

Образецът на частична предварителна оценка на въздействието влиза в сила от 01 януари 2021 г.

Частична предварителна оценка на въздействието

Институция:

Министерство на транспорта и съобщенията

Нормативен акт:

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

Не е включен в законодателна/оперативна програма на Министерския съвет

Включен е в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за:

.....

Лице за контакт:

Михаела Атанасова – директор на дирекция „Правно-нормативно обслужване, обществени поръчки и управление на проекти“

Телефон и ел. поща:

Тел.: 02 930 88 29
Ел. поща: m.atanasova@rta.government.bg

1. Проблем/проблеми за решаване:

Проблем 1. „Не са транспонирани изискванията на Директива (ЕС) 2019/1161 за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства, в частта относно обществените поръчки“.

1.1. Кратко опишете проблема/проблемите и причините за неговото/тяхното възникване. По възможност посочете числови стойности.

Една от основните причини, които налагат приемане 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, е необходимостта от транспониране на част от изискванията на Директива (ЕС) 2019/1161, която изменя Директива 2009/33/ЕО за насърчаване на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства. В действащият Закон за обществените поръчки, Директива 2009/33/ЕО е въведена чрез разпоредбите на чл. 47, ал. 5 – 7 от ЗОП и с Наредба Н-18 от 8 август 2016 г. за определяне на методиката за изчисляване на определени разходи за целия жизнен цикъл на пътните превозни средства, издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията на

основание чл. 71, ал. 5 от ЗОП. Новата Директива (ЕС) 2019/1161 е обнародвана в Официален вестник (ОВ) на ЕС на 12.07.2019 г., като срокът за нейното въвеждане от държавите членки е 2 август 2021 г. В тази връзка от страна на Европейската комисия е стартирана процедура за нарушение № 2021/0378 за нетранспониране в срок на директивата, за което е уведомено водещото ведомство - Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, понастоящем Министерство на транспорта и съобщенията.

Въвеждането на изискванията на новия европейски акт в цялост предполага интердисциплинарен подход, доколкото директивата има отношение към политиките в различни сектори - транспорт, околна среда, обществени поръчки, а в определени случаи и при концесии за услуги. Основен акцент в новата Директива (ЕС) 2019/1161 е използването на обществените поръчки като един от най-важните инструменти за увеличаване дела на чистите превозни средства. По този начин ще се използват възможностите на публичния сектор да оказва съществено влияние за стимулиране предлагането на по-ефективни, по-малко замърсяващи стоки и услуги на пазара. С промените е разширен обхватът на Директива 2009/33/ЕО, като освен при доставката на определени категории превозни средства, тя се прилага и при възлагане на различни видове услуги (за превози по автобусни линии съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 и тези, посочени в приложение към нея). Предвидени са изключения от приложното ѝ поле, които се отнасят до определени групи превозни средства, в т.ч. земеделски или горски, дву-, три- и четириколесни, верижни, и др. като част от тях се въвеждат по преценка на държавите членки. В допълнение, на преценката на държавите членки е предоставена възможност от обхвата на директивата да бъдат освободени превозни средства със специфични характеристики, свързани с оперативните им изисквания (бронирани, линейки, катафалки, автокранове, такива от категория М1 с достъпност за инвалидни колички, конструирани или пригодени за въоръжените сили, гражданска защита, противопожарни служби, за използване в кариери, пристанищни или летищни съоръжения и др.). Новата директива въвежда и дефиниция за „чисти превозни средства“. За разлика от Директива 2009/33/ЕО, която налага при провеждане на обществени поръчки да бъдат взети предвид енергийните аспекти и въздействие върху околната среда през целия експлоатационен живот на превозните средства, Директива (ЕС) 2019/1161 предвижда постигане на минимални цели при възлагането на обществени поръчки в рамките на определен период. Те са определени в различни процентни изражения, в зависимост от вида на превозните средства и страната – членка на ЕС и са посочени в таблиците, приложени към директивата.

