

ПРЕДЛОЖЕНИЯ НА ИКЕМ

ЗА НОРМАТИВНИ ПРОМЕНИ, ФИНАНСОВИ СТИМУЛИ И ОРГАНИЗАЦИОННИ МЕРКИ, КОИТО ДА СТИМУЛИРАТ РАЗПРОСТРАНЕНИЕТО НА ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В БЪЛГАРИЯ 2014-2025 г.

Присъединявайки се към Съвместната декларация за електрическа мобилност в Европа, иницирана 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. Технологиите са иновативни и ще дадат тласък за развитието на други сфери, които носят по-висока добавена стойност на икономиката.

ИЗВОДИ

1. Необходимо е да се разработи държавен план и пътна карта – "Национална програма за електрическа мобилност - България 2025"
2. България има редкия шанс да се наложи като фактор в региона в една нова индустрия - „Индустрията на електрическата мобилност“.
3. Правителството трябва публично да се ангажира и да приеме действия в подкрепа на електромобилността, за да може процесите в бизнеса, научно-развойната дейност, образованието и обучението да се развиват синхронизирано.
4. Необходимо е подпомагане и приоритетно развитие на образованието и иновациите в производството и услугите, свързани с електрическата мобилност.
5. Необходимо е да се насърчават и подпомагат индустриалните клъстери, като форма на хоризонтално сътрудничество с продуктов фокус.
6. Необходимо е да се изградят цялостни маркетингови модели за електрическа мобилност с подчертана обществена полза и устойчивост.
7. Необходимо е насърчаването на вертикални и хоризонтални партньорства.

ИКЕМ е инициатор за създаването на „Съвет за координация“ към Министъра на икономиката и енергетиката, който да координира ускореното разработване и изпълнението на програма и пътна карта за държавна подкрепа – "Национална програма за електрическа мобилност - България 2025".

По този начин ще се осигури приемственост и ще се продължи работата на Междуведомствената работна група по „Проект за Национален план за действие за насърчаване навлизането и развитието на устойчив автомобилен транспорт, включително на електрическа мобилност в Република България за периода 2012-2014г.“, създадена със (Заповед РД-333/17.05.2011 на МИЕТ) и (Заповед № РД-16-623/06.006.2011г. на МОСВ).

I. Необходимост от целево подпомагане на българското производство на ЕПС, възли и детайли за тях, както и за изграждане на национална зарядна инфраструктура за ЕПС.

Производителите на електрически превозни средства и зарядна инфраструктура се нуждаят от финансови стимули за по-нататъшно развитие на технологията на електрически превозни средства и да инвестират в производствени мощности.

Приоритетите включват:

1. Подкрепа за научни изследвания и технологии,
2. Подкрепа за инвестиции в масовото производство /конверсия/ на електрически превозни средства и техните агрегати,
3. Подкрепа за производителите на зарядни станции и инфраструктура.
4. Даване на сертификат за Първи клас на инвеститорите в производство (конверсия) на електрически превозни средства и производство на зарядни станции и инфраструктура за заряд.

Конкретни предложения:

- Чрез *Закона за насърчаване на инвестициите (ЗНИ) и Правилника за прилагане на ЗНИ* –въвеждане на по-ниски прагове за “клас” инвестиция и допълнителни стимули за приоритетни проекти.
- *Иновации* – регулативна рамка за инвестиционния процес. Националният иновационен фонд да 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 да се насърчат инвестициите в еко-иновации и ще се осигури подобряване на връзките между наука/образование и предприятията.
- *Оперативна програма “Конкурентоспособност” (ОПК)* – да се осигури целево 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.
- *Стандартизация и технически изисквания* –въвеждане на 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.
- *Определяне на електромобилността* – в т.ч. ЕПС, техните компоненти и елементите на зарядната инфраструктура, като самостоятелна тематика за

финансиране в програмите за повишаване на конкурентоспособността на българската индустрия, за нови производства и други за период от 10 години.

