| **№** | **Институция/ организация** | **Постъпило предложение** | **Приема се**  **/ Не се приема** | **Мотиви на вносителя на предложението** | **Обосновка за неприетите предложения на органа/и на изпълнителната власт, компетентен/и по издаването на**  **проекта на нормативния акт** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***1*** | ***2*** | *3* | ***4*** | *5* | *6* |
| **1.** | **Българска академия на науките (БАН)** | Предлага се т. 1 на чл. 1 да се редактира така:  *„1. Изискванията за проектиране, изграждане и въвеждане в експлоатация на станции за зареждане на моторни превозни средства, задвижвани с гориво водород, наричани по-нататък „водородни зарядни станции.“* | **Не се приема** | Техническите изисквания не би следвало да са в тази наредба, както и проектните характеристики. Целта на наредбата е да посочи административните процедури и нормативни документи (т.е. законовия път, който трябва да бъде изминат, за да се построи една станция). Техническите характеристики са добре описани в стандартите, които Директива 94 посочва и изисква да бъдат спазени. Тази наредба трябва да узакони въвеждането на тези стандарти, а не да преписва части от тях в текста. От друга страна производителите на зарядни станции са задължени да спазват тези стандарти. Въведената терминология „Водородни зарядни станции за стационарни приложения“ е грешна. | Обществените отношения, свързани с инвестиционното проектиране и строителството в Република България се уреждат със Закона за устройство на територията (чл. 1, ал. 2 от ЗУТ). В част трета „Строителство“ законът урежда също: „Откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия и ниво“; „Участници в строителството и взаимоотношенията между тях“; „Изисквания към строежите“; „Застраховане в проектирането и строителството“; „Завършване на строителството. Разрешение за ползване“ и пр.  Съгласно т. *3.3 „Законодателна рамка – водород подточка“, подточка 3.3.1 „Статут на зарядна инфраструктура за превозни средства, задвижвани с водород“ от Националната рамка за политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура* (приета с Решение № 87 на МС от 26.01.2017 г.; изменена с Решение № 323 от 11 май 2018 година на МС)*, точките за зареждане с алтернативно гориво водород за моторни превозни средства представляват „строежи“ по смисъла на чл. 137, ал. 1, т. 1, буква “г“ от Закона за устройство на територията*.  В националната рамка е посочено още, че „*След обстоен анализ на подзаконовата нормативна уредба бе установена липсата на регулации, определящи изискванията за проектирането, изпълнението, контрола и въвеждането в експлоатация на точки за зареждане с водород*.“  Наредбата за условията и реда за проектиране, изграждане, въвеждане в експлоатация и контрол на станции за зареждане на автомобили, задвижвани с гориво водород е подзаконов нормативен акт, който се издава на основание чл. 169, ал. 4 във връзка с ал. 1 и § 18, ал. 1 от заключителните разпоредби на ЗУТ.  С наредбата се уреждат техническите изисквания за проектиране на този вид строежи, както и контролът по отношение на минималните проектни характеристики за безопасност в процеса на проектиране, изграждане и експлоатация на водородни зарядни станции.  Позованите в наредбата стандарти са задължителни за прилагане. Задължителен е стандарт, прилагането на който става задължително по силата на закон от общ характер или на безусловно позоваване в нормативен акт, какъвто е конкретният случай.  Забележката *„Въведената терминология „Водородни зарядни станции за стационарни приложения“* е грешна.“ е без изложени мотиви и без предложение за алтернативен текст, поради което не се приема.  Успоредно с процедирането на Наредбата е предвиден пътен знак Е26 „Зарядна станция за зареждане с водород“, който е заложен в националния стандарт БДС 1517 „Пътни знаци. Размери и шрифт“ и НИД на Наредба № 18 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци. |
| 2. |  | Предлага се ал. 1 на чл. 2 да се редактира така:  *„(1) Наредбата се прилага за следните технологични решения за изграждане на инфраструктура за захранване на станции за зареждане на моторни превозни средства с гориво водород.“* | **Не се приема** | Не са представени мотиви | В проекта на Наредба е използвана терминологията „технологични възможности“, което предполага производство и доставка на водород и в бъдещ период от време. Използваната терминология съответства на термините от Закона за движение по пътищата. Наредбата се базира на стандарти, към които има препратки в Директива 2014/94/ЕС за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. |
| 3. |  | Предлага следната редакция на чл. 2, ал. 1, т. 1:  *„1. произведен извън мястото на монтаж и експлоатация на водородната зарядна станция и доставен до нея в газообразно състояние под налягане с тръбен трейлър (тръбно ремарке), или с бутилки каскадно (батерийно) свързани в съответствие с АДР“, както и отпадане на фиг. 1.“* | **Не се приема.** | Подобно обозначение с цифри на фиг. 1 не е необходимо да фигурира, защото тези изисквания са сменяеми съобразно напредъка на технологиите, който е много бърз; освен това цифрите са не правилни. За терминологията за транспортните средства доставящи водород е добре да се направи запитване до специалистите - от Шел, Линде и т.