяване на експортния капацитет на Гърция през България, тъй като в момента той е 4 млрд. куб. м в сравнение с 20 млрд. куб. м на Турски/Балкански поток“.

Тези проекти сами по себе си не е задължително да се отразяват в повишено потребление на газ в България и региона, защото предимно диверсифицират източниците

на доставки. Заложените капацитети говорят обаче, че не се очаква съществен спад в средносрочен план. България е на път да завърши проекти за междусистемна свързаност, които са в процес на разработка, както и да разшири капацитета с Гърция (почти двойно), за да позволи повече пренос на газ от Гърция към съседните пазари. Дългосрочният договор за капацитет в терминала на „Боташ“ в Турция остава основна загриженост – дали и как този капацитет за втечен газ (LNG) ще бъде използван. Съществен пропуск е, че **договорът с „Боташ“ изобщо не се споменава в плана**. Новият терминал за втечен газ в Александруполис, който се очакваше да бъде в експлоатация през март 2024 г., но към края на май все още не е, ще добави към регионалните количества газ. Ако подаването през „Турски поток“ не намалее или не спре по някаква причина, това вероятно ще предизвика увеличение на използването на газ в региона или заключване в активи, които в бъдеще няма да са необходими (stranded assets).

Възобновяем газ – оценяване, по научно обоснован начин, на потенциала за разработване

От държавите членки се очаква да докладват прогнозния внос и износ на възобновяеми горива от небиологичен произход (RFNBO) в своите ИНПЕК. Описването на това колко възобновяем газ като **биометан** или базиран на възобновяеми енергийни източници водород (**зелен водород**) възнамеряват да произвеждат и консумират до 2030 г. ще предостави яснота за последиците от развитието на възобновяемия газ върху съществуващата и планираната инфраструктура.

Учудващо подробно е разписан планът по отношение на водорода, свързаност на мрежи за пренос, производство и приложения. Думата **„водород“ е спомената цели 158 пъти в ИНПЕК**. Голяма част от предвидените действия и проекти имат връзка с плановете на Гърция за развитие на водород, т.е. обмисля се в контекста на регионална стратегия и свързаност.

„Планирането на новата газова инфраструктура като „подготвена за бъдещето“ (водородно приспособяване) няма да доведе до въглероден ефект на блокиране. В същото време има нарастващо търсене и предлагане в страни от региона за значителни количества природен газ от надеждни източници, което ще осигури високо ниво на сигурност и устойчивост на доставките в дългосрочен план.“

Неразбирайки какво точно се има предвид под “въглероден ефект на блокиране” на стр. 37 направихме справка и с английската версия на ИНПЕК, където се говори за “carbon lock-in effect”. За нас по-коректният превод би бил в посока “затвърждаване на дългосрочната зависимост от източници с тежък въглероден отпечатък”.

България твърде уверено залага на дългосрочен хоризонт на използване на изкопаем газ, и планът твърди, че правейки инфраструктурата готова за водород, няма да се стигне до заключване. Това не е подкрепено с ясни аргументи и траектория за планиран постепенен изход от зависимостта от изкопаем газ.

Оценка и справяне със социалното и икономическото въздействие на намаляването на потреблението на газ

Справедливия преход и енергийната бедност не са разгледани в контекста на използване на изкопаем газ и отпадането му, въпреки че има заети в тази индустрия, в индустриите, използващи изкопаем газ за различни производства, и че има стотици хиляди домакинства абонати на газопреносни мрежи и топлопреносни мрежи, използващи газ. Плановете не споменават дори текущите програми и мерки и ги тълкуват през призмата на нови конкурентни зелени работни места, което е далеч от истината.

Поетапно премахване на дългосрочните договори за газ в съответствие с намаляващото използване на изкопаем газ

Държавите членки следва да изброят съществуващите дългосрочни договори за газ и крайната им дата, за да гарантират, че са в съответствие с намаляващото използване на изкопаем газ, предвидено от целите на ЕС в областта на климата. Държавите членки следва също така да разработят план за пълно премахване на дългосрочните договори за газ, както е предвидено в Пакета за пазара на водород и декарбонизиран газ.

Отново да подчертаем, че липсва дори споменаване на дългосрочно резервирания капацитет за втечен газ с турската „Боташ“ за ангажиране на България с предполагаемо повече от 1,85 млрд. куб. м годишен капацитет. Споменава се само предишният газов договор с „Газпром“, прекратен от Русия през 2022 г. чрез спиране на доставките на газ.

Оценка на ролята и мащаба на газовите мрежи, които ще бъдат изведени от експлоатация

Няма съществени основания да се предположи, че бъдещите обеми възобновяем газ ще бъдат на същото ниво като текущото потребление на газ, особено на ниво разпределение, което означава, че някои части от тези мрежи може да се наложи да бъдат изведени от експлоатация. Провеждането на проучвания за осъществимост, за оценка на икономическите, техническите и екологичните аспекти на извеждането от експлоатация на газовите мрежи ще бъде от решаващо значение. В същото време, в ИНПЕК се споменават само подобрения в енергийната ефективност в контекста на употребата на изкопаем газ.

