



**НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ
ЗА НАСЪРЧАВАНЕ
НАВЛИЗАНЕТО И РАЗВИТИЕТО НА
УСТОЙЧИВ АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ,
ВКЛЮЧИТЕЛНО НА
ЕЛЕКТРИЧЕСКАТА МОБИЛНОСТ
В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ЗА ПЕРИОДА
2012-2014 ГОДИНА**

СЪДЪРЖАНИЕ:

I. Въведение

II. Политика на Европейския съюз в областта на незамърсяващите и енергийно ефективните превозни средства

III. Национална правна рамка и документи

IV. Автомобилостроене и електрическа мобилност в България – актуален статус и перспектива

V. Цели на Националния план за действие за насърчаване навлизането и Развитие на устойчив автомобилен транспорт, включително на електрическата мобилност

VI. Обхват на Националния план за действие

VII. Взаимодействие с други политики

VIII. Приложение № 1

Списък на използваните съкращения

АОП	- Агенция за обществените поръчки
БАИ	- Българска агенция за инвестиции
БФИ	- Български фонд за иновации
ДДС	- данък добавена стойност
ДП	- Държавно предприятие
ЕПС	- електрически превозни средства
ЗДП	- Закон за движение по пътищата
ЗИ	- Закон за иновациите
ЗИД	- Закон за изменение и допълнение
ЗНИ	- Закон за насърчаване на инвестициите
ИАНМСП	- Изпълнителна агенция за насърчаване на МСП
МВР	- Министерство на вътрешните работи
МГТ	- масов градски транспорт
МИЕТ	- Министерство на икономиката, енергетиката и туризма
МОСВ	- Министерство на околната среда и водите
МОМН	- Министерство на образованието, младежта и науката
МРРБ	- Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МС	- Министерски съвет на Р.България
МТЕ	- Международна търговия с емисии
МТИТС	- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
МФ	- Министерство на финансите
МФК	- Международен фонд "Козлодуй"
НДЕФ	- Национален доверителен еко-фонд
НИРД	- научноизследователска и развойна дейност
НПО	- неправителствени организации
НСЗИ	- Национална схема за зелени инвестиции
НСОРБ	- Национално сдружение на общините в Р.България
ОПК	- Оперативна програма "Конкурентоспособност"
ОПОС	- Оперативна програма "Околна среда"
ОПРР	- Оперативна програма "Регионално развитие"
ПЕЕ	- предписани емисионни единици на парникови газове
ПС	- превозни средства
РКОНИК	- Рамкова конвенция на ООН за изменение на климата
ХПС	- хибридни превозни средства с електродвигател

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Целта на настоящия Национален план за действие за насърчаване навлизането и развитието на устойчив автомобилен транспорт, включително на електрическата мобилност в България през периода 2012-2014 г. е да се определят основните мерки и дейности, които следва да бъдат изпълнени, за да се стимулира производството и търсенето на екологични превозни средства у нас. Като част от концепцията за нова индустриална политика в Общността през 2010 г. бе приета Европейска стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства, чиято основна цел е да укрепи водещата позиция на ЕС в чистите автомобилни технологии, да насърчи растежа и създаването на работни места в сектора, включително на неговите доставчици и свързаните отрасли. Стратегията има ключово значение за изпълнение на приоритетите, съдържащи се в Стратегията "Европа 2020", както и на една от водещите европейски инициативи за ефективно използване на ресурсите.

Отчитайки европейските цели и приоритети за интелигентно и устойчиво икономическо развитие, България е една от деветте страни-членки, които се присъединиха към Съвместната декларация за електрическа мобилност в Европа. С този акт електрическите автомобили бяха поставени в центъра на вниманието и перспективите за развитие и конкурентоспособност, интегрирайки индустриалното развитие и устойчивостта. Електромобилите са не само решение за ефективна и устойчива мобилност, но представляват и значима възможност за развитие на свързаните с автомобилната промишленост сектори като информационните и комуникационни технологии и производството и разпределението на енергия. По този начин като иновативна технология те ще дадат тласък за развитието и на други сфери, които носят по-висока добавена стойност за икономиката. При добро управление електрическата мобилност може да бъде една от ключовите технологии за осигуряване на заетост и растеж на промишлеността през следващите десетилетия. Като нова индустрия, която предстои да се развива, разкриват се и възможности за включване на нови субекти на пазара. България има традиции, опит и предимства, за да се включи успешно в семейството на европейското автомобилостроене.

Създавайки условия за навлизане на електромобилите ще се осигурят и допълнителни предпоставки за осъществяване на европейските цели в областта на климата и енергията, в частност до 2020 г. да повишим до 16% дела на енергията си от възобновяеми източници, а в транспорта – до 10%. Като част от развитието на "умни мрежи" електромобилите имат и съществено предимство със значение за енергийната система, подпомагайки изглаждането на пиковете в периодите на върхова консумация на електроенергия, както и неравномерността в работата на някои възобновяеми енергийни технологии.

От друга страна с навлизането и развитието на екологичните превозни средства ще се осигури устойчиво бъдеще на транспорта чрез въвеждане на нисковъглеродни иновационни и енергийно ефективни технологии и намаляване на неговата зависимост от изкопаемите горива. Така ще се осигури намаляване на емисиите на парникови газове в атмосферата, съществена част от които се дължат на този сектор, в резултат на което и изпълнение на целите срещу изменението на климата. България се нуждае от обновяване на съществуващия

стар автомобилен парк. Понастоящем над 50 % от съществуващите автомобили са на възраст над 15 години. Остарелият парк води до съществено замърсяване на околната среда, създава рискове за човешкото здраве и ангажира значителен финансов ресурс за горива, смазочни материали и сервиз.

Като се има предвид по-високата пазарна цена на екологичните автомобили на този етап, европейската практика и пазарната логика, постигането на горните цели може да се осигури единствено чрез стимулиране на тяхното потребление. Подобен подход ще окаже положително въздействие върху тенденциите в производството и търсенето на новите екологични превозни средства. По тази причина мерките за насърчаване на потреблението заемат съществено място в плана.

Целите и дейностите, осигуряващи тяхното изпълнение, както и останалите аспекти на плана – отговорни институции, срокове, финансиране и индикатори са резултат от конструктивен диалог и предложения на всички заинтересовани страни в рамките на междуправителна работна група (МРГ), създадена със заповед и председателствана от министъра на икономиката, енергетиката и туризма и министъра на околната среда и водите. Членове на МРГ са упълномощени представители на МИЕТ, МОСВ, МФ, МТИТС, МВР, МРРБ, АОП, НСОСРБ, Столична община, Община Пловдив, Община Бургас, Асоциацията на автомобилните производители и техните оторизирани представители в България, Българската асоциация на електротехническата и електронната промишленост и Индустиален клъстер "Електромобили".

С националния план за действие се определя рамката на предстоящата политика и действията за насърчаване навлизането и развитието на устойчив автомобилен транспорт, включително на електрическата мобилност в Р.България за периода 2012-2014 година, както и отговорностите на отделните заинтересовани страни в изпълнение на определения дългосрочен европейски път за развитие на нисковъглеродна и ресурсно ефективна икономика.

II. ПОЛИТИКА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ В ОБЛАСТТА НА НЕЗАМЪРСЯВАЩИТЕ И ЕНЕРГИЙНО ЕФЕКТИВНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Мобилността, осигурявана от пътния транспорт, е предпоставка за съвременния начин на живот. Превозните средства допринасят за нашия начин на живот, улеснявайки социалните взаимодействия и надеждното транспортиране и разпределение на стоките. Автомобилната промишленост, съчетавайки сложна верига от ценности, играе съществена роля в европейската икономика.

Автомобилната промишленост е един от двигателите на глобализацията, характеризираща се с бързото разкриване на такива пазари и осигуряване на ръст и многообразие в движението на капитали. Извършващата се технологична революция трансформира тази индустрия от традиционен, основаващ се на производство сектор, в такъв, който все повече се основава на познания. Не са изключение и случаите, когато на национално ниво се предприемат трудни стъпки за реструктуриране на производството, насочени към оптимизиране на себестойността и производствените процеси, които имат и социални ефекти.

Тези фактори, съчетани с потребностите за защита на околната среда, опазване на човешкото здраве и живот, както и опериране в условията на високи

цени на петрола, водят до ситуация, при която индустрията е изправена пред нови предизвикателства, отговорности и възможности, които могат да променят както самия сектор, така и неговите продукти.

През 2007 г. Групата на високо равнище "CARS 21", която включва всички заинтересовани страни, представи окончателен доклад "Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21-ви век", който бе подкрепен със Съобщение на Комисията, а впоследствие и с резолюции на Европейския парламент и Съвета. Потвърдено бе мястото на автомобилната промишленост на Европейския съюз като един от неговите най-важни икономически сектори, който произвежда 19 млн. превозни средства годишно и осигурява 2,3 млн. работни места в сектора и допълнително още 10 млн. работни места в свързани сектори. Освен това пазарът на резервни части, техническо обслужване и ремонтни работи има жизнено важна роля за осигуряване на достъпна мобилност на милиони водачи на МПС в ЕС при следпродажбената поддръжка на превозните средства, като има сериозен принос за общото стабилно състояние на малките и средни предприятия в Европа, осигурявайки 3,5 млн. работни места в тях.

В резултат на дискусиата бе потвърдена необходимостта от осигуряване координирано въвеждане на нови правила, засягащи автомобилния сектор, за да се избегнат деформации в рамките на вътрешния пазар на Общността. Подчертана бе решителната роля на принципите за по-добро регулиране (като надеждна оценка на въздействието, принципът на рентабилност, подходящи срокове и т.н.) за създаване на конкурентна нормативна рамка за развитие на автомобилостроенето. Вземайки под внимание, че цената на промените в нормативната уредба може да води до повишаване на крайната цена на превозните средства и да има негативен ефект върху конкурентоспособността, съществено място заемат усилията за намаляване и опростяване на законодателството и за интернационализация на регулаторната среда.

Отчита се, че мобилността и опазването на околната среда трябва да вървят заедно при развитието на автомобилните технологии, с което ще се допринесе за намаляване на емисиите от транспорта (на парникови газове, азотен оксид и твърди частици) и за решаване на предизвикателствата, свързани с промените в климата. Важен е изводът, че повишеното качество на атмосферния въздух може да се постигне единствено чрез по-бързото обновление на автомобилния парк, в допълнение към въвеждането на замърсяващи в по-малка степен превозни средства. В тази връзка важна роля има въвеждането на финансови мерки с цел да се стимулират потребителите да направят своя избор в полза на по-екологичните автомобили.

Дискусиите в Групата CARS 21 показаха, че разнообразните режими на облагане на превозните средства в държавите-членки се смятат за едни от основните бариери за ефективно функциониране на вътрешния пазар на автомобили, а прилагането на фискални стимули трябва да бъде координирано между държавите-членки (ДЧ) и трябва да допринася за целите на политиката на ЕС. През септември 2002 г. Комисията публикува стратегия за "Данъчно облагане на леки автомобили – варианти за действие на национално и общностно ниво". В нея са открити определени пречки от данъчен характер за свободното движение на автомобилите. В съответствие с това Комисията предлага постепенно намаляване размера на данъците при регистрация с оглед пълното му премахване, което да се компенсира от пътния данък. Със Съобщение

COM(2005)261 Комисията представи нова Директива за данъците за леки автомобили, която все още се обсъжда от Европейския парламент и Съвета. Отчитайки, че във всяка страна има национална уредба за данъчното облагане на автомобилите, съгласно предложението от ДЧ ще се изисква реструктуриране на данъчните им системи. Целта на предложението е да се подобри функционирането на европейския вътрешен пазар, като се премахнат съществуващите данъчни пречки за трансфера на леки автомобили от една страна-членка в друга. Също така се цели установяването на стабилност чрез реструктуриране на данъчните основи, както за регистрационните такси, така и за годишните пътни данъци, като се включат компоненти, които са пряко свързани с емисиите на въглероден диоксид от леките автомобили. Предложението е насочено по-скоро към изграждането на структура на Общността за данъците върху леките автомобили и няма за цел хармонизирането на данъчните ставки или задължението на ДЧ да въведат нови такива. Предложението за директива съдържа:

- Премахване на регистрационната такса през преходния период от 5 до 10 години;
- Система, при която отделна страна-членка ще трябва да възстанови част от регистрационната такса, когато лек автомобил е регистриран в тази страна и впоследствие е изнесен или постоянно прехвърлен в друга страна-членка на ЕС;
- Въвеждането на компонента за отделяните емисии на CO₂ в данъчната основа, както за годишния данък, така и за регистрационните такси.

На 07 февруари 2007 г. Комисията представи резултати от прегледа на Стратегията на Общността за намаление на емисиите на CO₂ от пътнически леки автомобили и лекотоварни автомобили. Оценявайки необходимостта от действия в сектора на пътния транспорт в разглеждания контекст и постигнатия напредък, Комисията определи целите в следващия период, а именно:

- *Постигане на целта на ЕС за CO₂ от 120 г/км до 2012 г.* В съответствие с насоките на преразгледаната транспортна политика на ЕС е очертана необходимостта от насърчаване преминаването към по-устойчиви видове транспорт (особено за градските зони) и за установяване на методология на ЕС за таксуване при използване на инфраструктурата. Това трябва да се осъществи до 2008 г. като допълнение към Директива 1999/62/ЕО, изменена с 2006/38/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (Евровинетна директива). Отчетено е, че законодателството на ЕС вече установява минимални нива на дължимите акцизи за горивата. Разгледани са и някои принципни възможности за фискални мерки.
- *Мерки, ориентирани към предлагането.* Комисията заявява, че ще следва своя интегриран подход за постигане на горната цел. За целта бъдещата законодателна рамка се предвижда да се фокусира върху задължителни намаления на емисиите на CO₂ чрез технологични подобрения и увеличена употреба на биогорива, с което да се достигнат целите от Киото.
- *Мерки, ориентирани към търсенето/поведението.* Приоритетно място в това направление заема данъчното облагане като мощно средство да се повлияят решенията, които взимат потребителите при своя избор за

закупуване на автомобил. Целесъобразно е облагането да бъде диференцирано, за да се подкрепи навлизането на пазара на автомобили с висока горивна ефективност и ниски емисии на CO₂. От друга страна това ще подпомогне и ще насърчи производителите да предлагат такива автомобили. Независимо, че предложението за директива на Съвета за облагането на пътническите превозни средства все още не е приета, Комисията насърчава ДЧ да приемат това предложение най-скоро и да адаптират политиките си за облагане на леките автомобили, така че да насърчават купуването на автомобили с висока горивна ефективност, давайки по този начин своя принос за намаляване на емисиите на CO₂.

