



**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**  
**МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ**  
**КОНСУЛТАТИВЕН СЪВЕТ ЗА ЕВРОПЕЙСКАТА ЗЕЛЕНА СДЕЛКА**

**ПРЕПИС**

**ПРОТОКОЛ**

**от Първо заседание на Комисията за устойчива мобилност (КУМ)  
от 20 юли 2022, четвъртък, от 15.00 до 17.00 часа, Зала 4 на Министерски съвет**

Срещата се откри и се води от секретаря на Консултативния съвет за Европейската зелена сделка (КСЕЗС, Съвета) г-н Георги Стефанов, който съгласно Правилника за организацията на дейността на КСЕЗС е и председател на ресорните комисии към Съвета.

Заседанието започна в 15 часа при 20 присъстващи в зала и 20 участници онлайн. Срещата на 20.07.2022 г. беше излъчвана и през платформата Webex за представителите на заинтересованите страни, които не са в състава на КУМ, без възможност за пряко участие.

Заседанието протече по следния дневен ред:

1. Кратък отчет на Секретариата за процеса по утвърждаване на редовни членове и зам.-председател на КУМ.
2. Дискусия за предстоящия работен процес в КУМ в рамката на двуседмични присъствени заседания до края на трето тримесечие. Планирани са работни срещи на членовете на КУМ в предстоящите заседания на: **03.08.22 г.; 17.08.22 г.; 31.08.22 г. и 14.09.22 г. и 28.09.22 г.** от 15:00 до 17:00 ч., в зала 4 на Министерски съвет;
3. Обсъждане на общ подход за инициране и прилагане на цялостна дългосрочна визия за устойчива национална и градска електромобилност до Q3/2022, който КСЕЗС ще трябва да одобри на свое заседание на 16.09.2022 и иницирането на нов Закон за развитие и насърчаване на електрическата мобилност, който парламентът трябва да приеме до Q4/2022.
4. Разни

***По точка 1 от дневния ред:***

Председателят на КУМ – Георги Стефанов, разясни протеклата процедура по утвърждаване на редовните членове и на зам.-председателя на КУМ:

Със заповед № Р-128 от 5.07.2022, на основание чл.8, ал.5 от Правилника за организацията и дейността на КСЕЗС и съгласно Правилата за избор (*Приложение 1*) беше създадена комисия за подбор на редовните членове и на зам.-председател на КУМ. Комисията за подбор на редовните членове и на зам.-председател на КУМ на 18.07.2022 г. проведе заседание. Разгледа всички документи от 29 юридически лица, постъпили към момента и направи своя подбор с цел да постигне балансираност и да включи представители от целия спектър на заинтересовани страни.

Протоколът с мотивите за и против избора е изпратен до всички, така в състава на Комисията за устойчива мобилност влизат 24 члена. Това са почти всички, които са заявили желание да участват в Комисията. На практика са отстранени само двама, поради факта, че не отговарят на Правилника за организация на дейността на Консултативния съвет за Европейската зелена сделка.

Заявилите желание да изпълняват функциите на заместник-председател на КУМ по време на първата среща на желаещите да участват в КУМ от 15.07.2022 г., са 5 на брой. Комисията по избор разгледа постъпилите кандидатури, обсъди ги съобразно критериите за избор, Правилника и целите на КСЕЗС, и взе единодушно решение **заместник-председателят на КУМ да бъде Мартин Заимов**, представител на Българската Асоциация за електрически превозни средства (БАЕПС). На заседанието

беше отбелязано, че това е една доброволна роля, която се поема от г-н Заимов за следващите 6 месеца и изисква не малко усилия и време.

За секретариат на КУМ бяха определени експертите от Министерството на транспорта и съобщенията, които МТС е излъчило да подпомагат експертно работния процес на КУМ и на КСЕЗС.

Протоколът от заседанието на комисията за избор на членове на КУМ е наличен на следния адрес: [https://saveti.government.bg/web/cc\\_2002/1](https://saveti.government.bg/web/cc_2002/1).