- *Разработка с подпомогнато финансиране на специализирани за електромобили инженерни прототипи през 2014-2020 г. и технологии за тяхното серийно производство на следните изделия - ел. двигатели, контролери за управление на електрозадвижването, стационарни и бордови зарядни устройства и литиева акумулаторна батерия;*
- *Разработка с подпомогнато финансиране на инженерен прототип на авторски електромобили за специализирани ЕПС през 2014-2020 г. и технология за серийно производство. Технологично обновление на производството на компоненти и ЕПС осигуряващо адекватно на съвременните изисквания качество на продуктите и конкурентоспособност. Изграждане на специализирани акредитирани лаборатории, включително полигон за стендови, функционални и пътни изпитания и сертифициране на произвежданите компоненти и ЕПС.*
- *Учредяване на съвет за ПЧП/публично частно партньорство/ между производителите и представители на свързаните с електромобилността министерства и институции.*

II. Стимулиране на българските общини за ускоряване на Електрическата мобилност.

Приоритетите включват:

1. Стимули, подпомагащи инсталирането на колонки за зареждане.
2. Стимули, позволяващи приоритет на движението на електрически автомобили и ЕПС в центъра на града - допускане на електромобилите за движение в автобусните ленти; освобождаване на електрическите превозни средства от винетни и други пътни такси,
3. Предлагане на свободен и неограничен паркинг на обществените пространства.

Конкретни предложения:

- *Общините да предоставят места за безплатно паркиране на ЕПС на обществени паркинги (синя и зелена зона) за период от 5 години.*
- *Стимулиране на супермаркети, молове, мултиплекси и др. структури с частни безплатни паркинги да определят 20 % от местата в тях само за електромобили (както е за колите на хората с увреждания).*
- *Общините да предоставят възможност ЕПС да се предвижват по лентите на градския транспорт;*
- *Общините да предоставят гарантирано, безплатно паркомясто пред дома на собствениците на електромобил с възможност за инсталиране до него на зарядна колонка.*
- *Да се разработи облекчена процедура, която да се ползва от общините при предоставяне на възможности за инсталиране на зарядни станции (колонки) за батериите на ЕПС на публични места, на частни паркинги и пред дома.*

Когато избраното място за зарядна колонка е публично, то да се отдава и на концесия по принципите на публично-частното партньорство (както е в Сингапур).

- *Общините да стимулират инвестициите в електромобили за комуналното стопанство (частни и публични комуналните услуги), които да се включват в неговите активи.*
- *Общините да инвестират в създаването на зарядна инфраструктура (зарядни устройства от различен тип) както на публични места, така и на частни паркинги (пред супермаркети, молове и др.)*
- *Общините да разработят програми за екологичен обществен транспорт, в които специално внимание да се отделя на инвестициите в електромобили.*

III. Стимулиране на потребителите на ЕПС за период 2014 – 2020г.

Потребителите ще са склонни да купуват електрически превозни средства само ако им се оказва помощ. Произведени в малки серии, електрическите превозни средства са временно по-скъпи от тези, които работят с течно гориво. Потребителите ще ги купуват само ако се предлагат финансови стимули.

По отношение на финансовите стимули за потребителите, приоритети включват:

- Субсидии в размер до 30% от стойността на ЕПС при закупуване;
- Намаляване на данъците за домакинствата, притежаващи най-малко един електрически автомобил;
- Намалени ставки на ДДС за електрическите превозни средства при покупка;
- Финансови стимули за замяна на старите автомобили с електромобили;
- Повишение на данъците за семейства, които притежават повече от един автомобил, използващ изкопаеми горива;
- Освобождаване на електрическите превозни средства от такси за регистрация и годишен данък.

По отношение на нефинансовите стимули за потребителите, приоритетите включват:

- Достъп на електромобилите за движение в автобусните ленти,
- Паркоместа специално определени за електрически превозни средства с инфраструктура за заряд,
- Свободен и неограничен паркинг за електрически превозни средства в публични пространства.
- Някои от стимулите могат да бъдат премахнати след няколко години, когато електрическите превозни средства станат масови.

