



**УНИВЕРСИТЕТ ЗА НАЦИОНАЛНО И СВЕТОВОНО СТОПАНСТВО  
КАТЕДРА „ИКОНОМИКА НА ТРАНСПОРТА“**

**ОЦЕНКА НА ЕНЕРГИЙНАТА  
ЕФЕКТИВНОСТ  
НА ТРАНСПОРТА В КОНТЕКСТА  
НА ПОЛИТИКАТА  
ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ**

**ИЗДАТЕЛСКИ КОМПЛЕКС – УНСС**

Публикацията съдържа резултати от научно изследване, финансирано със средства от фонд НИД на УНСС, договор № НИД НИ 1-3/2013 г.

**Ръководител:**

доц. д-р Христина Николова, катедра „Икономика на транспорта“ – УНСС

**Членове на научния колектив:**

1. гл.ас. д-р Ташко Минков, катедра „Икономика на транспорта“ – УНСС
2. гл.ас. д-р Илия Гътовски, катедра „Икономика на транспорта“ – УНСС
3. гл.ас. д-р Даниел Йорданов, катедра „Икономика на транспорта“ – УНСС
4. гл.ас. д-р Щерьо Ножаров, катедра „Икономикс“ – УНСС
5. ас. д-р Петя Коралова, катедра „Икономика на транспорта“ – УНСС

**Рецензенти:**

проф. д.ик.н. Кирил Тодоров

проф. д-р Евгени Василев

**Всички права са запазени!** Не се разрешават копиране, възпроизвеждане и разпространение на книги или на части от тях по какъвто и да е начин без писменото разрешение на Издателски комплекс – УНСС. Авторите носят пълна отговорност за оригиналността на произведението, както и за грешки, допуснати по тяхна вина.

© Колектив

© ИЗДАТЕЛСКИ КОМПЛЕКС – УНСС

Изп. директор: Веселин Ангелов, тел. 81-95-251

Зам. изп. директор: Стефан Власев, тел. 81-95-551

Гл. редактор: Лилия Даскалова, тел. 81-95-564

УНИВЕРСИТЕТ ЗА НАЦИОНАЛНО И СВЕТОВНО СТОПАНСТВО  
София, Студентски град „Христо Ботев“

**ОЦЕНКА НА ЕНЕРГИЙНАТА ЕФЕКТИВНОСТ НА ТРАНСПОРТА  
В КОНТЕКСТА НА ПОЛИТИКАТА ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ**  
**колектив**

научно изследване

Коректор Жулиета Витова  
Художник на корицата Величка Йорданова  
Предпечатна подготовка Жулиета Витова

Дадено за печат на 27.05.2016 г.  
Формат 16/70/100. ПК 11,25. Тираж 20  
ISBN 978-954-644-860-6

ИЗДАТЕЛСКИ КОМПЛЕКС – УНСС

## **5. КРИТИЧЕН АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА ПОЛИТИКАТА ЗА ПОВИШАВАНЕ НА ЕНЕРГИЙНАТА ЕФЕКТИВНОСТ НА ТРАНСПОРТА ПРЕЗ ПЕРИОДА 2014-2020г.**

**Гл.ас. д-р Щеръо Ножаров**  
**катедра „Икономикс“, УНСС**

През XXI век светът е изправен пред нови предизвикателства. Преплитат се глобална икономическа и глобална екологична криза. Едно от общите неща между тях е изчерпването на невъзобновяемите природни ресурси - нефт и природен газ, които са и основен фактор за съвременния икономически растеж. Това налага тяхното все по-разумно използване и в бъдеще достъпът до тях в глобален план ще бъде все по-ограничен. От друга страна, консумацията на енергия е хоризонтална, което ще доведе до конкуренция между отделните икономически сектори за достъпа до тях. Освен в транспорта и енергетиката, нефта се използва дори и в медицината и фармацевтиката. Той е основна суровина и в химическата промишленост.

Ето защо, транспортния сектор трябва да се подготви за конкурентост при достъпа и използването на нефта и природния газ. Ако вземем за пример България-енергийния интензитет на икономиката ѝ е най-високият в целия ЕС.<sup>1</sup> Това означава, че политиката на страната в областта на енергийната ефективност, вкл. и в транспортния сектор, трябва да бъде една от най-амбициозните в рамките на ЕС за да може нейната икономика да отговори на бъдещите предизвикателства.

### ***Европейска политика за повишаване на енергийната ефективност***

Като част от ЕС, България зависи от общностните правила, общностната енергийна инфраструктура и енергиен пазар. Нейната енергийна сигурност, освен на диверсификация на енергийните доставки е поставена в зависимост и от нивото на енергийна ефективност на всеки един от отраслите.

