



Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 12.08.2024 г. - 11.09.2024 г. Неактивна

Номер на консултация: #10493-K

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на отбраната

Тип носител: Национално

Понастоящем в приложение № 5 към чл. 31, ал. 1 от Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства (Наредба № Н-32) неизправностите на моторните превозни средства, свързани със съдържанието на емисиите в отработените газове и оборудването за контрол на емисиите, монтирано от производителя се класифицират като опасни технически неизправности. Съгласно чл. 37, ал. 4 от наредбата при установяване на опасни неизправности временно се отнема регистрацията на неизправното превозно средство, като то не се допуска да се движи по пътищата, отворени за обществено ползване. Отговорността за преместването на превозното средство до място за отстраняването на констатираните неизправности е вменена на водача на превозното средство.

Неизправностите, свързани с емисиите в отработените газове не засягат пряко пътната безопасност и в тази връзка недопускането за движение по пътищата на моторните превозни средства с неизправности относно емисиите в отработените газове създава сериозни затруднения и финансова тежест за водачите и собствениците на такива моторни превозни средства, тъй като те нямат възможност свободно да придвижат моторните превозни средства до мястото за отстраняване на констатираните неизправности, а следва да използват специализирани превозни средства.

За целта, с § 3 от проекта на наредба се предлагат изменения на т. 8.2.1.1., 8.2.1.2., 8.2.2.1. и 8.2.2.2. от приложение № 5 на Наредба № Н-32, с които се предвижда неизправностите относно емисиите в отработените газове от моторните превозни средства да се класифицират като значителни неизправности, а не като опасни такива. С предложените промени ще се даде възможност на собствениците на моторните превозни средства с установени горепосочените неизправности да могат да се движат по пътищата, отворени за обществено ползване за определен период от време, в рамките на който те да могат да бъдат отстранени и превозното средство да бъде представено за извършването на нов технически преглед.

Понастоящем в чл. 40, ал. 1 от Наредба № Н-32 е предвидено повторният периодичен технически преглед да се извършва в срок до 14 дни от прегледа, при който са установени значителни неизправности на превозното средство. Този срок, предвид постоянно нарастващия брой на регистрираните превозни средства в Република България, нарушените вериги за доставка на резервни части и ограничените възможности за достъп до сервиси, се явява недостатъчен и много собственици на превозни средства нямат възможност да отстранят техническите им неизправности в срока от 14 дни от датата на прегледа. В тези случаи след отстраняване на неизправностите превозното средство се подлага на пълен периодичен преглед за проверка на техническата му изправност, с което се създава допълнителна финансова тежест за собствениците на такива превозни средства.

С цел избягване създаването на допълнителна финансова тежест за собствениците на превозни средства с § 1, 2 и 4 от проекта на наредба са предвидени съответни изменения в чл. 37, ал. 3, чл. 40, ал. 1 и 2 и приложение № 7 от Наредба № Н-32, с които периодът, в който превозното средство може да се придвижи до място за отстраняване на констатираните неизправности, се удължава от 14 дни на 30 дни.

Предложените промени в Наредба № Н-32 не биха оказали негативно въздействие върху безопасността на движението по пътищата, предвид целта на техническите прегледи, а именно: ранното откриване на техническа неизправност на превозното средство, което допринася за своевременното отстраняване на тази неизправност и съответно за предотвратяването на произшествия. Водачът, както и понастоящем е предвидено в наредбата, продължава да е задължен да вземе необходимите мерки за осигуряването на безопасността на движението.

Приемането на проекта на наредба няма да окаже негативно финансово въздействие, както за водачите и собствениците на превозни средства, така и за лицата, притежаващи разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. За прилагането на промените в Наредба № Н-32 ще е необходимо актуализиране на информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС. Същото ще бъде извършено в рамките на текущата поддръжка на системата, като за тази цел няма да бъдат необходими допълнителни финансови или други средства, тъй като в сключения договор за поддръжка на системата е предвидена клауза, че при промяна в нормативната база ще бъде направено подобрение на функционалностите ѝ, което ще се осъществи в рамките на финансовия ресурс на договора и утвърдения бюджет на Изпълнителна агенция

„Автомобилна администрация“ за годината.