Едновременно с горното Комисията ще подкрепи и мерки, свързани с потребителската информация (споразумение за единен кодекс за добра практика по отношение предлагането на пазара на леки автомобили и рекламирането им) и екологичното шофиране.

В резултат на преразгледаното предложение на Комисията от 2007 г. за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства, бе приета *Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства*. Тя изисква при закупуване на превозни средства от публичната администрация да се отчита енергийната им ефективност и техните въздействия върху околната среда в рамките на целия им експлоатационен живот, свързани с емисиите на въглероден диоксид и други замърсители в атмосферния въздух. Това изискване се прилага за държавните институции и операторите, които осъществяват обществени услуги. С оглед неговото изпълнение в документацията при обществени поръчки за закупуване на нови превозни средства се включват технически спецификации по отношение на енергията и ефектите върху околната среда. На всеки две години, считано от 04 декември 2010 г., Комисията ще изготвя доклад относно напредъка по прилагането на директивата и предприетите действия от отделните ДЧ за насърчаване закупуването на чисти и енергийно ефективни превозни средства.

С Директива 1999/62/ЕС относно облагането на тежкотоварните автомобили с такси за използване на определен вид инфраструктура (Евровинетната директива) се предлага обща рамка за определяне на таксите за ползване на магистралите и/или пътища с подобни характеристики. С нейното изменение през 2006 г. (Директива 2006/38/ЕС) се дава възможност на ДЧ да определят пътни такси, диференцирани в зависимост от категорията на превозните средства според техните вредни емисии ("Евро" класификацията), увреждащото въздействие върху пътищата, както и въз основа на мястото, времето и размерите на задръстванията. С прилагането на тези принципи може да се противодейства на задръстванията и вредното въздействие върху околната среда чрез прилагане на принципите "потребителят плаща" и "замърсителя плаща", както и да се насърчават нови устойчиви видове транспорт, каквато е електрическата мобилност. От 2012 г. Директива 2006/38/ЕС ще се прилага за пътни превозни средства с брутна маса 3,5 – 12 тона.

С оглед актуализирането на правилата за данъчно облагане на енергийните продукти в ЕС, Комисията изготви предложение за нова Директива за изменение на Директива 2003/96/ЕО относно преструктуриране на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията. Предложението цели промяна на начина, по който се облагат с данъци

енергийните продукти, като се осигури по-голяма равнопоставеност между тях и се вземат предвид по-пълно, както въглеродните емисии, така и енергийното съдържание на продуктите. Приемането на тези промени вероятно ще доведе до покачване цените на горивата. Това допълнително ще благоприятства навлизането на електрическите автомобили, тъй като електроенергията ще се облага с по-ниска данъчна ставка, предвид по-ниските емисии на парникови газове.

На 23 април 2009 г. бе приета Директива 2009/28/ЕО за насърчаване използването на енергията от възобновяеми енергийни източници. С директивата се определят националните цели за дела на енергията от възобновяеми източници в крайното потребление на енергия (за България целта е 16%), в т.ч. минимален праг от 10% за използването на енергия от възобновяеми източници в транспорта.

През м.септември 2009 г. ЕК прие План за действие за градска мобилност. Планът съдържа предложение за пакет от мерки, целящи насърчаване и подпомагане на местните, регионалните и националните органи в постигането на устойчива градска мобилност. Отправя се призив за цялостен интегриран подход за ограничаване на замърсяващите емисии от транспорта в градските зони, който да обхваща различни по своя вид мерки, като системи за алтернативно задвижване, алтернативни горива, въвеждане на иновативни технологии, незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства, в т.ч. електрическа мобилност, интелигентни транспортни системи като фактор за устойчива, здравословна и безопасна градска мобилност. Посочва се, че ако потребителите заплащат външните разходи, които причиняват съгласно принципа "замърсителят плаща", интернализацията на външните разходи може да насърчи потребителите да преминат постепенно към по-чисти превозни средства или видове транспорт. Правилата на ЕС за заплащане на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури не възпрепятстват недискриминационното прилагане на регулативни такси в градските зони с цел намаляване претоварването на трафика и негативното въздействие върху околната среда.

В европейската политика зелените поръчки се разглеждат като все по-необходим инструмент, който може да бъде ефективно използван в отговор на съвременните предизвикателства. В рамките на "Европа 2020" обществените поръчки са определени като една от пазарно-базираните политики, която може да допринесе за насърчаване на по-екологична и по-конкурентоспособна икономика, с по-ефективно използване на ресурсите. Използването на обществените поръчки за постигане целите на други обществени политики, като опазване на околната среда, подобряване на енергийната ефективност и други е сред акцентите и целите на *Зелената книга за модернизирването на политиката на ЕС в областта на обществените поръчки*. Част от въпросите са свързани с повишаване ефикасността на публичните разходи в дългосрочен план, като например чрез пренасочване на вниманието от най-ниска цена към най-ниски разходи, изчислени за целия жизнен цикъл на продукта/изделието.

На 09 февруари 2010 г. в Сан Себастиан, на неформална среща на Съвета, министрите от ЕС, отговарящи за конкурентоспособността, се споразумяха с Комисията относно необходимостта ЕС да провежда обща стратегия по отношение на електрическите превозни средства. Тези превозни средства и хибридите с

възможност за включване към електрическата мрежа се разглеждат като основен компонент в една бъдеща стратегия за развитие на европейската промишленост и за гарантиране на общата ѝ конкурентоспособност, едновременно с намаляване на емисиите на въглероден диоксид и преминаването към енергийно ефективна и устойчива транспортна система.

Със съобщението си от 03 март 2010 г. Комисията представи Стратегията "Европа 2020 – Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаваш растеж". Екологичните превозни средства като цяло биха допринесли в значителна степен за изпълнението на приоритетите на стратегията за развитие на по-екологична и по-конкурентоспособна икономиката с ефективно използване на ресурсите, базирана на знания и иновации.

В отговор на заключенията на Съвета по конкурентоспособност относно необходимостта от нова индустриална политика, през м.април 2010 г. Комисията представи "Стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства". Стратегията определя средносрочната и дългосрочна политика и действия в това направление, с което се цели да се укрепи водещата позиция на Европа по отношение на чистите автомобилни технологии, да се насърчи растежа и създаването на работни места в европейския автомобилен сектор, включително в неговите доставчици и в свързаните отрасли. Документът има ключово значение за изпълнение на една от водещите инициативи за ефективно използване на ресурсите към Стратегията "Европа 2020". Присъединявайки се към *Съвместната декларация за електрическа мобилност в Европа*, инициирана от Испания, Португалия, Франция и Германия, България е една от деветте ДЧ, които поставиха електромобилите в центъра на вниманието и перспективите на този процес, интегрирайки индустриалното развитие и устойчивостта. Технологията е иновативна и ще даде тласък за развитието на други сфери, които носят по-висока добавена стойност на икономиката. Очакванията са при добро управление развитието на електрическата мобилност да бъде една от ключовите технологии за осигуряване на заетост и растеж през следващите десетилетия.

Като част от стратегията си за модернизация на европейската индустрия, с Решение на Комисията от 14 октомври 2010 г. бе повторно учредена Групата на високо равнище по въпросите на конкурентоспособността и устойчивото развитие на автомобилната промишленост в ЕС – CARS 21. В групата са включени 40 представители на автомобилната промишленост, неправителствени организации, синдикати и ЕК. Неин председател е европейският комисар по индустрията. Основната цел е подготовката на консолидирани предложения между всички заинтересовани страни относно развитие на производството на незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства. Групата следва да оказва помощ при определянето на политиките и мерките на равнището на ЕС, на национално ниво, както и на равнището на останалите заинтересовани страни, които да окажат подкрепа за устойчивото развитие на автомобилната индустрия на ЕС. Официалният доклад на CARS 21 се очаква през пролетта на 2012 г.

През м. март 2011 г. Комисията представи *Пътна карта за постигане до 2050 г. на конкурентоспособна икономика с ниска въглеродна интензивност*, която е дългосрочна рамка за решаване на въпросите за устойчивото развитие и за трансграничните въздействия. Документът очертава пътят за постигане по разходно-ефективен начин на целта на ЕС за намаление на емисиите на парникови газове с 80-95% през 2050 г. в сравнение с 1990 г. В конкретен план

се цели да се формулира общо виждане за начина, по който следва да се развива рамката на отделните политики в следващите 10 години и по-нататък, с оглед: (1) да се осигури възможност за значително намаляване на емисиите на парникови газове във всички сектори, като в същото време се постигне (2) намалена уязвимост от нефтени кризи и други рискове за енергийната сигурност и (3) да бъдат използвани възможностите за устойчив икономически растеж и създаването на нови работни места във връзка с навлизането на новите нисковъглеродни технологии, като се отчитат и по-общите съображения за устойчиво развитие и ефективно използване на ресурсите. Като се има предвид, че през 2005 г. е постигнато намаление на емисиите на парникови газове с около 7 % в сравнение с 1990 г., за да се осигури 80%-но намаление на емисиите през 2050 г., преди това през 2030 г. и 2040 г. е необходимо да се постигне намаление съответно с 40% и 60%. Това може да се постигне единствено с помощта на национални мерки от страна на ДЧ.

Неотдавна Комисията представи и *Пътна карта за водещата инициатива за ефективно използване на ресурсите към Стратегията "Европа 2020"*. В тази рамка са предложени поредица от дългосрочни политически планове в области като транспорт, енергетика и изменение на климата. Времето рамка на пътната карта е 2050 г., надхвърляйки по този начин тази на стратегията.

През м. март 2011 г. Комисията представи *Бяла книга Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите*. Открояват се 40 инициативи за следващите десет години. В областта на градската мобилност се предвижда коренна промяна към по-чисти автомобили и горива. До 2030 г. автомобилите с конвенционални двигатели и горива трябва да намалее с 50%, а до 2050 г. трябва да бъдат изтеглени от движение в градовете. Практически още до 2030 г. следва да се изгради основната градска логистика без въглероден диоксид. Съществен принос за целта се очаква да дадат електрическите автомобили и други транспортни средства. Предвидени са комплекс от мерки за подпомагане на властите с оглед постигането на поставените цели. От гледна точка развитието на устойчив градски транспорт е важен изводът, че употребата на по-специализирани превозни средства за транспорт на пътници трябва да се насърчава. Автомобилните паркове от градски автобуси, таксите и лекотоварни превозни средства за доставка на стоки са особено подходящи за въвеждането на електрическа мобилност и алтернативни горива. Те могат да имат значителен принос за намаляване на въглеродната интензивност на обществения транспорт. Други важни инструменти за целта са пътните такси и данъчното облагане, както и използването на интелигентни транспортни системи, с които да се облекчи трафика в реално време. Използването на екологичните превозни средства ще намали не само вредните емисии, но и шума в населените места. По-голяма част от превоза на товари и стоки в градска среда ще може да се реализира през нощта, с което ще облекчи проблемът със задръстванията по пътищата през пиковите часове.

Важна стъпка в посока на развитие на електрическата мобилност, особено в трансграничен план, е създадения през 2011 г. бизнес диалог и *Работен план ЕС-САЩ за подкрепа хармонизацията на техническите стандарти за електрическите превозни средства*.

На този етап конвенционалните технологии имат все още доминираща роля. Следвайки авторитетни прогнози, през 2015 г. продажбите на екологични автомобили в световен мащаб се очаква да възлизат на над 40 млрд. евро. За периода 2015-2020 г. са налице три сценария за навлизане на електромобилите в Европа. При най-консервативния сценарий, през 2020 г. продажбите ще достигнат близо 4 млн. автомобили, а при най-оптимистичния – над 12 млн. автомобили. Впоследствие се очаква електрическата мобилност да има нарастваща роля в осигуряването на устойчива мобилност, в съответствие с политическата рамка за развитие на икономиката и сектора в ЕС и в света.

В седемнадесет държави-членки на ЕС данъците на леките автомобили частично или изцяло се основават на отделяните емисии на въглероден диоксид и/или на разхода на гориво. Това са: Австрия, Белгия, Кипър, Дания, Финландия, Франция, Германия, Ирландия, Латвия, Люксембург, Малта, Нидерландия, Португалия, Румъния, Испания, Швеция и Обединеното кралство.

Предвид по-високата производствена цена на електромобилите на този етап, в сравнение с традиционните автомобили с двигатели с вътрешно горене, за насърчаване навлизането им в петнадесет ДЧ на ЕС до момента са въведени различни данъчни и други стимули. Те се изразяват главно в данъчни облекчения, освобождаване от данъци и такси, както и в изплащане на премии за купувачите на електрически превозни средства – юридически и физически лица. Данъчните облекчения и стимули са насочени общо в три категории: 1) върху придобиването, закупуването или регистрацията на ПС; 2) върху притежаването или собствеността на ПС; 3) върху използването на ПС. Съществуващата практика в отделните ДЧ е, както следва:

- **Австрия** – Въведен е данък върху потреблението на горива, който се начислява при регистрацията на автомобила. Тези, които отделят по-малко от 120 г/км получават максимален бонус от 300 €. Превозни средства с алтернативно гориво, включително и хибридните електрически превозни средства, получават допълнителен бонус от максимум 500 €. Бонус режима е валиден от 01.07.2008 до 31.08.2012 г. ЕПС са освободени от данък върху потреблението.
- **Белгия** – Купувачите на ЕПС получават намаление върху данък общ доход в размер на 30% от продажната цена на автомобила, но не повече от 9000 €.
- **Кипър** – Предоставя се премия при закупуване на ЕПС, но не повече от 7 коли на фирма/човек.
- **Чехия** – ЕПС и ХПС и други с алтернативни горива са освободени от пътен данък (този данък се отнася за употребявани автомобили за бизнес цели).
- **Германия** – ЕПС са освободени от годишен данък за срок от 5 години, считано от датата на първата си регистрация. След този срок заплащания данък ще бъде в размер на 11,25 € (ЕПС с тегло до 2000 кг), 12,02 € (до 3000 кг) или 12,78 € (до 3500 кг) на 200 кг тегло или на част от него.
- **Испания** – Различните регионални правителства предоставят данъчни стимули при закупуване, които възлизат за ЕПС 6000 €, за ХПС – 2000 €, а в Андалусия – до 70% от инвестицията.
- **Франция** – Предоставя се премия при закупуване на нова кола, когато емисиите на въглероден диоксид са по-малко от 125 г/км. Максималната премия е 5000 € за превозни средства, отделящи 60 г/км или по-малко. Този стимул ще остане в сила до 2012 г.. Размерът на стимулите не може да

надвишава 20% от покупната цена на превозното средство, включително ДДС, увеличена с разходите за батерията, ако тя е под наем.