В този анализ ще бъдат разгледани следните европейски стратегически и нормативни документи имащи отношение към енергийната ефективност на транспортния сектор:

- Енергийната стратегия 2020 на ЕС;
- Рамка за политиките на ЕС в областта на климата и енергетиката в периода 2020 – 2030г.;
- Бялата книга на транспорта (ЕС) от 28 март 2011 г.;
- Европейската пътна карта за развитие на транспорта до 2050г.;
- Четвърти пакет в областта на железопътния транспорт (ЕС);
- Стратегия за намаляване на разхода за гориво и емисиите на въглероден диоксид от камионите, градските и междуградските автобуси (ЕС) от 2014г.;
- Директива 2012/27/ЕС за енергийната ефективност;

<sup>1</sup> Източник: Евростат (2015), <http://ec.europa.eu/eurostat>, (посетен на 05.08.2015г.)

Един от основните приоритети на **Енергийната стратегия 2020 на ЕС** е увеличаване на енергийната ефективност.<sup>2</sup> Но тя е по-общ стратегически документ който е формулиран донякъде неясно на база на търсените компромиси между инвестициите необходими за постигане на целите, засягащи основно бизнеса и желанието на обществеността за чиста околна среда.

Неотдавна Европейската комисия представи надграждащата го **Рамка за политиките в областта на климата и енергетиката в периода 2020 – 2030г.**<sup>3</sup> Една от новите цели засягащи транспорта е 27% увеличение на енергийната ефективност спрямо 1990г. Това отнесено спрямо сегашната цел от 20% до 2020г. е сериозно увеличение. Надграждането е свързано с основната цел на ЕС - намаляване на връзката между икономическия растеж и енергопотреблението на основа по-добра енергийна ефективност.

**Бялата книга на транспорта от 28 март 2011 г.** успоредно с целите които поставя за развитие на транспорта, разглежда енергийната ефективност на сектора. В инициатива 26 се разглеждат възможностите за по-високи стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от превозните средства във всички видове транспорт, допълнени при необходимост от изисквания за енергийна ефективност, които да обхванат всички видове задвижващи системи.<sup>4</sup>

**Европейската пътна карта за развитие на транспорта до 2050г.** е стратегически документ, който очертава визията с която трябва да се съобразяват всички национални усилия конкретно в транспортния сектор.<sup>5</sup> В нея могат да се отбележат два важни момента имащи отражение към България: автомобилите захранвани с изкопаеми горива да не могат да се движат в градските зони и половината от пътническите и товарните междуградски превози на средни дистанции да се осъществяват не от автомобилен, а от железопътен и воден транспорт. Това е потвърдено и в *Четвърти пакет в областта на железопътния транспорт.*<sup>6</sup>

За България тези изисквания са трудно изпълними, дори и в такъв дълъг период. Финансовите възможности на населението и бизнеса, както и съществуващата инфраструктура (особено за зареждане) поставят под съмнение масовата експлоатация на електромобили например дори и само в големите градове.

Други основни проблеми за България в областта на енергийната ефективност на транспорта са:

- първо, голямата фрагментираност на мерките и действията в отделните видове транспорт;
- второ, слабите резултати до момента в подобряване на енергийната ефективност на транспорта, които да се дължат на активни усилия, а не например да са ефект на икономическа криза;
- трето, липсата на достатъчно инвестиции за подмяна на превозния парк по всичките му видове, като особено тревожно е положението при железопътния транспорт.

<sup>2</sup> Източник: Европейска комисия (2010), <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy/2020-energy-strategy>, (посетен на 05.08.2015г.)

<sup>3</sup> Източник: Европейска комисия (2014), [http://ec.europa.eu/clima/news/articles/news\\_2014012202\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/news/articles/news_2014012202_en.htm) (посетен на 05.08.2015г.)

<sup>4</sup> Източник: Европейска комисия (2011), [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm), (посетен на 05.08.2015г.)

<sup>5</sup> Източник: Европейска комисия (2011), [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-11-372\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-372_en.htm), (посетен на 05.08.2015г.)

<sup>6</sup> Източник: Европейска комисия (2013), [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.htm), (посетен на 05.08.2015г.)

Приетата през 2014г. от Европейската комисия **Стратегия за намаляване на разхода за гориво и емисиите на въглероден диоксид от камионите, градските и междуградските автобуси** изисква предприемането като краткосрочна мярка – сертифициране, докладване и наблюдение на емисиите от тежкотоварните автомобили.<sup>7</sup> Също така се предвижда въвеждането на задължителни ограничения за емисиите на новорегистрираните тежкотоварни превозни средства, интелигентно ценообразуване на ползването на пътната инфраструктура съчетано и с разумно данъчно облагане на енергийно и емисионно ефективните превозни средства.