За България минималните цели за дела на чисти превозни средства са, както следва:

- 17,6 % за леки превозни средства до края на 2025 г. и същият процент - до края на 2030 г.;
- 7 % за камиони и 34 % за автобуси до края на 2025 г.;
- 8 % за камиони и 48 % за автобуси до края на 2030 г.

Действащата нормативна уредба в областта не отговаря на промените, въведени с Директива (ЕС) 2019/1161.

Със Закона за изменение и допълнение на Закона за обществените поръчки, който е обнародван в бр. 88 от 20 октомври 2023 г. в „Държавен вестник“ е направена промяна в чл. 47, ал. 5 от ЗОП. С промяната се въвежда задължение при доставката на определени категории превозни средства, както и при възлагане на определени видове услуги (за превози по автобусни линии съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 и тези, посочени в новото приложение № 21), възложителите да поставят изисквания, съответстващи на критериите за чисти превозни средства. Предвидено е, че изискванията към чистите превозни средства ще бъдат определени с наредба на министъра на транспорта и съобщенията (нова ал. 8 на чл. 47 от ЗОП). Мотивите за това са, че

въпросите, които следва да намерят уредба в националното законодателство са в ресора на неговата компетентност.

Също е предвидено, че по инициатива на министъра на транспорта и съобщенията, след извършване на необходимите анализи и проучвания, Министерският съвет да определи възложителите, които са длъжни да прилагат изискванията за чисти превозни средства, както и дела на тези превозни средства, които възложителите следва да постигнат през различните периоди (чл. 47, ал. 9 от ЗОП).

Съгласно § 98 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за обществените поръчки, Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта и съобщенията следва да определи възложителите и дела на чистите превозни средства съгласно чл. 47, ал. 9 от ЗОП в двумесечен срок от обнародването на закона в „Държавен вестник“.

Предвид изложеното приемането на постановлението ще позволи по-голяма гъвкавост с оглед изпълнението на ангажиментите на България, които произтичат от Директива (ЕС) 2019/1161.

1.2. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

Проблемите не могат да се решат в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждането на нови технологични възможности.

Необходимо е привеждане на националното законодателство в съответствие с европейските изисквания, като се определят възложителите, които са длъжни да прилагат изискванията за чисти превозни средства, както и делът на чистите превозни средства, които възложителите следва да постигнат през различните периоди.

1.3. Посочете защо действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема/проблемите.

Действащата нормативна рамка не позволява решаване на проблема, тъй като в нея не са въведени изискванията на Директива (ЕС) 2019/1161. Чрез въвеждането ѝ ще бъде постигнат определения в директивата резултат за възложителите, които са длъжни да прилагат изискванията за чисти превозни средства, както и делът на чистите превозни средства, които възложителите следва да постигнат през различните периоди.

1.4. Посочете задължителните действия, произтичащи от нормативни актове от по-висока степен или актове от правото на ЕС.

За решаването на проблема е необходимо да бъде приет акт на Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта и съобщенията, с който в двумесечен срок от обнародването на Закон за изменение и допълнение на Закона за обществените поръчки в „Държавен вестник“ следва да се определи кръга от възложителите и дела на чистите превозни средства съгласно чл. 47, ал. 9 от ЗОП.

В съответствие с чл. 4, пар. 3, ал. 2 от ДЕС всяка държава членка има задължението да предприеме всички общи или специални мерки, необходими за гарантиране на изпълнението на задълженията, произтичащи от Договорите или от актовете на институциите на Съюза. Съгласно чл. 2, пар. 1 от Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 година за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства всяка държава членка има задължение да транспонира директивата в националното законодателство в срок до 2 август 2021 г. За приетите нормативни промени държавата членка информира Европейската комисията. Неизпълнението на този ангажимент води до процедури за нарушаване правото на ЕС, в резултат от които могат да бъдат наложени санкции на държавата.

1.5. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

Не са извършвани последващи оценки, както и анализ за изпълнението на политиката.