- **Дания** – ЕПС с тегло по-малко от 2000 кг се освобождават от такса за регистрация. Този стимул не се прилага за хибридни превозни средства (ХПС).
- **Гърция** – ЕПС и ХПС са освободени от такса за регистрация. Ако са с обем на двигателя 1929 куб.см. или по-малко, те са напълно освободени и от годишен данък. При обеми над 1929 куб.см. намалението на годишния данък е 50%.
- **Ирландия** – ЕПС и ХПС се ползват с намаление максимум 2500 € от таксата за регистрация. Преференцията е валидна от 01.07.2008 до 31.12.2010 г.
- **Холандия** – максималният бонус от таксата за регистрация на ХПС е 6400 € и е функция от енергийната ефективност на превозното средство. За ХПС с етикет "В" максималният бонус е 3200 €. Тези стимули са валидни до 01.07.2010 г. Таксата за регистрация се базира на цените и на емисиите на въглероден диоксид.
- **Португалия** – ЕПС са напълно освободени от такса за регистрация, а ХПС се ползват с 50% намаление. Данъчната регистрация се базира на обема на двигателя и емисиите на въглероден диоксид.
- **Швеция** – ХПС с емисии на въглероден диоксид 120 г/км или по-малко и ЕПС с потребление на енергия – 37 kWh/100 км или по-малко са освободени от годишен данък за срок от 5 години, считано от датата на първата им регистрация. За останалите ЕПС и ХПС данъкът се намалява с 40% спрямо този на съпоставими бензинови и дизелови автомобили.
- **Великобритания** – Годишният данък се основава на емисиите от въглероден диоксид. Всички превозни средства с емисии под 100 г/км, включително и ЕПС са освободени от този данък. Считано от 01.04.2010 г., ЕПС получават и пет години освобождаване от данък за фирмени автомобили в размер до 3000 £.
- **Румъния** – Въведен е специален данък за замърсяване при първоначалната данъчна регистрация на превозното средство. Данъчната скала е в съответствие с размера на емисиите на въглероден диоксид, който съответства на обема на двигателите по европейските стандарти. ЕПС и ХПС са освободени от този данък.

Някои държави, както и значителен брой местни органи на управлението на европейски столици и по-големи градове в Европа, приеха и *специални програми* за насърчаване и ускорено навлизане на електрически превозни средства. Тези програми включват, освен данъчни стимули и специални улеснения и бонуси за движение и паркиране на ЕПС, както и такива за изграждане на обслужващата зарядна инфраструктура. Очаква се интереса на потребителите към новите превозни средства да се засили паралелно с процеса на повишаване на европейските изисквания за ограничаване на вредните емисии в атмосферата. Като примери за добри практики могат да се посочат:

- **Португалия** – налице са планове за изграждане на национална мрежа от зарядни станции и споразумение между правителството и Renault-Nissan за ускорено предлагане на електрически автомобили на пазара.
- **Франция** – най-голямата национална електрическа компания EDF разработва съвместно с Toyota мрежа от зарядни станции на територията на цялата страна.

- *Полша* – мрежи от станции за зареждане се изграждат в градовете Гданск, Катовице, Краков, Милек и Варшава, като се използват средства от ЕС.
- *Обединено кралство* – през 2008 г. правителството обяви планове за “зелена революция” при автомобилите. Към 2020 г. всяка продавана нова кола ще бъде електрическа или хибридна, с отделяне на емисии на CO₂ по-малко от 100 г/км. През 2011 г. кметът на Лондон обяви планове за изграждане на 25 хил. зарядни станции до 2015 г. и цел от 100 хил. електромобила по улиците на града. Над 1000 електромобила собственост на Лондонската община ще бъдат конверсирани в електрически автомобили.
- *Швеция* – правителството обяви най-амбициозната стратегия, включваща всички автомобили в страната към 2030 г. да са независими от въглищата и петрола.
- *Китай* – обявено бе намерение да се увеличи производството на електрически и хибридни превозни средства - от 2100 електромобила през 2008 г. до 500 хиляди към края на 2011 г.
- *Израел* – сключено е споразумение между правителството, компанията Better Place и консорциума Renault-Nissan за създаване на национална мрежа за зареждане на електрически автомобили, която се очаква да бъде първата по рода си в света. Плановите включват изграждането на 500 хил. зарядни станции и на 200 – за смяна на изтощени акумулатори.

III. НАЦИОНАЛНА ПРАВНА РАМКА И ДОКУМЕНТИ

Отговорни институции

Институциите, отговорни за развитието и популяризирането на икономика с ниска въглеродна интензивност и устойчивото развитие в Република България са:

- Министерство на икономиката, енергетиката и туризма (МИЕТ);
- Министерство на околната среда и водите (МОСВ).

МИЕТ

Министърът на икономиката, енергетиката и туризма:

- определя стратегическите цели и приоритети на икономическата политика и на политиката в областта на енергетиката и туризма в рамките на своите правомощия, организира и координира разработването на стратегии и програми за постигането им;
- ръководи разработването, организира и координира осъществяването на политиката за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и на отделните стопански субекти;
- разработва и предлага икономически и правни регулатори и мерки за насърчаване на икономическите субекти;
- осъществява държавната политика в областта на обществените поръчки, за насърчаване на инвестициите в страната, за защита на потребителите и за надзор на пазара;
- ръководи, координира и контролира осъществяването на държавната политика за насърчаване на малките и средните предприятия;
- провежда енергийна политика, насочена към енергийното развитие на страната, при ефективно използване на енергията и енергийните ресурси и задоволяване потребностите на обществото от електрическа и топлинна енергия, природен газ, нефтопродукти и твърди горива;

- разработва, провежда и контролира изпълнението на политиката за насърчаване на енергийната ефективност и използването на възобновяеми енергийни източници;
- организира дейността на управляващия орган на Оперативна програма "Развитие на конкурентоспособността на българската икономика" 2007-2013 г.;
- обсъжда икономическата политика и политиката в областта на енергетиката и туризма с работодателските организации, бизнес асоциациите и неправителствените организации и активно взаимодейства с тях при разработването, реализацията и мониторинга на отделни програми и проекти за осъществяването на политиките.

МОСВ

Министърът на околната среда и водите:

- осъществява държавната политика в областта на околната среда и водите;
- разработва с компетентните органи на изпълнителната власт (в секторните политики – транспорт, енергетика, промишленост и други) политиката и стратегията за опазване на околната среда;
- съвместно със заинтересованите органи на изпълнителната власт издава норми за максимално допустимите по видове замърсители и норми за максимално допустими концентрации по компоненти, утвърждава методики за оценка въздействието върху околната среда и други;
- организира и координира дейностите по финансовия инструмент на ЕК за околна среда LIFE+.

При осъществяването на своята дейност министрите се подпомагат и от второстепенни разпоредители с бюджетни кредити към тях – Българска агенция за инвестиции (БАИ), Изпълнителна агенция за насърчаване на малките и средните предприятия (ИАНМСП), Агенция по обществените поръчки (АОП), Изпълнителна агенция по околна среда (ИАОС) и други.

Институциите, отговорни за ръководството, координирането и контрола на държавната/местната политика в области, свързани със създаването на среда за навлизането и развитието на устойчив автомобилен транспорт, включително на електрическата мобилност в Република България са:

- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС);
- Министерство на финансите (МФ);
- Министерство на вътрешните работи (МВР);
- Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ);
- Министерство на образованието, младежта и науката (МОМН);
- Органите на местното самоуправление.

Наред с посочените ведомства, всички останали имат своята роля и принос за разпространението на екологичните транспортни средства, както и на устойчиви политики в рамките на своите компетенции. Вземайки под внимание отговорностите на местните власти за устойчивото развитие на населените места и транспортните системи на пътници и товари, както и за опазването на чистотата на атмосферния въздух, от решаващо значение е ролята им за развитие на градската устойчива мобилност.

Правна рамка

Понастоящем не съществува европейска нормативна уредба в областта на електрическата мобилност. Поради това един от приоритетите на Стратегията за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства е осигуряването на равностойна регулаторна рамка, която да позволи създаването на благоприятни условия за тяхното навлизане. В тази връзка някои от предвижданите мерки за развитие на електрическата мобилност са:

- ЕК, работейки съвместно с международните партньори в рамките ИКЕ на ООН:
 - през 2010 г. да предложи изисквания за електробезопасност за одобрение на типа за ПС;
 - до 2011 г. да преразгледа другите изисквания за одобрение на типа, включени в Директива 2007/46/ЕО;
 - до 2012 г. да преразгледа изискванията за безопасност при сблъсък, като също прецени дали безшумното функциониране на тези ПС представлява потенциална опасност за участниците в движението.
- ЕК да възложи в рамките на Директива 98/34/ЕО мандат на европейските органи по стандартизация да разработят до 2011 г. стандартизирани електрически съединители за зареждане, които да осигурят техническа съвместимост на връзката между станцията за доставка на електрическа енергия и зарядното устройство на електрическото превозно средство; да се разгледат въпросите за безопасността и електромагнитната съвместимост; да проучат възможностите за интелигентно зареждане (използване на електрическа енергия за зареждане извън най-натоварените часове). Вече е възможно бавното зареждане на ЕПС от електрическите контакти. Бързото зареждане с по-високо напрежение от обществени зарядни станции изисква специални щепсели и контакти, които трябва да бъдат стандартизирани на европейско равнище, за да се гарантира техническата им съвместимост;
- Комисията да поеме водещата роля в работата съвместно с ДЧ за изграждане на инфраструктурата за зареждане, като съвместно с Европейската инвестиционна банка се проучат възможностите за осигуряване на финансиране за доразвитие на мрежата и услугите в това направление. От съществено значение на първия етап е осигуряването на обществено достъпни зарядни станции, за да се посрещнат нуждите на потребителите;
- Комисията: да определи и сравни въздействието върху околната среда и емисиите на въглерод от различните видове превозни средства с помощта на подход, основан на целия жизнен цикъл; да оцени дали навлизането на ЕПС води до допълнителна доставка на електрическа енергия с ниски въглеродни емисии посредством насърчаването на такива енергийни източници; да оцени въздействието от повишените изисквания по отношение на енергията от възобновяеми източници върху електроснабдителната система и върху електрическата мрежа;
- Комисията да проучи какви промени биха били необходими в съществуващото законодателство по отношение рециклирането на акумулаторни батерии и излезли от употреба МПС.

Във връзка с горното ще се осигури количествено и стойностно оценяване на разликите между конвенционалните и новите технологии по отношение на редица аспекти: потребление на енергия и ресурси, изменение на климата, обществено здраве, мобилност и икономически растеж.

Българското законодателство в областта на техническите изисквания към продуктите до настоящия етап е хармонизирано с Директива 2007/46/ЕО относно създаването на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства.

Изискванията на Директива 2009/33/ЕО за чистите и енергийно ефективни пътни превозни средства са въведени в чл.26а от Закона за обществените поръчки. С разпоредбата се дефинират минималните изисквания за доставка на такива превозни средства.

Въвеждането на новите екологични автомобили като отделна категория ПС в приложното поле на законовата уредба и осигуряването на преференции за насърчаване навлизането и развитието на устойчива, респективно на електрическа мобилност в съответствие с европейската политика и практика на ДЧ е свързано с приемането на Закон за насърчаване на иновациите (нов, в проект); на Закони за изменение и допълнение на: Закона за местните данъци и такси, Закона за данъка върху добавената стойност, Закона за движение по пътищата, Закона за пътищата; на Правилника за прилагане на Закона за насърчаване на инвестициите; на съответните правилници, наредби и тарифи.

Българското законодателство в областта на обществените поръчки е напълно хармонизирано със съответните европейски Директиви, като в него са въведени и съответните разпоредби за зелените обществени поръчки. Регламентирани са минималните задължения на възложителя, които трябва да вземе предвид по отношение енергийните аспекти и въздействието върху околната среда при възлагане на обществени поръчки. Методиката за изчисляване на разходите за потребление на енергия, емисии на въглероден диоксид, азотни оксиди, неметанови въглеводороди и прахови частици през целия експлоатационен живот на ПС се определя с Наредба № НЗ/15.03.2011 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. С Протокол № 38.2 на Министерския съвет от 13.10.2011 г. е приет Национален план за действие за насърчаване на зелените обществени поръчки за периода 2012-2014 г.

Елементи на настоящия план намират своето отражение в национални стратегически документи, какъвто е проекта на Стратегия за устойчиво развитие на Р.България. В частност това са въпросите за стимулиране на устойчивото производство и потребление, интегриране на целите за индустриално развитие и устойчивостта и други. Планираните мерки по настоящия план са от решаващо значение и за изпълнението на разработвания понастоящем Национален план за действие за изменението на климата за периода 2013-2020 г. Електромобилите са един от инструментите и за постигане целите по Националния план за действие за енергията от възобновяеми източници.

IV. АВТОМОБИЛОСТРОЕНЕ И ЕЛЕКТРИЧЕСКА МОБИЛНОСТ В БЪЛГАРИЯ – АКТУАЛЕН СТАТУС И ПЕРСПЕКТИВА

България не разполага със самостоятелна стратегия за развитие на автомобилната индустрия. До настоящия етап политиката в областта на автомобилостроенето се осъществява в рамките на общата стратегия за развитие

на електротехническата и машиностроителната индустрия, с която са определени приоритетите в програмния период 2007-2013 г. Стратегията е съвместна инициатива на МИЕТ, Българска браншова камара Машиностроене и Германо-българската индустриално търговска камара. Проектът бе финансово подкрепен от GTZ в рамките на Споразумението за техническо сътрудничество между Германия и България.

До 1990 г. автомобилостроенето в България бе сравнително добре развито. Произвеждаха се крайни изделия - товарни автомобили ("Мадара" АД, Шумен), автобуси ("Чавдар" АД, Ботевград). В отделни периоди в страната ни се осъществяваше монтаж на леки автомобили - "Рено" в Пловдив, "Москвич" и "Фиат" в "Балкан" АД, Ловеч. След 1990 г. започна монтаж на "Ровър" във "ВАМО" АД, Варна, но след около година същото бе преустановено, а предприятието бе ликвидирано. По линия на кооперирано производство бяха създадени предприятия за производство на окомплектоващи изделия за тези първоешелонни предприятия.

След 1990 г. секторът изпадна в криза, като част от заводите бяха закрити и производството бе преустановено. Към 2005 г. в сектора работят 114 фирми, с общ брой на заетия персонал - 3400 души. Сред тях преобладават малките предприятия със среден брой заети 30 души. До 2008 г. секторът се развива сравнително успешно, ежегодният растеж е в рамките 15-20%, но през 2009 по-голяма част от фирмите изпадат в криза.