Следващият европейски документ който има отношение към темата е новата **Директива 2012/27/ЕС**.<sup>8</sup> Нов момент в Директивата са нормативно установените задължителни мерки за държавите-членки на ЕС. Такива са: изискването за създаването на схеми за задължения за енергийна ефективност; национални цели свързани с постигането на нови икономии, всяка година в периода 2014-2020г. Особеност на Директивата е, че обемите на продадена енергия използвана в транспорта частично или изцяло могат да се изключат от нейното пресмятане (чл.7, т.1 и т.4). Въпреки това в Преамбюла (т.7) на Директивата, ЕК е отчела, че са необходими по-големи спестявания в областта на транспорта.

Предвид важността на цитираната Директива 2012/27/ЕС за енергийната ефективност, ще бъде направен анализ как тя е въведена в България и какво е потенциалното ѝ отражение върху транспортния сектор на страната.

### ***Критичен анализ на националната стратегическа и нормативна рамка за повишаване на енергийната ефективност на българския транспортен сектор***

В този анализ ще бъдат разгледани следните европейски стратегически и нормативни документи имащи отношение към енергийната ефективност на транспортния сектор:

- Закон за енергийна ефективност от 2015г.;
- Националната програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008-2020г.;
- Националният план за действие за енергийна ефективност 2014-2020г.;
- „Указания за прилагане на изисквания за енергийна ефективност и енергийни спестявания при възлагането на обществени поръчки за доставка на оборудване и превозни средства“;
- проекта на Националната стратегия за устойчиво развитие от 2007г.;
- Национална стратегия „Транспорт и околна среда в Република България – настояще и бъдеще 2009-2018г.“;
- Третия национален план за действие по изменението на климата 2013 – 2020г.

Новият **Закон за енергийна ефективност (ЗЕЕ)**, който транспонира Директива 2012/27/ЕС в националното законодателство е обнародван в ДВ бр.35 от 15.05.2015г. Цитираният Закон за енергийната ефективност от 2015г. има широко приложение и по отношение на транспортния сектор. Още на пръв поглед прави впечатление ангажираността на министъра на транспорта (чл.10 от ЗЕЕ) с държавната политика по енергийна ефективност, което следва да подчертае приложното поле на закона спрямо целия транспортен сектор.

<sup>7</sup> Източник: Европейска комисия (2014), [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/index_en.htm), (посетен на 05.08.2015г.)

<sup>8</sup> Източник: Официален вестник на ЕС (2012), <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=OJ:L:2012:315:TOC>, (посетен на 05.08.2015г.)

Отчетът за изпълнение на Националния план за енергийна ефективност включва основните показатели за извършена дейност от транспортния сектор (чл.12, ал.8, т.11, 12, 13 от ЗЕЕ):

- извършена пътническа превозна дейност в пътникокилометри (pkm);
- извършена товарна превозна работа в тонкилометрите (tkm);
- както и приведени тонкилометри (pkm + tkm);

Основния въпрос който възниква във връзка с приложението на Директивата е, по какъв начин задължителните цели на закона следва да бъдат изпълнявани от транспортните компании и неизпълнението на целите води ли до санкционни последици.

Нормативното въвеждане на схема за *задължителни* енергийни спестявания (чл.14 от ЗЕЕ) изисква за периода 2014 – 2020 г., натрупване на нови енергийни спестявания от минимум 1,5 на сто годишно от средната годишна стойност на общото количество на продажбите на енергия на крайните клиенти на територията на страната през 2010, 2011 и 2012 г.

От количествата дефинирани в тази цел формално е изключено количеството на продажбите на енергия, използвани в транспортния сектор, под код „В\_101900“ по статистиката на Евростат (чл.14, ал.2 от ЗЕЕ). От друга страна, Законът предвижда, че „крайното енергийно потребление“ задължително включва и транспортния сектор (чл.§1, т.12 от ДР на ЗЕЕ). Това означава, че при разпределянето на индивидуалните цели за задължително енергийно спестяване (по чл.18 от ЗЕЕ) в методиката и наредбата на Министерски съвет могат да бъдат включени и компании свързани с транспортния сектор, въпреки изключението направено в чл.14, ал.4, т.4 от ЗЕЕ. Точно защото както беше посочено по-горе нормативната дефиниция за крайно енергийно потребление изрично включва транспортния сектор, а нормативния механизъм за индивидуално разпределение на целите е свързан легално с термина реализиране на крайно енергийно потребление. Също така, този механизъм изрично нормативно е свързан с Националния план за енергийна ефективност, който се отчита както вече беше посочено и в пътникокилометри, тонкилометри и приведени тонкилометри.

