



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: 28.02.2020 г. - 13.03.2020 г. Неактивна

Номер на консултация: #4944-К

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

В 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 (зони) на населеното място в дните или часовите интервали с пикови стойности на замърсяването на въздуха. Определянето на зоните ще се извършва от кметовете на съответните общини, като при надхвърляне на пределно допустимите концентрации на вредните вещества в атмосферния въздух, пътни превозни средства от екологични групи, определени съгласно Наредба № Н-32 от 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, ще бъдат ограничавани да се движат в определени териториални зони до достигане на допустимите референтни граници за качество на атмосферния въздух. Подобна мярка вече се прилага в големи европейски градове, като на моторните превозни средства се поставя маркировъчен стикер за екологичната група на моторното превозно средство.

Като мярка за намаляване на вредното въздействие на моторните превозни средства в Програмата е посочено 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 отработили газове.

С проекта на наредба се предвижда следното:

1. Въвеждане на екологични групи за моторните превозни средства.

1.1. Въвеждат се изисквания за категоризиране на моторните превозни средства от категория M1 и N1 в пет екологични групи (§ 20 от проекта на наредбата) в зависимост от степента на отрицателно въздействие на моторното превозно средство върху околната среда и качеството на атмосферния въздух и 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 втечнен-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 да бъдат извършвани при работа на двигателя с ВНГ или СПГ.

1.2. Екологичните групи на моторните превозни средства от категория M1 и N1 следва да бъдат определяни по време на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на превозните средства или по искане на собственика – за МПС, регистрирани в друга държава или след първоначална регистрация на МПС, като бъдат измерени стойностите на емисиите на CO или димността (§ 13 от проекта на наредбата).

1.3. Валидността на екологичните групи на моторните превозни средства се предлага да се определя в съответствие с определените срокове за следващ периодичен преглед на съответното моторно превозно средство. По отношение на моторните превозни средства, преминали проверка на техническото състояние по време на тяхната регистрация/пререгистрация, както и за моторни превозни средства, регистрирани в друга държава, валидността на екологичната им група се предвижда да 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 (§ 13 от проекта на наредба).

1.4. С § 14, § 21, § 24 и § 50 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 две хипотези по отношение на определянето на екологичните групи, така както е посочено и в т. 1.2. по-горе:

- в първия случай определянето на екологичната група се извършва по време на периодичния преглед за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства, като се предвижда в знака за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС 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 (§ 32 от проекта на наредба);

- при втория случай, 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, като се издава знак за определяне на екологична група на моторно превозно средство, който също позволява четене и запис на съдържащата се информация от дистанция.

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. 2 и § 32 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. Целта на направеното предложение е повишаване качеството на извършваните технически прегледи чрез предотвратяване на нерегламентирана 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 2, с § 23, § 24 и § 25 от проекта на наредбата са прецизирани 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, § 14, § 18, § 24 и § 25 се регламентират 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 извършването му.

5. Отпада изискването за издаване на удостоверение за техническа изправност с 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 с част I и част II, като данните от прегледа да се отразяват в един документ. Мотивът за мярката е свързан с разпоредбата на Законото 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 носи удостоверение за техническа изправност с част I и част II. В тази връзка с § 4, т. 2, букви „в“ и „г“, § 21, т. 1, 2, 3 и 4, § 24, т. 1, буква „д“, подбукви „аа“, „бб“ и „гг“, букви „е“ и „ж“, т. 2 и 3, § 41, т. 1 и 5 от проекта на наредбата се изпълнява мярката от решението на Министерския съвет.

6. С § 6, т. 5 се въвежда изискване към учебните заведения, които извършват обучение на техническите специалисти, които участват в комисия по извършване на технически преглед, да въвеждат резултатите от проведените изпити в информационната система по чл. 11, ал. 3. С цел намаляване на административната тежест се увеличава и срокът на периодичност на обучението на техническите специалисти.

7. С § 3 се въвежда изискване към лицата, които пускат на пазара и/или в действие газоанализатори, димомери и стендове за измерване на спирачните сили да уведомяват Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за вида на уредите и периодичните проверки на уредите и същите да бъдат отразявани в информационната система по чл. 11, ал. 3 от наредбата. Предложението има за цел гарантиране на оперативна съвместимост на средствата за измерване и информационната система преди вписване на тези средства в списък на средствата за измерване към конкретно разрешение за извършване на периодични прегледи.

Предвижда се Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да вписва в регистъра по чл. 15, ал. 1 от наредбата посочените в списъците към издадените

разрешения за извършване на периодични прегледи газоанализатори, димомери, стендове за измерване на спирачните сили и съответните им съвместими софтуери, осигуряващи електронен обмен на резултатите от измерванията към информационната система по чл. 11, ал. 3 от наредбата.