### **По точка 2 от дневния ред:**

Представени бяха планираните работни срещи на членовете на КУМ в предстоящите заседания на: **03.08.22 г.**; **17.08.22 г.**; **31.08.22 г.** и **14.09.22 г.** и **28.09.22 г.** Посочените дати бяха одобрени от присъстващите на предишната среща.

Г-н Стефанов представи графика по който предстои да работи КУМ: до 15 септември ще се работи върху визия за устойчива мобилност за изработване на Закон за развитие и насърчаване на електрическата мобилност. Следващите 2 седмици в комуникация по мейл трябва да се изработи една основна, обща рамка на дългосрочна визия, която ще търпи редакци, но на този етап трябва да зададе посока и с общи усилия трябва да се доразвие. До 17 август трябва да имаме първия вариант на тази визия. Във втората половина на август трябва да се работи върху закона, според изложението на г-н Стефанов.

Поставен беше въпросът за участието и на други министерства в изработването на тази визия. За членовете е важно да се знае какво мисли държавата и от там какво искаме да се прави в бъдеще.

### **По точка 3 от дневния ред:**

Обсъдена беше Рамка за изготвяне на доклад на Комисия по енергиен преход към КСЕЗС съгласно *Приложение 2*. Г-н Стефанов още в началото изясни целта на тази комисия: да се реализира Реформа 5: Електрическа мобилност по Националния план за възстановяване и устойчивост. Представена беше Рамка за изготвяне на Визия и Закон за развитие и насърчаване на електрическата мобилност, като бяха разяснени етапите и сроковете за изпълнението им.

Реформата ще инициира изготвяне на цялостна дългосрочна визия за устойчива национална и градска мобилност, с конкретен фокус върху електрическата мобилност и свързаност. Проведена беше дискуссия от членовете на КУМ за изясняване на обхвата и целта на Визията. Беше уточнено, че целта на Визията е да реализира Реформа 5: „Електрическа мобилност“ по Националния план за възстановяване и устойчивост (НПВУ). Тази реформа цели да инициира изготвянето на цялостна дългосрочна визия за устойчива национална и градска мобилност с конкретен фокус върху електрическата мобилност и свързаност, чрез иницирането на нов Закон за развитие и насърчаване на електрическата мобилност, който да включва едновременно зелена и цифрова трансформация и да има значим положителен ефект, както върху устойчивото икономическо и регионално развитие, така и върху общественото здраве чрез намалено замърсяване на въздуха и шума и съпътстваща постепенното и повсеместно въвеждане на принципа „замърсителят плаща“ в транспортния сектор в България в дългосрочен аспект.

На практика нямаме визия в последните години. Визията, която ще създаде КУМ ще е основа на нов закон за развитие и насърчаване на електрическата мобилност. Ще е насочен към ускоряване на цифровата и зелената трансформация, към гарантиране на устойчиво икономическо и регионално развитие и към постигане на значим положителен ефект за общественото здраве, за чистотата на въздуха и за ограничаване на шумовото замърсяване. Бяха дадени предложения за стратегически и нормативни документи, които да се използват при разработване на Визията. Това са национални стратегически документи в областта на транспорта, устойчивите и енергийните политики, както и нормативни документи, като Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива, предложението за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС.

Беше постигнат консенсус, че въпреки наличието на редица документи, много от тях не са актуални към настоящия момент (като напр. разработената в периода 2012-2014 г. визия за електрическата мобилност). В тази връзка, всички членове бяха приканени да изпратят допълнителни документи, както и да споделят информация за чуждестранния опит в тази област.

От името на Българската стопанска камара и ИКЕМ беше отправено предложение КУМ да бъде постоянно действаща комисия.