Самата Директива 2012/27/ЕС, в условията на алтернативност предлага два варианта на държавите за енергийната ефективност на транспортния сектор: да бъде или да не бъде включен в общите квоти. В същото време се остава с впечатлението, че ЗЕЕ при транспонирането просто е възпроизвел текста на директивата с двата взаимноизключващи се варианта без да отчете нейния характер и условията на алтернативен избор за държавите-членки които трябва да изберат единия от вариантите.

Въпреки, че Законът за енергийна ефективност от 2015г. следва да се тълкува по-скоро като неприложим за транспортния сектор, неговата двузначност създава неяснота. Може ли при бъдещото му приложение или при издаване на подзаконовите актове свързани с него – спрямо транспортните компании да възникне необходимостта да го прилагат и съответно заплашени ли са от санкции при неизпълнение.

Първото което е ясно, е че не е разумно и правилно с едни и същи законови разпоредби да се наложат еднообразни правила по енергийната ефективност както на сградите, така и на енергийната ефективност при производството, преноса и крайната консумация на електроенергия, също и енергийната ефективност при разпространението и потреблението на горива, вкл. и в транспортния сектор. Самият процес на изчисляване на постигната енергийна ефективност е специфичен за всеки икономически сектор.

Лесно да се измери енергийното потребление на една сграда преди и след извършване на саниране и съответно наличните енергийни спестявания в резултат на този процес в рамките на годишен или сезонен период. В този случай обичайно имаме един обект и една компания която извършва енергийното спестяване.

В енергийните компании отново инвестициите за промяната на материалната база, (съответно използваната технология) може лесно да се изчисли като ниво на постигната енергийна ефективност.

От друга страна в транспортния сектор има различни доставчици на гориво. Всеки един от доставчиците използва различна технология на филтриране и различни добавки в горивата – това е част от конкуренцията в сектора. Самите транспортни компании имат различна поддръжка на превозните средства, както и различни режими на шофиране. Предвид посочените специфики, отчитането на енергийните спестявания в транспортния сектор е силно затруднено.

На следващо място, дори и без индивидуални ангажименти на компаниите в транспортния сектор, същия е включен в националните цели по ЗЕЕ. Предвид това стои въпросът за финансирането на постигнатите енергийни спестявания. Основен източник за това би трябвало да бъде създадения със ЗЕЕ – „Фонд енергийна ефективност и възобновяеми източници“ (Фонда). Прави впечатление, че въпреки включването на министъра на транспорта в списъка на държавните органи провеждащи националната политика по енергийна ефективност (чл.10 от ЗЕЕ), сред единайсетте членове на Управителния съвет на Фонда няма представител на министърът на транспорта (чл.85 от ЗЕЕ). В същото време в този немалък брой, като членове на управлението на Фонда са включени представители на неправителствения сектор, различни експерти и представители на министъра на икономиката, министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на околната среда и водите. Доколкото това е свързано с ангажимента на лицата с индивидуални цели по закона да правят вноски във Фонда свързани с тези цели (чл.81, ал.1, т.4 от ЗЕЕ), предвид структурата на управителния съвет на Фонда – остава впечатлението, че финансирането ще се връща към областите на лицата които са направили тези вноски. Това води до някаква степен на игнориране на транспортния сектор от финансирането на Фонда.

Извън въпросите свързани с правилата на ЕС за държавна помощ следва да се обмислят въпросите за подкрепа на проекти засягащи транспортния сектор по отношение на търговците на горива или транспортните компании. Това е различно от инвестициите в транспортна инфраструктура, тъй като те са дългосрочни като реализация и измеримите съществени ефекти обикновено могат да се отчетат след десетгодишен период. Отделно поддържането на вече изградените или обновените отнема сериозен финансов ресурс от инвестирането в нови инфраструктурни проекти.

Развитието на пътната и железопътната инфраструктура, която цялостно не е поддържана и е остаряла спрямо съвременните изисквания за държава като България изисква дългосрочна визия и усилия. И докато в областта на пътната инфраструктура в последните десет години има съществен напредък благодарение и на фондовете на ЕС, то железопътната, която се очаква да поеме съществена част от товарния транспорт е с много негативна перспектива като състояние и модернизация.