н. Английският текст за фиг. 1 е „tube trailer“. Другият начин е с бутилки – каскадно (батерийно) свързани. На английски терминът е „bundle“. Фигурата е излишна, тя не е за приложение към наредба. Двата типа доставка (1 и 2) може да се обединят, тъй като се транспортира водород под налягане. | Трите начина на осигуряване на водород за зарядната станция са ясно определени. Стойностите на налягането в случаите, когато водородът се произвежда извън мястото на монтаж и експлоатация на водородната зарядна станция се базират на световна практика в Калифорния, Канада, Япония.  Нормативният акт се издава за първи път в България.  Фигурите онагледяват основните елементи на водородната зарядна станция и са в помощ на проектантите в България.  Съгласно чл. 31, ал. 1 от Указ № 883 от 24.04.1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове списъци, таблици, тарифи, схеми, формули и други се прилагат към нормативния акт, освен ако е необходимо да се включат към съответни негови подразделения. В конкретния случай прилагането на принципни схеми към посочените разпоредби е необходимо за онагледяване на елементите, въведени с разпоредбата и пряко свързани с описанието по схемите. |
| 4. |  | Предлага се в чл. 2, ал. 1 т. 2 да се извърши следната редакция:  *„2. произведен извън мястото на монтаж и експлоатация на водородната зарядна станция и доставен до нея с товарен автомобил, превозващ бутилки с водород под налягане в съответствие с АДР и приложимите стандарти.“* | **Приема се частично.** | Посоченото налягане може да е по-високо, не може да се въвежда ограничение. Използвани са стари норми, подобен текст априори изключва новите съдове за транспорт на водород под налягане 300 бара. | Чл. 2, ал. 1, т. 2 придобива следната редакция:  „2. произведен извън мястото на монтаж и експлоатация на водородната зарядна станция и доставен до нея с товарен автомобил, превозващ бутилки с водород в сгъстено газообразно състояние, всяка с вместимост до 50 l, под налягане до 30 MPa и температура 20 оС при спазване изискванията на Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе (ADR). |
| 5. |  | Предлага се в чл. 2, ал. 1, т. 3 да се извърши следната редакция:  *„3. произведен на мястото на монтаж и експлоатация на водородната зарядна станция в генератори на водород, използващи процес на електролиза на вода, или чрез реформинг на природен газ (съгласно стандарт „Генератори за водород с използване на технологии за обработка на горивото (ISO16110-1-1-BG).“* | **Не се приема** | В България, както и в някои други държави, има локално производство на водород (Н2) от природен газ. В общините има наличие на инсталации за зареждане на автобуси с природен газ, процесът е добре познат. Предлагаме отпадане на фиг. 2. | ISO 16110-1:2018 въведен като БДС ISO 16110-1:2018 „Водородни генератори, използващи технологии за преработка на гориво. Част 1: Безопасност.“ не е включен в Приложение № II, т. 2 „Технически спецификации за точки за зареждане с водород за моторни превозни средства“ от Директива 2014/94/ЕС. Същият стандарт не е посочен и в приложението по т. 15 от Националната рамка за политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура. |
| 6. |  | Предлага се ал. 2 на чл. 2, да се редактира така:  „(*2) Газообразният водород може да се доставя в бутилки като метален хидрид, съгласно БДС ISO 16111 „Преносими устройства за съхранение на газ. Водород абсорбиран в обратим метален хидрид“*. | **Не се приема** | В предложената разпоредба е излишно да се пише „мястото на монтаж и експлоатация“. Описанието е неточно, съхранение под формата на метален хидрид, водородът не е в газообразно състояние. | Предложената редакция не подобрява в технически смисъл текста на разпоредбата. |
| 7. |  | Предлага се чл. 3, да се редактира както следва:  *„Чл. 3. Наредбата не се прилага за водородни зарядни станции:*   1. *с доставка от тръбопровод на водород в газообразно състояние;* 2. *работещи с течен водород;* 3. *мобилна зарядна станция;“* | **Не се приема** | Цитираният текст „друг вид гориво на място“ в ал.3, т. 3, предлагаме да се предвиди като вариант, тъй като в момента започва изработката на такава станция по центровете за компетентност; терминът за този вид станции е: „мобилна зарядна станция“. | Мобилните зарядни станции са изключени от обхвата на наредбата, тъй като не могат да се класифицират и нямат характеристиките на понятието „Строеж“, чиято легална дефиниция е дадена в § 5 т. 38 от допълнителните разпоредби на ЗУТ, а именно: "Строежи" са надземни, полуподземни, подземни и подводни сгради, постройки, пристройки, надстройки, укрепителни, възстановителни работи, консервация, реставрация, реконструкция по автентични данни по смисъла на чл. 74, ал. 1 от Закона за културното наследство и адаптация на недвижими културни ценности, огради, мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура, благоустройствени и спортни съоръжения, както и техните основни ремонти, реконструкции и преустройства със и без промяна на предназначението.“  Наредбата регламентира технически изисквания за водородни зарядни станции, които представляват „строежи“ по смисъла на чл. 137, ал. 1, т. 1, буква “г“ от ЗУТ. |
| 8. |  | Предлага се да се създаде нова ал. 3 на чл. 4 със следния текст:  *„(3) Разрешение за поставяне и експлоатация на мобилни станции за зареждане с водород се издават съгласно изискванията на чл. 56 от ЗУТ за преместваеми обекти за обслужващи дейности.“* | **Не се приема** | Този текст е добавен с презумпцията, че мобилните зарядни станции ще бъдат приети в най-кратък период. | С мотивите по т. 1 и по т. 8. В допълнение предложението противоречи на Националната рамка за политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура. |