На настоящия етап устойчиво присъствие на пазара има "Мадара" АД, Шумен, който работи кооперирано с руската автомобилна компания КАМАЗ, за която е основен доставчик на двигателни мостове. Действащи предприятия от сектора са: "КЕНТА" АД, Омуртаг - поради икономическата криза и силната конкуренция е преустановено производството на автобуси и дейността е съсредоточена основно в ремонта на автобуси; "ПРК-2002", "Полуремаркета и контейнери" и "БМД", Добрич (правоприемници на "ПРК" АД, Добрич) - произвеждат широка гама ремаркета, полуремаркета, контейнери и надстройки за камиони.

По-големите производители на части и окомплектоващи изделия от секторите машиностроене и електротехника са: "Дружба" АД, Разград - специализиран производител на бутални комплекти (изнасят се за "Алфа Ромео", "Ауди", "БМВ", "Ситроен", "Мазда", "Опел", "Нисан" и др.); "Грамер" АД, Трудовец - специализиран производител на тапицери и седалки за широка гама превозни средства, самотоварачи и др.; "Монтюпе" ООД, Русе - ново предприятие изградено на "зелено", производител на алуминиеви части за Ауди, Дачия, БМВ; "Алуком" АД, Плевен - специализиран производител на широка гама джанти, радиатори и други; "Металообработване и зъбопроизводство" АД, Ботевград - специализиран в производството на резервни части за скоростни кутии и диференциали, на конусни и цилиндрични зъбни колела и други; "Язаки", Ямбол - производител на окомплектоващи кабели и проводници за автомобили, като през 2009 г. производството е разширено с предприятие в Търговище; "Динамо" АД, Сливен - производител на автомобилни алтернатори, стартери и на компоненти за тях; "Енерсис" АД, Търговище, "Монбат" АД, Монтана, "Елхим Искра" АД, Пазарджик - предприятия за производство на акумулаторни батерии; "Епик-Електроник" Ботевград - производител на електронни модули за автомобилната индустрия; "Капрони" АД и "М+С Хидравлик" АД, Казанлък - специализирани производители на хидравлични изделия.

През 2011 г. бе въведен в експлоатация нов монтажнен завод на "зелено" за производство на китайски автомобили "Great Wall", Ловеч. Заводът е с годишен капацитет около 30 000 автомобила от моделите: Florid от класа на Toyota Yaris, пикапа Wingle и луксозния въсъдход Hover. През 2012 г. фирмата ще има готовност да стартира производството на електромобили.

В съответствие със Стратегията "Европа 2020" и водещата инициатива "Европа за ефективно използване на ресурсите", както приетата Стратегия за незамаърсяващи и енергийно ефективни превозни средства и останалите документи в ЕС, определящи рамката на европейската политика за развитие на устойчива мобилност и ограничаване на нейното влияние върху околната среда, България предприема мерки за постепенно трансформиране и развитие на икономика с ниска въглеродна интензивност.

Отчитайки целите за интелигентно и устойчиво икономическо развитие и значителния потенциал за растеж, в рамките на този процес, България е една от деветте страни-членки, които се присъединиха към Съвместната декларация за електрическа мобилност в Европа. Без да се ограничават развитието на други екологични технологии, с този акт електрическите автомобили бяха поставени в центъра на вниманието и перспективите за развитие и конкурентоспособност, интегрирайки индустриалното развитие с принципите на устойчивото развитие.

Европейската стратегия дава ясни насоки за реструктурирането, преобразуването и развитието на отрасъл автомобилостроене. За Р. България електромобилите са решение не само за ефективна и устойчива мобилност, но представляват и значима възможност за развитие, както на автомобилната промишленост, така и на свързаните с нея сектори като информационните и комуникационните технологии, електротехническата промишленост и машиностроенето, производството и разпределението на енергия и в частност развитието на интелигентните енергийни мрежи, сектора на възобновяемите енергийни източници, сектора на услугите и други.

Производството им е нова индустрия, която предстои да се развива. Това означава, че се разкриват възможности за включване на нови играчи на пазара. България има своите традиции, опит и предимства, за да се включи успешно в семейството на европейското автомобилостроене, като:

- Страната ни разполага с квалифицирани и опитни инженерно-технически кадри;
- Имаме традиции и специализация в производството на електротехническо и енергетично оборудване и изделия, както и в областта на машиностроенето. Част от предприятията на нашия пазар са собственост на водещи международни компании в тези сектори;
- Страната ни разполага с производствена база и традиции в производството на електро и мотокари, в която област имахме лидерски позиции;
- И понастоящем фирми в България са надеждни партньори на водещи компании от автомобилостроенето като поддоставчици на възли, компоненти и детайли;
- Имаме сравнително ниска цена на електроенергията, добре развита енергийна инфраструктура и дистрибуторска мрежа, благоприятно географско положение.

Технологията е иновативна и ще даде тласък за развитието на други сфери, които носят по-висока добавена стойност за икономиката. развитието на това производство изцяло съответства на целите и приоритетите на провежданата икономическа политика. Чрез развитието на това производство страната ни може да компенсира загубените позиции и пропуснатите възможности през последните години. При добро управление електрическата мобилност може да бъде една от ключовите технологии за осигуряване на заетост и растеж на промишлеността през следващите десетилетия.

Както вече бе отбелязано ще се създадат допълнителни предпоставки за осъществяване на националната цел по Директива 2009/28/ЕО, до 2020 г. да повишим до 16% дела на енергията си от възобновяеми източници в крайното енергийно потребление, а в транспорта – до 10%. Като част от "умните мрежи" електромобилите имат и съществено предимство със значение за енергийната система, подпомагайки изглаждането на пиковете в периодите на най-висока консумация на електроенергия, както и неравномерността в работата при експлоатацията на някои възобновяеми енергийни технологии.

Осигурява се устойчиво бъдеще на транспорта чрез въвеждане на нисковъглеродни иновационни и енергийно ефективни технологии и намаляване на неговата зависимост от изкопаемите горива. Така ще се осигури и намаляване на емисиите на парникови газове и други замърсители в атмосферата и постигане на новите цели в областта на климата, както и на една по-чиста заобикаляща среда.

Състоянието на автомобилния парк в България е крайно незадоволително. По последни данни на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движение по пътищата към 2010 г. над 50% от автомобилите са на възраст над 15 години, в т.ч.: до 5 г. – 8,4%, от 5 до 10 г. – 9,5%, от 10 до 15 г. – 24,3%, от 15 до 20 г. – 30,5%, над 20 г. – 27,3%. Така се ангажира огромен финансов ресурс за горива, смазочни материали и сервиз.

Остарелият парк води и до драстично замърсяване на околната среда. България ще понесе санкции ако не предприеме решителни мерки за екологизиране на парка и подобряване състоянието на атмосферния въздух особено в по-големите градове. Понастоящем в съответствие с Рамковата Директива 96/62/ЕС за оценка и управление качеството на атмосферния въздух, респективно Наредба № 7/99 г. към Закона за чистотата на атмосферния въздух (ЗЧАВ), през 2001 г. страната ни бе разделена на 114 района за оценка и управление качеството на атмосферния въздух, утвърдени от министъра на околната среда и водите. В случаите, когато в даден район общата маса на емисиите води до превишаване на нормите за вредни вещества в атмосферния въздух и на нормите за отлагания, по предложение на кметовете общинските съвети приемат програми за намаляване нивата на замърсители и за достигане на утвърдените норми за качество на атмосферния въздух в съответствие с чл.27 от ЗЧАВ. Общините са задължени и да предприемат мерки за развитие на устойчив градски транспорт, регулиране на трафика и други. Тъй като на практика не са изключение случаите, когато местните власти приемат програми, които не са цялостно обезпечени с необходимите ресурси, ефективността в изпълнението на тези програми е незадоволително. Един от основните фактори за подобряване качеството на въздуха от страна на общините е включването в програмите на мерки за развитие на електрическата мобилност в градските зони. В този аспект е

и призова за цялостен интегриран подход за ограничаване емисиите на замърсители във въздуха от транспорта в градските зони, съгласно приетия от ЕК през 2009 г. План за действие за градска мобилност. Въвеждането на иновативни технологии, алтернативни горива, незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства, в т.ч. на електрическата мобилност, са сред основните фактори за осигуряване на устойчива, здравословна и безопасна градска мобилност.

По данни на Асоциацията на автомобилните производители техните оторизирани представители в България, през 2011 г. (към 31.10.2011 г.) у нас са продадени екологични превозни средства, както следва:

- Електрически ПС – 4 бр., или 0,025%;
- Хибридни ПС – 65 бр., или 0,4%;
- Автомобили с двигател с вътрешно горене, чиито емисии на CO₂ са до 120 г/км, продадени на фирми – 1310 бр., или 8,15%.

Първата голяма инициатива в България, свързана с навлизането на електрическите превозни средства, е провеждането на 10-11 февруари 2011 г. в София на международната конференция на тема "Електромобилите – предизвикателства на новата мобилност". Конференцията бе организирана от МИЕТ и се проведе под патронажа на министър – председателя на Р. България г-н Бойко Борисов и вицепрезидента на Европейската комисия г-н Антонио Таяни, които взеха участие във форума. Представени бяха европейската политика в областта на електромобилите, ключови фактори и добри практики за стимулиране навлизането им на национално и местно ниво, в това число за развитието на зелени градове и зони, свободни от емисии, стратегиите и техническите предизвикателства от страна на водещи автомобилостроителни компании, на конструкторски бюра, на производители на акумулаторни батерии и оператори на инфраструктура за зареждане, потенциала на българската електротехническа и машиностроителна индустрия да се включи в това ново производство. По убедителен начин бе показано, че разширяването на диалога и партньорството с неправителствения сектор са гаранция за успешното преодоляване на неминуемите предизвикателства. България получи висока оценка за ясната си и последователна позиция да развива електрическата мобилност.

Впоследствие форуми в това направление бяха организирани и от Столична община, Юкономикс, Българската асоциация Електрически превозни средства, Индустриален клъстер "Електромобили" и други. През м.ноември 2011 г. в София стартира изграждането на първите зарядни станции от фирмата Full Charger България в партньорство с ЧЕЗ и Столична община.

V. ЦЕЛИ НА НАЦИОНАЛНИЯ ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА НАСЪРЧАВАНЕ НАВЛИЗАНЕТО И РАЗВИТИЕТО НА УСТОЙЧИВ АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ, ВКЛЮЧИТЕЛНО НА ЕЛЕКТРИЧЕСКАТА МОБИЛНОСТ

В последно време Европейският съюз прие редица стратегически документи, които определят пътя за нисковъглеродно развитие в средносрочен и дългосрочен план. Съществено място сред тях заема Европейската стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства, с която се определя водещата им роля за развитие на автомобилната индустрия и европейската промишленост и за гарантиране на общата ѝ конкурентоспособност,

едновременно с намаляване на емисиите на въглероден диоксид и други замърсители и поетапното преминаване към енергийно ефективна и устойчива транспортна система. Стратегията има ключово значение за изпълнение на приоритетите за интелигентен и устойчив растеж, съдържащи се в стратегията "Европа 2020", както и на една от водещите й инициативи за ефективно използване на ресурсите. Както бе посочено България е една от деветте страни, които подкрепиха със Съвместна декларация електрическата мобилност в Европа. С този акт електромобилите бяха поставени в центъра на вниманието и перспективите за развитие и конкурентоспособност, интегрирайки индустриалното развитие с принципите и насоките на устойчивото нисковъглеродно развитие.

Поставените стратегически цели в тези документи на ЕС от една страна и от друга – целите и приоритетите на провежданата национална политика за устойчиво икономическо развитие и за опазване на околната среда, формират и общите цели на настоящия първи План за действие за насърчаване навлизането и развитието на устойчив автомобилен транспорт, в т.ч. на електрическата мобилност у нас за периода 2012-2014 г., както и на очакваните ползи от тяхното реализиране, а именно:

- *Стимулиране производството на електрически и други екологични превозни средства в България, включително на окомплектоващи изделия и части за тях.* Производството им е относително нова индустрия, която предстои да се развива. Така се разкриват нови пазарни ниши, с което се създават предпоставки за включването на нови субекти на пазара. От друга страна то се базира на иновативни технологии, които носят по-висока добавена стойност на икономиката ни. Същевременно развитието на този сектор на автомобилостроенето ще даде ускорение в развитието на други иновативни сектори, каквито са информационните и комуникационните технологии, интелигентните електрически мрежи, както и сектора на услугите. Като част от "умните" мрежи, те ще подпомагат енергийната система чрез изглаждане на пиковите в консумацията на електроенергия и компенсиране на неравномерността в работата на някои възобновяеми енергийни технологии. При добро управление развитието на електрическата мобилност може да бъде една от ключовите технологии за осигуряване на заетост и растеж на промишлеността през следващия период.
- *Стимулиране на научноизследователската и развойна дейност за развитие на екологичните превозни средства и системи за зареждане.* Целта е да се осигури финансова подкрепа за насърчаване на изследванията в нови технологии и материали, свързани с развитието на устойчива мобилност.
- *Стимулиране на потреблението/търсенето на новите екологични превозни средства.* България се нуждае от срочно обновяване на автомобилния парк, състоянието на който е крайно незадоволително. Понастоящем над 50% от автомобилите у нас са на възраст над 15 години. Освен, че се ангажира значителен финансов ресурс за горива, смазочни материали и сервиз, остарелият парк води и до чувствително замърсяване на околната среда и до рискове за човешкото здраве. Следвайки европейската политика в тази насока, а именно стимулиране закупуването на стоки и услуги с по-висока пазарна и "обществена стойност" от гледна точка опазване на околната среда и насърчаване на нови иновационни решения за нисковъглеродно

развитие, България е заинтересована от предприемане на решителни стъпки за екологизиране на парка и подобряване състоянието на атмосферния въздух, особено в по-големите населени места на този етап. От друга страна мерките за насърчаване на потреблението ще стимулират инвестициите и развитието на пазара у нас, както и постигането на целите в областта на възобновяемите енергийни източници, а именно до 2020 г. да повишим до 16% дела им в крайното енергийно потребление, а в транспорта – до 10%.