2. Цели:

Цел 1: „Въвеждане на изискванията на Директива (ЕС) 2019/1161 за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства, в частта относно обществените поръчки“

Привеждане на националното законодателство в съответствие с приложимите европейски актове и елиминиране на риска от налагане на санкции на Република България поради неспазване на задълженията, произтичащи от членството в ЕС.

3. Заинтересовани страни:

Предложените промени могат да засегнат пряко и косвено следните субекти:

1) Възложители

Приемането на акта се отнася пряко до възложителите, като регистрираните и активни към момента в централизираната електронна платформа (ЦАИС ЕОП) е над 4800.

2) Стопански субекти

Във връзка с въвеждането на задължителни изисквания към чистите превозни средства ще са засегнати стопанските субекти, чиято дейност включва доставка на превозни средства или извършване на услуги по чл. 47, ал. 5 от Закона за обществените поръчки. Към момента регистрираните стопански субекти в централизираната електронна платформа са около 14 500. Броят на засегнатите от промените не може с точност да се посочи, с оглед широкия кръг лица, както и предвид обстоятелството, че при възлагането на поръчките могат да участват и икономически оператори от други държави членки на ЕС и трети страни.

3) Други органи

Косвено засегнати от предложените промени са Агенцията по обществени поръчки, Агенцията за държавна финансова инспекция, Изпълнителна агенция „Одит на средствата от ЕС“ и други органи и звена с методически и контролни правомощия в системата на Министерството на финансите. Всички те ще бъдат ангажирани във връзка с механизма за координиране практиките на контролните органи. Предложените промени в нормативната уредба, свързани с прилагане от възложителите на изисквания към чистите превозни средства, биха могли да намерят отражение и върху дейността на органите по обжалване – Комисията за защита на конкуренцията и Върховния административен съд, доколкото техните правомощия са свързани с разглеждане на спорове при провеждане на процедури за възлагане на поръчки.

4. Варианти на действие. Анализ на въздействията:

4.1. По проблем 1:

Вариант 1 „Без действие“:

Не приемане 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.

Описание:

В националното ни законодателство няма да бъдат транспонирани разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/1161, което ще доведе до неспазване на задълженията на Република България, произтичащи от членството в ЕС.

Стартираната процедура за нарушение № 2021/0378 във връзка с нетранспониране в срок на Директива (ЕС) 2019/1161 ще продължи и ще нанася ежемесечни щети на държавния бюджет, поради наложената финансова санкция за неизпълнението.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Не се идентифицират.

Отрицателни икономически въздействия:

На Република България ще бъде наложена санкция по процедура за нарушение № 2021/0378 с оглед неизпълнение на задължението ѝ за окончателното транспониране на разпоредби на Директива (ЕС) 2019/1161 и уведомяване на ЕК за това в срок.

Отрицателни социални въздействия:

Прилагането на този вариант създава риск от нормативна празнина относно обществените отношения, за които се отнасят предлаганите промени. Това би довело до отрицателни последици в социален аспект, тъй като не се създават предпоставки за гарантиране правото на гражданите на чиста околна среда.

Отрицателни екологични въздействия:

При този вариант няма да се постигне насърчаване и стимулиране разпространението на чисти превозни средства и увеличаване на техния дял в транспортния сектор. В резултат на това няма да се подобри качеството на въздуха и да се минимизира отрицателното въздействие върху околната среда.

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

МСП участват и изпълняват обществени поръчки. Негативните последици, констатирани при липсата на нормативна уредба относно възлагането на поръчки за чисти превозни средства, засягат и се отнасят до всички участници във възлагателния процес, включително МСП.

Административна тежест:

Не се идентифицира.

1.1. Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални и екологични въздействия, включително върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни. Пояснете кои въздействия се очаква да бъдат значителни и кои второстепенни.

1.2. Опишете специфичните въздействия с акцент върху малките и средните предприятия и административната тежест (задължения за информиране, такси, регулаторни режими, административни услуги и др.)