Въпреки моделирането, което показва намаляване на потреблението на газ, наративът в новия ИНПЕК е зададен по начин, напълно несъвместим с постигането на нива на намаляване на парниковите газове в унисон с целите на Парижкото споразумение и Зеления пакт, и особено следният текст на стр. 250 следва да отпадне:

„Предвид тенденциите за насърчаване на декарбонизацията и използването на нисковъглеродни горива, природният газ има потенциал за значителен и устойчив растеж в промишлеността, енергетиката и битовото потребление. Той също така признава ролята

си на преходно гориво в процеса на декарбонизация и стремежа към нисковъглеродна икономика. Постигането на по-високи нива на потребление и по този начин позволяването на неговото посрещане е основен процес за създаване на устойчива среда, благоприятна за развитието на индустрията и икономиката. Освен че подпомага икономиката, увеличеното потребление, в съответствие с разширяването на газовата мрежа, в нови региони е пряко свързано с развитието на съответните региони – в бизнес и социален аспект. Осигуряването на достъп до устойчив и екологичен енергиен източник като природния газ прави възможно газифицирането на нови населени места, повишаване на конкурентоспособността на икономическите участници и съответно намаляване на емисиите на парникови газове и вредни вещества чрез замяна на традиционно използваните твърди и течни горива.“

Плановите за увеличаване на абонатите на битовото газоснабдяване са некоректни и в противоречие с изпълнението на климатичните цели, които трябва да бъдат засилени с настоящата актуализация на ИНПЕК, и съответно отново следва да отпаднат.

Сравнителен анализ на използването на газ с методологията на E3G

Следва сравнителен анализ на бъдещото използване на газ в България, използвайки референтните показатели за поетапно спиране на използването на изкопаем газ, предложени от международния климатичен мозъчен тръст E3G, които ние използвахме, докато проверявахме прогнозите или липсата на такива в проекта на преработен ИНПЕК:

<https://www.e3g.org/news/gas-in-decline-benchmarking-the-eu-s-national-energy-and-climate-plans/>

1. Интегриран подход към отоплението и охлаждането:

• **Подхожда ли се към отоплението и охлаждането по интегриран начин с признаване на изискването за разработване на (сега задължителни) местни стратегии за устойчиво отопление и охлаждане (по Директивата за енергийната ефективност) и очаква ли се тези планове да бъдат включени в по-широка национална стратегия (ИНПЕК и/или определена такава стратегия)? Разглежда ли се отоплението от гледна точка на интегриране на енергийната система – напр. каква е връзката с всички други видове използване на енергия в страната?**

Не се подхожда, няма заложен изисквания за общински планове за декарбонизация на отоплението и охлаждането, нито е планирано да има национална стратегия. Отопление и охлаждане не се разглеждат и моделират в ролята на интеграция на енергийните системи.

• **Има ли цели за възобновяема енергия, които обхващат различни източници на отопление, включително отопление на индивидуални домове, централно отопление**

и индустриални приложения? Отоплението и охлаждането за промишлеността също ли са включени? Оползотворяването на отпадната топлина също ли е предмет на планове и цели? Обмислят ли се и трансгранични проекти, когато има наличен потенциал?

Отпадна топлина е спомената осем пъти – главно с контекста на новите европейски директиви (приемаме, че целите се примат безусловно).

2. Законови задължения за заинтересованите страни:

- Има ли правни задължения, особено от гледна точка на сградите с почти нулево потребление на енергия (NZEB) и произтичащи от транспонирането на съответното законодателство на ЕС? Транспонирането извършено ли е напълно? Има ли местно законодателство, което надхвърля изискваната от ЕС амбиция за интегриране на възобновяеми енергийни източници в сградите?

Предстои транспониране на новите изисквания. България няма история за амбиция, която да надвишава минимумите заложи от ЕС и често бави, отлага и пренебрегва залагането дори на тези минимума.

3. Достъпност и пазар на топлина:

- Достъпни ли са мрежите за централно отопление за независими производители на енергия за отопление и охлаждане, енергийни общности и позволяват ли операторите оползотворяване на отпадна топлина (напр. от промишлеността, отпадни води и др.)?

Не, или ако има осигурен достъп, е по-скоро изключение.

4. Справяне с енергийната бедност:

- Има ли неправилни стимули и форми на енергийна помощ, които по-скоро поддържат енергийната бедност и използването на изкопаеми горива за отопление? Енергийната бедност насочена ли е чрез функциониращи пазари, като същевременно се гарантира защита на уязвимите групи чрез целева подкрепа? Планирани ли са, на място и достатъчни ли са мерките?

Поддържа се стара система с енергийни помощи, с които се купуват дърва за огрев или електроенергия от енергийно бедни домакинства. В този смисъл помощите са насочени към най-нуждаещите се. Има задвижени програми за подмяна на неефективно отопление в домакинства в редица общини. Въпреки всичко подходът не е интегриран. И няма функциониращи пазари за топлоенергия, в които могат да участват производители, които имат излишък на топлинна енергия при налична топлопреносна мрежа.