- *Ускорено изграждане на зарядна инфраструктура за ЕПС и ХПС.* Изграждането на зарядната инфраструктура е мощен фактор за ускоряване навлизането на електрическите и хибридните (захранвани от мрежата) превозни средства. Този процес следва да бъде стимулиран, особено на началния етап на развитие.
- *Повишаване на осведомеността и капацитета на заинтересованите страни и населението за същността, целите и ползите от развитието на устойчива мобилност.* При нейното осъществяване е важно да се повиши информираността на страните за ползите от избора на екологични превозни средства, при което се акцентира върху разходите за целия жизнен цикъл на тези продукти. Важно е също да се стимулира закупуването на стоки и услуги с по-висока пазарна и "обществена стойност" от гледна точка опазване на околната среда и насърчаване на нови иновационни решения за нисковъглеродно развитие.
- *Насърчаване развитието на устойчива градска мобилност.* Чрез улеснения за гражданите и градско планиране ще се стимулира развитието на електрическата мобилност в градовете. От друга страна, с въвеждането на нисковъглеродни иновационни и енергийно ефективни технологии и системи за управление от страна на местните власти, се осигурява устойчиво бъдеще на обществения транспорт. Намалява се неговата зависимост от изкопаемите горива, в резултат на което ще се осигури чувствително намаляване на емисиите на парникови газове и други замърсители. Така ще се осигури постигането на новите цели в областта на климата, както и по-чиста заобикаляща среда за настоящите и бъдещите поколения.

Конкретните дейности за изпълнение на поставените цели, срокове, отговорни институции, бюджет за финансиране и съответните индикатори са разгледани в следващия раздел "Обхват на Националния план за действие" и са обобщено представени в Приложение № 1.

VI. ОБХВАТ НА НАЦИОНАЛНИЯ ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ

Определянето на продуктите групи екологични автомобили и мерките за насърчаване навлизането и развитието на устойчив автомобилен транспорт към Плана, са резултат от дейността на междуведомствена работна група (МРГ), председателствана от министъра на икономиката, енергетиката и туризма и министъра на околната среда и водите. При тяхната подготовка са проучени и анализирани европейските документи и препоръки в разглежданото направление, както и използваната практика на отделните държави-членки.

➤ *Определяне на продуктите групи екологични автомобили към Плана*

Една от основните задачи на Националния план за действие за насърчаване навлизането и развитието на устойчив автомобилен транспорт в България е дефиниране на продуктите групи екологични автомобили, по отношение на които да бъдат приложени насърчителните мерки, целящи ускореното им навлизане у нас.

Европейската стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства залага неутрален подход по отношение на технологиите. От друга страна, съгласно европейския план за икономическо възстановяване електрическите превозни средства са определени за приоритетно направление. България е една от страните, които се присъединиха към Съвместната декларация за електрическа мобилност в Европа, с която електромобилите бяха поставени в центъра на вниманието и перспективите на този процес. Следвайки стратегическите документи на ЕС, нивото на технологично развитие и готовността за навлизане на пазара, както и практиката в отделните ДЧ, обект на преференциално третиране ще бъдат следните *групи екологични пътни превозни средства*:

- електрически превозни средства – МПС, които използват двигател с изцяло електрическо захранване и не притежават двигател с вътрешно горене;
- хибридни автомобили – МПС, които използват две или повече системи за задвижване от различен тип – електрически двигател и двигател с вътрешно горене (бензин или дизел);
- моторни превозни средства – пътнически автомобили, отделящи емисии на CO₂ до 120 г/км; микробуси – до 175 г/км; автобуси – изискванията по EURO V.

На този етап водородните технологии не са достигнали необходимото ниво на пазарна реализация, поради което за този потенциален сегмент вниманието е насочено основно към стимулиране на научноизследователската и развойна дейност.

Преференциалното третиране по Плана ще се прилага по отношение на превозните средства, използвани за превоз на хора и товари и одобрени за експлоатация по републиканската и общинските пътни мрежи. За настоящия период на действие на Плана основното внимание е насочено към категории ПС, имащи пряко отношение към развитието на устойчива градска мобилност. Обект може да бъдат превозни средства - директно закупени или договорени в рамките на системи за лизинг/отдаване под наем. Вземайки под внимание категоризацията на пътните превозни средства за нуждите на типовото одобряване по Закона за движение по пътищата, в рамките на посочените групи към Плана се включват следните *категории пътни превозни средства*:

- МПС за превоз на пътници от категория "М";
- МПС за превоз на товари от категория "N1" (до 3,5 тона);
- Мотопеди, мототриколки и леки МПС от категория "L" – само за електрически ПС.

Основни критерии при определяне размера на преференциите между отделните групи екологични автомобили за предвижданите насърчителни мерки ще бъдат:

- отчитане на енергийната ефективност и въздействията върху околната среда в рамките на целия експлоатационен живот, свързани с емисиите на въглероден диоксид и други замърсители;
- възраст на превозното средство.

Междуведомствената работна група счита, че на този етап трябва да се осигури подкрепа за навлизането не само на нови автомобили, но и на такива от категорията "конверсирани" автомобили. Това са автомобили с конвенционални двигатели с вътрешно горене, които са преустроени с изцяло електрическо захранване.

Области на въздействие:

- *1. Мерки за насърчаване производството на електрически и други екологични превозни средства, на компоненти и части за тях и за зарядната инфраструктура*

Както бе отбелязано, развитието на производството на електрически превозни средства у нас се вписва изцяло в новия модел за икономическо развитие, ориентиран към нарастване износа на стоки и услуги с висока добавена стойност и превръщането на България във входна врата за стоките и инвестициите от Източна Азия. Производството им, както и това на компоненти, възли и детайли за тях попада в секторите, които имат най-голям потенциал за допълнително развитие, могат да осигурят икономически просперитет на страната ни в дългосрочен план и са свързани с най-висок интензитет на иновациите.

Развитието на производството на електромобили не би трябвало да се разглежда като самоцел, а като резултат от обективна и прагматична оценка на условията у нас. Икономическата логика за насърчаване на това производство произтича от конкурентните предимства на страната ни, както и от опита и традициите, които имаме в направлението. Също така, това производство ще даде тласък за развитието и на други свързани сектори, като ИКТ, "умните" мрежи и други.

Основните инструменти и области на въздействие за стимулиране на производството и за привличане на инвестиции в сектора са:

- Чрез *Закона за насърчаване на инвестициите (ЗНИ) и Правилника за прилагане на ЗНИ* – предвижда се насърчаване на инвестициите в тази категория високотехнологични производства чрез въвеждане на по-ниски прагове за "клас" инвестиция и допълнителни стимули за приоритетни проекти.
- *Иновации* – в съответствие с икономическата ни стратегия предстои окончателното завършване на нов Закон за иновациите. Ще бъде въведена нова регулативна рамка за инвестиционния процес. Националният иновационен фонд ще се превърне в институция (предприятие "БФИ") за провеждане на дългосрочна иновационна политика. Ускореното навлизане и развитието на технологиите за електрическите превозни средства се нуждае от комплексни иновационни стратегии и решения за подкрепа на

иновациите. Затова ще се насърчат инвестициите в еко-иновации и ще се осигури подобряване на връзките между наука/образование и предприятията.

- *Оперативна програма "Конкурентоспособност" (ОПК)* – осигурена е финансова подкрепа за развитие на стартиращи иновативни предприятия, за внедряване на иновативни продукти, процеси и услуги, за разработване на иновации, за технологична модернизация и развитие на технологични центрове и клъстери. От безвъзмездна финансова помощ могат да се възползват както потенциални производители на електрически превозни средства, така и такива на отделни компоненти, възли и детайли за тях и/или за оборудване на зарядната инфраструктура. Общият размер на финансовата подкрепа за сектора не е лимитирана, а е функция на инициативата на потенциалните инвеститори и бенефициенти. Във връзка с подготовката на стратегическата рамка за следващия програмен период 2014-2020 г. очакваме да се разкрият допълнителни възможности за подкрепа на сектора.
- *Норвежка програма за сътрудничество* – в процес на подготовка е осигуряването на финансова подкрепа за стимулиране на еко-иновациите и иновативни производства в сектора.
- *Стандартизация и технически изисквания* – през 2012 г. ще бъдат въведени всички изисквания за стандартизация на електрическите съединители за зареждане и техническата съвместимост, за електробезопасността и електромагнитната съвместимост, за безопасността на движение и други изисквания за одобрение на типа по Директива 2007/46/ЕО. След базовите проучвания на Комисията за възможностите за интелигентно зареждане (използване на електрическа енергия за зареждане извън най-натоварените часове) и оценката, доколко навлизането на електрическите превозни средства води до допълнителна доставка на електроенергия с ниски въглеродни емисии посредством насърчаването на такива енергийни източници, както и оценката на въздействието върху неравномерността в работата на възобновяемите енергийни технологии, ще бъде изготвен анализ за влиянието при местните условия и за насоките за развитие на мрежата.

Водещо ведомство по разработването и изпълнението на мерките, свързани с насърчаване на производството и иновациите за новите електрически превозни средства, както и за необходимостта от развитие на електрическата мрежа е МИЕТ.

- *2. Мерки за стимулиране на научноизследователската и развойна дейност за развитие на екологичните превозни средства и на системите за зареждане*

Електрическите превозни средства са технологичен пробив, който се нуждае от комплексни решения за технологично развитие чрез подкрепа за научноизследователската и развойна дейност в широк кръг от ключови области, като например батериите, нови материали, инфраструктурата (включително интеграцията с електрическите мрежи) и други. Подобни са и въпросите, касаещи

развитието на технологиите за задвижване, базирани на използването на водород. Един от основните изводи в Европейската стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства е необходимостта от подкрепа на екологичните превозни средства чрез насърчаване на изследователската дейност за "преминаване към икономика с ниски въглеродни емисии, която използва по ефективен начин всички ресурси". Според предвижданията, до 2030 г. автомобилният парк като цяло ще нарасне двойно до 1,6 млрд. превозни средства. Това налага качествена промяна в технологично отношение, за да се осигури устойчива мобилност в дългосрочен план, с оглед постигането на целта за изграждане на нисковъглероден транспортен сектор.

Предвид горното, въпросите за развитието на електрическите превозни средства и устойчивата мобилност следва да заемат подобаващо място при определяне на приоритетните области за финансиране от Фонд "Научни изследвания". Развитието на изследователската дейност следва да се координира с очакваната европейска изследователска стратегия в рамките на стратегическия план за транспортните технологии.

Водещо ведомство по разработването и изпълнението на конкретни мерки и проекти за стимулиране на изследователската и развойна дейност в тематичните области, свързани с развитието на екологичните транспортни технологии, е МОМН.

➤ *3. Стимулиране на потреблението/търсенето на новите екологични превозни средства.*

Незамърсяващите и енергийно ефективни превозни средства, включително електрическите превозни средства, имат на този етап по-висока първоначална цена в сравнение с конвенционалните автомобилни технологии. Следвайки европейските документи и практиката на отделните държави-членки, за създаване на достатъчно търсене на такива автомобили от страна на потребителите, особено на началния етап на тяхното навлизане е необходимо да се предвидят мерки за стимулиране на търсенето, с които да се повлияе върху избора на потребителите при закупуване на автомобили в полза на екологичните автомобили. Данъчните мерки, регистрационните такси, както и обществените поръчки са най-мощното средство в тази насока, като те бъдат диференцирани, за да се подкрепи навлизането на пазара на автомобили с висока горивна ефективност и ниски емисии на CO₂. От друга страна това ще подпомогне и ще насърчи и производителите да предлагат такива автомобили.

За целта в плана за действие са предвидени следните основни мерки за стимулиране на търсенето на екологични превозни средства от страна на фирмите и гражданите:

• *3.1. Въвеждане на инструмента "зелени" обществени поръчки*

В рамките на стратегията "Европа 2020" и други предходни документи, представени в раздел II на плана за действие, обществените поръчки са определени като една от пазарнобазираните политики, която може да осигури принос за насърчаване на по-екологична и по-конкурентоспособна икономика, основаваща се на ефективно използване на ресурсите. Основен въпрос е

повишаване ефикасността на публичните разходи в дългосрочен план, като пренасочване на вниманието при възлагане на обществени поръчки от най-ниска цена към най-ниски разходи, изчислени за целия жизнен цикъл на изделието/продукта.

Следвайки препоръката на Комисията, държавите-членки да разработят национални планове за действие относно възлагането на обществени поръчки с екологични изисквания, вече е приет Национален план за действие за насърчаване на зелените обществени поръчки за периода 2012-2014 г. от Министерския съвет. В резултат на съвместната работа на етапа на разработване на този план между МИЕТ и Агенцията по обществените поръчки (АОП), доставката на електрически превозни средства и на зарядни устройства са определени като продуктова група, предмет на зелени обществени поръчки, както и критериите, на които следва да отговарят. Определени са и целите, които трябва да се постигнат в тригодишния период 2012-2014 г. Така през 2014 г. поставената цел за обществените поръчки за електромобили и зарядна инфраструктура в централната администрация, публичноправните организации и в местната администрация е достигането на дял от 6% от общия брой на възложените поръчки. За публичноправните организации и за местната администрация, поставените цели имат препоръчителен характер, докато за централната администрация те са задължителни. След 2014 г. целите ще бъдат значително по-амбициозни.

Водеща организация по популяризирането на зелените обществени поръчки, повишаване капацитета на възложителите при тяхното възлагане и на мониторинга на възлагането на такива поръчки е АОП към МИЕТ. По отношение възлагането на зелени обществени поръчки, респективно изпълнението на плана, са отговорни всички ведомства, явяващи се възложители по чл.7 от Закона за обществените поръчки.

- *3.2. Приемане на фискални мерки по Закона за данъка върху добавената стойност*

Мярката е насочена основно към лица, които са данъчно задължени по смисъла на Закона за данъка върху добавената стойност (ЗДДС). Във връзка с приемането на Закон за изменение и допълнение (ЗИД) на ЗДДС през м.ноември 2011 г., по инициатива на МРГ бе внесено предложение за осигуряване право на данъчен кредит за електрически превозни средства. Поради ограниченото технологично време и даденото становище, че за да е налице право на данъчен кредит, дори за доставките, за които не е предвидено специално ограничение на правото на данъчен кредит съгласно принципите на Директива 2006/112/ЕО, важи общото условие доставките да са пряко свързани с дейността на данъчно задълженото лице, предложението не бе прието с тази процедура.

Същевременно на 06 декември 2011 г. Европейската комисия прие Съобщение относно бъдещето на ДДС *"Бъдещата система на ДДС – благоприятна за предприятията и растежа"*. В посланието на европейският комисар за данъчното облагане и митническия съюз, одит и борба с измамите, във връзка с приемането на документа е подчертано, че "време е за амбициозна реформа на системата на ДДС". Новата система на ДДС има три основни цели. Една от тях е "чрез ДДС трябва да може да се подкрепят по-ефикасно усилията на ДЧ за бюджетна консолидация и устойчив икономически растеж".

Предвид горното целесъобразно е диалога да продължи и мярката да запази своето място в националния план за действие, като конкретното ѝ изпълнение ще бъде функция на предстоящото изменение на системата на ДДС от страна на Комисията и последващото изменение на националното законодателство.

Отговорно ведомство за изпълнението на планираната мярка е МФ.