| 9. |  | Предлага се цялостно *да отпадане изискването на чл. 5*, свързано с влагането на строителни продукти при изграждане на водородни зарядни станции на територията на Република България. | **Не се приема** | Не са представени мотиви. | Съгласно чл. 169, ал. 1, строежите се проектират, изпълняват и поддържат в съответствие с основните изисквания към строежите, определени в приложение І на Регламент (ЕС) № 305/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 9 март 2011 г. за определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти и за отмяна на Директива 89/106/ЕИО на Съвета (ОВ, L 88/5 от 4 април 2011 г.) и/или на Наредба № РД-02-20-1 от 2015 г. за условията и реда за влагане на строителни продукти в строежите на Република България (обн., ДВ, бр. 14 от 2015 г.).  Съгласно чл. 169а от ЗУТ в строежите се влагат само строителни продукти, които осигуряват изпълнението на основните изисквания към строежите по чл. 169, ал. 1 и отговарят на изискванията, определени със Закона за техническите изисквания към продуктите, и с наредбата по чл. 9, ал. 2, т. 5 от същия закон. |
| 10. |  | Предлага се в чл. 7, думата *„принципи“* да се замени с *„постижения“*. | **Приема се** | Науката не работи с принципи. | Бележката е редакционна. |
| 11. |  | Предлага се да отпадне цялата ал. 2 на чл. 7, която е със следния текст: *„(2) Водородните зарядни станции, обхванати от наредбата, са предназначени само за автомобили, които отговарят на изискванията на Регламент (ЕС) № 406/2010 на Комисията от 26 април 2010 година за прилагане на Регламент (ЕО) № 79/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно одобрение на типа на моторни превозни средства, задвижвани с водород (OB L 122, 18.5.2010 г.) и Правило № 134 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) – Единни разпоредби относно одобряването на моторни превозни средства и техните компоненти по отношение на характеристиките, свързани с безопасността на превозни средства, задвижвани с водород.“* | **Не се приема** | Не са представени мотиви. | Направеното предложение не е подкрепено с аргументи и мотиви.  *Мотивите са формулирани от компетентното ведомство Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация и са получени в МРРБ по електронна поща чрез МТИТС на 29.11.2019 г.*  Регламент (ЕС) № 406/2010 и Правило № 138 на ИКЕ на ООН са отделни регулаторни актове за целите на процедурата на Европейския съюз за одобряване типа на превозните средства. В Регламент (ЕС) № 406/2010 и Правило № 138 на ИКЕ на ООН са определени техническите изисквания, на които трябва да отговарят моторните превозни средства, използващи водород като гориво за задвижване. Съгласно Закона за движението по пътищата в Република България се пускат на пазара, регистрират и пускат в употреба единствено превозни средства, които притежават европейско одобряване на типа. За получаване на европейско одобряване на типа, моторните превозни средства, използващи водород като гориво за задвижване задължително трябва да отговарят на техническите изисквания на Регламент (ЕС) № 406/2010 или Правило № 138 на ИКЕ на ООН. Моторно превозно средство, използващо водород като гориво за задвижване, което не отговаря на изискванията на Регламент (ЕС) № 406/2010 или Правило № 138 на ИКЕ на ООН не може да се движи по пътищата, отворени за обществено ползване и съответно не трябва да има достъп до зарядните станции за зареждане с водород. |
| 12. |  | Предлага се да отпадне целият чл. 8, който е със следния текст:  *„(1) При планирането и проектирането на водородна зарядна станция се вземат под внимание най-малко:*   1. *капацитетът на водородната зарядна станция;* 2. *типът на водородната зарядна станция, който е подходящ за планирания капацитет;* 3. *прогнозата за броя на автомобилите, задвижвани с водород и прогнозата за броя на зарядните станции за автомобили, задвижвани с водород;* 4. *предназначението на водородната зарядна станция по отношение ползването й – за частно или за обществено ползване;* 5. *предвиденото време за едно зареждане на автомобил и пазарното търсене на автомобили, задвижвани с водород;* 6. *прогнозният брой на зарежданията на автомобили, задвижвани с водород на ден;* 7. *средният пробег на един автомобил с едно зареждане с водород;* 8. *средният разход на гориво и средната икономия на гориво за конкретните модели автомобили, обслужвани от станцията;* 9. *оперативните разходи по поддръжка и безопасната експлоатация на водородната зарядна станция.*   *(2) Водородната зарядна станция се проектира така, че да осигурява максимално очакваното използване на гориво.“* | **Не се приема** | В момента за България, представеният текст е излишен и нереалистичен. В Европа има 1000 коли, 100 автобуса, в България в момента няма нито един. Към настоящия момента в България има само две фирми, които продават леки коли с гориво водород и съответно два модела, с автобусите ситуацията е подобна. | Наредбата е съобразена с „Прогнози за навлизане на превозни средства, с водородно задвижване и за разгръщането на зарядна инфраструктура на водород“, както и с прогноза за броя на зарядните станции за автомобили на водород към 2025 г. и 2030 г., залегнали в Националната рамка за политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура. |
| 13. |  | Предлага се в чл. 9, да се преразгледа категорията на строежа. | **Не се приема** | Предвидената първа категорията на строежа е много висока за една зарядна станция. | Категорията на строежа е определена в Националната рамка за политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура. |
