



**Програма „Околна среда“; 2021-2027 г., проект за
изпращане в Европейската Комисия**

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 02.11.2021 г. - 02.12.2021 г. Неактивна

Номер на консултация: #6388-K

Област на политика: Архив - Околна среда

Тип консултация: ---

Вносител: Министерство на околната среда и водите

Тип вносител: Национално

В изпълнение на чл. 15, ал. 1 на ПМС № 142 от 2019 г. за разработване на стратегическите и програмните документи на Република България за управление на средствата от фондовете на ЕС за програмен период 2021-2027 г. (ПМС № 142/2019 г.) Управляващият орган на оперативна програма "Околна среда" стартира обществени консултации на проекта на програма „Околна среда“ 2021-2027 г. (пета версия) преди изпращането му към Европейска комисия. Достъп до документа се предоставя за период от 30 дни - от 2.11.2021 г. до 2.12.2021 г. - включително, съгласно разпоредбите на чл. 15, ал. 2 от ПМС № 142/2019 г.

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на околната среда и водите

Адрес: София, София 1000, бул. Княгиня Мария Луиза № 22

Електронна поща: edno_gishe@moev.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;

- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[PE 2021-2027_version 5_BG.pdf - вер. 1.0 | 02.11.2021](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 13.12.2021](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Калоян Желев (02.12.2021 22:13)

Коментари по програмата от Калоян Желев

Здравейте,

Ето и позицията ми в по-систематизиран вид:

[Калоян Желев - блогът: Мобилността ни няма бъдеще без план \(kaloyanjelev.blogspot.com\)](#)

С Уважение,

Калоян Желев

Автор: Ивайло Дойнов (18.11.2021 13:32)

Евро1 или пре-евро?

Това е доста ограничаващо условие. Лично имам автомобил 91-ва година бензин и го пазя само заради тази субсидия. Значи може да я се възползваш само с много стар дизелов автомобил. Дали някой който има автомобил в тази категория чака за 12 000 субсидия, за да купи електрически на цена от 80 000? Нека подходим

сериозно, такива автомобили вече са в категория „колекционерство“ и цената е доста над описаната за субсидия. Друг важен аспект, за общо 102 продадени ел. автомобили за 2020г. в България, да ограничаваме закупуването по толкова непрецизиран начин е странно. Връщането на стар автомобил за рециклиране е добро условие, но в крайна сметка въглеродния отпечатък е почти еквивалентен до категория евро4 независимо от тип двигател (бензин или дизел), а погледнато през времето за експлоатация може и да надхвърли няколко пъти търсения ефект от намаляване на емисиите. Важно е да се подходи отговорно и тази мярка да е далеч по достъпна и да достигне до хората който имат намерение да са отговорни към околната среда, а не да ги ограничаваме изкуствено и да не постигнем ефекта, който искаме.

Автор: Калоян Желев (09.11.2021 09:35)

Коментари по програмата от Калоян Желев - част 5

Част 5

Стр. 53, към: „Предложеният размер на стимулите за покупка на нов електромобил е в размер на 30% от стойността му, но не повече от 6 135 евро.“:

На какъв анализ се базира направеното предложение? Защо то не предвижда степенуване на стимулите за автомобили с различна степен на електрификация на задвижващите си системи и защо не се предвижда мярката да бъде приложена в по-широк контекст на насърчаването на обновяването на автомобилния парк изобщо?

Финансовите инструменти преди всичко трябва да отразяват особеностите на българската покупателна сила и обстоятелството, че това е мярка, насочена към най-бедната част то населението, която не е в състояние да си позволи разходите по замяната дори на 20-годишен дизелов автомобил с 10-годишен?Добра идея би било да се търси синергичен ефект с други регулации, като ограничаването на свободния понастоящем внос на автомобили под определен минимален емисионен клас, например Euro 4, както и промяна на данъчната система в посока принципа „замърсителят плаща повече“, както е в преобладаващото мнозинство държави в ЕС.

Ни виждам също да е осмислено обстоятелството, че развитието на алтернативната зарядна инфраструктура в електрическата ѝ част е свързано с анализ и предлагане на мерки за развитие на последната електроразпределителна мия, чийто капацитет трябва да бъде мащабиран изпреварващо на увеличаването на дела на електрическите автомобили, улеснявайки постигането на крайната цел национална цел (каквато в момента нямаме).

