**С П Р А В К А**

за отразяване на постъпилите становища от общественото обсъждане в периода 01.12.2023 г. – 15.12.2023 г. относно проект на Постановление на Министерския съвет за определяне на възложителите, които са задължени да възлагат обществени поръчки при спазване на изискванията на чл. 47, ал. 5 от Закона за обществените поръчки, както и на дела на чистите превозни средства спрямо общия брой превозни средства, които са предмет на доставка или се използват за извършване на услуги по чл. 47, ал. 5 от Закона за обществените поръчки

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Изготвил становището** | **Предложение** | **Отразяване на становището** | **Мотиви** |
| Министерство на отбраната | В проекта на постановление са предвидени изключения, касаещи въоръжените сили, а именно: чл. 2, буква „г“ - „превозни средства, проектирани и произведени, или адаптирани за използване единствено от въоръжените сили;“. Предлагам текстът да придобие следното съдържание: „г) превозни средства, използвани от въоръжените сили“. Мотиви: Според записаните текстове след 01.01.2026 г. въоръжените сили трябва да придобиват превозни средства от категориите М1, М2 и N1 (съгласно чл. 149, ал. 1 от Закона за движение по пътищата) с минимален дял чисти превозни средства от 17,6 % (Приложение към чл. 1 от проекта) с 0 g/km емисии на CO2. А тези от категории N2 и N3 (съгласно чл. 149, ал. 1 от ЗДвП) попадат в изключенията за въоръжените сили в предложените текстове.Съгласно Приложението към проекта на Наредба за изискванията към чистите превозни средства, придобиваните превозни средства от категориите М1, М2 и N1 трябва да са с нулеви емисии на CO2 след 01.01.2026 г. Това може да се постигне единствено чрез придобиване, респ. използване на превозни средства, захранвани с електроенергия или работещи с водород (които са част от алтернативните горива посочени в наредбата). При употребата на останалите „чисти превозни средства“, по смисъла на проекта на наредба, не е възможно наличие на нулеви емисии от CO2. Към настоящия момент на пазара не се предлагат ППС с използвано гориво водород, което означава, че считано от 01.01.2026 г. единственият законосъобразен вариант ще е придобиване на чисти превозни средства, захранвани с електроенергия, включително от въоръжените сили на Република България. При използване на автомобили, захранвани с електрическа енергия, съответно изчерпване на капацитета от електроенергия, след определен пробег, ще е необходимо зареждане на акумулаторните батерии, които ги задвижват, като за различните превозни средства времето за зареждане варира в диапазона от 1,5 до 6 часа. Това означава, че в този период същите не могат да се използват и да изпълняват своето предназначение. При въоръжени конфликти, участие в операции на НАТО и други военни действия моторните превозни средства във въоръжените сили трябва да имат 24-часова готовност за използване, седем дни в седмицата (24/7), което с оглед горепосоченото време за зареждане, е невъзможно при автомобилите, захранвани с електрическа енергия. Всичко това може да застраши живота на лицата, участващи в потенциален въоръжен конфликт и да предопредели в негативен план неговият изход. Това нарушава принципа на готовност на пътните превозни средства 24/7. По аналогия на линейките, които трябва да са на разположение непрекъснато, поради което попадат в изключенията на Постановлението на МС и Наредбата, така и всички превозни средства от въоръжените сили попадат в такава категория с постоянна готовност, съответно следва да бъдат предвидени в изключенията на тези актове. Автомобилите, използващи гориво (конвенционални изкопаеми горива) за своята работа могат да се приведат в работно състояние, след изразходване на запаса от гориво, в рамките от 5 до 10 минути, в зависимост от вместимостите на резервоарите, за разлика от тези, работещи с електроенергия, за които е необходим значително по-дълъг период (от 1,5 до 6 часа) за зареждане на акумулаторните батерии, задвижващи превозното средство. Във връзка с гореизложеното предлагам да бъдат възприети горепосочените мотиви за въоръжените сили и да бъдат включени предложените текстове в проекта на Наредба за изискванията към чисти превозни средства и проекта на Постановление на Министерски съвет за определяне на възложителите, които са задължени да възлагат обществени поръчки при спазване на изискванията на чл. 47, ал. 5 от Закона за обществените поръчки, както и на дела на чистите превозни средства спрямо общия брой превозни средства, които са предмет на доставка или се използват за извършване на услуги по чл. 47, ал. 5 от Закона за обществените поръчки, с което въоръжените сили да попаднат в изключенията за придобиване на чисти превозни средства при прилагане на Закона за обществените поръчки. | Не се приема. | С чл. 2, б. „г“ от проекта на постановление са въведени изисквания на чл. 1, параграф 3 от Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаване на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства (ОВ, L 188, 12.07.2019 г.). По този начин отпада задължението възложителите, които възлагат обществени поръчки за доставка на превозни средства, проектирани и произведени, или адаптирани за използване единствено от въоръжените сили, да прилагат изискванията за минималния дял на чистите превозни средства. В тази връзка превозните средства на въоръжените сили, които вземат участие при потенциални въоръжени конфликти, участие в операции на НАТО и други военни действия, са изключени от обхвата на постановлението и за тях не следва да се прилагат изискванията за чисти превозни средства. |