- *3.3. Приемане на Закон за изменение и допълнение на Закона за местните данъци и такси*

Съгласно Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ) собствениците на превозни средства, регистрирани за движение по пътищата, заплащат годишен данък върху превозните средства. Това е местен данък, като неговият размер се определя с Наредба за местните данъци и такси, приета от съответния Общински съвет. Всеки собственик на превозно средство е задължен в двумесечен срок от регистрацията му в "Пътна полиция" да го регистрира в данъчната служба на съответната община.

Понастоящем системата за определяне на годишния данък върху превозното средство не отразява препоръките на Комисията, подробно представени в предходните раздели на плана. Сега в съответствие с чл.55 ЗМДТ, за леки автомобили размерът на данъка се определя съобразно мощността на двигателя, коригиран с коефициент в зависимост от годината на производство. Съгласно действащата система у нас, екологичните характеристики на превозното средство и/или вида и разхода на гориво не намират отражение при определяне на данъчната основа за годишния данък. Така, колкото по-отдавна е произведен един автомобил (и очаквано е по-голям замърсител на околната среда поради по-ниските екологични характеристики), толкова полагаемия се годишен данък е по-малък. С това обстоятелство не се стимулира обновяването на остарелия ни автомобилен парк.

Както бе отбелязано, данъчните мерки са важен инструмент за формиране на потребителското търсене на горивноефективни автомобили и за развитие на устойчива мобилност, особено на началния етап на навлизане и развитие. В изпълнение документите и препоръките на Комисията, в седемнадесет държави-членки годишния данък върху превозното средство частично или изцяло се базира на отделяните емисии на въглероден диоксид от автомобила и/или на разхода на гориво.

Предвид горното, предвижда се през 2012 г. да се разработи проект на Закон за изменение и допълнение на ЗМДТ, с който да се измени сегашната система на облагане като се въведе "еко" - компонента в данъчната основа за определянето размера на годишния данък върху превозните средства. В тази връзка от изброените категории екологични автомобили електрическите автомобили би следвало да са освободят от данък (безсрочно или срочно за определен период от време), а за останалите той да се формира по скала, която нараства във функция от размера на отделяните емисии на въглероден диоксид (и други замърсители), т.е. във функция на нанасяните вреди на околната среда. След предварителна оценка на въздействието и следвайки европейската политика

(независимо, че предложението за директива относно облагането на ППС все още не е приета, Комисията насърчава ДЧ да приемат предложенията най-скоро и да адаптират политиките си за облагане на леките автомобили така, че да насърчават закупуването на автомобили с висока горивна ефективност, давайки по този начин своя принос за намаляване на емисиите на CO₂), както и практиката на ДЧ, целесъобразно е в законопроекта да се въведе:

- за електромобили – освобождаване от годишен данък;
- за хибридни автомобили – освобождаване от годишен данък (не по-малко от 5 години);
- за автомобили с двигател с вътрешно горене – да се въведе “еко” компонента, която да нараства пропорционално според екологичните вреди, които тези автомобили нанасят на околната среда.

Отговорно ведомство за изпълнението на планираната мярка е МФ. Целесъобразно е в разработването на законопроекта през 2012 г. да вземат участие и МОСВ, МИЕТ и представители на НСОРБ.

• *3.4. Въвеждане на преференциални такси при първоначална регистрация и регламентиране на категориите ЕПС и ХПС*

- *Приемане на ЗИД на Закона за движение по пътищата (ЗДП)*

Със законопроекта следва да се въведе ясна регламентация за новите категории екологични превозни средства.

- *Такси за първоначална регистрация*

На основание чл.140, ал.2 от ЗДП, министърът на вътрешните работи издава наредба, съгласувано с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на отбраната, с която се определят условията и реда за регистриране, отчет и пускане в движение на моторни превозни средства (МПС). Това е Наредба I-45/ 2000 г. на МВР. Условията и реда за първоначална регистрация на МПС и ремаркета, теглени от тях са регламентираны в раздел I към Глава II на споменатата наредба.

Таксите, които се събират за горната дейност са определени към раздел V от Тарифа № 4 за таксите, които се събират в системата на МВР по Закона за държавните такси.

Целесъобразно е в предстоящата работа да се анализират таксите, които се събират за всички категории ППС, включени в раздел VI от настоящия план за действие.

Също така, съгласно Наредбата за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса за продукти, след употребата на които се образуват масово разпространени отпадъци, издадена на основание чл.36, ал.1 от Закона за управление на отпадъците, продуктова такса се заплаща за всички триколесни ПС и леки автомобили за превоз на пътници (до 8 места) и товарни автомобили с технически допустима маса до 3,5 тона преди първоначалната им регистрация. Документът за платена продуктова такса е един от изискуемите документи при първоначална регистрация на ППС в “Пътна полиция”. Тези условия следва евентуално да се преразгледат след окончателното решение на

Комисията за необходимите промени в съществуващото законодателство относно рециклирането на акумулаторните батерии и излезлите от употреба МПС.

Следвайки препоръките на Комисията (насочени по-скоро към изграждането на обща структура на Общността за данъците и таксите върху леките автомобили и нямащи за цел хармонизирането на ставките или задължението на ДЧ да въвеждат нови такива), в предстоящата работа следва да се отчете:

- Премахване на регистрационната такса през преходния период 5 до 10 години;
- Система, при която отделна ДЧ ще трябва да възстанови част от регистрационната такса, когато лек автомобил е регистриран в тази страна и впоследствие е изнесен или постоянно прехвърлен в друга ДЧ на ЕС;
- Въвеждане на "еко" компонента за отделяните емисии на CO₂ в основата, по която се определят регистрационните такси.

Отговорни ведомства за изпълнението на тези мерки са МТИТС и МВР, съгласувано с МОСВ и МИЕТ.

- *3.5. Освобождаване/облекчаване на пътните такси за ползване на пътната инфраструктура (винетни такси)*

Със ЗИД на Закона за пътищата (ЗП) следва да се въведе регламентация на Новите категории екологични автомобили, идентични с тези в ЗИД ЗДП.

Също така, с Наредба, приета на основание чл.10, ал.6 от ЗП, са определени условията и реда за събиране на такси за ползване на пътната инфраструктура, или така наречените "винетни такси". Размерът на тези такси се определя от Министерския съвет (МС) с Тарифа за винетните такси, а реда и условията за тяхното събиране с цитираната наредба, приета от МС по предложение на МФ и МРРБ.

Следвайки европейската практика, целесъобразно е да се въведат диференцирани ставки за пътните такси за отделните категории екологични автомобили, в зависимост от техните екологични характеристики. В тази връзка практиката на ДЧ е ЕПС да бъдат освободени от пътни такси.

Отговорни ведомства за изпълнението на мярката са МФ и МРРБ, съгласувано с МВР и МИЕТ.

- *3.6. Осигуряване на еднократна субсидия/бонус за физически и юридически лица при закупуване на нови ЕПС и ХПС*

Мярката се прилага от по-голяма част от ДЧ, въвели стимулиращи мерки за насърчаване навлизането на новите екологични превозни средства. В отделните страни размерът на еднократната премия е в рамките на 6000 евро за закупуване на ЕПС, а за ХПС е около 50% от тази за ЕПС. В отделни страни мярката е със срочен характер на действие (обикновено за първите 5 години).

За България тази мярка може да има съществен принос да се повлияят решенията, които взимат потребителите при своя избор за закупуване на автомобил. Предложенията на МРГ са за времето до 2016 г. да се осигури еднократната субсидия/премия при закупуване на нови екологични ПС (за първия закупен автомобил от дадено физическо или юридическо лице), както следва:

- 5000 лева – за нов електромобил;
- 2500 лева - за ново ХПС с електродвигател.

Отчитайки възможностите на държавния бюджет на този етап, предвижда се финансовия ресурс за мярката да се осигури от други източници. Такива принципни възможности предоставят следните инструменти:

- *Европейската схема за търговия с емисии на парникови газове*

Постигнат е значителен напредък при изпълнението на необходимите условия за активно участие на страната ни в Европейската схема за търговия с емисии на парникови газове (ЕСТЕ), съгласно Директива 2003/87/ЕС. През 2010 г. ЕК одобри Българският национален план за разпределение на квоти за търговия с емисии на парникови газове за периода 2008-2012 г. (втория период). В условията на криза българският бизнес получи възможност да продаде повече от 6 млн. свободни квоти за 2009 г. и да генерира свободен финансов ресурс. През 2012 г. обхватът на Схемата ще бъде разширен с включване и на авиационните дейности.

България няма индивидуална цел за намаляване на емисиите на парникови газове (ПГ) до 2020 г. Постигането на целта на ниво ЕС се гарантира чрез общ таван на емисиите за цялата общност, намаляващ с линеен коефициент 1,74%. По този начин се осигурява изпълнение на задължението, до 2020 г. да се намалят емисиите на ПГ с 21% спрямо нивата от 2005 г. Важно е обстоятелството, че нараства количеството на квоти, които ще бъдат търгувани – поне 50% от квотите ще бъдат предлагани на търг от 2013 г. нататък (за разлика от предвидените 3% за периода 2008-2012 г.).

Съгласно Решението на Европейския съвет от м.декември 2008 г. относно пакета "климат-енергетика", 50% от средствата, постъпили от продажбата на квотите на търг, могат да постъпят в държавния бюджет. Останалите 50 % от средствата следва да бъдат изразходвани за проекти с екологична насоченост, които водят до намаляване на емисиите на ПГ.

В изпълнение на това правило в Закона за опазване на околната среда е предвидено приходите от продажбата квотите за авиационни дейности чрез търг да се използват за финансиране на дейности по изменение на климата, в т.ч. и "за намаляване на емисиите чрез транспорт с ниски емисии". В тази категория се включва изцяло електрическата мобилност.

- *Национална схема за зелени инвестиции*

Стартира Националната схема за зелени инвестиции, чрез която България може да участва в междуправителствената търговия на свободни количества Предписани емисионни единици (ПЕЕ). Този инструмент е един от гъвкавите механизми за изпълнение на задълженията на страните за изпълнение на задълженията на страните за намаляване на емисиите на ПГ към РКООН по изменение на климата и Протокола от Киото към нея.

Приходите от продажба на ПЕЕ на други страни се използват за финансиране на национални проекти за намаляване на емисиите на ПГ. В този смисъл реализирането на проекти за електрическата мобилност е една от

основните възможности. Схемата се администрира от Националния доверителен еко-фонд (НДЕФ). Фондът ще сключва договори и ще контролира процеса на изпълнението на проектите за намаляване на емисиите на ПГ у нас. Вече се провежда процедура за набиране на проекти в рамките на Националната схема за зелени инвестиции. Целта е да се подготви портфейл от проекти, които ще бъдат представяни в процеса на водене на преговори за продажба на ПЕЕ.

Редът и условията за използване на тези ресурси за целта, както и за финансиране на проекти, свързани с развитието на електрическата мобилност, следва да се координира между МОСВ, МФ и МИЕТ.

➤ *4. Ускорено изграждане на зарядна инфраструктура за ЕПС и ХПС*

Осигуряването на подкрепа за изграждане на зарядната инфраструктура е един от основните фактори за ускоряване навлизането на електрическите и хибридните (захранвани от мрежата) превозни средства. В периода на действие на Националния план за действие, приоритетно място заемат мерките за насърчаване развитието на зарядна мрежа в населените места, с което да се стимулира развитието на устойчива градска мобилност. В рамките на този процес ще бъдат подкрепени:

- Пилотни демонстрационни проекти;
- Проекти за развитие на общинска зарядна инфраструктура и такава в големи национални курорти;
- Проекти и инициативи, свързани с енергийните аспекти на транспорта.

Финансов ресурс за споменатите проекти ще бъде осигурен чрез прилагане на инструмента Национална схема за зелени инвестиции (подробно описан към предходната мярка), както и от Международен фонд "Козлодуй", както и от ОПРР. Финансиране ще се осигури и от следните допълнителни източници:

- *Програма LIFE+*

Това е финансов инструмент, чрез който се подпомагат приоритетно мерки, свързани с разработване и прилагане на политиката за околна среда на ниво на Общността. Крайното решение за избора на финансирането на проектни предложения се взема от ЕК. Националните компетентни органи в ДЧ имат за задача да съберат проектни предложения, след което да ги представят в ЕК за оценка и одобряване. Инструментът LIFE+ съдържа три основни компонента. От тях за осъществяване целите на настоящия национален план за действие има значение следния компонент:

- *Политики и управление в областта на околната среда*

По него се съфинансират иновационни или демонстрационни проекти. Максималният размер на съфинансирането по този компонент е 50% от общия бюджет на проекта. Чрез него може да се финансират проектни предложения за електрическа мобилност, при условия, че се прилагат нови методи, технологии и други, с ниво на иновативност на равнище на Общността.

- *Област STEER към Подпрограма Интелигентна енергия за Европа на Рамкова програма за конкурентоспособност и иновации (CIP)*

Чрез инструмента може да се подпомагат дейности в област "Енергия в транспорта" (STEER), насочени към повишаването на енергийната ефективност и използването на възобновяеми енергийни източници в транспорта, включително:

- Подкрепа на инициативи, свързани с всички енергийни аспекти на транспорта и диверсификацията на горивата;
- Насърчаване използването на възобновяеми горива и енергийната ефективност в транспорта;
- Подкрепа за изготвяне и прилагане на законодателни мерки.

Отпуснатите средства за съфинансиране от програмата могат да бъдат до 75% от общите приемливи разходи по проектите. Максималната продължителност на проектите може да е до 3 години, като кандидатите могат да са само юридически лица.

Отговорни по изпълнението на мярката са МОСВ, МИЕТ, НДЕФ, НСОРБ и Общините, а за програма STEER – МТИТС. От съществено значение за случая е и партньорството от страна на бизнеса.

- *5. Повишаване на осведомеността и капацитета на заинтересованите страни и населението за същността, целите и ползите от развитието на устойчива мобилност.*

За да бъдат по-бързо приети екологичните превозни средства като реална алтернатива на традиционните превозни средства, от страна на потребителите, необходимо е те да бъдат добре информирани относно възможностите, преимуществата и практическите аспекти на устойчивата мобилност. Също така би следвало да се осигурят средства, с които потребителите да сравняват новите технологии с конвенционалните превозни средства. Друг важен аспект е изграждането на необходимия капацитет на заинтересованите страни за изпълнението на заложените цели. В тази връзка в плана за действие се предвиждат следните основни дейности:

- Организиране на обществени информационни кампании, семинари и издаване на материали, представящи предимствата, ползите и практическите аспекти на новите екологични автомобили.
- Създаване на подходяща информационна среда за обмен на идеи, знания, опит и добри практики по въпросите на устойчивата и в частност на електрическата мобилност.
- Организиране на целеви кампании за повишаване на осведомеността и стимулиране на предприемачеството в областта на устойчивата мобилност сред младежите.
- Включване на въпросите за устойчивата мобилност в програмите за обучение на учениците от професионалните училища и студентите от техническите висши учебни заведения.