5. От пилотни проекти към мащабни програми и репликиране:

- **Съществуващото финансиране и програми обхващат ли набор от решения за отопление, от индивидуални домове до централно отопление, и подкрепят ли разширяване от пилотни схеми до местни или национални програми? Програмите разглеждат ли както развитието на топлофикационните мрежи, така и преминаване към ВЕИ на съществуващите? Програмираните разработени ли са по начин, който предотвратява режим на спиране и загуба на инерция, интерес и капацитет, след като програмите са били задвижени веднъж?**

Има само действащи програми за подмяна на отопление в индивидуални домакинства. За момента има приемственост на програмите, но няма гаранция за дългосрочното им прилагане. Няма програми, които да таргетират топлофикационните мрежи.

- **Има ли примери за успешни пилотни програми, инициативи за централно отопление, нискотемпературни системи, надстройки, хибридни решения и общностни схеми? Има ли разумен подход за мултиплициране на успешните проекти?**

Няма. Енергийните общности по отношение на производство на топлина или хлад са отбелязани като нерелевантни в ИНПЕК.

- **Има ли визия за лидерство чрез пример – разпознаване например по подходящ начин кои участници могат да бъдат пионери, да се нуждаят от подкрепа и в замяна да ръководят промяната чрез финансови и бизнес модели, планове за изпълнение, ноу-хау и споделяне на капацитет?**

Не са установени положителни примери за наличие на подобен подход.

- **Налично ли е прилагане на пилотни финансови инструменти, които биха подпомогнали декарбонизацията на отоплението?**

Има само грантови схеми за обновяване на многофамилни жилищни сгради. В момента дори не са налични кредитни линии с грантова компонента – гражданите имат възможност или за 80% грант, или да потърсят заем. Относно замяна източника на отопление, ОПОС (в общини с доказано замърсяване на въздуха) и НПВУ финансират със 100% грант малък брой домакинства.

6. Ефективност и кръговост при отопление и охлаждане с възобновяеми енергийни източници (ВЕИ):

- **Има ли акцент върху ефективността и кръговостта в рамките на отоплението и охлаждането чрез ВЕИ, като оптимизиране и намаляване на използването на биомаса и проучване на алтернативни ВЕИ опции и повишена електрификация на отоплението и охлаждането?**

Действат само пазарни механизми.

7. Поетапно премахване на субсидиите за изкопаеми горива:

- Отчитат ли се субсидиите за изкопаеми горива и има ли ангажимент за постепенното им премахване до определена година?

Не се признава наличието на субсидии за изкопаеми горива в ИНПЕК.

8. Обществена подкрепа за отопление и охлаждане чрез ВЕИ:

- Отоплението и охлаждането с ВЕИ напълно допустимо ли е за обществено подпомагане, което го отличава от алтернативите на изкопаемите горива?

Действат програми за подпомагане на смяната на неефективното отопление в домакинствата. Няма примери за преустройство на топлофикационни услуги към ВЕИ с обществени средства.

- Има ли обслужване на едно гише за юридически и физически лица, които искат да инвестират в декарбонизирано отопление, което ще им помогне за достъп до финансиране, управление на финансови инструменти на новите системи и избор на система?

Не.

- Има ли финансови инструменти, универсално достъпни за всяка целева група?

Не.

9. Ангажиране на местната икономика във веригите на стойността:

- Има ли вериги за стойност и планове за производство, които активно ангажират местната икономика, включително съображения за експортни стратегии?

Има местни производители на сертифицирани технологии за отопление, но не е известно да са обект на подпомагане и на специализиран или стратегически подход и стимули от страна на правителството, те имат достъп до обичайните програми и финансиране, когато такива са налични.

10. Деприоритетизиране на използването на изкопаем газ:

- Газът все още ли е приоритет в стратегиите за развитие на мрежата и търговията на дребно? Ако е така, има ли солидна аргументация за такава необходимост и ясен ангажимент за постигане на нетни нулеви емисии, който изисква декарбонизация на газовите мрежи до определен срок?

ИНПЕК все още говори за важността на газа като преходно гориво и за планове за увеличаване на абонатите на битовото газоснабдяване. Няма аргументация и предложена научно обоснована траектория как се развива този подход във времето.

11. Поетапно премахване на технологиите за отопление с изкопаеми горива:

- **Има ли крайна дата и определена траектория за постепенно извеждане от пазара и от употреба на технологии за отопление с изкопаеми горива (забрана за употреба) както на местно, така и на национално ниво, включително целева година за завършване?**

Няма планирана крайна дата и траектория. Изискването за отпадане на субсидиите за нови системи на фосилни горива от 2025 г. дори не е упоменато.

Развитие на възобновяеми енергийни източници (ВЕИ)

Твърдението на стр. 203, че за да се балансира системата, увеличаването на производството на енергия от ВЕИ трябва да бъде придружено от увеличаване на ядрените мощности между 2030 и 2040 г., е необосновано. Не само че в българския енергиен микс има достатъчно ядрени мощности, които по план ще бъдат в наличност поне до 2045 г., но и нови ядрени мощности не биха били икономически жизнеспособни в комбинация с евтини и непостоянни ВЕИ. Един от основните недостатъци на плана е нереалистичното очакване за голямо увеличение на потреблението на електроенергия, с което се опитва да се обоснове необходимостта от два нови реактора в АЕЦ „Козлодуй“. Цялостно в плана липсва приоритизиране на енергийната ефективност, която има огромен потенциал за развитие и ще обезсмисли новите енергийни мегапроекти, които разчитат на корупционни схеми според досега наблюдаваните практики. Неоползотвореният потенциал за енергийни спестявания в сградния сектор е основно в многофамилните и еднофамилни жилищни сгради, както и в общинския сграден фонд.