С Уважение,

Калоян Желев

Автор: Калоян Желев (09.11.2021 09:34)

Част 4

Стр. 50, към: „Крайните получатели са граждани, живеещи в общини с нарушено КАВ, които трябва да предадат за рециклиране регистрирани високоемисионни дизелови автомобили.“:

Размерът на предлагания стимул в този му вид и с предвидения бюджет не обещава постигането осезаем обществен ефект в реално време, тъй като е насочен към групите от населението с най-ниски доходи.

Стр. 50, към: „ФИ са приложими за насърчаването на електромобилността. Придобиването на електрически автомобил е съпроводено със спестявания, произтичащи от освобождаването от местни данъци, свободното паркиране, значително намалените експлоатационни разходи и разходи за поддръжка.“:

ФИ не отчитат тази особеност, че цитираните спестявания са много малка част от разликата в цената между нов електрически и нов конвенционален автомобил, както и ниската българска покупателна сила (виж данните на Eurostat за разполагаемия доход на домакинствата и разпределението му по пера – изключително показателен):

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_10_20/default/table?lang=en.

Стр. 51, към: „План за възстановяване и устойчивост“:

Планът не включва мерки за обновяване на българския автомобилен парк, нито мерки за развитие на алтернативната заррядна инфраструктура.

Стр. 51, към: „(за комбинирани финансови инструменти за насърчаване на електромобилността)“:

Комбинирането на инструменти предполага наличието на единна национална стратегия за декарбонизация на автомобилния транспорт, формулираща целите, сроковете и необходимите ресурси за постигането им. Към момента такава няма.

Стр. 53, към: „Размерът на финансирането към крайните получатели (физически лица) е близо 60 млн. евро.“

Простото изчисление показва, че с тази сума на подмяна подлежат приблизително 9 800 автомобили за целия период. Подобен темп на обновяване звучи несериозно: за пълна подмяна на тази част от парка с него ще са необходими 175 години и то само ако пренебрегнем времето като фактор за състоянието на останалата част от автомобилния парк.

Какво пречи да се приложат и доразвият към другите задвижващи системи стойностите, залегнали в Инвестиционната програма за климата на Националния доверителен екофонд, по чиято схема за насърчаване на електрическата мобилност се отпускат по-високи суми в по-логично разписана матрица, с повече вероятност за реален резултат? Ако пък приемем, че това е само един от възможните финансови инструменти кои са другите, преследващи сходна цел, и какъв синергичен ефект под

формата на обща, измерима, стратегическа крайна цел си поставят?

Следва Част 5

Автор: Калоян Желев (09.11.2021 09:33)

Коментари по програмата от Калоян Желев - част 3

Част 3

Стр. 11, към „ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПО ОТНОШЕНИЕ НА АДМИНИСТРАТИВНИЯ КАПАЦИТЕТ И УПРАВЛЕНИЕТО“:

Тук е един от най-тежките институционални проблеми на България:

Както стана дума, по автомобилните въпроси отношение в момента имат осем министерства и една агенция. Лишени от обща стратегия, координация и експертиза, те не са в състояние да формулират, а още по-малко да прилагат единна национална стратегия за намаляване на емисионния отпечатък от автомобилния транспорт на България през пакет от дългосрочни мерки, отразяващи националните ни особености.

Стр. 49, към: „Мерки за намаляване на замърсяването на въздуха от транспорта – поетапно премахване на използването на лични превозни средства с високи емисии чрез насърчаване на електромобилността; въвеждане на зони с ниски емисии“:

Защо само електрическата мобилност, а не мобилността, базирана на алтернативните устойчиви горива изобщо? Не виждам да е спазен принципът на технологичния неутралитет, повеляващ, че всички съществуващи задвижващи системи с принос в намаляването на емисиите са еднакво приложими?

[Калоян Желев - блогът: Европа: чиста енергия за транспорта \(kaloyanjelev.blogspot.com\)](http://kaloyanjelev.blogspot.com)

Стр. 49, към: „Решение на Съда на Европейския съюз по дело C-488/15 от 5 април 2017 г. за неспазване на нормите за съдържание на ФПЧ10 и неизпълнение на задълженията по Директива 2008/50/ЕО.“:

Касае най-вече най-големите градове София, Пловдив и Варна, а проблемът далеч не се изчерпва само с тях.

Стр. 49, към: „Подкрепата за насърчаване на електромобилността е насочена към постепенното прекратяване използването на конвенционални МПС с високи емисии (дизелови, приоритетно рге-Euro и Euro 1) и преминаване към електрически автомобили.“:

Към края на м. октомври 2021 г. в тази категория (над 20 години) влизат 45.05% от автомобилния парк, или 1 722 550 автомобила.