Насърчаването на енергийно ефективни горива е една от възможностите за постигане измерим средносрочен ефект по отношение на подобряване на енергийната ефективност на транспорта. Разбира се, при тях също има проблеми които трябва да бъдат решени. Например отчитането на енергията от конвенционални източници която се използва за тяхното производство и допустимия обем спрямо единица произведено гориво с отчитане на емитираните серни, въглеродни и прахови (ФПЧ) емисии; съотношението на използваната конвенционална енергия и емисиите спрямо тяхната енергийна ефективност; отчитането на проблема с алтернативното ползване на земеделската земя с оглед използването ѝ за производство на хранителни продукти, което е свързано с проблеми на бедността и изхранването на населението, вкл. и в глобален план. Възможно решение е отглеждане на технически култури да става на замърсени



почви, като част от тяхната рекултивация или използването и преработката на отпадъчните мазнини от бита и хранително-вкусовата промишленост.

Свързан с тази тема въпрос е и доколко остарелия национален транспортен парк е пригоден за използване на такива горива. Тези горива взаимодействат с полимерните и алуминиеви сегменти на транспортните средства, изискват по-голяма мощност на запалителната система на двигателя, при минусови температури не изгарят добре, горивните филтри се износват много по-бързо.

Въпреки, че **Националната програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008-2020г.** има за цел да насърчи потреблението им, към момента все още то остава на доста ниски нива.<sup>9</sup> В Националната програма предвидените количества от биогорива второ поколение са незначителни и към 2020 г. възлизат на 4 ktоe при общо потребление на биогорива от 287 ktоe. По данни на Сметна палата делът на биогоривата в транспорта през 2012г. е бил 0.3% при национална цел от 10%.<sup>10</sup> В България, след прекратяване на Схемата за подпомагане на земеделските производители на енергийни култури от 01.01.2010 г., не се насърчава производството на енергийни култури, които са суровини за производството на биогорива. Липсва адекватна сертифицираща система за националното им производство, като основното количество се осигурява от внос. Не е предвидено национално финансиране или стратегически мерки за подпомагане на биогоривата от второ поколение и техният дял е нищожен.

Европейският парламент одобри през 2013г. поставянето на таван на производството на биогорива от традиционни източници и преминаването към ново поколение горива от водорасли и определени видове отпадъци. Според приетия от Европейския парламент документ, биогоривата от първо поколение (какви то се произвеждат в България) не могат да надхвърлят 6% от КЕП в транспортния сектор. А новите биогорива произведени от водорасли и определени видове отпадъци трябва да са не по-малко от 2,5% от КЕП.<sup>11</sup>

**Националният план за действие за енергийна ефективност 2014-2020г.** на практика установява, че енергийната ефективност в транспортния сектор не може да бъде отчетена, тъй като липсват надеждни данни. Тъй като тази констатация е само от преди година, това поставя на първо място задача за усъвършенстване на статистическото отчитане в тази област. Прави впечатление, че според този национален план транспорта изпреварва индустрията по енергийно потребление и е секторът с най-висок относителен дял.<sup>12</sup>

В областта на ЕСКО-услугите за транспортния сектор националният план предвижда устройства за минимизиране и контрол на разхода на гориво.

Трябва да бъде обърнато внимание и на разработените от Агенцията за обществени поръчки и Агенцията за устойчиво енергийно развитие „**Указания за прилагане на изисквания за енергийна ефективност и енергийни спестявания при възлагането на обществени поръчки за доставка на оборудване и превозни средства**“. Тези указания са приложение към Закона за обществените поръчки. Указанията са добра основа за модернизиране на обществения транспортен парк, което би стимулирало доставчиците на превозни средства да предлагат по-енергийно ефективни модели на пазара.

<sup>9</sup> Националната програма е приета с Решение на Министерски съвет от 15.11.2007г.

<sup>10</sup> Източник: Сметна палата (2015), (посетен на 10.08.2015г.)

<http://www.bulnao.government.bg/bg/articles/neobhodimi-sa-speshni-dejstviq-za-narastvane-na-dela-na-biogorivata-u-nas-ustanovi-smetnata-palata-1477>

<sup>11</sup> Източник: Европейски парламент (2013), (посетен на 10.08.2015г.)

<http://www.europarl.europa.eu/news/bg/news-room/content/20130906IPR18831/html/>

<sup>12</sup> виж стр.50 и стр.88

Особен интерес представлява въпросът свързан с **Националната стратегия за устойчиво развитие**. Към момента (2015г.), България *няма приета* и действаща такава, което създава редица практически и теоретични проблеми.