Заложено е увеличаване на капацитета на ВЕИ, който през 2040 г. трябва да достигне 12,2 GW в сравнение с малко над 3 GW сега – петнадесет години са кратък период, но четирикратно увеличение на производството на енергия от ВЕИ е възможно и необходимо. Най-същественият потенциал за постигане на тази цел идва от включването на домакинствата и енергийните общности, а не да се залага на големи ВЕИ паркове. Правилното решение е да се наблегне на енергийната ефективност, децентрализацията на производството на електроенергия и достъпа на домакинствата и енергийните общности до възобновяеми енергийни източници. Това ще увеличи енергийната независимост на семействата и ще осигури облекчаване на електропреносната мрежа на големи разстояния.

Крайни потребители (произвеждащи потребители) и енергийни общности

Енергийните общности и собственото потребление на енергия от индивидуалните домакинства се споменават само в политическите раздели на документа с мъгляви обещания за промени в политиката и стимули, които не са конкретно дефинирани. Документът **не поставя конкретна цел за броя на домакинствата**, които би било желателно да станат **произвеждащи потребители**, нито за броя на енергийните общности или за това каква част от капацитета на ВЕИ трябва да се произвежда по такъв демократичен и децентрализиран начин до **2040 г.** Според Стратегията на ЕС за слънчевата енергия ЕС ще трябва да инсталира средно около 45 GW годишно. Ако в ИНПЕК не се постави цел каква част от капацитета в България ще бъде основана на базата на граждански инициативи, съществува риск всички инсталирани ВЕИ мощности да продължат да се движат единствено от бизнеса, и то не по планиран начин, тъй като няма цел, към която да се стремят, и няма стимул за властите да премахват пречките или да въвеждат специално пригодени за потребителите стимули.

За да се стимулира производството на енергия от възобновяеми източници за собствено или колективно индивидуално потребление и за да се демократизира енергетиката като цяло, в **ИНПЕК следва да се включат и цели за въвеждане на интелигентни измервателни уреди.** Понастоящем основна пречка, посочена в оценката на Агенцията за устойчиво енергийно развитие - АУЕР (Закон за енергията от възобновяеми източници 18б (4)), е *невъзможността за споделяне на енергията между членовете на енергийната общност и индивидуалните потребители на произведената от тях възобновяема енергия.* Това се блокира и от липсата на интелигентни измервателни уреди и мотивация от страна на електроразпределителните дружества (ЕРП) да инсталират такива инфраструктурни елементи. Това е от решаващо значение и за системите за нетно и виртуално нетно отчитане. Регулаторът трябва да определи техническите спецификации, на които трябва да отговаря всяко устройство, за да може да започне действителното развитие на модерна и интелигентна мрежа. Друга пречка, посочена в същия доклад, е неяснотата относно това кой ще управлява енергийната база данни. Всяка интелигентна мрежа изисква редовно (на всеки 15 минути до всеки 1 час) измерване на енергийните потоци в двете посоки. Това ще доведе до създаването на огромни количества данни, които трябва да се съхраняват, предпазват, управляват, а също и да се използват за балансиране на енергийната система. Трябва да е ясно откъде ще дойде финансирането за създаването на тази база данни и дали тя ще бъде обща или отделна за всяко ЕРП.

В няколко абзаца се споменава насърчаването на енергийните общности и производството на собствена енергия от възобновяеми източници. Въпреки това не са очертани конкретни мерки. Финансовите мерки, споменати на стр. 208, не разкриват нищо конкретно за това как точно ще бъдат подкрепени хората и общностите. България е една от малкото страни, които не са предоставили финансови инструменти по различните европейски програми за отпускане на безвъзмездни средства в подкрепа на развитието на

енергийни общности. Това важи както за финансовите средства за техническа помощ, така и за пилотни проекти. Тъй като на този етап това е рискова инвестиция без финансова и правна история, банките трудно биха предложили заеми. Именно поради тази причина държавната помощ е от решаващо значение за полагането на основите и изграждането на първите работещи практики.

Агрофотоволтаици

Развитието на агрофотоволтаични системи дори не се споменава в плана. Тези технологии позволява да се запазят основните земеделски функции на земята, като същевременно дават възможност на земеделските стопани да обезпечат разходите си за енергия и да увеличат източниците си на доходи. По този начин те подпомагат навлизането на чисти енергийни източници, които са крайно необходими в съвременното общество. В средата на октомври 2023 г. концепцията за агрофотоволтаици беше въведена в Закона за опазване на земеделските земи. Необходимо е обаче незабавно да се определят на законодателно равнище, а не в подзаконов акт, основните критерии за техническите и производствените параметри на тези системи, като се обърне специално внимание на спомагателния характер на дейността по производство на енергия, която следва да бъде второстепенна по отношение на непрекъснатото използване на земеделската земя по предназначение. Трябва да се регламентират и правилата за контрол и ефективни мерки и санкции, за да се гарантира разумното използване на земята и да се избегнат злоупотреби. Абсолютно необходимо е да се гарантира запазването на поне 70-80% от земеделската производителност на земята, върху която са разположени агрофотоволтаиците. Освен това основната пречка пред развитието на енергийните общности под формата на агрофотоволтаични системи е законовото ограничение, според което те трябва да се разполагат единствено в градски райони (Закон за възобновяемите енергийни източници, чл. 1, т. 56, б. "б" от Допълнителните разпоредби).