| Национална служба за охрана | Проектът на ПМС да бъде приет от компетентния орган на изпълнителната власт със следното допълнение в чл. 2, 6. ,,е)", спрямо публикуваната редакция в Портала за обществени консултации на Министерски съвет: *"е) превозни средства, проектирани и произведени или адаптирани за употреба от гражданската защита, противопожарните служби и службите, отговорни за поддържане на обществения ред,* ***както и службите за сигурност;"***Мотиви:В структурата на държавната власт в Република България, освен служби, отговорни за поддържане на обществения ред (служби за обществен ред), като: ГДНП; ГДЖСОБТ;ГДГП; ГДПБЗН; ОД на МВР; и СВП-МО, съществуват и служби за сигурност, в това число: ДАНС; ДАР; НСО; СВР-МО; ДАТО; ГДБОП-МВР; ДВС-МВР; и КПК, които в настоящата среда за сигурност и геополитическа обстановка са от съществено значение за поддържане на вътрешната и национална сигурност, както и устоите на държавността.По смисъла на чл. 2 от ЗНСО, дейността на НСО е елемент от дейността по защитата на националната сигурност, насочена към осигуряване безопасността на определените в този закон лица, обекти и мероприятия. Лицата, за чиято безопасност се грижи НСО са посочени в Глава пета, Раздел II от ЗНСО, и това са лицата, които са символ на държавността и упражняват пряко държавната власт в Република България, чрез участието си в съответните органи на публичната власт - законодателна, съдебна и изпълнителна, както и лицата, които изпълняват аналогични функции в други държави, вкл. членки на Европейския съюз.Основна форма на охрана, която НСО осъществява по отношение на лицата, предвидени в ЗНСО, е охраната чрез специализиран транспорт, съгласно чл. 19 от ЗНСО. Именно, поради тази причина, в чл. 19, ал. 2 от ЗНСО е предвидено, че моторните превозни средства, използвани за специализиран транспорт, са със специален режим на движение, представляват специално оборудване за целите на сигурността или в тях допълнително са вградени компоненти и/или елементи за повишаване на сигурността. А и съгласно чл. 32, ал. 2 от ЗНСО, за гарантиране сигурността на специализираните автомобили НСО осъществява тяхното обслужване и поддръжка в собствен автосервиз и гараж и извършва контрола по техническата им изправност.В допълнение на горното, използваните от НСО пътни превозни средства (автомобили) за изпълнение на нормативно възложените функции, се класифицират като „*специална техника*" за осигуряване на безопасност и попадат в обхвата на т. 7, Раздел II от Приложение № 1 към чл. 25 от ЗЭКИ. В тази връзка превозните средства на НСО се отнасят към категорията на „*чувствителното оборудване''* по смисъла на § 2, т. 65 от ДР на ЗОП.Отчитайки горното, в случай че НСО, като служба за сигурност в Република България, която осъществява охрана на публично значими личности, вкл. чрез специализиран транспорт, не попадне в изключенията, предвидени в Постановление на Министерски съвет за определяне на възложителите, които са задължени да възлагат обществени поръчки при спазване на изискванията на чл. 47, ал. 5 от Закона за обществените поръчки, както и на дела на чистите превозни средства спрямо общия брой превозни средства, които са предмет на доставка или се използват за извършване на услуги по чл. 4 7, ал. 5 от Закона за обществените поръчки, ще бъде поставена в реална (фактическа) невъзможност да възлага обществени поръчки за доставка на пътни превозни средства, чрез които да осъществява своята нормативно вменена дейност по ЗНСО. Причините са публично известни и обективни, и най-общо се изразяват в следното: електрическите автомобили с нулеви въглеродни емисии ( електромобили), с които се отъждествяват т.н. чисти превозни средства, все още не могат да постигнат техническите показатели за мощност, маневреност, пробег, комфорт и сигурност, както автомобилите с двигатели с вътрешно горене; електрически автомобили от висок клас и сегмент, аналогичен на този, който е предвиден за охраната със специализиран транспорт и държавните представителни цели, които са възложени на НСО, все още няма, или ако има, те са на конкретен производител, което нарушава основния принцип на свободната и лоялна конкуренция при възлагане на обществени поръчки; в Република България, а и в съседните ни държави, все още няма изградена подходяща инфраструктура за зареждане и поддръжка на електрически автомобили, което силно ограничава възможността за тяхното ползване по предназначение на дълги национални пътувания или международни такива, каквито са ежедневие при осъществявания от НСО специализиран транспорт; все още няма в производство бронирани електрически автомобили и автомобили, пригодени за осъществяване на охрана. Всички тези обективни причини правят невъзможно към момента ползването на чисти превозни средства за целите на нормативно установената дейност, която НСО осъществява.