На първо място тази стратегия би следвало да обединява свързани въпроси и да определя балансът между тях – опазване на околната среда, но и постигане на устойчив икономически растеж; развитие на транспорта и мобилност, но и енергийна ефективност и намаляване замърсяването на въздуха и т.н.

*Проектът* на Националната стратегия за устойчиво развитие е изготвен през 2007г. от междуведомствена работна група формирана от министерски съвет. Липсата на експертно звено в правителството което да е специализирано в темата за устойчивото развитие налага този подход. Това е една от причините стратегията да остане фрагментиран сбор от отделни секторни политики. На практика в нея, всеки един от представителите на отделните министерства залага части от стратегическите документи на съответното министерство. В крайна сметка, стратегията е изградена от механичен сбор от отделно изключващи се секторни документи предложени от представители на отделните министерства които са тесни специалисти само в своята област и не отчитат другите свързани области. Част от предложенията за цели и мерки звучат идеалистично и неясно без да са придружени с финансова обосновка за тяхното реализиране. Също така механичното имплементиране на преводи на европейски стратегии и директиви в различни области води до смесване на несвързани цели.

Предвид изложеното до сега, стратегията не е одобрено, а проекта от 2007г. вече е морално остарял за да бъде конкретно и подробно обсъждан. В същото време има належаща нужда от такъв стратегически документ, не само с оглед отчитане на международните ангажименти на България по отношение на устойчивото развитие, но и от гледна точка на баланса и формулирането на приоритети вкл. и относно енергийната ефективност на транспортния сектор.

След провала на Първия и Втория национален план за действие по изменение на климата в рамките на същата негативна традиция е изготвен и **Третия национален план за действие по изменението на климата 2013 – 2020г.**<sup>13</sup> Грешките на Първия и Втория национален план за действие по изменение на климата бяха базирани на отчитането на т.нар. „горещ въздух“ (намаления на емисии постигнати не в резултат на целенасочени действия, а в резултат на икономически кризи, избирателно посочване на референтна година и т.н.) като успех на България в борбата с изменението на климата.

В резултат на това, страната беше поставена в силно неблагоприятно позиция при включването ѝ в Европейската схема за търговия с емисии, което доведе до рестрикции за икономиката и закриването на предприятия в сферата основно на металургията, енергетиката, промишлеността.<sup>14</sup> Също така България пропусна да реализира потенциала си от близо 1.5 млрд. долара за продажба на емисии по т.нар. Схема за зелени инвестиции.<sup>15</sup>

Третият национален план за действие по изменението на климата 2013 – 2020г. е съвкупност от механично нахвърляни статистически данни смесени с извадки от нормативни и стратегически документи. Например на стр.21 от Третия национален план пише, че транспортния сектор бил от най-големите емитери на парникови газове, но до

<sup>13</sup> Източник: Министерство на околната среда и водите (2012), [http://www3.moew.government.bg/files/file/Climate/Climate\\_Change\\_Policy\\_Directorate/Treti\\_nacionalen\\_plan\\_za\\_deistvie\\_po\\_izmenenie\\_na\\_klimata.pdf](http://www3.moew.government.bg/files/file/Climate/Climate_Change_Policy_Directorate/Treti_nacionalen_plan_za_deistvie_po_izmenenie_na_klimata.pdf), (посетен на 10.08.2015г.)

<sup>14</sup> Ножаров Щ., „Ефективност в регулирането на въглеродния пазар в България”, Устойчиво развитие и конкурентноспособност на българската икономика, Издателски комплекс-УНСС, 2013г., глава Пета, стр.146-180