Зони за ускорено използване на възобновяеми енергийни ИЗТОЧНИЦИ

Зоните за ускорено използване на възобновяеми енергийни източници следва да се съсредоточат не само върху вятърната енергия, но и върху използването на слънчевата енергия. България трябва да постигне своите цели в областта на климата и енергетиката с помощта на зони за ускорено използване на ВЕИ, които да се осъществяват по ясен, приобщаващ и задълбочен начин. Посоченият процес на картографиране следва да се основава на надеждни, научнообосновани методологии, специфично технологично енергийно моделиране, картографиране на уязвимостта на дивата природа и социално-екологични показатели за земеползване. Процесът следва да предоставя ясни и конкретни насоки не само за бизнеса, но и за участието на обществеността и местните общности. **Стратегията за участие на обществеността на ранен етап при определянето на зони за ускорено използване на ВЕИ – включително**

определянето на необходимия капацитет, може да предостави възможност за събиране на полезни данни за проектантите с цел идентифициране на потенциални трудности, оптимизиране на проектирането и предлагане на мерки за справяне с потенциални конфликти. Включването на местните общности и заинтересованите страни може да сведе до минимум риска от продължителни и скъпоструващи правни спорове пред националните съдебни органи, както и да създаде стабилна основа за по-плавно и включващо общността разработване на проекти.

Препоръчително е също така в ИНПЕК да се поставят конкретно определени цели за изграждане на възобновяеми енергийни източници в изкуствено застроени площи, като например покриви на сгради, площи със съществуваща транспортна инфраструктура, паркинги, сметища, промишлени зони, кариери в индустриални паркове, не в изкуствени водни басейни и резервоари, не в пасища (по-долу ще обясним защо не), а в урбанизирани терени, нарушени терени, хвостохранилища, депа за отпадъци и нарушени терени, които не могат да се използват в земеделието. След това тези цели могат да бъдат доразвити в съответния план, който трябва да бъде завършен от правителството в съответствие със Закона за възобновяемата енергия. Поради естеството на тези райони се очаква, че ще бъде икономически и технически най-изгодно фотоволтаичните инсталации да бъдат приоритизирани по отношение на тяхното разполагане. Също така се очаква да се извършат и необходимите реформи, за да се улесни този процес, особено ако има някакви съществуващи затруднения за развитието на възобновяемите енергийни източници в тези райони.

Относно приоритизирането на изкуствени водоеми и пасища за инсталиране на ВЕИ мощности:

В България биоразнообразието с висока консервационна стойност много често е концентрирано в тези типове територии. Изкуствените водоеми у нас са привлекателни за хранене и размножаване на стотици видове водолюбиви и хищни птици, тъй като тези територии предоставят добри условия за това. Неизползваните или все още използвани по предназначение пасища са местообитания на редица застрашени видове птици, бозайници, растения, влечуги и земноводни, включени в Червената книга на Република България, а и световно застрашени такива. Като *Cerx cerx*, *Testudo graeca*, *Testudo hermanni*, *Spermophilus citellus*, *Circus pygargus*, *Circus cyaneus*, *Aquila heliaca*, *Milvus milvus*, *Milvus migrans*, *Falco naumanni*, *Falco vespertinus* и много други.

От друга страна, много от тези терени нямат статут на защитени територии, което ги прави уязвими.

Законът позволява промяна на предназначението на пасища, ако не са били използвани за паша до три години, което е много рисковано за биоразнообразието в тях.

Законът не налага почти никакви ограничения върху дейностите в изкуствените водни обекти за опазване на биологичното разнообразие (освен ако не са изрично обявени за защитени територии).

Трето, наскоро бяха обявени резултатите от широкомащабното [проучване](#) на WWF България за капацитета на бивши промишлени обекти и увредени земи (като покриви на сгради, зони със съществуваща транспортна инфраструктура, зони за паркиране, сметища, индустриални зони, кариери в индустриални паркове, урбанизирани площи, деградирани земи, хвостохранилища, сметища, които не могат да се използват в селското стопанство). Според тези резултати „България в момента има потенциал за добив на слънчева енергия върху увредени терени – около 59% принос към необходимата допълнителна мощности и върху урбанизирани терени – 94% от необходимите допълнителни мощности, но държавата все още не ги е приоритизирала или забелязала „скритата“ им стойност, която автоматично може да изключи пасища и изкуствени водоеми от плановете за приоритетни площи за слънчева енергия.” По-различно стоят нещата при вятърната енергия, за която условието за ефективност е наличието на достатъчно добра мощност на въздушните течения, но за нея трябва да стане задължително изготвянето на ОВОС преди изпълнението на проектите (не само в защитени територии), за да се избегне унищожаването на биоразнообразието.