За изпълнението на горните мерки не се предвиждат допълнителни средства от бюджета. Финансиране ще се осигури и от следните допълнителни източници: програма LIFE+. Програмата включва отделен компонент "Информация и комуникации". По този компонент се съфинансират проекти за предоставяне на информация и кампании за повишаване на общественото съзнание по въпроси,

свързани с опазването на околната среда. Максималният размер на съфинансирането по компонента от LIFE+ е 50% от общия бюджет на конкретния проект. В приложното му поле попада и финансирането на проекти за информационни кампании за насърчаване използването на електрическите автомобили. В тази връзка важен аспект е постигането на конкретен и измерим ефект върху поведението на целевата аудитория, към която е насочен проекта.

Отговорни ведомства и организации за изпълнението на планираните дейности са МОСВ, МИЕТ, МТИТС, МОМН, общините и НПО. Мярката се изпълнява в целия период на действие на националния план 2012-2014 г.

➤ *6. Насърчаване развитието на устойчива градска мобилност.*

Планираните дейности в това направление допълват останалите мерки и дейности и са пряко насочени към развитието на устойчива градска мобилност. В началния етап на развитие те имат приоритетно значение заедно с мерките на централно ниво за създаване на подходяща бизнес среда за развитие на сектора. Действията в настоящата област изискват висока степен на координация между всички заинтересовани страни, за да бъде създадена устойчива транспортна система и се подобри състоянието на атмосферния въздух, особено в големите градове. За постигането на добри резултати в непродължителен срок от решаващо значение е инициативата и приноса на местните органи за управление. Като първи стъпки в разглежданото направление се предвиждат:

- *6.1. Включване на дейности за насърчаване на електрическата мобилност в проектите за устойчив градски транспорт по ОП "Регионално развитие"*

По Оперативна програма "Регионално развитие" (ОПРР) 2007-2013 г. е осигурена безвъзмездна финансова помощ за интегриран градски транспорт на гр. Бургас в размер на приблизително 52 млн.евро, както и на гр. София в размер на приблизително 49 млн.евро. Предвидени са средства и за модернизиране на градския транспорт в петте големи града на България – Варна, Пловдив, Русе, Стара Загора и Плевен в размер на 104 млн.евро. В рамките на тези проекти за устойчив градски транспорт ще се включат дейности за насърчаване на електрическата мобилност в разглеждания период. Включването на електрическата мобилност като основен компонент в разработваните проекти ще бъде приоритет за следващия програмен период 2014-2020 г.

- *6.2. Въвеждане на безплатно паркиране за ЕПС в "синята" зона/централната градска част на населените места*

Вземайки под внимание европейската практика, включително и тази на местните власти в по-големите европейски градове, въвеждайки облекчения това е една от най-често срещаните мерки за мотивиране на потребителите да направят своя избор в полза на ЕПС, а от там и да се ускори навлизането на електрическите превозни средства. Мярката бе вече принципно подкрепена от Столична община, както и от други общини и НСОРБ.

Отговорни за изпълнението са общините и общинските съвети.

- *6.3. Въвеждане на преференции за екологичен градски транспорт в Наредба №2/2006 г. и Наредба №3/2005 г. на МФ за субсидиите и компенсациите на общините за МГТ*

Мярката е насочена към стимулиране въвеждането и развитието на екологичен обществен транспорт в населените места. Тази сфера е силно регулирана и субсидирана от държавата. На тази основа общините може да бъдат мотивирани в желаната посока. В конкретен план се предвижда:

На основание Наредба № 2/2006 г. за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници и Наредба № 3 за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони, МФ изплаща над 50 млн. лева/годишно субсидии и компенсации на общините. В тези наредби трябва да се диференцират преференции за екологичен МГТ, като например електробуси, автобуси отговарящи на ЕВРО 5.

Мярката има пряко отношение и за изпълнението на Програмите за качеството на атмосферния въздух от общините. Ако не се предприемат мерки България ще понесе значителни финансови санкции от страна на ЕК за влошени параметри на атмосферния въздух – особено за 30 града, в които има сериозни превишения на допустимите норми. Вместо да се допусне налагането на санкции, същите средства може да се инвестират за стимулиране на екологичен МГТ. Следва се има предвид, че в някои европейски градове вече е ограничен достъпа в централната зона на превозни средства, които не отговарят на изискванията на ЕВРО 5.

Водещо ведомство за изпълнението на мярката е МФ, съгласувано с МТИТС и НСОРБ.

- *6.4. Въвеждане на преференции за екологичен градски транспорт за изпълнение на транспортни услуги чрез промени в Закона за автомобилните превози и Наредби №№ 2, 33 и 34 на МТИТС*

В тези нормативни документи, регламентиращи превозите и конкурсите за изпълнение на транспортните услуги, трябва да се въведат категорични преференции в подкрепа на екологичен МГТ – като електробуси, ЕВРО 5.

Водещо ведомство за изпълнението на мярката е МТИТС, съгласувано с НСОРБ.

- *6.5. Изготвяне на проучвания за градоустройствените условия и състоянието на градската среда на големите населени места с цел навлизането на електрическите превозни средства*

Зареждането на електрическите превозни средства (ЕПС) трябва да е не по-

малко лесно и удобно от това на автомобилите с ДВГ на бензиностанция. Технологично вече са проектирани и постепенно навлизат зарядни мрежи, осигуряващи пълен пакет на услугата "зареждане на електромобил" – от резервацията на зарядна колонка, до проследяване на процеса зареждане и разплащане. Все още обаче липсва ясен отговор, къде ще бъдат разположени зарядните колонки и съответните паркоместа в населените места. Класическият подход води към създаване на устройствена типология, т.е. идентифициране на основните видове среда за разполагане на зарядните колонки/станции. Целесъобразно е на този етап прилагането на два основни признака за тази типология – собственост и функционална принадлежност на подходящите/необходимите локализации, както следва:

- *Собствеността* се разглежда в две основни групи – обществена (общинска и държавна) и частна (на физически и на юридически лица). Основен интерес представляват уличните пространства, включващи тротоарите и прилежащите "джобове" – паркинги, които са публична общинска собственост. Устройственото включване на електромобилите в тези пространства е свързано с отреждане на определен брой паркоместа и подходящи локализации на зарядните колонки/станции. Тези две действия ще се реализират чрез изработването, съгласуването и одобряването на *Схема за разполагане на зарядни колонки/станции за ЕПС*. Разполагането на зарядни колонки в частни пространства (с и без обществен достъп) ще става с изработване и одобряване на *Индивидуални схеми за разполагане*.

- *Функционалната принадлежност* е целесъобразно да се адресира към опростен начин на локализации – "синя зона", жилищни комплекси, индустриални/бизнес зони, вторични обслужващи центрове и други.

Крайната цел на тези проучвания е индикативното определяне на пространствата за обществено подпомогната и пазарно иницирана зарядна инфраструктура. Типови (повтаряеми) ситуации на "зарядна колонка – паркомясто" включват - надлъжно, напречно и островно паркиране. В следващата фаза се идентифицират реални устройствени ситуации по действащите подробни планове. При разработването на Схемите за разполагане в публичните пространства е необходимо да се идентифицират подходящите зони, като за всяка от тях се зададат конкретни параметри (цели). Така например за София такива зони могат да бъдат: улиците в "синя зона"; обществени паркинги в зони I и II; обществени паркинги в жилищните комплекси.

Отговорни за изпълнението са общините и общинските съвети.

- *6.6. Промени в нормативната уредба за решаване на статута и режима за изграждане на зарядни колонки/станции и подобряване на условията за МГТ*

Като първи етап в осигуряването на необходимата среда за развитие на устойчивата градска електрическа мобилност и подобряване условията за МГТ е целесъобразно МРРБ, общините и общинските съвети (като пример е използвана Столична община) да осъществят промени в:

- *Наредбата за преместваемите обекти, за рекламните, информационни и монументално-декоративни елементи и за рекламната дейност*

Необходимо е зарядните колонки за ЕПС да влязат в премета на тази Наредба като "елементи на градското обзавеждане". За целта, първоетапно това определение следва да се въведе в Закона за устройството на територията (ЗУТ). С третирането на зарядните колонки като такива се осигурява облекчен разрешителен режим, възможност за разполагането им във всички зони.

- *Наредбата за общинската собственост*

Целесъобразно е зарядните колонки да получат привилегирован режим на "право на ползване" на тротоарното пространство, заемано от тях. Това право може да бъде възмездно или безвъзмездно, предоставяно с решение на общинския съвет.

- *Наредба № 2/2004 г. на МРРБ за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи на урбанизираните територии*

Предвижда се изменение и допълнение на Наредба № 2/2004 г. на МРРБ за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии, както следва:

На първо място се целят промени относно изискванията за БУС-ленти по булевардите с интензивно движение, по които преминават маршрути на масовия градски транспорт (МГТ). В тази връзка следва да се промени чл.102 от наредбата, при което:

- По ал.1 – да отпадне изискването за сигнализиране на БУС-лента при преминаване на най-малко 60 превозни средства на МГТ/час през съответния участък от улицата/булеварда. Целесъобразно е това нормативно изискване да отпадне, като допълнително, освен колите на МГТ се включат и тези на допълнителните маршрутни линии (т.нар. "маршрутки"), таксиметровите коли, превозните средства със специален режим на движение, както и електрическите автомобили.

- По ал.2 – да отпадне изискването за три и повече ленти за движение в посока и се замени с две и повече ленти за движение в посока.

На второ място с нормативни промени зарядните колонки/станции следва да станат предмет на нормиране и устройствени правила за монтаж. За целта е необходимо:

- ЕПС да се включат като специфичен фактор за оразмеряване на транспортно-комуникационните системи, като наред с прогнозираната към 2020 г. моторизация от 550-600 лични леки автомобили, се добавят 25-30 електромобила на 1000 жители. Предпоставките за това са, че електромобилът е специфичен нов вид транспортно средство, който ще се регламентира и по ЗДП. На преходния етап на навлизане той ще увеличи моторизацията и ще се ползва паралелно с конвенционалните автомобили.

- към чл.24, ал.1 да се включи специфична норма за ЕПС – необходими места за паркиране и гариране.
- Към чл.3, ал.3, наред с предимството на МГТ, да се предвиди такова и на ЕПС.
- Да се включи нов раздел “Зарядни станции за ЕПС” (към раздел XIV “Бензиностанции и газостанции”), с който да се предвидят специфични правила за монтаж на зарядни колонки/станции.

Отговорно ведомство за изпълнението на мярката е МРРБ и съответните общини и общински съвети.

- *Наредба № 8/2011 г. на МРРБ за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове*

С изменение и допълнение на наредбата следва да се осигури:

- към план-схемата на транспортно-комуникационната система към ОУП, да се предвиди нов регламент за ЕПС – паркинги и зарядни станции (към раздел II, чл.26-34).
- в ПУП-те, където задължително се указват местата за паркиране и гариране с означение на капацитета им, да се включат и ЕПС (чл.48, ал.2).
- в подробните транспортно-комуникационни планове към ПУП, с които се проучват, определят и решават разположението, класификацията и параметрите на паркингите и паркинг-гаражите (т.6) и на автогарите, бензиностанциите и газостанциите (т.7), да се предвидят и съответните паркоместа и зарядна инфраструктура.

- *Закон за устройство на територията (ЗУТ)*

Необходимо е зарядните колонки/станции да се включат в предмета на ЗУТ, респективно към чл.56, ал.1, като елементи на градското обзавеждане.

Както бе отбелязано, посочените изменения и допълнения на действащи нормативни документи отразяват идентифицираните до момента такива, които имат непосредствено отношение към развитието на градската електрическа мобилност. За осигуряване на подходяща бизнес среда и цялостни условия за развитието на устойчива градска мобилност дейността в това направление трябва да продължи. За целта МРРБ, съвместно с общините следва още през 2012 г. да осигурят цялостен преглед на нормативната уредба и изготвят програма за действие в рамките на периода на действие на плана.

- *6.7. Приемане на общински стратегии/планове за навлизане и развитие на електрическата мобилност*

Необходимо е да се приемат общински планове/стратегии за навлизане/ развитие на електрическата мобилност в общините. Първоетапно, през 2012 г. мярката следва да се приложи за големите градове, а впоследствие и за останалите средно големи населени места у нас. Целесъобразно е планирането на развитието на електрическата мобилност да се обвърже с плановете за

регионално развитие до 2020 г. За целта следва да се ползват и съществуващите добри практики на кметските управи на европейски столици и други населени места в управлението на електрическата мобилност. За ускорено развитие на зарядната мрежа е целесъобразно да се приложи механизма на публично-частното партньорство.

VII. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ДРУГИ ПОЛИТИКИ

Настоящият национален план за действие е на практика пример за устойчив подход при интегриране на приоритети за развитие на икономиката, респективно в индустриалната политика с тези за опазване на околната среда. Както бе вече отбелязано, технологията е иновативна и ще даде тласък в развитието на други сфери, които също носят по-висока добавена стойност. Такива са информационните и комуникационните технологии, развитието на интелигентните мрежи за пренос и разпределение на електрическа енергия и други. Електрическата мобилност може да бъде една от ключовите технологии за осигуряване на заетост и растеж през следващите десетилетия. От друга страна се създават предпоставки и за обновяване на автомобилния парк, чието състояние е крайно незадоволително. Така ще се осигури и подобряване състоянието на атмосферния въздух и по-здравословна среда, особено в по-големите населени места.

Осъществяването на Националния план за действие е пряко свързано с реализирането и на други политики. С развитието на устойчивата, респективно на електрическата мобилност се осигурява:

- Изпълнението на целите по Националния план за енергията от възобновяемите енергийни източници, а именно до 2020 г. да повишим до 16% дела на енергията си от възобновяеми източници в крайното енергийно потребление, а в транспорта – до 10%. Като част от “умните” мрежи те могат да подпомогнат изглаждането на пиковете в периодите на най-висока консумация на електроенергия, както и решаването на проблема с неравномерността в работата на някои възобновяеми енергийни технологии.
- Осигурява се устойчиво бъдеще на транспортния сектор и в частност системите за обществен транспорт. С въвеждането на нисковъглеродни иновационни и енергийно ефективни технологии се намалява тяхната зависимост от изкопаемите горива, в резултат на което ще се ограничат значително емисиите на парникови газове и на други замърсители и ще се осигури изпълнението на новите цели в областта на климата.
- Изпълнение на Националния план за действие за насърчаване на “зелените обществени поръчки”. В съответствие с европейската практика те са един от инструментите за насърчаване развитието на устойчивата мобилност.