С предложените изменения на Наредба № Н-32 се цели постигане на следните резултати:

- предоставяне на възможност на водачите и собствениците на моторни превозни средства с установени неизправности, свързани с емисиите в отработените газове, да могат да използват превозните си средства за движение по пътищата за период от 30 дни, в рамките на който да отстранят констатираните неизправности;
- намаляване на финансовата тежест за водачите и собствениците на превозни средства чрез увеличаване на периода от 14 дни на 30 дни, в който могат да представят превозното средство за нов преглед за проверка на техническата му изправност след отстраняване на установените значителни неизправности, съответно придвижването му на собствен ход, а не чрез услугите на специализирани превозни средства.

С проекта на наредба не се въвеждат разпоредби от нормативен акт на Европейския съюз, поради което към него не е приложена таблица на съответствието с правото на Европейския съюз.

На основание чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове проектът на наредба е публикуван за обществено обсъждане за срок от 30 дни на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет.

Лице за контакт:

Ивайло Славейков

Главен експерт в дирекция „Пътни превозни средства“

Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“

Тел.: 02/ 930 88 65

E-mail: islaveikov@rta.government.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на отбраната

Адрес: София, София 1000, ул.Дякон Игнатий 3

Електронна поща: cao@mod.bg

Полезни връзки

Официална интернет страница на Министерството на отбраната - <https://www.mod.bg/>

Документи

Пакет основни документи:

[Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 2011.docx - вер. 1.0 | 12.08.2024](#)

[Мотиви Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г..doc - вер. 1.0 | 12.08.2024](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 09.04.2025](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

Автор: Национално сдружение на пунктове за извършване на Периодични прегледи на МПС (11.09.2024 20:26)

Фиксиране на годините

Във връзка с по голяма яснота до коя година какви стойности на отработените газове следва да покрива превозното средство предлагаме в §3 от проекта да се изменят т. 3 и 4 както следва:

3. В т. 8.2.2.1. се правят следните изменения и допълнения:

а) в колона 3 буква „б“:

- в буква “i” след „4,5 %“ да се добави „ за превозни средства регистрирани преди 1 октомври 1986 г.“ и думите „ съгласно датата на първа регистрация или употреба, посочена в изискванията(а)“ да се заменят с „за превозни средства регистрирани след 1 октомври 1986 г. и преди 1 юли 2002 г.“;

- в буква “ii” преди „или“ да се добави „за превозни средства регистрирани след 1 януари 2001 г. до 1 януари 2011 г.“ и думите „съгласно датата на първа регистрация или употреба, посочена в изискванията(а)“ да се заменят с „за превозни средства

регистрирани след 1 януари 2011 г.“

б) на реда относно буква „б“ в колона 5 се добавя „X“ и в колона 6 знакът „X“ се заличава.

4. В т. 8.2.2.2. се правят следните изменения и допълнения:

а) в колона 3 буква „б“:

- след „3,5 m⁻¹“ се добавя „за превозни средства регистрирани преди 1 януари 1997 г.“;

- думите „посочени в изискванията(а) или с първа регистрация или пуснати в употреба за първи път след датата, посочена в изискванията(а)“ се заменят с „за превозни средства регистрирани след 1 януари 1997 г. до 1 януари 2011 г.“

- след „0,7 m⁻¹“ се добавя за „за превозни средства регистрирани след 1 януари 2011 г.“

б) на редовете относно букви „а“ и „б“ в колона 5 се добавя „X“ и в колона 6 знакът „X“ се заличава.