Конкретни предложения:

- Предоставяне на данъчен кредит на юридическите лица, които закупят независимо какъв клас ново или конверсирано ЕПС;
- Предоставяне на данъчен кредит на юридическите лица, които ползват услугата конверсия за леки и лекотоварни автомобили и микробуси;
- Нулева ставка ДДС за физически лица, които закупят един нов или конвертиран електромобили за период от 6 години – 2014-2020 г.;
- Премия за всеки купувач – физическо или юридическо лице, на нов електромобил от 5 000 лв. и на конвертиран електромобил от 2 500 лв. независимо от класа на машината. Премията да се предоставя от специален „зелен“ фонд (Фонд „Козлодуй“, Фонд от парникови емисии или др.) или от държавния бюджет за периода;
- Премия за всеки купувач – физическо или юридическо лице на ново двуколесно ЕПС в размер до 10% от неговата стойност, независимо от класа на машината. Премията да се предоставя от специален „зелен“ фонд (Фонд „Козлодуй“, Фонд от парникови емисии или др.) или от държавния бюджет за периода;
- Намаление на дължимия данък по ЗДФЛ и по ЗКД с 25% от покупната цена (без ДДС) на закупен нов или конверсирано ЕПС, но не повече от 5 000 лева, за периода 2014-2020 г.;
- Рембурсиране на 50 % (но не повече от 1000 лв. годишно) от разходите за ползване на рент а кар от собственик на електромобил (средствата могат да се вземат от „зелен“ фонд или специален Фонд „Електромобили“);
- Освобождаване от винетки до 2020г. и от пътен данък и такса за регистрация до 2020 г. на всички МПС с емисия от CO₂ под 95 г./км;
- Допускане на ускорена данъчна амортизация на ЕПС за две години;
- Дефиниране на електрическите превозни средства /електромобилите/ като отделен вид МПС в ЗДП и в правилника за прилагането му с произтичащите от това последствия за ГТП, контрол и застраховане.

IV. Значително подобрене на процеса по сертифициране на нови или конверсирани ЕПС.

Решаването на този въпрос касае не само ЕПС но и процесът на трансформация на различни видове специализирани превозни средства като линейки, маршрутки, автобуси, ремаркета. Без решение на този въпрос целият индустриален процес в сферата на иновативните технологии и прилагането им, на практика, е блокиран.

Към момента всички такива изпитания и сертифициране не могат да се извършат на територията на Р. България и се използват акредитирани лаборатории в Европа.

В България от 2010 г. се разви широка дейност по преустройство на регистрирани ПС в електромобили. Тези електромобили след съответните проверки и изпитвания от българските технически служби – „Технотест“ в София и „ТИАТ“ в Шумен, получаваха съответен протокол за регистрация от КАТ.

Също така в България се внасяха от ЕО малки серии от 30 до 50 бр. некомплектовани ППС с двигатели. Тези ППС се докомплектоваха в производствени бази в страната като - линейки, микробуси, товарни фургони. Окомплектованите и завършени ППС след необходимите проверки и изпитвания от българските технически служби получаваха протокол за регистрация от КАТ.

Към м. януари 2014г. определените и нотифицирани технически служби на територията на България за одобрение на нови ППС и конструктивни изменения в ППС са:

- DEKRA Automobil Test Center der DEKRA Automtbil GmbH
- TUV Nord Mobilitat&Co.KG IFM, TUV SUD Auto Service GmbH
- TUV SUD Auto Service GmbH

Това не са български организации. На българските технически служби са определени дейности на нивото на ГТП. Така възникналата ситуация изключително възпрепятства и оскъпява работата по усвояване и развитие на ефективна производствена дейност в областта на автомобилостроенето и техните компоненти в РБ.

При сегашното състояние, дейностите са чрез горепосочените организации, които на практика нямат технически възможности и лаборатории за извършването им в България. Това налага за всяко конструктивно изменение превозното средство да бъде изпитвано в Германия, като транспортът, тестовете и издаването на сертификат трябва да са за сметка на българския клиент. Исканите суми са многократно по-високи от тези, които бяха практика.