В България има 426 вида диви птици (общо 539 вида за европейския континент), което е повече от 80% от всички видове птици в Европа, много от които са застрашени в световен мащаб, почти половината от които обитават влажни зони или пасища (активни или изоставени). Това нарежда страната ни на второ място по видово разнообразие на птици в Европа (след Испания). Това е световно богатство, което български и учени от цял свят се опитват да съхранят и защитят за бъдещето, а също и магнетичен и устойчив фактор за посещения в страната за туристи, учени и любители на природата от цял свят. Официалната статистика показва, че всеки пети вид птици в Европа е застрашен от изчезване, като основната причина за това е човешката дейност.

Сектор „Транспорт“

Що се отнася до частта за транспорта, втората чернова на ИНПЕК, публикувана на уебсайта на Европейската комисия на 21 февруари, не се различава съществено и повтаря системните недостатъци на първоначалния план и първата чернова от декември. Основният проблем отново е, че настоящият документ не предоставя необходимата основа, мерки и план, които да представляват стратегическата рамка, която да осигури значително подобрение и постигане на целите в транспортния сектор до 2030 г. и 2050 г. В този смисъл, **той не отговаря на основното изискване на Регламент (ЕС) 2018/1999 за „изпълнение на целите на Енергийния съюз“** и за това **„да се определят националните общи цели за всяко от петте измерения на Енергийния съюз и съответните политики и мерки за тяхното постигане, като плановете следва да почиват на аналитична основа.“** Тези пропуски пораждат и сериозни съмнения дали поставените цели ще бъдат постигнати или ще останат само на хартия като неизпълнени обещания.

Фактът, че сектор „Транспорт“ все още е един от **„най-големите източници на парникови газове, с постоянен растеж, но до голяма степен пренебрегван по отношение на въздействието му върху изменението на климата“** (стр. 24), показва много ясно, че нито различните стратегически документи, претендиращи да бъдат адаптирани към политиките и целите на ЕС, нито голямото европейско и национално финансиране са довели до адекватна трансформация на транспортния сектор в последните 15 години, откакто България е член на ЕС.

Нашата позиция е, че актуализираният ИНПЕК трябва да разреши посочените системни недостатъци в транспортния сектор и да очертае ясен път за модернизация и декарбонизация в обществен интерес със задължителни амбициозни цели, мерки и тяхното финансиране.

За да се постигне гореизброеното, препоръчваме поне следните промени и подобрения в документа:

Декарбонизация на транспорта

По отношение на приоритетната ос за **намаляване на емисиите от транспорта първо** трябва да се отхвърли подвеждащият аргумент за приоритетни инвестиции в пътища, тъй като подобрените нови и рехабилитирани пътища намаляват емисиите. През последните 20 години България инвестира значителни средства в строителството на пътища и няма абсолютно никакви доказателства, че емисиите са намалели. Точно обратното:

- Подобрената национална пътна мрежа повиши средната и максималната скорост, което предизвиква работа на двигателя над признатата оптимална средна скорост за минимизиране на разхода на гориво и емисиите, която обикновено е около 80 km/h, тъй като натоварването на двигателя е по-високо.²
- Подобрените пътища доведоха до повече движение и допринесоха за преминаването към въглеродно интензивни частни форми на транспорт и товари.
- Дори от гледна точка на пътнотранспортните произшествия, подобрените пътища не изместиха България от водещата позиция по смъртност при катастрофи.³

„През последните десет години в България се наблюдава особено неблагоприятна тенденция по отношение на броя на смъртните случаи и тежките наранявания по автомагистралите, докато средната стойност за ЕС намалява. Тази тенденция се дължи най-вече на значителното увеличаване на броя на автомагистралите в България (почти двойно между 2010 и 2019 г.) и на увеличаването на движението по автомагистралите.“

² [Explaining road transport emissions - A non-technical guide — European Environment Agency \(europa.eu\)](#)

³ [National Road Safety Profile - Bulgaria \(europa.eu\)](#)

Не оспорваме факта, че модернизираниите пътища (особено ако са направени в съответствие със стандартите за безопасност на ЕС) подобряват качеството на живот на хората, но те не следва да се разглеждат като една от основните мерки, които трябва да бъдат финансирани (особено за целите на декарбонизацията), тъй като не водят до най-добрите и най-бързите резултати за посочените четири приоритетни оси в транспортния сектор, нито за транспортната система и разпределението на видовете транспорт.

Твърдения като това на стр. 86: *„Мерките в транспортния сектор с пряк ефект са следните: Рехабилитация и модернизация на съществуващата пътна инфраструктура с цел осигуряване на оптимална скорост и оптимални режими на движение на моторните превозни средства“* не са верни, нямат аналитична основа и поради това не следва да се приемат от ЕК.