Автор: Ясен Цветанов (10.09.2024 16:21)

Още неуредици в наредбата

Използването на датата на първоначална регистрация на автомобила в определянето на екологичната му категория е некоректно освен по описаните по-горе причини, но и поради следните неуредици:

- по какъв начин в наредбата се отчита смяната на двигателя на автомобила? Това не може да се случи чрез датата на първоначална регистрация на автомобила. Двигателят може да е по-нов (например), но това не се отчита в наредбата. Налице е следният парадокс: еко оценката се влияе само от ламарините, но не и от двигателя;
- чрез датата на първоначална регистрация на автомобила не може да се определи стилът на управление на автомобила, който влияе пряко както на износването и работата на двигателя и катализатора, така и върху генерираните вредни емисии на километър. Наредбата се интересува само от годината на производство на автомобила.
- чрез датата на първоначална регистрация на автомобила не може да се отчете техническото състояние на двигателя и катализатора. Два идентични автомобила, не се карат идентично. Например: една и съща марка и модел автомобил, може да е личен или служебен. Те не се експлоатират еднакво. Защото тогава ако са произведени през една и съща година, да имат една и съща еко категория, защото годината на производство участва в еко оценката? Налице е следният парадокс: еко оценката по никакъв начин не отчита състоянието на двигателя и катализатора (изминатите километри), както и генерираните емисии от него;

Решението е много просто: еко оценката трябва да зависи само и единствено от измерените газове на автомобила. Този критерии включва в себе си техническото състояние на двигателя и катализатора, състоянието на ходовата част и поддръжката на автомобила, както и множество други критерии, като стил на шофиране (който влияе пряко върху екологията), пробега и др.

Автор: Людмила Борисова (10.09.2024 15:27)

Направете адекватна към нашите условия наредба

Предлагам да се включи в наредбата и възможност, когато колата не покрива дадените еконорми, определени спрямо годината ѝ на производство, да ѝ се дава по-ниска еко категория. По този начин ще се ограничи движението на такива автомобили в централните части на населените места. Освен това и от ГТП признаха, че заложените норми са по-ниски от заложените от самия производител емисии. Какво да направи тогава човек, за да покрие изискванията? Коригирайте нормите. И не се оправдавайте с европейски стандарти. В останалите европейски страни заложените норми за изгорени газове са далеч по-либерални.

Автор: Иван Петров (06.09.2024 08:40)

ГАРАНЦИЯ НА КАТАЛИЗАТОРА И КАЧЕСТВОТО НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Катализаторът ми беше откраднат преди повече от 10 години. Сега съм принуден да купя нов, само че никой търговец не дава никаква гаранция колко време ще работи неговия катализатор и още по-малко дали ако купя неговия ми е гарантирано, че ще мога да мина техническия преглед, който ми го изисква. Това безобразие не е ли еквивалентно на държавен рекет? Ако водачите са задължени да плащат за катализатори нека и търговците да са задължени да дават гаранции за стоката си!

Друг проблем е, че масово сервизите, които поставят катализатори НЕ предлагат измерване на изгорели газове, тоест принуден си да купиш нещо, което изобщо не може да разбереш дали ще ти свърши работата, за която го купуваш, преди да си го платиш и не отидеш до пункт, където да ти измерят емисиите. И какво да правим ако дори и след поставяне на нов катализатор той не покрива норматива?

Всички знаем на какво приличат пътищата ни и какви усилия са необходими на водачите на МПС да не си потрошат автомобилите по тях. Не може да има еднакви ЕКО изисквания за онази Европа с изрядните пътища и нашата "Европа" с безобразието на пътя. На всеки разумен човек ще му стане ясно каква е разликата при каране по изряден път и по път с дупки и неравности през 10 метра. Редно е първо да си уеднаквим пътната инфраструктура с Европейската и едва след това да бъдем принуждавани да покриваме европейски нормативи по същите тези пътища.

Автор: Николай Гелов (26.08.2024 16:58)

Промени в чл. 45

С оглед на предлаганите промени в чл. 40 смятам, че има нужда от съответни промени и в чл. 45.

По-специално предлагам в чл. 45 числото „14“ да се замени с „30“, а думите „може да извърши както цялостен преглед, така и“ да се заменят с „извършва“.

Автор: Николай Гелов (26.08.2024 16:58)

Промени в чл. 37

Смятам, че в чл. 37 е необходимо да се направят и някои допълнителни промени, освен предлаганата с §1.

По-конкретно предлагам във второто изречение на ал. 4 от чл. 37 думите „отнема регистрацията на“ да се заменят със „спира от движение“. Така ще се постигне уеднаквяване на терминологията и синхронизация с нормата на чл. 40, ал. 1, т. 3 от Наредба № I-45 от 2000 г.