Във връзка с възникнали въпроси, г-н Стефанов поясни, че това се отнася за тазгодишния период. Няма да се прави цялостна трансформация на транспорта, тук ще се работи за изграждане на визия, която да стане основа на нов закон за развитие и насърчаване на устойчива мобилност. Съгласно

заложените срокове, до 17.08.2022 г. е необходимо да се подготви първи работен вариант на Визията и да започне работата по събирането на идеи за изготвянето на Закон за развитие и насърчаване на електрическата мобилност. Беше посочено, че този закон следва да бъде приет до края на 2022 г., с цел постигане на заложените мерки в Реформа 5: „Електрическа мобилност“ от НПВУ.

Беше уточнено, че в процеса по разработването на закона ще участват и юристи, които ще работят съвместно с членовете на КУМ.

До 15 септември 2022 г. има ясни задачи. Това не отменя голямата картина. В т.3 от Рамката са посочени изисквания в малко по-широк и дългосрочен аспект, но част от съображенията трябва да се вземат предвид.

**В дискусия по т. 3** се включиха редица членове с уточняващи въпроси по отношение на целта, начина на работа, какво е правено и т.н. Участие взеха: проф. Владикова, г-жа Донева, г-н Попов, г-жа Димитрова, г-н Иванов и др. Направиха се изказвания по отношение на:

- Факта, че и до сега е работено по електрическа мобилност, с параметри по отношение на автомобилен парк, зарядна инфраструктура и др., Има такъв документ, но вече е остарял и нефункционален. В този период е извършена доста работа и са заложили параметри, изпреварващи очаквания регламент. Сега се очаква да бъде приет Регламент за алтернативните горива, който ще промени Директива 94/2014.
- Предложение беше направено тази комисия да остане постоянно действаща, както такава работи в Германия и е пример за добра практика;
- Уточнение беше направено, че това е постоянен процес, ще се създаде рамката, тя ще се развива и за напред. Към днешна дата България изостава и трябва да се стигне до изработването на закон, цялата европейска рамка със сигурност ще се изменя и тук също ще продължат да се правят промени;
- проф. Владикова изказа мнение по отношение на водородната електромобилност. Все още не се говори за водородната електромобилност. Документално има много направени неща, които могат да се реализират и да влязат в тази визия. България приема водорода като алтернативно гориво. През 2017 г. е разписана програма/план в изпълнение на директива 94 за алтернативните горива. В плана са разписани поетите ангажименти в т.ч и за водородната електромобилност. В 2019 г. Министерството на транспорта написва отчет и програма до 25 г. и до 30 г., в която се започва със 150 превозни средства на водород и 7 зарядни устройства, което естествено трябва да се увеличи. До 30 г. трябва да се постигне 719 зарядни станции, което е скромна прогноза и трябва да се увеличи. Очаква се вторият отчет, който се прави на всеки 2 год. Но не става ясно за какво се говори - за електромобилност или зелена електромобилност. Необходимо е да се придържаме към процентите за възобновяема енергия в транспорта, които трябва да се изпълняват.
- Изказано беше мнението, че визия за електромобилност и КУМ са различни неща - при КУМ трябва да се разглеждат всички начини на придвижване. Развита инфраструктура за вело движение и за придвижване пеша са неизменна част от устойчивата мобилност. Не трябва да се допуска важни аспекти на устойчивата мобилност да бъдат пренебрегнати или по-слабо засегнати.
- Г-н Стефанов направи уточнение, че в следващите 2 седмици трябва да се създаде една основна рамка на визията онлайн, така както се направи вече такава в КЕП. Ще бъде предложен първи вариант на тази визия, която членовете да допълват. Тя няма да е перфектна, но да отразява всички гледни точки. Това означава до 16 август 2022 г. следва да имаме визия от 3-5 стр., визиите обикновено са амбициозни и кратки. През втората половина на август трябва да се работи по закона. Разписването на закона е доста по-сложно, той трябва да отразява много аспекти и законодателната рамка.
- Предложение беше направено да се представи мнението на държавата, трябва да има участие и на държавни ведомства и да се знае какво вижда и планира държавата в бъдеще. Дали ще развиваме електромобилност, водородни автомобили, синтетични горива или др. Да се разработи план при който в течение на годините да се разпише как да се премине от конвенционалните горива към зелени. Не може в следващите 4-5 години да се премине към зелена трансформация на 100%. За тези 4-5 години трябва да се работи за това конвенционалните горива, като пропан бутан и метан, да бъдат по-малко замърсяващи. Но трябва да има яснота какво ще следва да се развива след тези 4-5 г. години - дали ще бъде електромобилност, водород или друга технология.
- Обърнато бе внимание върху два стратегически документа, които могат да се ползват и това е идея за постигане на взаимосвързаност на съществуващите документи: Програмата „Транспортна свързаност“ до 2027 г, с няколко специфични цели за ЖП структура, пътна инфраструктура,