С промените в Закона за насърчаване на заетостта (ЗНЗ) през 2010 г. бе въведена насърчителна мярка за “зелени работни места”, с която се насърчават работодателите, които разкриват работни места в икономически дейности, подпомагащи екологосъобразното икономическо развитие и опазването на околната среда. В списъка на икономическите дейности по смисъла на § 1, т.35 от

Допълнителната разпоредба на ЗНЗ са включени 39 дейности, част от които са от сектори, пряко свързани с развитието на производството в сектора на електрическата мобилност.

Предвид гореизложеното, Националният план за действие за насърчаване навлизането и развитието на устойчив автомобилен транспорт, респективно на електрическата мобилност за периода 2012-2014 г. следва да се разглежда като стъпка в посока устойчивото развитие на страната ни, съчетаваща принципите на устойчив икономически растеж, социалното развитие и опазването на околната среда. В тази връзка планът е важна стъпка и в посока утвърждаване принципите на развитие, следвайки приоритетите в Европейската пътна карта за развитие на икономика с ниска въглеродна интензивност и Пътната карта за ресурсно ефективна икономика.

За периода след 2014 г. планът ще се развива с конкретни количествени и други цели на основа развитието на европейската политика в разглежданата област и продължаване на диалога и партньорството между всички заинтересовани страни в този процес. В рамките на този процес ще бъдат отчетени изводите и насоките за бъдещи действия, които ще произтекат от преразглеждането на Европейската стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства през 2014 г.

Конкретните мерки и дейности за осъществяване на поставените цели, сроковете и отговорните институции за тяхното изпълнение са дадени в Приложение № 1 към настоящия план.

ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ

**ЗА НАСЪРЧАВАНЕ НАВЛИЗАНЕТО И РАЗВИТИЕТО НА УСТОЙЧИВ АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ,
ВКЛЮЧИТЕЛНО НА ЕЛЕКТРИЧЕСКА МОБИЛНОСТ В Р.БЪЛГАРИЯ
ЗА ПЕРИОДА 2012-2014 г.**

Цели	Дейности	Срок	Отговорни институции	Финансиране	Индикатори
1	2	3	4	5	6
1. Стимулиране производството на електрически и други екологични ПС, включително на компоненти за тях	1. Осигуряване на финансова подкрепа за развитие на стартиращи иновативни предприятия, за внедряване на иновативни продукти, процеси и услуги, за разработване на иновации, за технологична модернизация и развитие на технологични центрове и клъстери	2012-2014 г.	МИЕТ, ИАНМСП	В рамките на предвидения бюджет за съответните схеми по ОПК	Утвърдените индикатори за съответните схеми по ОПК
	2. Координиране осигуряването на финансова подкрепа за следващия програмен период 2014-2020 г.	2012-2013 г.	МИЕТ, МФ, МРРБ	В рамките на предвидените схеми и осигурения бюджет за тях	В процес на подготовка
	3. Насърчаване на инвестициите за високотехнологични производства по ЗНИ и Правилника за прилагането му чрез въвеждане на по-ниски инвестиционни прагове за "клас" инвестиция и допълнителни стимули за приоритетни проекти	2012-2014 г.	МИЕТ, БАИ	В рамките на предвидения бюджет за конкретната година	Съобразно заявените инвестиционни намерения и проекти

1	2	3	4	5	6
	<p>4. Насърчаване на инвестициите в еко-иновации и подобряване на връзките наука/образование и предприятия чрез стимули, осигурени от ДП "БФИ" по новия ЗИ</p> <p>5. Осигуряване на финансова подкрепа за стимулиране на еко-иновациите и иновативни производства по Норвежката програма за сътрудничество</p> <p>6. Въвеждане на изискванията за стандартизация и условия за техническа съвместимост при одобряване на типа по Директива 2007/46/ЕО след окончателното им регламентиране от ЕК</p>	<p>2012-2014 г.</p> <p>2012-2014 г.</p> <p>2012-2013 г.</p>	<p>МИЕТ, ДП "БФИ"</p> <p>МИЕТ</p> <p>МИЕТ</p>	<p>В рамките на предвидения бюджет за конкретната година и осигурените частни инвестиции</p> <p>В рамките на утвърдените приоритети и предвидения бюджет</p> <p>В рамките на предвидения бюджет за съответната година</p>	<p>Съгласно ЗИ и Правилника за дейността на предприятието</p> <p>В процес на съгласуване</p> <p>Приети изменение и допълнения на съществуващите нормативни документи</p>
<p>2. Стимулиране на НИРД за развитие на екологични ПС и средства за зареждане</p>	<p>1. Осигуряване на финансова подкрепа за стимулиране на изследванията в нови технологии и материали от Фонд "Научни изследвания"</p>	<p>2012-2014 г.</p>	<p>МОМН, МИЕТ</p>	<p>В рамките на бюджета за конкретната година на Фонда и/или друго финансиране</p>	<p>Съгласно програмата и приоритетите на фонда</p>
<p>3. Стимулиране търсенето/потреблението на екологични ПС</p>	<p>1. Приемане на Национален план за действие за насърчаване на зелените обществени поръчки за периода</p>	<p>2012-2014 г.</p>	<p>МИЕТ, АОП; Министерства, агенции, комисии и</p>	<p>В рамките на предвидения бюджет за конкретната година на отделните ведомства и/</p>	<p>Съгласно Плана</p>

1	2	3	4	5	6
	<p>2012-2014 г.- включване на ЕПС като продуктова група и цели</p> <p>2. Приемане на ЗИД на Закона за данък върху добавената стойност, отразяващ бъдещата система на ДДС като фактор за подкрепа на устойчивия икономически растеж – въвеждане на стимулиращи мерки за ДДС</p> <p>3. Освобождаване/облекчаване на годишния данък в зависимост от екологичните характеристики на ПС – приемане на ЗИД на Закона за местните данъци и такси</p> <p>4. Въвеждане на екологичните ПС като отделна категория и определяне на преференциални такси при първоначалната им регистрация:</p> <p>4.1. Приемане на ЗИД на Закона за движение по пътищата (ЗДП) и на Правилника за прилагането му</p> <p>4.2. Изменение на наредбата по чл.140, ал.2 от ЗДП – Наредба I-45/2000 г. и Тарифа №4 за таксите, събирани в МВР</p>	<p>2012-2013 г.</p> <p>2012 г.</p> <p>2012 г.</p>	<p>местни власти</p> <p>МФ, МИЕТ</p> <p>МФ, МИЕТ, МОСВ, общини</p> <p>МТИТС, МВР, МИЕТ</p> <p>МВР, МТИТС, МИЕТ</p>	<p>или друго финансиране</p> <p>В рамките на предвидения бюджет</p> <p>В рамките на предвидения бюджет</p> <p>В рамките на предвидения бюджет</p>	<p>Приет законопроект, в зависимост от сроковете и параметрите на новата система на ДДС, приети от ЕК</p> <p>Приет законопроект</p> <p>Приет законопроект</p> <p>Приети наредба и тарифа</p>

1	2	3	4	5	6
	<p>4.3. Приемане на промени в нормативната уредба за управление на отпадъците при евентуално решение на ЕК за необходими промени в законодателството относно рециклирането на акумулаторни батерии и излезлите от употреба ПС</p> <p>5. Освобождаване/облекчаване на пътните такси за ползване на пътната инфраструктура (винетни такси) – приемане на ЗИД на Закона за пътищата и изменение на Наредбата, издавана на основание чл.10, ал.6 от закона, с която се определят условията и реда за събиране на винетни такси и на Тарифата за винетните такси</p> <p>6. Осигуряване на еднократна премия/бонус за физически и юридически лица при закупуване на нови ЕПС и ХПС в периода до 2016 г.</p>	<p>2012 г.</p> <p>2012-2014 г.</p>	<p>МОСВ, МВР, МИЕТ</p> <p>МФ, МРРБ, МВР, МИЕТ</p> <p>МОСВ, НДЕФ, МФ, МИЕТ</p>	<p>В рамките на предвидения бюджет</p> <p>НСЗИ</p>	<p>В зависимост от предстоящото решение на ЕК</p> <p>Приети законопроект, наредба и тарифа</p> <p>Съгласно правилата за управление на НДЕФ</p>
<p>4. Ускорено изграждане на зарядна инфраструктура за ЕПС</p>	<p>1. Осигуряване финансиране на проекти от продажбата на ПЕЕ по механизма МТЕ на РКОНИК (Национална схема за зелени инвестиции)</p>	<p>2012-2014 г.</p>	<p>МОСВ-НДЕФ, МИЕТ, общини</p>	<p>В рамките на постъпилите средства от продажбата на ПЕЕ; частни инвестиции</p>	<p>Съгласно правилата за управление на НДЕФ</p>

1	2	3	4	5	6
	<p>2. Финансиране на пилотни демонстрационни проекти</p> <p>3. Поетапно изграждане на общинска инфраструктура и в големите курорти</p> <p>4. Подкрепа за проекти и инициативи, свързани с енергийните аспекти на транспорта</p>	<p>2012-2014 г.</p> <p>2012-2014 г.</p> <p>2012-2014 г.</p>	<p>МИЕТ, МОСВ, общини</p> <p>НСОРБ, общини, туристически фирми</p> <p>МТИТС, МИЕТ</p>	<p>В рамките на бюджета на МФК, финансиране по Програма <i>LIFE+</i> и/или друго финансиране</p> <p>НСЗИ, ОПРР, собствени средства и частни инвестиции</p> <p>Инструмент <i>STEER</i> към подпрограмата Интелигентна енергия за Европа на Рамковата програма за конкурентоспособност и иновации (СІР)</p>	<p>Съгласно правилата за администриране на проекти и управление на МФК</p> <p>1. Брой изградени пунктове (станции, колонки) за зареждане 2. Брой и стойност на възложените договори</p> <p>Съгласно програмата</p>
<p>5. Повишаване осведомеността и капацитета на заинтересованите страни и населението за същността, целите и ползите от развитие на устойчивата мобилност</p>	<p>1. Организиране на обществени информационни кампании, семинари и издаване на материали</p> <p>2. Създаване на информационна среда за обмен на идеи, знания, опит и добри практики по въпроси на електрическата мобилност</p> <p>3. Организиране на целеви кампании за повишаване на осведомеността и стимулиране</p>	<p>2012-2014 г.</p> <p>2012-2014 г.</p> <p>2012-2014 г.</p>	<p>МИЕТ, МОСВ, общини, НПО</p> <p>МИЕТ, МОСВ, МТИТС, общини, НПО</p> <p>МИЕТ, МОСВ, МОМН</p>	<p>Програма <i>LIFE+</i> на ЕС и допълващо финансиране от бюджета</p> <p>В рамките на осигурения бюджет за конкретната година</p> <p>В рамките на предвидения бюджет</p>	<p>След съгласуване между заинтересованите страни</p>

1	2	3	4	5	6
	<p>на предприемачеството в областта на устойчивата мобилност сред младежите</p> <p>4. Включване на въпросите за устойчивата мобилност в програмите за обучение на учениците от професионалните училища и студентите от техническите ВУЗ</p>	2012-2013 г.	МОМН, МИЕТ, МОСВ	В рамките на предвидения бюджет	
6. Насърчаване развитието на устойчива градска мобилност	<p>1. Включване на дейности за насърчаване на електрическата мобилност в проектите за устойчив градски транспорт по ОПРР 2007-2013 г.</p> <p>2. Въвеждане на безплатно паркиране за ЕПС в "синята" зона/централната градска част на населените места</p> <p>3. Въвеждане на преференции за екологичен градски транспорт в Наредба №2/2006 г. и Наредба №3/2005 г. на МФ за субсидиите и компенсациите на общините за МГТ</p> <p>4. Въвеждане на преференции за екологичен градски транспорт за изпълнение на транспортни услуги в Закона за автомобилните превози и</p>	<p>2012 г.</p> <p>2012-2013 г.</p> <p>2012 г.</p> <p>2012 г.</p>	<p>МРРБ, МИЕТ, МОСВ, НСОРБ, общини</p> <p>Общини, МИЕТ, МОСВ, НСОРБ, НПО</p> <p>МФ, МТИТС, НСОРБ</p> <p>МТИТС, МИЕТ, МОСВ, НСОРБ</p>	<p>В рамките бюджета на ОПРР и собствено допълващо финансиране</p> <p>В рамките на предвидените субсидии и компенсации за общините от бюджета за конкретната година</p> <p>В рамките на осигурените средства от бюджета и/или друго финансиране</p>	<p>Съгласно ОПРР</p> <p>Приети промени в нормативната уредба</p> <p>Приети промени в нормативните документи</p>

1	2	3	4	5	6
	<p>Наредби №№ 2, 33 и 34 на МТИТС</p> <p>5. Изготвяне на проучвания за градоустройствените условия и състоянието на градската среда на големите населени места с цел навлизане на ЕПС</p> <p>6. Промени в нормативна уредба за решаване статута и режима за изграждане на зарядни колонки/станции и за подобряване условията за МГТ – ЗУТ, Наредби №№ 2 и 8 на МРРБ и други</p> <p>7. Приемане на общински стратегии/планове за навлизане и развитие на електрическата мобилност</p>	<p>2012-2013 г.</p> <p>2012 г.</p> <p>2012-2013 г.</p>	<p>Общини, НПО</p> <p>МРРБ, общини, НСОРБ</p> <p>Общини, НСОРБ</p>	<p>В рамките осигурените средства от бюджета и/или друго финансиране</p> <p>В рамките на предвидените средства по бюджета</p> <p>В рамките на предвидените средства по ОПРР, бюджета и/или осигурено друго финансиране</p>	<p>Приети проучвания</p> <p>Приети промени в нормативните документи</p> <p>Приети планове/стратегии</p>
<p>7. Насърчаване на производството и използването на горива в транспорта, получени от третиране на отпадъци</p>	<p>1. Подкрепа за изграждане на инсталации за оползотворяване на отделяните газове емисии (метан) от депата за битови отпадъци</p> <p>2. Подкрепа за изграждане на инсталации за анаеробно третиране на утайки, биоразградими отпадъци, вкл. от селското стопанство и оползотворяване на отделените</p>	<p>2012-2014 г. и по-нататък</p> <p>Също</p>	<p>МОСВ, МИЕТ, МЗХ, МТИТС</p> <p>Също</p>	<p>В рамките на ОПОС, ПРСР, частни инвестиции</p> <p>Също</p>	<p>Съгласно правилата на ОПОС и ПРСР и утвърдените проекти</p> <p>Също</p>

1	2	3	4	5	6
	газови емисии (метан)				