„Технотест“ и „ТИАТ“ подготвят документи към ИА БСА за нотифицирането им като пълноценна техническа служба с необходимия обхват от дейности.

Конкретни предложения:

- Провеждане на работна среща с представители на МИЕ, бранш „Електрическа мобилност“ и Изпълнителна агенция Българска служба за акредитация, с цел намиране на начин за ускоряване нотификацията на „Технотест“ и „ТИАТ“.
- Подкрепа от МИЕ за съвместни действия с МТИГ и ИААА относно възможностите за сътрудничество с DEKRA Automobil Test Center der DEKRA Automtbil GmbH, TUV Nord Mobilitat&Co.KG IFM, TUV SUD Auto Service GmbH, TUV SUD Auto Service GmbH. Основната задача е

да се установят взаимоотношения с български лаборатории, които да бъдат партньори на чуждите нотифицирани служби.

- Спешна подкрепа от МИЕ за намиране на български инвеститор за изграждане на лаборатория за изпитване на електрически превозни средства.
- Индустириален клъстер „Електромобили“ спечели проект - „Изграждане на лаборатория за изпитване на електрически превозни средства“. Проектът е по процедура BG161PO003-2.4.02 „Подкрепа за развитието на клъстерите в България“, по оперативна програма "Развитие на конкурентоспособността на българската икономика" 2007 -2013 г.

Лабораторията е важна част от процеса на създаване на технологични решения и тяхното сертифициране, за да получат права според българското и европейско законодателство. Без този етап на техническо одобрение целият индустриален процес в сферата на иновативните технологии и прилагането им, на практика, е блокиран. Към момента всички такива изпитания и сертифициране не могат да се извършат на територията на Р. България и се използват акредитирани лаборатории в Европа.

Проектът се състои от изграждане на акредитирана лаборатория за изпитване на ЕПС, която ще може да проверява безопасността на всички критични системи в съответните превозни средства. Ще могат да бъдат замервани съпротивленията на електрическите изолации, режимът на работа на батериите, както и електромагнитното въздействие. Общата стойност на проекта е 860 хил. лв., а половината от тях ще бъдат възстановени по ОП Конкурентоспособност, по вече спечелен проект от СНЦ ИКЕМ.

Акредитирана лаборатория за изпитване на електрически превозни средства в гр. София ще има няколко много значими социални ефекта. Ще се осигури безопасността на превозните средства, които са в експлоатация, ще отвори възможности в България да се развива производството и проектирането на електрически превозни средства (ЕПС) и компоненти за тях (една от индустриите с най-висок потенциал за развитие в световната икономика), ще допринесе за по-лесното и интензивно навлизане на ЕПС в София и страната. Всичко това може да бъде постигнато с изграждане на лаборатория за изпитване на Електрически превозни средства, за която вече има спечелен грант по ОП Конкурентоспособност. Нуждата от съответната лаборатория и възможностите, които тя открива, в съчетание с относително ниския размер на инвестицията, правят проекта икономически рентабилен със сравнително кратък срок на изплащане на инвестицията.

Възвращаемостта на инвестицията се очаква да е висока, по данни на Автомобилна администрация над 1400 превозни средства са получили протоколи за индивидуално одобрение през 2012г., което категорично индикира засиления интерес към модификации и конверсии на превозни средства в електрически. Освен изпитания на ЕПС, лабораторията ще има възможност да изпитва и сертифицира всякакви други електрически уреди, произведени в България или региона, като това ще повиши натовареността и съответно реализираните приходи от експлоатацията. Към момента, често изпитванията на електрически уреди се налага да се извършва в скъпо струващи лаборатории извън България, което е особено проблемно при едрогабаритни изделия –

каквито без съмнения ще могат да бъдат сертифицирани в новоизградената лаборатория.