На второ място трябва да има **ясна програма за замяната**. Трябва да има ясна програма за замяна на междуградските, регионалните и общинските автобуси с такива с нулеви емисии. През последните десет години програмите за обновяване и намаляване на емисиите на градските автобуси доказаха своята ефективност и тъй като автобусният транспорт на национално равнище се оценява на 8% от пътническите превози, реструктуриране, което цели да създаде автопарк с нулеви емисии, ще донесе значителни ползи като мярка за декарбонизация.

Разбира се, както и в градовете, за да се постигне максимален ефект от тази мярка, данъците и стимулите трябва да бъдат изготвени така, че да доведат до намаляване на въглеродно интензивните превозни средства.

Третата важна мярка за декарбонизация трябва да обърне специално внимание на международния транзитен товарен трафик, като в актуализираният ИНПЕК следва да се определи ясна цел за неговото намаляване.

Настоящата система за пътни такси и данъци не прилага адекватно принципа „замърсителят плаща“, за да предизвика съществена промяна във видовете транспорт в посока такива с ниски емисии през територията на България и обновяване на автопарка от товарни автомобили на национално ниво.

Съществен елемент е разполагането на адекватна система от гранични и вътрешни мултимодални терминали. Национален план за развитие на комбинирания транспорт на Република България до 2030 г. следва да се изпълнява ускорено, тъй като терминалите винаги са били в обхвата на финансиране от ЕС, но въпросният национален план потвърждава, че изпълнението е в начална фаза и не е основен приоритет на Националната транспортна стратегия.

Трябва да се определят няколко „чисти коридора“ по основните товарни маршрути между границите, които да бъдат обект на приоритетни инвестиции и което да бъде комуникирано в голяма степен към фирмите за товарни превози и шофьорите на камиони

– това може да бъде една от конкретните мерки в раздела за регионално сътрудничество на плана.

И трите горепосочени елемента трябва да бъдат ясно описани в ИНПЕК със съответната аналитична база, цели за декарбонизация и междинни цели.

Железопътен транспорт

„Един от основните приоритети на националната транспортна политика е развитието на железопътния транспорт.“ (стр. 116). Развитието на железопътния транспорт е „един от основните приоритети“ през последните 15 години и все още България не е в състояние да представи доказателства за ефективността на мярката и направените до момента инвестиции, при което железопътният транспорт системно намалява дела си в превоза на пътници и в момента има дял от 2%.

Крайно време е в ИНПЕК да се определят ясни цели за замяната на въглеродно интензивен към железопътен транспорт по отношение на превоза на пътници и товари за всяка от годините до 2030 г., съответно до 2050 г.

Окончателният вариант на ИНПЕК следва да въведе задължение за 100% електроенергия от ВЕИ в железопътната мрежа на България до 2030 г. или по-рано, както и да използва железопътните терени и инфраструктура за интегриране на възобновяеми енергийни мощности за комунални цели.

Енергийна ефективност в сектор „Транспорт“

Тъй като транспортният сектор все още расте, включително и потреблението на енергия в него, в ИНПЕК следва да се обърне специално внимание на този сектор и да се предостави аналитична основа за неговото крайно потребление на енергия и разбивка на целите за намаляване на потреблението за периода до 2030 г. и след това.

Съществуващият Компонент 8 „Устойчив транспорт“ на НПВУ – Инвестиция С8.17 „Екологосъобразна мобилност - пилотна схема за подкрепа на устойчивата градска мобилност“, следва да бъде разширен, за да обхване междуградския и регионалния автобусен транспорт, който е един от най-енергоемките подсектори.

Отново липсват ясни цели и етапи за всеки от посочените приоритети в транспортния сектор.

Тази глава следва да бъде значително подобрена, както се изисква от Директива 2023/1791/ЕС (преработена Директива за енергийната ефективност):

„(13) Въпреки че във всички сектори потенциалът за икономии на енергия продължава да е голям, особено сериозно е предизвикателството в транспортния сектор, на който се дължат над 30% от крайното енергийно потребление.“

„(35) За да изпълнят задължението си, държавите членки следва да насочат вниманието си към крайното енергийно потребление на всички обществени услуги и инсталации на публични органи. Задължението може да бъде изпълнено чрез намаляване на крайното енергийно потребление във всяка област на публичния сектор, включително транспорт...“

Държавите членки следва да предвидят планиране и годишни доклади относно потреблението на публичните органи в агрегирана форма по сектори.“

„(36) Държавите членки следва да насърчават използването на енергийно ефективни средства за придвижване, включително в практиките си за възлагане на обществени поръчки, като железопътен транспорт, придвижване с велосипед, пеша или споделена мобилност, чрез обновяване и декарбонизация на автопарковете, стимулиране на преминаването към други видове транспорт и включването им в планирането на градската мобилност.“

Енергийна сигурност и транспорт

Основна мярка в този раздел трябва да бъде национална програма за осигуряване на капацитет за ВЕИ на държавните, общинските и частните дружества, предоставящи транспортни услуги в краткосрочен и средносрочен план. Когато се изпълнят, следните основни ползи ще бъдат достъпни в транспортния сектор:

- 100% ВЕИ енергия вместо наличния в момента микс, който включва енергия от въглища, газ и ядрена енергия;
- Независимост от вноса и потенциалните смущения в мрежата и енергийния пазар;
- Намаляване на цената на транспортната услуга;
- Стимулиране на по-нататъшни инвестиции в нови електрически превозни средства.