- градска мобилност, транспортна свързаност, устойчива мултимодална свързаност и др. И втория документ е Националният план за развитие на комбинирания транспорт в България до 2030 г. Има и становище по екологична оценка, което е добре да се ползва.
- Според г-н Стефанов не е ясно защо такъв план няма и такъв трябва да се направи, но няма как той да се направи в м. август. Няма как да се решава бъдещето на 3 поколения в рамките на тези няколко месеца. Трябва да се отразят тези близо 400 хиляди регистрирани автомобили на газ и на метан, и да се въведе принципа „замърсителят плаща“ като основополагащи принцип. До м. август трябва да имаме поетапно, дългосрочно и всеобхватно въвеждане на този принцип в транспортния сектор на България и да има фокус върху електрическата мобилност. В рамката на визията има зададени ясни параметри, трябва визията да дава насока за целта на закона за насърчаване на електромобилността.
  - Предложение за създаване на национално звено за устойчива мобилност към Министерството на транспорта и съобщенията, защото до момента няма такава. Да има конкретен план и да има какво да се отчети. Тази визия да допринесе за това.
  - От Министерството на транспорта и съобщенията се направи уточнение, че има отдел устойчиво развитие на транспортната система. Работи се в различни аспекти и с министерството на икономика, енергетика, с БАН и други организации.
  - Направи се предложение първо да се направи визията за устойчива мобилност като цяло и после да се върви към електромобилност.
  - Направи се пояснение по важни въпроси: налична е Европейската рамка по темата, разписана в един действащ документ - Директива 94/2014 и се очаква регламент, който ще задължи държавите да постигнат определени цели, конкретни параметри. Предвиждат се и санкции при неизпълнение. Там в темата за устойчивата мобилност са включени и електрическата мобилност, и водорода, и другите алтернативни горива. Има рамка, която ще стане задължителна и сега трябва с участието си да се подкрепи държавата в изработването на визията и плана. Документът ще бъде предоставен на вниманието на членовете на КУМ.
  - Трябва да има свързаност между комисиите КЕП и другите комисии. Реформа 5 има пряка връзка с общините по отношение на качеството на атмосферен въздух и др. Трябва да се работи за баланс във всички направления, както за електромобилността, така и за градската устойчива среда и Натура 2000.
  - Г-н Стефанов уточни, че все още не са ясни целите след 2030 г. До 2050 са доста неясни. Единственото ясно е, че 2035 г. двигателите с вътрешно горене няма да може да се продават и да се регистрират, а към 2050 г. България трябва да бъде климатично неутрална. Двата най важни документа са Дългосрочна стратегия за декарбонизация, заедно с Националния план климат и енергетика.

#### **По точка 4 от дневния ред:**

Нямаше допълнителни въпроси от страна на членове. Обсъдени бяха някои технически аспекти и изисквания към Визията. Беше взето решение да отпадне ограничението за обем на документа в рамките на 3 до 5 страници, но същевременно беше уточнено, че Визията не трябва да надхвърля 10 страници.

#### **Онлайн запис от Заседание на Комисия за устойчива мобилност**

Wednesday, July 20, 2022

[Play recording](#) (2 hrs 4 mins)

Recording password: YpqPJ6Pw

Председател на КУМ,  
Георги Стефанов: /П/

Протоколирал:  
Даниела Николова, Секретариат: /П/