Друг значим ефект е възможността да се развива местно производство и конверсии на електрически превозни средства. В световен мащаб, освен производство на нови електромобили, се наблюдават и множество конверсии. Българите като народ със силно изразени технически умения не правим изключение от тази тенденция и се наблюдават множество опити да се реализират конверсии. Към този момент хората, които са имали ентузиазма да се захванат с реализацията на конверсии, имат следния избор: да се откажат, да заплатят непосилни суми за изпитания в Германия или да карат изобретението си нелегално. Причината за това е липсата на акредитирана техническа служба в България и региона, която да може легитимно да удостовери безопасността на конвертирано ППС.

Проектът от финансова гледна точка е с относително кратък период на възвращаемост. Стойността на проекта е около 860 хил. лв., а периодът ще е на практика под две години и половина. При песимистичен сценарий за 0.1% от закупените в България автомобили годишно, да са конвертирани в електрически или са такива внесени от страни извън ЕС и имат нужда от одобрение. Сценарият е песимистичен, с оглед на факта, че в световен мащаб 1% от пазара на автомобили се държи от ЕПС. Само с тази дейност на лабораторията, инвестицията ще се изплати за период от 4 години. Към тази дейност се добавят и годишен технически преглед на електромобили и хибриди, както и изпитания и сертификация на други електрически уреди, което скъсява периода на изплащане. Лабораторията е дългосрочна инвестиция и очакванията са тя да се използва над 15 години, което от своя страна гарантира висока норма на възвръщаемост.

Въз основа на дългогодишния ни опит в подпомагането и насърчаването на производството и експлоатацията на електромобили, екипът на СНЦ ИКЕМ е твърдо убеден, че развитието на екологично чист транспорт неминуемо минава през създаването на тази лаборатория.

Предвид на това, че проектът е спечелен, договорът е подписан и тежат сроковете за изпълнението му, ИКЕМ търси съдействие за намиране на партньор, осигуряващ необходимото финансиране по условията на проекта.

От важно значение за изпълнението на проекта е времето за неговото стартиране!

ИКЕМ
март 2014г.

Като основни източници на информация за разработването на настоящия анализ са използвани:

1. Доклади и анализи, в т.ч.:
 - Анализ на състоянието и перспективите пред икономиката на Република България (2012)
 - Анализ на състоянието и развитието на българските предприятия по сектори и региони (2012)
 - Предложения на междуведомствена работна група, относно „ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА НАСЪРЧАВАНЕ НАВЛИЗАНЕТО И РАЗВИТИЕТО НА ЗЕЛЕН/УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ, ВКЛЮЧИТЕЛНО НА ЕЛЕКТРИЧЕСКА МОБИЛНОСТ В Р.БЪЛГАРИЯ“ ЗА ПЕРИОДА 2012-2014г.
 - НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА НАСЪРЧАВАНЕ НА ЗЕЛЕНИТЕ ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ ЗА ПЕРИОДА 2012-2014 година.
 - Анализи и предложения на ИКЕМ
2. Статистически източници
 - НСИ;
 - НОИ;
 - Евростат
3. Други източници
 - браншови асоциации, сдружения и др. на местно, регионално, национално и международно равнище;
 - най-добри практики;
 - регулаторни органи, държавни ведомства и институции;
 - специализирани изследвания от неправителствени организации, агенции за пазарни проучвания и др.;
 - анкети и интервюта, проведени с основни участници на пазара и потребители;
 - европейски и международни организации
 - собствени експертни заключения и оценки.
 - тенденции специфични за сектора (отрасъла, подотрасъла, региона);
 - сценарии и прогнозни очаквания за бъдещите нужди от умения, познания, професии
 - състояние и развитие на икономическите дейности, включени в сектора;
 - тенденции в развитието на предприятията в сектора (икономическата дейност)
 - изменения в структурата на заетите: по възраст, квалификация, професии
 - състояние и развитие на образователната и професионално-квалификационна структура на заетите в сектора и отделните икономически дейност, включително информация за водещи предприятия от сектора;
 - дефицитни професии и длъжности в сектора, включително по водещи предприятия;
 - сравнение със секторен анализ в рамките на ЕС