|  |  | Предлага се целият раздел първи със заглавие „Елементи на водородните зарядни станции“, систематично предвиден в проекта на наредба в Глава втора, да се премести в Приложение към Наредбата. | **Не се приема** | Ако ще има такова описание, то би следвало да се представи с приложение (наръчник), тъй като материята е нова, където е мястото на този текст (предварително коригиран). | Глава втора урежда минимални технически изисквания за проектиране, изграждане и въвеждане в експлоатация на водородни зарядни станции за стационарни приложения. Систематичното място на елементите на водородните зарядни станции е правилно определено в Раздел I предвид последователността, приета в структурата на нормативния акт. |
| 14. |  | Предлага се в ал. 1 на чл. 10 да отпаднат думите *„система за пречистване“*. | **Не се приема** | При транспортиране на водорода този компонент е излишен. | Наличие на система за пречистване според случая е изискване СД ISO/TS 19880-1 „Водород в газообразно състояние. Станции за зареждане с гориво. Част 1: Общи изисквания“, където са регламентирани минималните проектни характеристики за безопасност. |
| 15. |  | Предлага се да отпаднат алинеи 2, 3 и 4 на чл. 10, които са със следния текст:  *„(2) Всяка техническа система в конфигурацията на водородната зарядна станция се състои от взаимно свързани елементи, които определят конкретна конструкция и дизайн на станцията.*  *(3) Основните елементи на водородната зарядна станция, снабдени с необходимото им механично, електрическо и защитно оборудване, и аксесоари са:*  *1. транспортно съоръжение за доставка/съхранение на водород в газообразно състояние с ниско налягане или генератор на водород на място;*  *2. компресор за компресиране на газообразен водород;*  *3. буферен метален съд за съхранение на газообразен водород с високо налягане;*  *4. система за предварително охлаждане, осигуряваща температура -40оС на дозатора;*  *5. дозатор (колонка) за зареждане на автомобили.*  *(4) Компресорът следва да осигурява необходимото налягане за зареждане с водород:*  *1. за автобуси и товарни автомобили – 35 MPa (350 Bar);*  *2. за леки автомобили – 70 MPa (700 Bar).“* | **Не се приема** | Представеното описание е неточно и излишно. В стандартите, които трябва да се узаконят с тази наредба всичко е написано точно и коректно. Транспортното съоръжение за доставка не е елемент на зарядната станция. Водородът се произвежда на място, има буферен съд за съхранение на водород при ниско налягане преди компресията. | Транспортното съоръжение може да бъде елемент на зарядната станция. Съгласно т. 7.2.1. “Доставка на газообразен водород с тръбни ремаркета и контейнери с множество елементи“ от СД ISO/TS 19880-1 „*Ремаркетата могат да извършат доставката или до съдове за съхранение, намиращи се на площадката на станцията за зареждане с гориво, или да останат на площадката и да бъдат заменени, когато нивото на водородния продукт в ремаркето стане нисък.*  Направеното описание е в съответствие със СД ISO/TS 19880-1 „Водород в газообразно състояние. Станции за зареждане с гориво. Част 1: Общи изисквания“, където са регламентирани минималните проектни характеристики за безопасност. Буферният съд за съхранение на водород в газообразно състояние с ниско налягане или генератор на водород на място е предвиден преди компресора. |
| 16. |  | Предлага се в чл. 12 да се цитира стандартът за дозатор. | **Приема се** | Не са изложени мотиви. | Предложението е непълно, не е посочен приложимият стандарт, който се предлага да се добави. Независимо от това предложението се приема и към чл. 12 се добавя ново изречение със следния текст: „*Дозаторът трябва да отговаря на изискванията на БДС EN ISO 17268 „Устройства за свързване при зареждане на пътни превозни средства с водород в газообразно състояние (ISO 17268:2012)*“. |
| 17. |  | Предлага се да отпадне чл. 13, който е със следния текст:  *„Чл. 13. Принципна схема на водородна зарядна станция, включваща елементите съгласно чл. 10, ал. 3, конфигурирана с генератор на водород на място, е показана на фиг. 3“* и фиг. 3 към него. | **Не се приема** | Излишно вмъкване на принципна схема и фигура. | Съгласно чл. 31, ал. 1 от Указ № 883 от 24.04.1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове списъци, таблици, тарифи, схеми, формули и други се прилагат към нормативния акт, освен ако е необходимо да се включат към съответни негови подразделения. В конкретния случай прилагането на принципна схема към разпоредбата на чл. 13 от наредбата е необходима, тъй като схемата онагледява елементите на инсталация с генератор на водород на място, въведени с разпоредбата и схемата е пряко свързана с описанието, съответно систематичното място на изображението е към разпоредбата.  Схемата е в помощ на всички потребители на наредбата, най-вече на проектанти и изпълнители на този вид станции, както и контролни органи. |
| 18. |  | Предлага се в ал. 5 на чл. 15, след думата електролиза да се добави *„или чрез технология за обработка на горивото“.* | **Не се приема** | Не са представени мотиви | Направеното предложение е извън обхвата на наредбата. |