Автор: Динко Иванов (19.08.2024 11:18)

ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЕКОЛОГИЧНА ГРУПА.

КРИТЕРИИ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЕКОЛОГИЧНА ГРУПА:

1. Екологичната група трябва да **се определя в зависимост от показанията за изгорели газове** на прегледа, а не според датата на регистрация (регистрацията може да е няколко години след датата на производство).
2. **Бензинът вече е с добавка E10**(+10% етанол). Когато производителят е определял EВRО групата на колата такъв бензин за масово потребление не е имало и вероятно нормите са определяни на бензин без добавка E10. Електрониката за корекция на сместа на по-старите автомобили не винаги работи коректно с този тип бензин и като резултат се получава по-обогатена горивна смес и повече изгорели газове.
3. **Корекция с коефициент** на остаряване. С остаряването на автомобила е нормално да се променят и параметрите на работа на автомобила и те да бъдат различни от производствено заложените. Затова може да не бъде покрита съответната ЕКО група, но може да бъде покрита по-ниска ЕКО група при измерването.
4. **На автомобил с монтирана газова уредба**, измерванията се правят и на газ, като се взима по-добрият показател между бензин и газ.
5. ЕКО групата не е свързана пряко с безопасността на пътя, а с екологията и има приети норми от 1 до 5.

Като се вземе в предвид горното:

При преминаване на ГТП на автомобила, да се измерват изгорелите газове (бензин и газ) и при влизане в границите от 1 до 5 група, автомобилът преминава и му се издава сертификат за съответната ЕКО група. Когато

автомобилът не може да покрие минималните стойности на най-ниската 1 ЕКО група, му се дава срок за отстраняване на неизправностите.

Автор: Елисавета Новакова (16.08.2024 10:38)

Тояга или морков

На всички е ясно, че част от пътните превозни средства трябва да изчезнат от улиците на страната и да не са собственост на дадени лица, които не могат да плащат сметките за държавни такси и за поддръжка им. Това е крайната цел... Сега дайте да видим как може да се постигне това, но по позитивен начин и какво правят другите страни по въпроса.

Коли под наем излиза доста скъпо, НО има и модел кар шеринг. Общината или общността има автопарк и го използва заедно за близки и средни разстояния. Може да се направят подобни програми от общините, които да закупят или предоставят екологични коли за общо ползване срещу **СИМВОЛИЧНИ** такси, да има приложения за планиране итн Ако се използват електро-автомобили, общините да направят и съответните инфраструктура за производство на чиста ел. енергия итн

Автор: д.т.н. инж. К. Ризов (15.08.2024 16:25)

ИСКАНИЯ за промени в Наредба Н-32 от СЪЮЗ ТАКСИ, НАЦИОНАЛНИЯТ СЪЮЗ НА ПРЕВОЗВАЧИТЕ, АСОЦИАЦИЯТА НА Т

ПЪРВО: В чл. 29, ал. 1, т. 2 да отпаднат думите в началото „леки таксиметрови автомобили и“, с което таксиметровите автомобили ще преминават не на 6 месеца, а на 1 година през пунктовете за ГТП, както минават всички останали леки автомобили, защото периодичността за преминаването на таксиметровите автомобили (на 6 месеца) се указва само в Н-32 (в ЗАП или в ЗДвП не се указва тази периодичност). Освен това всеки таксиметров автомобил минава ежемесечно на технически преглед при своя превозвач.

ВТОРО: Искаме, със съгласието на собственика на МПС, ако МПС не може да покрие критериите за екологична категория „ЕВРО ...“ да може да придобива по-ниска категория „ЕВРО ...“ (стига в това отношение да може да бъде преодоляна европейската директива).

ТРЕТО: Съгласни сме с предвижданите промени в Н-32, даващи възможност на МПС с неизправности, свързани с отработените газове, да не се спират от движение, а да им се увеличи срока за отстраняване на неизправностите от 14 на 30 дни, без това да пречи на работата на МПС като таксиметрови автомобили.

Автор: Стоян Дяков (13.08.2024 14:50)

Използвано гориво за технически прегледи

Автомобилите с монтирани газови и метанови уредби да минават прегледите с алтернативните си горива, тези уредби, които струват около 2000 лв не са монтирани

на автомобилите за красота Масово се кара на алтернативното гориво, което е хиляди пъти по-чисто Стига вече с тези неуредици, а си оправате законите и нормативните актове !!! Кола 2015 да не може да минава на безнин преглед, а разни димящи дизелови тарги да го правят !!!

Автор: Ясен Цветанов (13.08.2024 10:58)

Ужасът в нормативните актове - продължава!!!

Ужасът в нормативните актове - продължава!!!

Ужасите в наредбата продължават! Напълно умишлено, наредбата категоризира по-старите чисти автомобили като "мръсни", без значение от факта, че те наистина са чисти. Това е видно от таблиците в чл.37а, ал.1, т.1 и т.2.

Ще дам следният пример от реалният живот: има стара кола, произведена през 1998 г. Фабрично тя е с еко категория ЕВРО 2. Но се купи и монтира катализатор от европейски производител, който покрива изискванията на ЕВРО 4. При минаването на технически преглед, въпреки че колата покри с аванс изискванията за изгорели газове ЕВРО 4, на нея и беше дадена категория ЕВРО 2, само защото е стара! Това е безумие! Доказано с реален случай, никой чиновник не се интересува от това колко е чист един автомобил! Чиновниците се интересуват от това, колко са стари автомобилите! Категорията се дава на база години, а не на база чистота на газовете!

Налице е и следният абсурд: абсолютно същият двигател, с който е произведена колата през 1998 г. и има фабрична еко категория ЕВРО 2, се монтира до 2022 г. и колите с него имат ЕВРО 6! Следователно, няма никаква техническа пречка, една по-стара кола, да бъде чиста! Произволът на чиновниците е потресващ!

Вместо чиновниците да изискат хората да си сложат по един катализатор за 150-200 лв. от доказан производител и колите им да станат значително по-чисти, те наказват хората, които искат автомобилите им да са по-чисти., като им дават категорията, с която е произведен автомобилът!

Още един факт, доказващ ужасът, сътворен от чиновниците: Ако вземем един бус, който е към куриерска фирма (например) или такси, които „навъртат“ големи километражи за една година, само след 2-3 години катализаторите на тези автомобили ще са с много по-лоши качества и въпреки че автомобилите са само на 2-3 години, те няма да са толкова чисти, колкото когато са били произведени!

С вторият пример отново се доказва, че не годините трябва да определят еко категорията, а РЕАЛНОТО състояние на автомобила. В това число трябва да се включат и добре поддържаните автомобили, както и тези, които са „масларки“ т.е. горят много масло.

Докога чиновниците ще наказват гражданите, че искат да карат по-чисти коли, въпреки че са по-стари? Дали чиновниците не взимат комисионни от фирмите вносителки на нови автомобили, като принуждават собствениците на по-стари автомобили да си купят нови за десетки хиляди левове, вместо с двеста лева да ги направят по-чисти?

По какъв начин чиновниците отчитат разходът на гориво на 100 км в еко категорията? Отговорът е само един – по никакъв! Така една луксозна кола, която харчи 20-25л/100 км. по документи се оказва по-чиста, отколкото по-старата, която харчи 8-11л/100 км, защото е малка или среден клас! Безумията на чиновниците нямат край!

Единственият правилен начин да се дава еко категория е, тя да се дава само на база реално измерване на газовете! Това, което излиза от ауспуфа на автомобила, трябва да е единственият критерии за еко категория! В него се включват техническото състояние, начинът на каране, добавянето на нов катализатор, изминатите километри и т.н.

Колко хора могат да си позволят да си закупят нова кола? Пенсионерите, които карат стари коли и то по-рядко, за какво да си купуват нова кола, като могат да подобрят съществуващата си стара?

Кога чиновниците най-накрая ще започнат реално да работят в полза на хората и чистотата на въздуха, а не само в полза на вносителите на автомобили?

История

Начало на обществената консултация - 12.08.2024

Приключване на консултацията - 11.09.2024

Справка за получените предложения - 09.04.2025

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)