Вариант 2 „Приемане на проект на Постановление 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“:

Описание:

При този вариант на действие се постига хармонизиране на националното законодателство по отношение на определяне на кръга от възложителите, които са длъжни да прилагат изискванията за чисти превозни средства, както и делът на чистите превозни средства, които възложителите следва да постигнат през различните периоди. с европейската правна рамка.

В националното ни законодателство ще бъдат окончателно транспонирани разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/1161.

При разглеждания вариант на действие не се предвиждат промени в съществуващия режим и услуги, не се урежда предоставянето на нови услуги, както и не се променят и не се въвеждат нови такси, не се засяга дейността на регистри и не се създават нови такива.

Положителни (икономически/социални/екологични) въздействия:

Прилагането на изискванията за чисти превозни средства при възлагане на определени поръчки ще спомогне за по-широко навлизане на чисти превозни средства, изграждане на инфраструктура за алтернативни горива и нови услуги за мобилност, които използват предимствата на 14 цифровизацията и автоматизацията. Като вторични ползи могат да се посочат възможностите за генериране на пазар на употребявани електромобили и удължаване жизнения цикъл на пътните превозни средства чрез тяхното преоборудване, с което се постигат изискванията за чисто превозно средство.

(върху всяка заинтересована страна/група заинтересовани страни)

Отрицателни (икономически/социални/екологични) въздействия:

При този вариант на действие би могло първоначално, в краткосрочен план да се наблюдава повишаване на разходите при възлагане на обществени поръчки. За стопанските субекти това може да доведе до завишаване на средствата за инвестиции в нови технологии, но в последствие ще се компенсира с повишаване на конкурентоспособността им.

Специфични въздействия:

Въздействия върху малките и средните предприятия:

Специфичните въздействия върху МСП включват възможни допълнителни разходи за изпълнение на изискванията към пътните превозни средства във връзка с участието и/или при изпълнението на съответните обществени поръчки.

Административна тежест:

Не се идентифицира.

5. Сравняване на вариантите:

Степени на изпълнение по критерии: 1) висока; 2) средна; 3) ниска.

5.1. По проблем 1:

	Вариант 1 „Без действие“	Вариант 2
--	------------------------------------	------------------

Ефективност	Цел 1	3	1
Ефикасност	Цел 1	3	1
Съгласуваност	Цел 1	3	1

6. Избор на препоръчителен вариант:

Вариант 2 „Приемане на Постановление 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 е препоръчителен.“

6.1. Промяна в административната тежест за физическите и юридическите лица от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

- Ще се увеличи
 Ще се намали
 Няма ефект

Не се установява промяна в административна тежест за физическите и юридически лица при прилагането на препоръчителния Вариант 2.

1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант за решаване на всеки проблем.

1.2. Ако се предвижда въвеждането на такса, представете образуването на нейния размер съгласно Методиката по чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

6.2. Създават ли се нови/засягат ли се съществуващи регулаторни режими и услуги от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

- Да
 Не

1.1. Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на избрания вариант.

1.2. В случай че се предвижда създаване нов регулаторен режим, посочете неговия вид (за стопанска дейност: лицензионен, регистрационен; за отделна стелка или действие: разрешителен, уведомителен; удостоверителен и по какъв начин това съответства с постигането на целите).

1.3. Мотивирайте създаването на новия регулаторен режим съгласно изискванията на чл. 3, ал. 4 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

1.4. Посочете предложените нови регулаторни режими отговарят ли на изискванията на чл. 10 – 12 от Закона за дейностите по предоставяне на услуги.

1.5. Посочете изпълнено ли е изискването на § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за дейностите по предоставяне на услуги.

1.6. В случай че се изменят регулаторни режими или административни услуги, посочете промяната.

6.3. Създават ли се нови регистри от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми)?

Да

Не

В резултат на приемане на препоръчителния вариант не се предвижда създаване на нов регистър.