| 19. |  | Предлага се да отпадне ал. 3 на чл. 16, която е със следния текст:  *„(3) Зоната за генериране на водород на място, зоната за съхранение на водород под ниско налягане и зоната за съхранение на водород под високо налягане се предвиждат с предпазна ограда с височина най-малко 2 m. Предпазната ограда се изпълнява от продукти с клас по реакция на огън не по-нисък от А2.“* | **Не се приема** | Съдържанието на ал. 3 не е към Глава втора. Раздел II, текстът е цитиран от стандарта за водородна зарядна станция. | *Мотивите са формулирани от компетентното ведомство ГДПБЗН чрез МВР, получени в МРРБ по електронната поща на 29.11.2019 г.*  Систематичното място на ал. 3 е правилно. Предвид предмета на наредбата в нея трябва да бъдат определени именно изисквания за проектиране и изграждане на водородни зарядни станции. Мотивите на подателя на предложението са непълни и неясни, тъй като в тях не е посочен конкретен стандарт, както и връзката му с направеното предложение. |
| 20. |  | Предлага се да отпадне целият чл. 18, който е със следния текст:  *„Чл. 18. Всяка зона на водородната* ***з****арядна станция се проектира върху фундамент от стоманобетон, който се изчислява за съответните конструктивни натоварвания, предизвикани от предвидените съоръжения за зоната.“* | **Не се приема** | Текстът е цитиран от стандарта и е предмет на строителния план. | Заложеното техническо изискване е съгласно СД ISO/TS 19880-1 „Водород в газообразно състояние. Станции за зареждане с гориво. Част 1: Общи изисквания“.  Понятие „*строителен план*“ не съществува в българската нормативна уредба. Приложимите понятия са „инвестиционно проучване и проектиране“, „инвестиционен проект“, „разрешаване на строителството“ и пр. |
| 21. |  | Предлага се да отпадне второто изречение на чл. 19, което е със следния текст:  *„… Дължината на зоните за паркиране е от 18 m до 23 m, като на превозното средство се предвижда и радиус на завъртане, който е достатъчен, за да осигури свободно маневриране в зоната за доставка/размяна на ремаркетата.“* | **Не се приема** | Текстът влиза в проектния план, в зависимост от типа доставка. Не са необходими цифри. | Разпоредбата е техническо изискване, с което се регламентира минимален диапазон на дължината на зоните за паркиране на товарни автомобили с ремаркета, доставящи водород, за които се предвижда проектна площ за зона за паркиране и маневри на пълното ремарке и проектна площ за зона за паркиране на празното ремарке. Разпоредбата е мярка за безопасност. |
| 22. |  | Предлага се в ал. 1 на чл. 20, след думата вода да се добави *„или по технология за обработка на горивото“ и в ал. 2, след думата електролиза „или по технология за обработка на горивото“*. | **Не се приема** | Ако се приеме получаването на водород от природен газ. | Предложението е извън обхвата на наредбата. |
| 23. |  | Предлага се в чл. 21, изречение първо да се редактира така: *„Генераторът за производство на водород чрез електролиза (електролизаторът) е фабрично изработено съоръжение съгласно БДС ISO 22734-1 „водородни генератори, използващи процес на електролиза на вода. Част 1: промишлени и търговски приложения“*. | **Приема се** | Електролизьорът няма горивна клетка. При цитиране на стандарта, не е необходимо да се дава описание. | Чл. 21, ал. 1 придобива следната редакция:  „Чл. 21. (1) Генераторът за производство на водород чрез електролиза (електролизаторът) е фабрично изработено съоръжение съгласно БДС ISO 22734-1 „Водородни генератори, използващи процес на електролиза на вода. Част 1: промишлени и търговски приложения“ |
| 24. |  | Предлага се в ал. 1 на чл. 22, както и в чл. 24, думата електролизаторът, да се замени с „електролизьорът“. | **Приема се** | Грешно изписан термин. | В чл. 22, ал. 1 думата „електролизаторът“ е заменена с „електролизьорът“, а в чл. 24 думата „електролизатор“ е заменена с „електролизьор“. |
| 25. |  | Предлага се да отпадат алинеи 2 и 3 на чл. 22, които са със следния текст:  *„(2) При проектирането на зарядна станция с електролизатор електролизьор се спазват всички инструкции на производителя за инсталиране от раздел "План и проект на площадка за генератор на водород", който предоставя насоки относно: разопаковане на водородния генератор, местоположение и проектиране на основите за водородния генератор; изисквания към вентилацията; защита от климатични рискове; препоръчителна височина във връзка с базисната височина на водните маси при наводнение; съоръжения за сигурност; минимални разстояния от растителност, тротоари, обществени пътища, пътища и железопътни линии; и защита от удар от транспортни средства.*  *(3) При проектиране на зарядна станция с електролизатор се отчитат всички предписания на производителя по отношение на това, дали кислородът, произведен от водородния генератор трябва да бъде съхраняван, вентилиран в рамките на съоръжението на водородния генератор, вентилиран на закрито или вентилиран на открито.“* | **Не се приема** | Излишен текст за Наредбата | Не са изложени мотиви за отпадане на ал. 2 и ал. 3 на чл. 22.  В ал. 2 и 3 на чл. 22 са поставени специфични технически изисквания към компресора, работещ с водород. |
| 26. |  | Предлага се да се създаде нов член след чл. 22, със следния текст:  *„При проектиране на зарядна станция с генериране на водород на място се използват технологии за обработка на горивото съгласно изискванията на ISO 16110-1:2007(Е).“* | **Не се приема** | Не са представени мотиви | Не са изложени мотиви.  Предложението е извън обхвата на наредбата. |
