

26.8.2025 г.

X И-1240(2)/26.08.2025

Деловодство НСОРБ

Signed by: EVGENIYA RADKOVA NEMSKA

ДО

Г-Н МАНОЛ ГЕНОВ

МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА

И ВОДИТЕ

На Ваш № 95-00-5898-18/23.07.2025

Относно: Становище по задание за определяне на обхвата и съдържанието на доклад за екологична оценка на проект на Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България – актуализация 2024 г. и схема за провеждане на консултации с обществеността, заинтересуваните органи и трети лица, които има вероятност да бъдат засегнати от плана

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕНОВ,

Бихме искали да изразим благодарност за възможността да представим становище и препоръки по проекта на Задание за определяне на обхвата и съдържанието на доклад за екологична оценка на Интегрирания план в областта на енергетиката и климата на Република България (ИНПЕК), с акцент върху текстовете, засягащи ролята и капацитета на общините.

Заданието представлява добра основа, която обаче следва да бъде допълнена и актуализирана. Наблюдават се повтарящи се формулировки в различни части на документа, както и текстове, които се нуждаят от съществена редакция с оглед на променящите се реалности.

I. Коментари по сектор „Транспорт“

Анализът на НСОРБ показва, че общините са поставени в центъра на транспортната трансформация, като поемат ключови отговорности в няколко направления:

- Въвеждане на **водороден и електрически градски транспорт**, което изисква значителни инвестиции и нови компетенции
- Разработване и изпълнение на **планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ)**, интегриращи транспортната политика с градското развитие
- Управление на нови **регулаторни инструменти** и гарантиране на **социалната приемливост** на мерките
- Развитие на **зарядна инфраструктура** за електрическа мобилност.

В тази връзка препоръчваме за реалистично планиране и предвиждане на адекватна подкрепа за общините. Това следва да включва **значително увеличаване на националната подкрепа** за общините по отношение на горните направления.

Препоръчваме също създаването на специален финансов инструмент за дългосрочно финансиране на общински транспортни проекти с гратисни периоди и ниски лихвени проценти, които да отчитат специфичните нужди на общинските бюджети.

В доклада за екологична оценка предлагаме да бъде включен специален раздел, **посветен на анализа на капацитета на общините за изпълнение на транспортните мерки**, включително:

- Оценка на финансовите възможности на различни типове общини (големи, средни, малки)
- Анализ на административния капацитет за управление на сложни технологични проекти
- Оценка на техническата готовност за поддръжка на новите технологии

Препоръчваме да се извърши и **задълбочен анализ на социално-икономическите ефекти** от въвеждането на зони с ограничен достъп и други регулаторни мерки, с фокус върху:

- Въздействието върху малкия и средния бизнес
- Ефектите върху достъпа до обществени услуги за различни социални групи
- Възможности за компенсиращи механизми за най-уязвимите

Проектът на задание препраща към Националната рамка за политика за развитието на пазара на алтернативни горива и съответната инфраструктура, включително мерки като **прогресивно данъчно облагане за насърчаване на енергийно ефективни превозни средства**.

Съществуващото законодателство — Законът за местните данъци и такси — вече предвижда данъчни преференции за превозни средства с ниски емисии (чл. 59), като данъкът за леки автомобили се изчислява по формула с имуществен и екологичен компонент. Това показва, че **в България вече съществува основа за стимулиране на чисти превозни средства чрез местни данъчни механизми**.

Мотиви: Сред основните предизвикателства, произтичащи от ИНПЕК, следва да се посочи **липсата на инфраструктура за водороден транспорт**, а тази за електрически е в процес на развитие. В момента в България няма централизирано производство на водород, нито изградена мрежа от зарядни станции, което налага всяка община да инвестира самостоятелно в инфраструктура. Планирането на такава инфраструктура е сложен процес, изискващ координация с енергийната система и прогнозиране на бъдещите нужди.

Допълнително, високите **първоначални разходи за водородни автобуси** представляват сериозно предизвикателство за общинските бюджети. Цената на един водороден автобус значително надвишава тази на дизелов, а икономииите от експлоатация не могат да компенсират инвестицията в краткосрочен план.

Липсата на опит с новите технологии в страната налага разчитане на чуждестранни експерти или организиране на специализирани обучения, което води до допълнителни разходи за общините. **Разработването на ПУГМ изисква също специфична експертиза**, с каквато не всички общини разполагат — особено по-малките, които са по-уязвими.

II. Коментари по сектор „Управление на отпадъците”

Във връзка със заданието за изготвяне на екологична оценка (ЕО) на актуализирания ИНПЕК 2024 г., предлагаме да се разшири обхватът на оценката в сектор „Управление на отпадъците“ със следните допълнителни елементи, които подкрепят изпълнението на стратегическите цели на Плана:

По мярка 2: „Общински площадки за разделно събиране на отпадъци“ – да се анализира възможността за **въвеждане на мобилни инсталации** (напр. мобилни пунктове, контейнери, временни съоръжения), които да служат като по-гъвкава и икономически ефективна алтернатива на стационарните площадки, особено в малки и отдалечени населени места.

Мотиви на предложението, свързани с целите на ИПЕК: Съдейства за намаляване на необходимостта от транспорт на отпадъци на дълги разстояния – ограничаване на емисиите от транспорт, в изпълнение на целта за нисковъглеродно развитие.

По мярка 3: „Предоставяне на компостери на домакинствата“ - да се включи в оценката **анализ на потенциалните рискове** от неправилна употреба на компостерите – **неприятни миризми, привличане на вредители, хигиенни проблеми** и др. Да се предвиди и оценка на необходимостта от **информационни и образователни кампании** за правилна експлоатация от страна на домакинствата.

Мотиви на предложението, свързани с целите на ИПЕК: Правилната употреба на компостерите води до намаляване на количеството биоразградими отпадъци, което намалява емисиите на парникови газове от депата и е принос към нисковъглеродно развитие. Също така ефективното домашно компостиране намалява нуждата от транспорт и централизирано третиране – икономически изгодна и устойчива мярка, отговаряща на целта за сигурна и ефективна енергетика.

По мярка 7: „Разделно събиране и рециклиране на строителни отпадъци“ - да се постави акцент върху **възможностите за повторна употреба на строителни материали**, в съответствие с принципите на **кръговата икономика**.

Да се анализират **законодателните и икономически бариери** пред въвеждането на **задължителни изисквания** за влагане на рециклирани материали в новото строителство.

Мотиви на предложението, свързани с целите на ИПЕК: Повторната употреба намалява нуждата от нови ресурси и енергоемко производство на строителни материали – подкрепа за нисковъглеродно икономическо развитие. Стимулирането на вторичния пазар на строителни материали създава нови икономически възможности, допринасяйки за по-устойчива и конкурентоспособна икономика.

Като обща допълнителна препоръка, предлагаме в екологичната оценка да бъде отчетена необходимостта от **мерки, насочени към предотвратяване на образуването на отпадъци**, а не само към тяхното третиране. Това включва насърчаване на **екодизайн и модели на производство и потребление**, които удължават живота на продуктите. Също така стимули за **повторна употреба и ремонт**, както и повишаване на **потребителската осведоменост и отговорно поведение**.

Мотиви на предложението, свързани с целите на ИПЕК: Предотвратяването на отпадъци води до оптимално използване на ресурси и енергия, което директно подкрепя целите за намаляване на въглеродния отпечатък и енергийна ефективност. Подобни мерки намаляват зависимостта от внос на суровини и материали – синергия с целта за енергийна независимост.

Включването на горепосочените препоръки ще подобри качеството и ефективността на екологичната оценка и ще гарантира, че сектор „Управление на отпадъците“ допринася пълноценно за изпълнението на стратегическите цели на ИПЕК – устойчиво, нисковъглеродно и конкурентоспособно развитие на Република България.

III. Други общи коментари:

Принципното ни предложение е **всички референции към Програмите, съфинансирани от Европейските фондове на споделено управление за периода 2021-2027, НПВУ и други Програми с външно финансиране, да се ревизират в посока отразяване на настоящото им развитие и изпълнение.**

Примери в това отношение, са:

- т.1.2.2.1. Измерение „Декарбонизация“, сектор „транспорт“, текстове на стр. 44 и 45 описващи проектите, които ще бъдат финансирани по Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.: Понастоящем по Програмата вече са финансирани, част от цитираните инвестиции, в т.ч. „Модернизацията на жп линията София – Драгоман – Сръбска граница: жп участък Волюяк - Драгоман, фаза 2“, „Модернизацията на жп линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 2“, „Изграждане на АМ „Русе – Велико

Търново“ и др. Следва да се има предвид и че в резултат на междинния преглед на Програмата, някои от описаните инвестиции отпадат, а други такива се включват в обхвата ѝ. В допълнение, за реализацията на стратегическите приоритети в развитието на транспорта (стр.46) допринасят и НПВУ и Програмите за развитие на регионите, както и за трансгранично сътрудничество по вътрешните и външните граници на ЕС. Не е ясно и каква е цитираната на стр. 46 Инвестиционна програма за климата, по която се прилагат схеми за подобряване енергийната ефективност на сгради и други обекти и за насърчаване използването на електрически превозни средства. При условие, че се визират схемите на НДЕФ, то това би следвало да се разясни;

- т.1.2.2.1. Измерение „Декарбонизация“, сектор „транспорт“, текстове на стр.47 рефериращи към ПНИИДИТ: Визираната подкрепа за устойчивото развитие на Центрове за върхови постижения и Центрове за компетентност, изградени по Оперативна програма „Наука и образование за интелигентен растеж“ 2014-2020 г. (ОПНОИР), вече е предоставена. На разясняване подлежи и текстът: „конкретен бенефициент е Център за компетентност ХИТМОБИЛ...“, т.е. по какво и за какво е конкретен бенефициент въпросният център;
- Стр. 63, текстове рефериращи към НПВУ Инвестиция 5: „Схема за подпомагане на пилотни проекти за производство на зелен водород и биогаз“: Съгласно актуализацията на НПВУ схемата е с променено наименование и редуциран ресурс;
- Стр. 64, актуализация е необходима и на текста: По Програма „Възобновяема енергия, енергийна ефективност, енергийна сигурност“, финансирана по Финансовия механизъм на Европейското икономическо пространство с общ бюджет в размер на близо 33 млн. евро ще бъдат финансирани проекти свързани с подобряване на енергийната ефективност и използването на енергия от ВИ;
- Стр. 66, текстът „По линия на Националния план за възстановяване и устойчивост (НПВУ) се предвижда доставка и поддръжка на железопътен подвижен състав (35 бр. едноетажни електрически мотрисни влака, 7 бр. двуетажни електрически мотрисни влака, 20 бр. едноетажни електрически влака тип „push–pull“ и 18 бр. електрически маневрени локомотиви); доставка на бордово оборудване за 108 електрически локомотива и мотрисни влака; изграждане на Интермодален терминал в Русе и внедряване на ERTMS Ниво 2 в участъка Русе – Каспичан“, също следва да се ревизира поради отпаднали от НПВУ инвестиции цитирани в същия;
- Алтернативни мерки, стр. 68-71 и стр.74-75, стр.109-110: текстовете рефериращи към ПРР, ПКИП, ПТС, ПВУ, ПНИИДИТ също следва да се

актуализират, особено с оглед на вече реализиращите се по тях хиляди проекти за енергийна ефективност на предприятията, уличното осветление и сградния фонд. Необходимо е да се допълнят текстове касаещи ПОС и предоставяната от Програмата подкрепа за подмяна на отоплителните уреди на твърдо гориво;

- Стр.112-114, стр. 117-119 текстовете рефериращи към „Програма за публична подкрепа за развитието на индустриални райони, паркове и подобни територии и за привличане на инвестиции (AttractInvestBG)“, по която в рамките на 2023 г. предстои да бъде обявена процедура и другите свързани с инвестиции по НПВУ, ПКИП и ПНИИДИТ, следва да се актуализират.

В допълнение предлагаме **синхронизация на подхода за описание на отделните стратегически приоритети и мерки и допълването им с подходяща информация:**

- Сходно на описаната подкрепа от европейските фондове в т.1.2.2.1. Измерение „Декарбонизация“, сектор „Транспорт“, такава би могла да се включи и за останалите сектори - индустрия, селско стопанство, управление на отпадъците и т.н.;
- На стр. 60 към текстовете за създаването на центрове за административно обслужване, би могла да се включи и информация за ролята на Областните информационни центрове (ОИЦ). В изпълнение на Реформа С4.R5: „Обслужване на едно гише“ от НПВУ, ОИЦ предоставят пълен и безплатен достъп до необходимата информация и/или насоки за използването на информацията на заинтересовани лица във връзка с всички процедури и програми, свързани с енергийната ефективност и енергийното обновяване на сградния фонд.

Надяваме се, че предложенията ни за допълнения и корекции ще допринесат за цялостна, реалистична и ефективна екологична оценка на Интегрирания план в областта на енергетиката и климата. Подходът към общините следва да бъде основан на задълбочен анализ на техния капацитет, предизвикателствата пред тях и възможностите за подкрепа, така че те да могат да изпълнят своите ключови роли в процесите на декарбонизация, устойчиво развитие и управление на ресурсите.

Като благодарим за доброто ни сътрудничество, оставаме на разположение за допълнителни уточнения и консултации.

С уважение,

25.8.2025 г.

X



Силвия Георгиева

Изпълнителен директор НСОРБ

Signed by: SILVIYA NEDELICHEVA GEORGIEVA

Силвия Георгиева

Изпълнителен директор