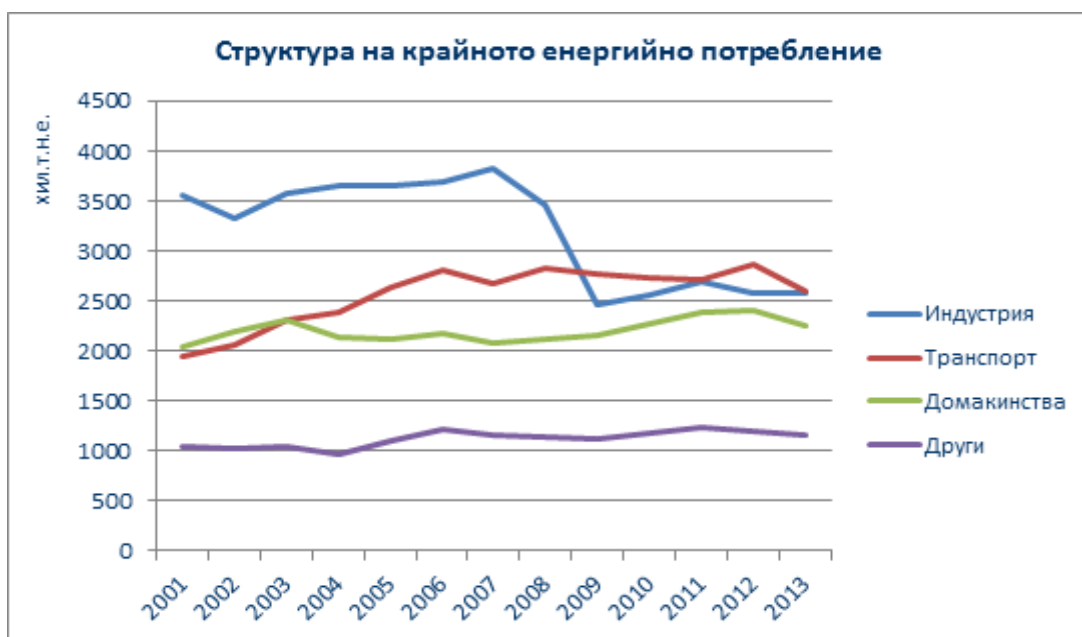
<sup>15</sup> Пак там.

скоро бил пренебрегван като такъв?! Това е учудващо заключение, след като десет години преди това във Втория национален план има цял раздел за транспорта (р.4.4., стр.26, р.6.5., стр.59). Но пък това заключение е пример за качеството на съдържанието на Третия национален план. Като финансови източници на мерките са записани имената на различни основно европейски фондове и програми без достатъчна конкретика необходима за преценка на относимостта на съответния източник. Освен това Планът има по-скоро описателен вместо аналитичен характер, поради което не би могъл да бъде използван за анализ на енергийната ефективност на транспортния сектор.

### ***Визия за подобряване на енергийната ефективност на българския транспортен сектор***

Като обобщение на съдържанието на представения Закон за енергийна ефективност от 2015г. може да се изведе заключението, че изключването на транспортния сектор от неговия обхват не е решение на проблема, а по-скоро фиктивното му игнориране. Въпросът е на каква цена става това.

Енергийната ефективност е свързана не само с опазването на околната среда, но и с икономическа ефективност. По-добрата енергийна ефективност на транспортния сектор ще доведе до неговата модернизация. Геостратегическото положение на България като връзка на Европа с Азия е възможност този сектор да има важно място във формирането на БВП на страната. Това обаче, не би станало при сегашното състояние на сектора при което се отчита, че е по-важно за неговото конкурентно предимство ниската цена на материалната му база. Такава концепция би била по-подходяща за една средна или голяма затворена икономика, но не и за малка отворена икономика, като българската.



Източник: НСИ

**Фигура 1: КЕП по икономически сектори**

Транспортният сектор е с втори по-големина дял в КЕП след индустрията. През периода 2001-2006г. неговия обем нараства, за да стигне едно устойчиво високо ниво в периода 2007-2013г.

Данните от фигура 1 показват и резултатите (или по-скоро липсата на такива) на националните програмни и нормативни документи в областта на енергийната ефективност на транспортния сектор. Особено в периода на световната икономическа криза след 2007г. в българския транспортен сектор не се отчита никакъв спад в КЕП, въпреки ниските нива на БВП. Това може да се тълкува и като сигнал за нужда от реструктуриране, а не оптимизиране на транспортния сектор.

Неслучайно Директива 2012/27/ЕС не изключва транспортния сектор, а оставя този въпрос на държавите-членки. Постигането на по-висока енергийна ефективност в проценти на ежегодното ниво на транспортния сектор за държави като Франция или Германия които произвеждат всички видове транспортни средства според нивото на най-добрите налични техники и технологии и разполагат с модерна инфраструктура, е много сложно и е свързано с огромни инвестиции в нови научни открития.

От друга страна, за държава като България-това не е въпрос на избор, а на оцеляване на транспортния сектор. Разбира се, това не може да стане без отчитане на неговите специфики и поставянето на реални и измерими цели. От възможните краткосрочни мерки, прави впечатление липсата на интелигентни системи за управление на автомобилния трафик в по-големите градове на страната. Формалното маркиране на велоалеи с невъзможни маршрути или рехабилитация на пътната инфраструктура чрез пълнеж на дупки които се отварят отново след шест месеца не могат да се нарекат мерки за енергийна ефективност в транспортния сектор с устойчив ефект.

Цитираната „Рамка за политиките в областта на климата и енергетиката в периода 2020 – 2030г.“ на Европейската комисия засяга и сектора на транспорта, който макар и извън прякото участие в Европейската схема за търговия на емисии попада в националния таван на въглеродни емисии заедно с другите сектори извън схемата.