За да се ускори енергийната трансформация на транспортния сектор, окончателният вариант на ИНПЕК следва да въведе ангажимент за 100% електроенергия от ВЕИ първоначално в железопътния сектор на България до 2030 г. или по-рано, както и да използва железопътните терени и инфраструктура за интегриране на мощности от възобновяеми енергийни източници с комунална цел. Тази цел следва да бъде разширена и да обхване всички доставчици от транспортния сектор до 2050 г.

Транспортна бедност

Проблемът „транспортна бедност“ е слабо изследван и рядко се намират дефиниции за него както на европейско, така и на национално ниво. Той обаче все повече изпъква –

заради постоянното нарастване на автомобилите като важност като средство за придвижване, съчетано с покачването на цените на горивата. Проблемът трябва да се разглежда цялостно, да се определят засегнатите социални групи от обществото, както и да се видят различията, дължащи се на териториален принцип (напр. ограничената мобилност в селски или планински райони).

Предложения по дефиниция за „транспортна бедност“:

Според Европейския социален фонд транспортната бедност представлява неспособност или затрудненост на граждани или домакинства да посрещат разходите за частен или обществен транспорт, или липса и ограничен достъп до транспортна услуга, която да осигури техния достъп до основни социално-икономически услуги и дейности, имайки предвид националния и пространствения, териториален контекст. Тази дефиниция обаче е непълна, за да даде информацията за вземане на адекватни управленски решения. Също така за транспортно бедни трябва да се приемат тези граждани, чиито седмични разходи за транспорт поставят домакинството им под линията на бедност, при които времето за пътуване е твърде продължително, което води до времева бедност и социална изолация, както и където преобладаващите условия за пътуване са опасни или нездравословни.

Досегашните мерки срещу транспортната бедност и ограничената мобилност най-често се свеждат до общински решения за ценовата политика на обществения транспорт – най-често намаления за пенсионери, ученици и студенти. Подобен подход обаче може и да доведе до влошаване на параметрите, а не до изход от състояние на транспортна бедност, се посочва в [доклад на „За Земята“ от 2023 г.](#)

Транспортната бедност или въпросът за ограничената мобилност е основен проблем за България, тъй като според **комбинирания индикатор за бедност (PEPS01N)** за 2020 г. в риск са 2 193 500 граждани или 31,7% от населението. Проблемът се утежнява от недостатъците на националната транспортна система – лошо разпределение на видовете транспорт, посредствено обществено обслужване, водещо до доминиране на личния автомобилен транспорт, зависимост от петрола и др.

По отношение на всички фактори на транспортната бедност – **бедност на мобилността, бедност на достъпа до услуги, достъпност на транспорта като цена и излагане на транспортни външни фактори** – има ясни индикации и тенденции, че българските граждани, но също и чуждестранните посетители и бизнес, срещат различни транспортни препятствия и ограничения. Всеки от тези дефицити очевидно изисква различни решения.

Ревизирият ИНПЕК е стратегически инструмент и като такъв не може да пренебрегне проблема с транспортната бедност, затова трябва да включва описание и най-малкото мерки за идентифициране на факторите и уязвимите групи.

Тъй като изброените по-горе стратегически препоръки имат потенциала да повлияят и да допринесат в значителна степен за преодоляване и на транспортната бедност,

по-подробни и целенасочени мерки трябва да бъдат разработени предимно на общинско ниво:

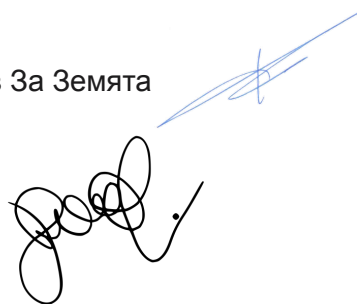
Препоръки за справяне с транспортната бедност:

- Разработване на регионално-специфични индикатори и измерители за транспортна бедност за различните типове места – голям град, малък град, селскостопански и планински райони;
- Провеждане на Национален транспортен въпросник, който да даде ясна картина за ситуацията включително и по области и общини;
- Резултатите от Въпросника да бъдат взети предвид при разработването на Националната транспортна схема (по Националният план за възстановяване и устойчивост, като за нас схемата би следвало да разгледа и предвиди ясни мерки за преодоляването на транспортната бедност) и по натам – в областни и общински транспортни схеми.

Оставаме отворени за обратна връзка по становището.

Радостина Славкова, Координатор „Енергия и климат“ в За Земята

Меглена Антонова, директор на „Грийнпийс“ - България



За контакти с Екологично сдружение „За Земята“

info@zazemiata.org и r.slavkova@zazemiata.org

За контакти с „Грийнпийс“ - България:

info.bulgaria@greenpeace.org



Становището е изготвено като част от LIFE проекта „Заедно за 1,5“, изпълняван от Екологично сдружение „За Земята“, съфинансиран от Европейския съюз. Изразените възгледи и мнения са единствено на автора(ите) и не отразяват непременно тези на Европейския съюз или CINEA. Нито Европейския съюз, нито предоставящия финансирането орган могат да бъдат държани отговорни за тях.