**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*