| 27. |  | Предлага се да отпаднат алинеи 4, 5, 6 и 7 на чл. 25, които са със следния текст:  *„(4) Допуска се дозаторите да се интегрират в зоната за генериране на водород, когато водородът се произвежда в мястото на монтаж и експлоатация на водородната зарядна станция. В този случай повдигнатият остров се изгражда на 120 mm над нивото на стоманобетонния фундамент на тази зона. Зоната се защитава с предпазна двусекционна ограда с долна плътна противоудърна част за защита от сблъскване с автомобил, като дозаторът е извън предпазната ограда. Площта на повдигнатия остров за дозатора е по-голяма от площта на дозатора, като разстоянието от горния ръб на повдигнатия остров до всяка страна на дозатора е най-малко 200 mm.*  *(5) В случаите, в които дозаторът не е интегриран в зона за генериране на водород, за по-голяма физическа защита от удар фундаментът на дозатора, монтиран на разстояние от останалите съоръжения на станцията, може да се защити с предпазна ограда тръбен тип. Предпазната ограда в този случай се проектира с височина най-малко 800 mm, като за изработването й се предвиждат тръбни елементи с диаметър най-малко 60 mm, вкопани на не по-малко от 300 mm под земята.*  *(6) Когато някоя от страните на повдигнатия остров не е защитена с ограда монтажът на дозатора върху повдигнат остров се предвижда на най-малко 800 mm разстояние от дозатора до страната на острова, която не е защитена с ограда.*  *(7) Зоната върху която автомобилът спира да зареди с гориво се проектира равна с минимален наклон за осигуряване оттичането на повърхностни води. Тази зона се предвижда от продукти с клас по реакция на огън най-малко А2 и с електрическо заземяване, преди свързването на дюзата с превозното средство. Зоната за зареждане с гориво се защитава от заземяването на оборудването на станцията. Електрическото съпротивление между зоната за зареждане на превозното средство и земята на разпределителя трябва да бъде по-малко от 1 MΩ.*  Също така в ал. 9, думата производство да се замени с *„подаване“.* |  | Всички предвидени детайли ги има в стандартите, същото важи и за чл. 24. Текстовете са избирани субективно (самият стандарт е по-голям).  В ал. 4 и 5 има доста строителни детайли. Използвани са текстове които са описани в документите, които са задължение на строителят, както и в плана за изграждане. Не е необходимо да са в наредбата.  В ал. 9, нямаме производство, а имаме подаване. | Наредбата регламентира минимални технически изисквания. Разработеният проект на наредба се придържа към практиката в разработването на технически нормативни актове в България. Наредбите, които регламентират технически изисквания се базират основно на технически спецификации и стандарти. Наредби като настоящата, регламентират минимални изисквания. За неуредените с наредбата технически изисквания се препраща към приложимите стандарти.  В ал. 9 е допусната техническа грешка и думата „производство“ е заменена с думата „подаване“. |
| 28. |  | Предлага да се прецизира наименованието на Раздел III. | **Не се приема** | Кардинално решение за този раздел е да се предвиди текст от Наредба Iз-1971 от 2009 г., или да се сложат разумни дистанции в нормативния акт, а не да се правят препратки, или преписват текстове, които са за метан. За водорода са важни вертикалните дистанции (т.н. безопасни разстояния, свързани с изходните отвори на вентилационния комин за водород), а за тях не е предвидено нищо. | *Мотивите са формулирани от компетентното ведомство ГДПБЗН чрез МВР, получени в МРРБ по електронната поща на 29.11.2019 г.*  Наименованието на Раздел III е коректно. В наредбата са определени изискванията за проектиране, изграждане и въвеждане в експлоатация на станции за зареждане на автомобили, задвижвани с гориво водород. В обхвата на наредбата е определянето на устройствените параметри и минималните разстояния при проектиране на този вид строежи. Понятието „разумни дистанции“ не съществува в действащата нормативна уредба, с която този нов нормативен акт трябва да се съвмести. Липсва конкретно предложение на вносителя на предложението за регламентиране на допълнителни изисквания за минимални разстояния от „изходните отвори на вентилационния комин за водород“ до съседни строежи.  Следва да се има предвид, че не съществува европейски или международен стандарт с изисквания за проектиране на водородни зарядни станции (в т.ч. минимални разстояния между съоръженията и сградите на територията на водородна зарядна станция и от тях до съседни строежи). Цитираните в наредбата европейски и международни стандарти регламентират общи изисквания за станциите или изисквания към техните съставни части, но не включват конкретни изисквания за тяхното проектиране. Водородните зарядни станции са новост и няма натрупан опит на други страни при тяхното проектиране, в т.ч. определяне на минималните разстояния. Водородът е по-лек от въздуха, като е с близка долна експлозивна граница до природния газ и значително по-висока горна експлозивна граница. В тази връзка, при разработване на този раздел е заимстван опита от действащата нормативна уредба у нас, отнасяща се за минималните разстояния при проектиране на газоснабдителни станции за природен газ. Следва да се има предвид също, че налягането на буферните съдове за съхранение на водород може да бъде значително по-високо (до 3 пъти) от налягането на резервоарите за природен газ, което повишава опасността при тези съоръжения. Предвид изложеното, в раздела са заложени разстояния не по-малки от тези за газоснабдителни станции за природен газ и към момента няма основание тези разстояния да бъдат намалявани. |