Насърчаването на електрическата мобилност по неизбежност би трябвало да включва и подкрепа за развитието на адекватна алтернативна зарядна

инфраструктура – показател, по който отново сме последни в ЕС. Ето как изглежда онагледената корелация между навлизането на електромобилите и качеството на зарядната им инфраструктура:

[Interactive map - Correlation between electric car sales and charging point availability \(2021 update\) - ACEA - European Automobile Manufacturers' Association](#)

Следва Част 4

Автор: Калоян Желев (09.11.2021 09:31)

Коментари по програмата от Калоян Желев - част 2

Част 2

Тъй като платформата не дава възможност да приложи документа с коментарите към конкретните текстове, ще го направя тук, както следва:

Стр.8, към „Националната стратегия за адаптация към изменението на климата“:

На цитирания документ не му липсва трезва оценка за липсата на ресурси и анализ на проблематиката в транспорта, като липса на адекватна структура, институционален капацитет и отсъствието на систематичност като цяло. Нещо повече: една от стратегическите цели, а именно "Изграждане на институционален капацитет и база от знания в транспортния сектор", видимо и от настоящия проект, все още не е постигната.

Стр. 9, към „По отношение на транспорта, личните автомобили са отчетени като сериозен замърсител, имайки предвид остарелия автомобилен парк (преобладаващо дизелови МПС над 15 г.). С постепенното изтегляне от употреба на високоемисионни дизелови автомобили се цели да се намалият превишените нива на ФПЧ и NOx. Дизеловите автомобили pre-Euro и Euro 1 имат принос за близо 55% от емисиите ФПЧ, емитирани от личните МПС в големите градове. Добра практика в страни-членки на ЕС е прилагането на финансови инструменти за електромобили срещу предаване за рециклиране на високоемисионни стари автомобили.“:

Ето как изглежда европейската матрица от стимули през 2020 и как стои България спрямо останалите:

[Overview - Electric vehicles: tax benefits & purchase incentives in the European Union - ACEA - European Automobile Manufacturers' Association](#)

Важно е да се отбележи, че на стимулиране подлежат не само електрическите автомобили, а подновяването на автомобилния парк изобщо, по простата причина, че дори да е конвенционален, новият автомобил емитира драстично по-малко от 20-годишния.

В България не са правени стъпки към формулирането на стратегия и предприемането на дългосрочни мерки с 30-40-годишен хоризонт. Промяната на тази ситуация става все по-ниезбежна.

Следва Част 3

Автор: Калоян Желев (09.11.2021 09:31)

Коментари по програмата от Калоян Желев - част 1

Част 1

Здравейте,

Коментарите ми по проекта ще бъдат основно в частта мерки за подмяна на автомобилния парк.

Няколко по-обща думи:

Най-общо казано, в публикуваната за обществено обсъждане пета версия на документа липсва усещането за цялостен национален контекст, изразяващ се в осъзнаването на обстоятелството, че в България автомобилите пренасят на колелата си непропорционално висок в сравнение с останалите видове транспорт в други държави в ЕС процент от обществените отношения (под формата на хора и товари). В подготовката му забелязвам дефицит на разбирането, че България се нуждае от дългосрочна национална стратегия за декарбонизирането им, отразяваща националните ни особености и обединяваща ресурсите на всички публични институции, имащи отношение по темата автомобили. Понастоящем това са общо осем министерства и една агенция, между които няма никаква координация, т.е., ако ще правим нещо смислено, имаме нужда на първо място от промяна и реструктуриране на административния хаос по автомобилните теми, да не говорим за липсващата експертиза и капацитет за третирането на тази проблематика изобщо.

Не знам какъв е анализът на въздействието от предлаганите стимули, но преди всичко не личи той да е съобразяван с особеностите на нивото на доходите и покупателната ни сила (виж бележките ми по-долу). Не оставам с впечатлението да е съобразяван и с други сходни инициативи, като тази на Инвестиционната програма за климата на Националния доверителен екофонд, например, в чиято матрица има повече логика и повече шансове за краен резултат, въпреки че се отнася към друг тип бенефициенти.

Следва Част 2

Автор: Калоян Желев (08.11.2021 19:05)

Коментари по програмата от Калоян Желев

Здравейте,

За съжаление, сайтът не дава възможност за публикуване на коментари със съответстващ обема и сериозността на публикувания документ продължителност.

Има ли друг, по-подходящ начин да ви ги изпратя?

С Уважение,

Калоян Желев

История

Начало на обществената консултация - 02.11.2021

Приключване на консултацията - 02.12.2021

Справка за получените предложения - 13.12.2021

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)