На практика позволените за България емисии в периода 2020 – 2030г. съвпадат с нивото на тези от 2005г.<sup>16</sup> Това означава сериозно повишаване на ефективността на транспорта, както енергийната, така и емисионната. Същевременно това е шанс за транспортния сектор, ако той бъде предвиден в механизма на т.нар. редистрибуция, която действа и при сегашната схема за търговия с емисии, но тепърва се програмира за периода 2020-2030г. Сумата по механизма за редистрибуция за този период се равнява за България на приблизително 2 млрд. евро. Част от тези средства може например да се инвестират в модерни системи за публичен градски транспорт, което сериозно ще повиши енергийната ефективност на транспорта и ще намали използването на автомобили в големите градове. За съжаление обаче, към момента няма предвидени средства от редистрибуцията за сериозни проекти в транспортния сектор за посочения период. Средствата се насочват основно към енергийния сектор.

Следва да се обърне внимание и на актуалността на стратегическата рамка в областта на енергийната ефективност на транспортния сектор. Документи като „Транспорт и околна среда в Република България – настояще и бъдеще 2009-2018г.“ от 2008г. са загубили отдавна своята актуалност. Поради това и не бяха разглеждани в настоящия анализ. Видно от изложението на тази глава при разглеждането на европейската политика се установява, че органите на ЕС на период от 3-5г. променят съществено основата на всяка една от европейските политики. Ето защо националната стратегическа рамка трябва да бъде много по-гъвкава и да се актуализира по-често.

<sup>16</sup> Ножаров Щ., „Ефективност в регулирането на въглеродния пазар в България”, Устойчиво развитие и конкурентноспособност на българската икономика, Издателски комплекс-УНСС, 2013г., глава Пета, стр.146-180

В резултат от направения критичен анализ на мерките и стратегиите от политиката за повишаване на енергийната ефективност на транспорта в страната може да се обобщят в следните направления за бъдеща работа:<sup>17</sup>

**1) На първо място – развитие на икономически инструменти:**

- предприемане на данъчни мерки (преференциални данъци свързани с енергийната ефективност);
- санкционни мерки (санкции за енергийно неефективните превозни средства и видове транспорт)
- използване на финансови фондове (за подпомагане на енергийната ефективност);

**2) На второ място – развитие на административните инструменти:**

- въвеждане на административно определени прагове на допустими емисии и енергиен разход на транспортните средства;
- подобряване на нормативната уредба и провеждането на годишните технически прегледи на МПС от гледна точка въздействие на транспортните средства върху околната среда и тяхната енергийна ефективност;

**3) На трето място – развитие на институционалния модел:**

- създаване на ефективни институции за управление и контрол в областта на енергийната ефективност на транспорта;
- взаимодействие с браншовите камари в сектора на транспорта;
- модели и партньорства с местните власти за развитие на устойчиви транспортни градски системи;

**4) На четвърто място – развитие на потребителския модел:**

- изграждане на потребителски модел основан на критериите за зелени обществени поръчки;

**5) На пето място – развитие на научната и иновационна дейност:**

- финансова и институционална подкрепа за научната и иновационна дейност в областта на енергийната ефективност на транспорта;

**6) На шесто място – развитие на инфраструктурни мерки:**

- изграждане на необходимата (публична) инфраструктура за зареждане на автомобили захранвани от енергия от ново поколение (водородни клетки, електромобили и др.).

Енергийната ефективност на транспортния сектор е въпрос от ключово значение за енергийната сигурност и независимост на България. Във време в което енергийния сектор е раздиран от проблеми които изискват огромни финансови разходи за решаването им енергийната ефективност на транспортния сектор би могла да бъде част от решението на енергийния проблем и то на доста по-ниска цена, както се вижда от посочените по-горе насоки за развитие. Преструктурирането на енергийния сектор ще трае дълго време, докато голяма част от мерките в областта на енергийната ефективност могат да дадат бърз резултат и могат да получат допустимо финансиране по фондовете на ЕС.

---

<sup>17</sup> Въз основа на изведените препоръки, е разработена глава 10 „Предложения за предприемане на мерки за повишаване на енергийната ефективност на транспортния сектор в съответствие с политиката за устойчиво развитие на транспорта“ (стр.90-92), както и е разработено Приложение 18 „Анкета за проучване на одобрението и приоритизирането на предложени мерки за повишаване на енергийната ефективност на транспорта в България в контекста на политиката за устойчиво развитие“ (стр.164-175);