| 29. |  | Предлага да се прецизира текстът в ал. 1 на чл. 30, тъй като са използвани цифрови данни на база прогнозни стойности посочени в ал. 3. | **Не се приема** | Прогнозите са различни дори в цитирания документ. Все още в България няма нито едно моторно превозно средство на водород. Съхранението на водород под ниско налягане при отсъствие на собствено производство може да е в бутилки (каскадна конфигурация). | Изложените мотиви не съдържат технически аргументи и не съответстват на прогнозите до 2030 г., предвидени в Националната рамка за политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура.  Параметрите в чл. 30, ал. 1 се базират на изчисления, съответстващи на прогнозите в националната рамка. |
| 30. |  | Предлага се навсякъде в таблица 1 на чл. 31 разстоянието 10 м да се замени с „8 м“. | **Не се приема** | Водородът не се разпространява хоризонтално. В момента от добри практики в страните с водородни станции в Европа се ползва 8 м. | *Мотивите са формулирани от компетентното ведомство ГДПБЗН чрез МВР, получени в МРРБ по електронната поща на 29.11.2019 г.*  По същество мотивите са изпожени в т. 28.  Твърдението, че има „добри практики“ на други европейски страни за минимално разстояние 8 m не е подкрепено с никакви доказателства и аргументи, като дори не е посочено кои са тези страни. |
| 31. |  | Предлага да се прецизира текстът на чл. 32, който е в противоречие с чл. 21 и 24. | **Приема се частично** | Обикновено компонентите са интегрирани в една клетка и това е фабрично производство, което тези изисквания не допускат. Нецелесъобразно и вредно е да има големи дистанции (10м) с тръбопроводи за доставка на водород, например от електролизьора до буфера или до компресора. | *Мотивите са формулирани от компетентното ведомство ГДПБЗН чрез МВР, получени в МРРБ по електронната поща на 29.11.2019 г.*  За доизясняване на разпоредбата в чл. 32 от проекта на наредбата се добавя второ изречение със следния текст: „Изискванията по предходно изречение не се прилагат в случаите, когато съоръженията са куплирани във фабрично изграден модул на едно съоръжение“. |
| 32. |  | Предлага да се прецизира текстът в ал. 1 и 2 на чл. 35, предвид минималните разстояния от таблица 68, по т. 1, 2, 3, 4, 5 и 7 от Наредба № Iз-1971 от 2009 г. е за строежи извън територията на зарядната станция за водород. | **Не се приема** | Цитираните минимални разстояния от табл. 68 на чл. 634 е за природен газ, чийто пламък се разпространява хоризонтално. Водородът гори вертикално. Тук е важна височината на вентилационната и изпускателна система – да бъде 1,5 м над тази за другите газове (въпрос, който не се третира в тази наредба, ако ще слагаме в нея дистанции). Минималните разстояния в табл. 68 може да са по-малки, като това може да се предвиди в Наредбата.  На този етап, ако не е възможна редакция, поне да се запише забележка за възможност за 50% намаляване на дистанциите, както е записано в член 634, който касае таблица 68 и който е за природен газ.  На територията на зарядната станция вече са определени минималните разстоянията, съгласно табл. 1 от чл. 31 на Наредбата. | *Мотивите са формулирани от компетентното ведомство ГДПБЗН чрез МВР, получени в МРРБ по електронната поща на 29.11.2019 г.*  По същество мотивите са изложени в т. 28.  В чл. 634, ал. 1 от Наредба № Iз-1971 от 2009 г. няма възможност за намаляване с 50 % на разстоянията до строежи извън територията и на територията на газоснабдителна станция за природен газ. Такава възможност има единствено за намаляване на разстояния по ал. 2, т. 1 - в случаите, когато газоснабдителната станция се захранва от газопреносната мрежа, което няма отношение към предмета на настоящата наредба.  В чл. 35, ал. 1 и 2 от проекта на наредба са определени разстоянията от елементите на водородната зарядна станция до строежи, които не са посочени в табл. 1 към чл. 31, ал. 2 от наредбата. |
| 33. |  | Предлага да се прецизира текстът на чл. 36. | **Не се приема** | Тези дистанции са неподходящи за метал-хидридни системи. При металните хидриди няма съд с водород под налягане. | *Мотивите са формулирани от компетентното ведомство ГДПБЗН чрез МВР, получени в МРРБ по електронната поща на 29.11.2019 г.*  С мотивите по т. 28 |
| 34. |  | Предлага да се прецизират минималните разстояния в ал. 1 на чл. 37, тъй като са норми за метан, а не за водород. Също така в ал. 2, да се премахне думата *„комбинирани“*. | **Приема се частично** | В стандарта за зарядни станции, който трябва да спазваме, е записано, че трябва да се имат предвид физичните свойства на водорода при проектирането и експлоатационните условия (а не на други газове);  Няма комбинирани дозатори, всеки е самостоятелен, има вариант да са в съседство. | *Мотивите са формулирани от компетентното ведомство ГДПБЗН чрез МВР, получени в МРРБ по електронната поща на 29.11.2019 г.*  Техническата грешка в чл. 37, ал. 1 да се коригира, като думите „раздел ХХVI“ да се заменят с „раздел ХХVII“. В чл. 37, ал. 2, думите „са комбинирани (за водород и за друг вид гориво)“ да се заменят с „са за водород и за друг вид гориво“. |
| 35. |  | Предлага да се замени наименованието „Допълнителни разпоредби“ с „Терминологичен речник“. | **Не се приема** | Коментар: „*Това не са разпоредби, а терминологичен речник*“ | Предложението противоречи на нормативните изисквания за структура на нормативен акт.  Структурата на наредбата е в пълно съответствие с изискванията на Закона за нормативните актове и Указа за неговото прилагане. Съгласно чл. 32, ал. 1 от Указ № 883 от 24.04.1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове, допълнителните разпоредби се обособяват като самостоятелно подразделение в края на нормативния акт и съгласно ал. 2, т. 3 от същата разпоредба включват обяснения на думи или изрази, които се употребяват многократно в нормативния акт или чието обяснение не е възможно да се даде в съответния текст. |