Когато отговорът е „Да“, посочете регистрите, които се създават и по какъв начин те ще бъдат интегрирани в общата регистрова инфраструктура.

6.4. По какъв начин препоръчителният вариант въздейства върху микро-, малките и средните предприятия (МСП) (включително по отделните проблеми)?

Актът засяга пряко МСП

Актът не засяга МСП

МСП участват и изпълняват обществени поръчки. Негативните последици, констатирани при липсата на нормативна уредба относно възлагането на поръчки за чисти превозни средства, засягат и се отнасят до всички участници във възлагателния процес, включително МСП.

Изборът следва да е съотносим с посочените специфични въздействия на препоръчителния вариант.

6.5. Потенциални рискове от прилагането на препоръчителния вариант (включително по отделните проблеми):

Не са идентифицирани потенциални рискове от прилагането на вариант 2.

Посочете възможните рискове от прилагането на препоръчителния вариант, различни от отрицателните въздействия, напр. възникване на съдебни спорове и др.

7. Консултации:

Проведени са консултации

Посочете основните заинтересовани страни, с които са проведени консултации. Посочете резултатите от консултациите, включително на ниво ЕС: спорни въпроси, многократно поставяни въпроси и др.

Предстоят обществени консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове

В съответствие с чл. 26, ал. 2-4 от Закона за нормативните актове и в изпълнение на чл. 85 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация, проектът на постановление, мотивите, съгласуваната частична предварителна оценка на въздействието на проекта на нормативен акт и становището на дирекция „Модернизация на администрацията“ в Администрацията на Министерския съвет ще бъдат публикувани за срок от 14 дни на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Съкратеният срок за провеждане на обществени консултации е обоснован от:

- стартиралата от Европейската комисия наказателна процедура срещу Република България № 2021/0378 и заведената от Европейската комисия на 26 юли 2023 г. искова молба в секретариата на Съда на Европейския съюз и делото е вписано в регистъра на Съда под номер С-480/23;

- разпоредбите на § 98 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за обществените поръчки (обн., ДВ, бр. 88 от 2023 г.), съгласно която Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта и съобщенията следва да

определи възложителите и дела на чистите превозни средства съгласно чл. 47, ал. 9 от ЗОП в двумесечен срок от обнародването на закона в „Държавен вестник“.

8. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

Да

Не

С приемането на акта се очаква да се осигури необходимото съответствие с европейското законодателство в областта. Във връзка с приемане на Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 година за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства е извършена оценка на въздействието, за която е приложена информация в т. 11.

1.1. Посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 6.2 и 6.3, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

1.2. Изборът трябва да съответства на посоченото в раздел 1, съгласно неговата т. 1.5.

9. Изисква ли се извършване на цялостна предварителна оценка на въздействието поради очаквани значителни последици?

Да

Не

10. Приложения:

.....

Приложете необходимата допълнителна информация и документи.

11. Информационни източници:

- Закона за обществените пръчки;
- Справки от Централизираната автоматизирана информационна система „Електронни обществени поръчки“ (ЦАИС ЕОП);
- Информация за процедурата по приемане на Директива (ЕС) 2019/1161 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 година за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства - <https://eurlex.europa.eu/legal-content/BG/HIS/?uri=CELEX:32019L1161>
- Известие на Комисията относно прилагането на членове 2, 3, 4 и 5 от Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за насърчаването на чисти пътни превозни средства с цел да се подпомогне мобилността с ниски емисии (2020/С 352/01) – [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020XC1022\(01\)&qid=1635946750392&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020XC1022(01)&qid=1635946750392&from=EN)

Посочете изчерпателен списък на информационните източници, които са послужили за оценка на въздействията на отделните варианти и при избора на вариант за действие: регистри, бази данни, аналитични материали и др.

12. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за извършването на частичната предварителна оценка на въздействието:

Име и длъжност: Михаела Атанасова – директор на дирекция „Правно-нормативно обслужване, обществени поръчки и управление на проекти“

Дата:

Подпис: