



**Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 2011 г.
за периодичните прегледи за проверка на техническата
изправност на пътните превозни средства**

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 12.04.2019 г. - 13.05.2019 г. Неактивна

Номер на консултация: #4231-К

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

Съгласно Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (2018-2024) в България (Програмата) е отчетено лошо качество на атмосферен въздух в страната, свързано със значително превишаване на допустимите норми на емисиите от прахови частици в големите градове. Като основна причина за състоянието на въздуха е посочено вредното въздействие на моторните превозни средства, свързано с емисиите им от отработилите газове.

В тази връзка е и инициативата на общините в страната да се ограничи движението на моторните превозни средства, които отделят високо количество вредни емисии в определени части на населеното място в дните с пикови стойности на замърсяването на въздуха. Подобна мярка вече се прилага в големи европейски градове, като на моторните превозни средства се поставя маркировачен стикер за екологична група на моторното превозно средство.

В Програмата е посочена Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, като отговорна институция за подобряване и актуализиране на националното законодателство, свързано с качеството и контрола на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, по време на които се проверяват емисии от отработени газове.

В изпълнение на ангажимента по Програмата в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ е разработен проект на Наредба за изменение и допълнение на

Наредба № Н-32 от 16 декември 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства (НИД на Наредба № Н-32).

С проекта на наредба се предвиждат:

1. Въвеждане на екологични групи за моторните превозни средства.

1.1. С § 12 от проекта на наредбата се въвеждат изисквания за категоризиране на моторните превозни средства от категория М1 и N1 в пет екологични групи в зависимост от степента на отрицателно въздействие на моторното превозно средство върху околната среда и качеството на атмосферния въздух в зависимост от:

- екологичната категория на моторното превозно средство (EURO категория) или датата на първа регистрация; и

- резултатите от проверката на съдържанието на въглероден оксид (CO) за моторни превозни средства с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес или от измерването на коефициента на поглъщане на светлината (димност) за моторни превозни средства с двигатели със samozапалване чрез сгъстяване на работната смес.

Предвижда се моторните превозни средства, които се задвижват само с електродвигатели, както и тези, задвижвани с водородна горивна клетка да се категоризират в пета екологична група.

Отчитайки Стратегията на Европа за „чисти горива“, предвид която към алтернативните горива спадат и втечен-нефтен газ (ВНГ) или сгъстен природен газ (СПГ) с проекта на наредбата е предложено моторните превозни средства, които са оборудвани с уредба, която позволява работата на двигателя с ВНГ или СПГ да се категоризират към екологична група, като проверките за определянето ѝ бъдат извършени при работа на двигателя с ВНГ или СПГ.

1.2. Съгласно § 9 от проекта на наредбата екологичните групи на моторните превозни средства от категория М1 и N1 следва да бъдат определяни по време на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на превозните средства или извънредно, като бъдат измерени стойностите на емисиите на CO или димността.

1.3. Валидността на екологичните групи на моторните превозни средства е съгласно определените срокове за следващ периодичен преглед на съответното моторно превозно средство, като за моторните превозни средства, преминали проверка на техническото състояние по време на тяхната регистрация/пререгистрация и за моторни превозни средства, регистрирани в друга държава, съгласно § 6 от проекта на наредба валидността на екологичната им група ще бъде до датата за преминаване на периодичен преглед за проверка на техническата им изправност, като за тези с чужда регистрация валидността се ограничава до не повече от една година.

1.4. С § 8, § 10, § 13, § 18, § 23, § 24 и § 30 от проекта на наредба се въвеждат необходимите документи, които следва да се изискват при прегледа, както и документите, с които след прегледа се удостоверява проверката на емисиите от отработили газове за нуждите на определяне на екологичната група на моторните превозни средства. Предвиждат се два подхода при определянето на екологичните групи, така както е посочено и в т. 1.2. по-горе.

В случаите, когато определянето на екологичната група се извършва по време на периодичния преглед за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства, се предвижда издаване на Удостоверение за определяне на екологична група на моторно превозно средство, върху което се поставя стикер с номера на знака за екологичната група. В допълнение на това, се предвижда в знака за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС (стикер) да има вграден идентификатор, позволяващ четене и запис на информация от голяма дистанция, в това число и информация за екологичната група на моторното превозно средство. Данните от знака за периодичен преглед за проверка на техническата изправност могат да бъдат четени от специални уреди, както е определено в § 18 от проекта на наредба.

В случаите, когато техническият преглед на моторното превозно средство е извършен в пунктовете за регистрация или в друга държава, определянето на екологичната група се извършва в съответната категория контролно-технически пункт, по искане на собственика на превозното средство. Предвиденият краен документ е Удостоверение за определяне на екологична група на моторно превозно средство, върху което се поставя стикер с номера на знака за екологичната група.

2. Създаване на условия за автоматично въвеждане в информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС на данните, получени от средствата за измерване (газоанализатор, димомер и стенд за измерване на спирачните сили) при извършените по време на прегледа измервания.

С § 3 и § 4, т. 1, 2 и 3 от проекта на наредба се въвеждат изисквания към информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС, като връзката между системата и средствата за измерване следва да бъде защитена. С § 17 от проекта на наредба се предвижда създаване на Приложение № 16, с което се въвеждат изисквания към средствата за измерване относно осигуряването на възможност за предаване на данните от измерванията по електронен път към информационна система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС. Целта на направеното предложение е повишаване качеството на извършваните технически прегледи чрез предотвратяване на нерегламентирана операторска намеса.

3. Допълване на задълженията на техническите специалисти, които участват в комисия по извършване на технически преглед.

Предвид посочените предложения за промяна на наредбата посочени в т. 1 и т. 2, с § 14, § 15 и § 16 от проекта на наредбата са посочени задълженията на председателя и члена на комисията, участваща в съответния технически преглед.

4. Въвеждане на ред и условия за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, с които се извършват превози с атракционна цел.

Съгласно чл. 147, ал. 1 от Закона за движението по пътищата, пътните превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел подлежат на периодичен преглед за проверка на техническата им изправност. С разпоредбите на § 2, § 9, § 12, § 18, § 30 и § 35 се въвеждат редът и условията за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, с които се извършват превози с атракционна цел. С проекта на наредба са определени отговорностите на комисията, която извършва техническия преглед, както и документите, които се издават след извършване на прегледа.

5. Отпада изискването за издаване на удостоверение за техническа изправност - част I и част II, като данните от периодичния преглед ще се отразяват в един документ.

С Решение № 704 на Министерски съвет от 5.10.2018 г. за приемане на мерки за трансформация на модела на административно обслужване е прието да отпадне изискването за издаване на удостоверение за техническа изправност част I и част II, като данните от прегледа да се отразяват в един документ. Мотивът за мярката е свързан с разпоредбата на Закона за движение по пътищата, в който е посочено, че водачът следва да разполага с документ, отразяващ датата за извършване на следващия периодичен преглед за проверка на техническата изправност, удостоверяващ, че моторното превозно средство, което управлява, и тегленото от него ремарке се допускат за движение по пътищата, отворени за обществено ползване. Същевременно е налице информационната система за електронно регистриране на прегледите, като данните се обменят между Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и Министерство на вътрешните работи. Предвид това изпълнението на задължението за преминаване на технически преглед и управлението на ППС, които са технически изправни, може да бъде контролирано от органите, без да е необходимо лицето да притежава и носи удостоверение за техническа изправност част I и част II. В тази връзка с § 4, т. 3, букви „в“ и „г“, § 16, т. 1, 2, 3 и 4, § 19, т. 1, буква „д“, подбукви „аа“, „бб“ и „гг“, букви „е“ и „ж“, т. 2 и 3, § 30, т. 1 и 5 от проекта на наредбата се изпълнява мярката от Решението на МС.

Лица за контакт: Катерина Синапова, Главен експерт в дирекция „Пътни превозни средства и водачи“, ИА „Автомобилна администрация“, Тел. 02/930 88 93, E-mail: ksinapova@rta.government.bg Ивайло Славейков Главен експерт в дирекция „Пътни превозни средства и водачи“, ИА „Автомобилна администрация“, Тел. 02/930 88 65, E-mail: islaveikov@rta.government.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства - вер. 1.0 | 12.04.2019](#)

[Мотиви към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства - вер. 1.0 | 12.04.2019](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 24.08.2020](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Георги Димитров (03.05.2019 08:21)

Относно стикерите

Предлагам идеята за залепването на стикер да се отхвърли като противоречаща на следния член от ЗДвП:

Чл. 105. (Изм. - ДВ, бр. 43 от 2002 г., в сила от 26.04.2002 г.) (1) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 101 от 2016 г., в сила от 21.01.2017 г.) Забранява се ограничаване на видимостта през челното, задното и през страничните стъкла на автомобила, осигуряващи видимостта на водача към пътя, както и намаляване на прозрачността им.

Ако има въобще стикер, той да се лепи на друго място, което не ограничава видимостта през стъклата на МПС, тъй като това е много опасно, потвърждавам го от личен опит. Стъклата трябва да се изчистят от всякакви ограничаващи видимостта през тях обекти. Може например да се залепи в бялата част на регистрационната табела.

Автор: Траян Транакиев (24.04.2019 14:03)

Каква е идеята?

Каква е идеята? Да се намали административната тежест и да се подобри екологичната обстановка.

Определянето на екологичните групи вече е направена в Европа. Просто трябва да се приложи ефективна методика да се спазва от всички, а това със моментно измерени норми по време на прегледа не е коректно. Що се отнася до групите автомобили с различни задвижване и екологична норма е изтърван цял един клас (Категория), тези които се задвижват с електричество и ДВГ (плът ин хибрид) и основно се движат без вредни емисии из града. Те тепърва стават масови и след няколко години ще са повече от колите на газ и метан. Тях защо ги наказвате със по ниска екологична оценка от колите с ВНГ и СНГ. При тях трябва да има измерени норми при работа с двете задвижвания, а при плъг ин хибрид измерени стойности на ДВГ.

Автор: Рара Јоо (17.04.2019 14:39)

Как ще стане това?

Интересно ми е как ще стане реализацията на тази точка:

"?????????? ?? ??????? ?? ??????????? ?????????? ? ?????????????????? ????????? ??
????????????? ??????????????? ?? ?????????????? ?????????????? ?????????? ?? ??? ?? ?????????,
?????????? ?? ?????????????? ?? ??????????? (?????????????????, ????????? ? ?????? ?? ???????????
?? ?????????????? ?????) ??? ?????????????? ?? ?????? ?? ?????????? ??????????????"

Смисъл - няма унифициране на уредите, ами има различен формат на изхода на данни. Т.е., решавам да си купя даден уред примерно от чужбина и как ще си "комуникара" той със системата на ИААА, на която се извършват прегледите? Или ще си наемам програмист да ми да го нацъка или ще може да се купуват уреди само от 1-2 места, където ще има изграден един такъв софтуер? Нещо ми намирисва на

монополче...

Автор: Стефан Стоименов (16.04.2019 10:30)

Това вече е правено като експеримент.

Относно категориите за отделянето на вредни емисии - Европа вече е измислила Евро 1, Евро 3 и т.н. Ние да правим нещо различно от това ми се струва безмислено и излишно влагане на средства. Просто да се следи техническата изправност на изпускателната система и това е решението. Също така оставам с впечатлението, че при техническите прегледи се събира и предоставя инфо на крадците на катализатори коя кола има и коя няма. Как така и на двете ми коли в рамките на кратък период ми отрязаха катализаторите. Опитайте се да предотвратите това изтичане на информация.

Относно стикерите (чипове) на предното стъкло, съдържащи информация за автомобила - това беше вече правено като експеримент преди петнадесет години и доказва неефективността си. Попитайте някой пенсионер от КАТ или ИСТ за опитите които бяха направени. Имаше комисия, която трябваше да докаже работоспособността на у-вото и тя приключи с отрицателно становище. Недейте да повтаряте предишни грешки и да хабите средства на данъкоплатците.

Автор: Ненчо Спасевски (15.04.2019 14:13)

Корупционна промяна

Тази нова наредба цели да се оскъпят цените за ГТП с ненужни никому чипове, за които ще има обществени поръчки. Както и за ненужни никому четци, за които ще има още обществени поръчки. Сега като го казах звучи много хубава идея. Цената ще я платят цялото общество демек лузерите. Хубаво е.

Автор: Ненчо Еремиев (13.04.2019 14:55)

За какво е нужно?

Това с какво ще подобри състоянието на въздуха който дишаме? Или трябва да се "усвоят" едни пари от който е спечелил конкурса с предизвестен победител.

Автор: Иван Наумов (12.04.2019 23:46)

Предложение

Уважаеми чиновници, идеята наистина е добра, но все пак не е нужно да се прави копи-пейст от любимите на много българи германско-брюкселски реглментчета - предлагам "...???? ?? ?????????? ?????????? ?????????? ?? ????????? ?????????? (<https://kaksepishe.com/markirovachen/>) ??? ?????? ?? ?????????? ?????? ?? ?????????? ?????????? ?????????? " ?? ?? ?????????? ?????????????? ? ?? ?? ??????? ?????????????????????? ?? ?????? ?????????????????? ?????????? ? ?????????????????????? ?????????? ?? ?????????????????? ?????? ?????? ?? ????. ???? ?? ?????????? ?????????????????? ?????????

?????? ?? ?? ?? ?????????? ? ?????????? ?????????? ?????????? ? ?????? ?? ?? ?????????????? ?? ?????? ??
?? ?? ?????????????? ?? ??????????, ?????? ?? ?? ?????????????? ??????????????, ?? ?? ?? ?????????? ?? ?? ?????????
575 ?? ? "?? ??????? ?????? ?????????" ?? ?????????? ?????????, ????? ??????, ?? ??????? ?????? ??? ???
????????? ?????????? ?? ??????????... ??????, ????? ?? ?? ?????????? ??? ?????? ?????????????? ?? ?????????????? -
??? ? ??? ?? ?????????? ??????????????, ?? ??? ?? ?????? ?? ? ?? ? ?????, ??? ? ?????? ?????????? ?
????????????? ?? ?????????????? ?? ?????????? ??...

История

Начало на обществената консултация - 12.04.2019

Приключване на консултацията - 13.05.2019

Справка за получените предложения - 24.08.2020

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