| 36. | **Европейска комисия**  **Генерална дирекция „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“** | В чл. 14, ал. 1, в чл. 15, т. 9 и в чл. 26 от нотифицирания проект да се посочи стандарт БДС EN 17127 вместо стандарт СД ISO/TS 19880-1 | **Приема се** | Във връзка с прилагането от 12 ноември 2021 г. на Делегиран регламент (ЕС) 2019/1745 на Комисията от 13 август 2019 година за допълване и изменение на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на зарядните точки за моторни превозни средства от категория L, бреговото електрозахранване на плавателни съдове за вътрешните водни пътища, снабдяването на автомобилния транспорт с водород и снабдяването на автомобилния и водния транспорт с природен газ, както и за отмяна на Делегиран регламент (ЕС) 2018/674 на Комисията | В чл. 14, ал. 1, в чл. 15, т. 9 и в чл. 26 от проекта на наредба е посочен стандарт БДС EN 17124 „Водородно гориво. Спецификация на продукта и осигуряване на качеството. Приложения на горивни клетки с мембрана при протонен обмен (PEM) за пътни превозни средства“ вместо стандарт СД ISO/TS 19880-1 „Водород в газообразно състояние. Станции за зареждане с гориво. Част 1: Общи изисквания“  Във връзка с прилагането от **12 ноември 2021 г.** на Делегиран регламент (ЕС) 2019/1745 в Заключителните разпоредби на проекта на наредба е добавен нов § 4 със следния текст:  „§ 4. (1) Стандартите, посочени в разпоредбите на чл. 14, ал. 1, чл. 15, т. 9, чл. 22, ал. 1 и чл. 26 се прилагат от 12 ноември 2021 г.  (2) До 12 ноември 2021 г. при проектирането и изграждането на станции за зареждане на автомобили с водород се прилагат техническите спецификации на стандартите съгласно т. 3.3 „Законодателна рамка – водород“, подточка 3.3.1 „Статут на зарядна инфраструктура за превозни средства, задвижвани с водород“ от Националната рамка за политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура, приета с Решение № 87 на Министерския съвет от 26.01.2017 г. (изменена с Решение № 323 от 11 май 2018 година), както следва:  а) БДС ISO 19880-1:2020 „Водород в газообразно състояние. Станции за зареждане с гориво. Част 1: Общи изисквания (ISO 19880-1:2020)“ – за изпълнение на разпоредбите в чл. 14, ал. 1, чл. 15, т. 9 и чл. 26 от наредбата;  б) БДС ISO 14687:2020 „Качество на водородно гориво. Изисквания за продукта (ISO 14687:2019)“ – за изпълнение на разпоредбите в чл. 22 от наредбата.“ |
| 37. |  | В чл. 22, ал. 1 от нотифицирания проект да се посочи стандарт БДС EN 17124 вместо стандарт БДС ISO 14687-2 | **Приема се** | С мотивите по т. 36 от таблицата | В чл. 22, ал. 1 е посочен стандарт БДС EN 17124 „Водородно гориво. Спецификация на продукта и осигуряване на качеството. Приложения на горивни клетки с мембрана при протонен обмен (PEM) за пътни превозни средства“ вместо стандарт БДС ISO 14687-2 „Водородно гориво. Спецификация на продукт. Част 2: Горивна клетка с обменна мембрана Proton (PEM) с приложения за пътни превозни средства“.  Във връзка с прилагането от 12 ноември 2021 г. на Делегиран регламент (ЕС) 2019/1745 в Заключителните разпоредби на проекта на наредба е добавен нов § 4 със следния текст:  „§ 4. (1) Стандартите, посочени в разпоредбите на чл. 14, ал. 1, чл. 15, т. 9, чл. 22, ал. 1 и чл. 26 се прилагат от 12 ноември 2021 г.  (2) До 12 ноември 2021 г. при проектирането и изграждането на станции за зареждане на автомобили с водород се прилагат техническите спецификации на стандартите съгласно т. 3.3 „Законодателна рамка – водород“, подточка 3.3.1 „Статут на зарядна инфраструктура за превозни средства, задвижвани с водород“ от Националната рамка за политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура, приета с Решение № 87 на Министерския съвет от 26.01.2017 г. (изменена с Решение № 323 от 11 май 2018 година), както следва:  а) БДС ISO 19880-1:2020 „Водород в газообразно състояние. Станции за зареждане с гориво. Част 1: Общи изисквания (ISO 19880-1:2020)“ – за изпълнение на разпоредбите в чл. 14, ал. 1, чл. 15, т. 9 и чл. 26 от наредбата;  б) БДС ISO 14687:2020 „Качество на водородно гориво. Изисквания за продукта (ISO 14687:2019)“ – за изпълнение на разпоредбите в чл. 22 от наредбата.“ |
|  |  | В чл. 27 от нотифицирания проект да се посочи стандарт EN ISO 17268 вместо ISO 17268 | **Приема се по принцип** |  | В чл. 27 в проекта на наредба е посочен БДС EN ISO 17268 „Устройства за свързване при зареждане на пътни превозни средства с водород в газообразно състояние, като изразът „(ISO 17268)“ в края на наименованието на стандарта, който показва кой ISO стандарт е въведен с БДС EN ISO 17268 е премахнат. |
|  |  | В чл. 7, ал. 1 от нотифицирания проект на наредба да се добави изразът „*и аспекти на промишлената безопасност*“ | **Приема се** | Водородните зарядни станции, които съхраняват на 5 тона водород трябва да отговарят на разпоредбите (относно безопасността) на Директива Saveso за предприятия с нисък рисков потенциал. Водородните зарядни станции, които съхраняват на 50 тона водород трябва да отговарят на разпоредбите (относно безопасността) за предприятия с висок рисков потенциал. | Чл. 7, ал. 1 придобива следната редакция:  „**Чл. 7**. (1) Водородните зарядни станции се проектират и изграждат с отчитане на аспектите за опазване на околната среда и аспектите на промишлената безопасност, научните постижения, свързани с горивните клетки, и техническите спецификации в областите на приложение на водородните технологии в транспортния сектор.“ |