В заключение, но не на последно място по значимост, са съображенията за приемане на Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 20 19 година за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства (ОВ, L 188, 12.07.2019 г.), чиито изисквания горното ПМС въвежда съгласно § 1 от ДР на същото, а именно: съображение (9), според което: ,,*Наличието на достатъчна инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво е необходимо за разпространението на превозни средства с алтернативни горива "*; съображение ( 12), според което: ,,*Услугите, които попадат в обхвата на настоящата директива, например услуги на обществения пътен транспорт, специализирани услуги за пътен превоз на пътници. услуги на сухопътен пьтнически транспорт без разписание, специфични пощенски и колетни услуги, как то и услугите по събиране на битови отпадъци, следва да бъдат тези, при които използваните за предоставяне на тези услуги превозни средства попадат в обхванатите от настоящата директива категории превозни средства и при които тези превозни средства представляват основен елемент в договора*"; и съображение (17), според което: *,,За да се избегне налагането на прекомерна тежест върху публичните органи и операторите, държавите членки следва да могат да освобождават от изискванията на настоящата директива обществените поръчки на някои превозни средства със специфични характеристики, свързани с оперативните им изисквания. Тези превозни средства включват бронирани превозни средства, линейки, погребални коли, достьпни за инвалидни колички превозни средства от категория MI, подвижни кранове, превозни средства, проектирани и произведени за използване главно върху строителни площадки или в кариери, пристанищни или летищни съоръжения. както и превозни средства, специално проектирани и конструирани или пригодени за използване от въоръжените сили, гражданската защита, противопожарните служби и силите, отговарящи за поддържането на обществения ред"*. От цитираните съображения, най-малкото става ясно, че европейският законодател е съобразил, за да възложи на съответните национални държави - членки на ЕС създаването на задължения за възложителите на обществени поръчки за закупуване на чисти превозни средства, вкл. за свързаните с тях услуги, особеностите на пазара, вкл. все още високата цена, техническите недостатъци за определени видове дейности на чистите превозни средства, както и недостатъчната развитост на свързаните с ползването им услуги и инфраструктура, във връзка с което на националните законодателни органи е предоставена оперативната самостоятелност да определят съответните изключения, които в съображение ( 17) са примерно изброени. | Не се приема. | С чл. 2, б. „г“ от проекта на постановление са въведени изисквания на чл. 1, параграф 3 от Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаване на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства (ОВ, L 188, 12.07.2019 г.). В чл. 2, параграф 1 от Директива (ЕС) 2019/1161 изрично са посочени превозните средства, които държавите членки могат да освободят от прилагането на изискванията за „чисти превозни средства“. В цитираните разпоредби не е предвидена възможност превозните средства, използвани от службите за сигурност да бъдат освободени от прилагането на изискванията за чисти превозни средства. При включване на тези превозни средства в чл. 2 от Постановлението, които са извън обхвата на директивата, това ще доведе до стартиране на процедура по нарушение срещу Република България за неспазване на европейското законодателство. В действителност от 01.01.2026 г. ще се изисква определен процент от леките превозните средства да са изцяло електрически превозни средства, но не 100% от тях. Също така твърденията, че електрическите автомобили все още не могат да постигнат техническите показатели за мощност, маневреност, пробег, комфорт и сигурност, както автомобилите с двигатели с вътрешно горене и че електрическите автомобили от висок клас и сегмент, аналогичен на този, който е предвиден за охраната със специализиран транспорт и държавните представителни цели, които са възложени на НСО все още няма, или ако има, те са на конкретен производител, което нарушава основния принцип на свободната и лоялна конкуренция при възлагане на обществени поръчки са неоснователни. Към настоящия момент почти всички производители на моторни превозни средства предлагат висок клас и сегмент автомобили с изцяло електрическо задвижване.  |

Изготвил:

Михаела Атанасова

*Директор на дирекция ПНООПУП*