8. С § 4, т. 3 се въвежда изискване контролно-техническите пунктове да бъдат оборудвани с техническо средство, което да може да чете информацията от знака за технически преглед и да позволява ясно и четливо заснемане на VIN/рама на превозното средство на поставената задължителна табела на производителя и на километропоказателя, и прилагане на цифрово графични изображения към протокола от съответния преглед. С техническото средство ще бъде възможно прочитане на данните от знака за технически преглед от разстояние.

9. Измененията с § 5 имат за цел формулиране и изчерпателно посочване на документите, които са необходими за доказване на необходимата степен на образование и специалност за лицата, които ще бъдат определени за технически специалисти за извършване на технически прегледи.

10. С § 51 са определени сроковете за влизане в сила на отделните разпоредби. Предвидено е наредбата да влезе в сила два месеца след обнародването ѝ в „Държавен вестник“ с оглед създаване на организация за прилагането, като разпоредбите, касаещи издаването на новите стикери и удостоверения за техническа изправност относно екологичните категории, влизат в сила 9 месеца след обнародването на наредбата в „Държавен вестник“ с оглед изработването и доставянето на тези документи в контролно техническите пунктове, а разпоредбите относно осигуряване на връзка между информационната система на ИААА и контролно измервателните уреди влизат в сила 12 месеца след обнародване на наредбата в „Държавен вестник“ с оглед предоставяне възможност на фирмите, произвеждащи това оборудване, на приведат софтуерите на уредите в съответствие с изискванията на наредбата.

11. В § 52 са въведени задължения, лицата получили разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, да приведат дейността си в съответствие с изискванията на наредбата, като е предвидено служебно прекратяване на достъпа до информационната система на ИААА за лицата, които не са изпълнили тези задължения, до отстраняване на несъответствията.

Проектът на наредба се публикува за повторно публично обсъждане за срок от 14 дни на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. По-краткият срок за обществено обсъждане се обуславя от това, че:

- проектът на наредба е бил вече публикуван за обществено обсъждане за 30 дни. Поради големия обществен интерес и направените бележки по време публичното обсъждане относно екологичните групи на МПС бяха направени изменения на първоначално публикувания проект, което налага повторното му публикуване за обществено обсъждане. Резултатите от проведеното обществено обсъждане и становищата, постъпили в хода на съгласуването на проекта, са отразени в справка, приложена към настоящия проект. Проектът на наредба е съгласуван с министъра на вътрешните работи.

- с проекта се постига напредък по изпълнение на една от мерките в изпълнение на Решение на Съда на Европейския Съюз от 5 април 2017 г. по дело C-488/15 (ФПЧ10) срещу Република България за неспазване от България на нормите за качество на атмосферния въздух. Мярката е свързана с категоризация на моторните превозни средства в екологични групи, в зависимост от отделяните от тях емисиите на вредни вещества.

Лице за контакт: Катерина Синапова, Главен експерт в дирекция ППС, ИА „Автомобилна администрация“, Тел.02/930 88 93, E-mail: ksinapova@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 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства - вер. 1.0 | 28.02.2020](#)

[Мотиви към Наредбата 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 - вер. 1.0 | 28.02.2020](#)

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

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Момчил Петров (04.03.2020 21:37)

Предложение и становище - Част 4

Не е взет предвид фактът, че почти всички произведени МПС, които са в движение към момента, са отговаряли на определени стандарти по отношение на отделяните вредни газове при производството им и независимо, че тези стандарти не са EURO, практически е възможно постигането на реални стойности на замърсителите от по-високите екологични групи. При МПС, внесени от трети страни, отговарящи на различни стандарти, са възможни дори по-ниски нива на замърсители от съответен EURO стандарт. Фактът, че те не притежават съответния сертификат, не дава възможност да попаднат в по-висока екологична група, независимо от реалните нива на отделяните вредни газове. Това е абсурдно, тъй като съгласно проекта, практически най-малко значение за определяне на екологичната група на дадено МПС има реалното ниво на отделяни замърсители. За качеството на атмосферния въздух, от друга страна, значение има единствено реалната абсолютна стойност на замърсителите.

Друг абсурд е, че въпреки целта на проекта да доведе до намаляване на нивото на прахови частици, МПС, които практически не генерират такива, биха попаднали в по-ниска група от такива, които генерират. Пример: МПС с двигател с принудително възпламеняване на работната смес „без екологична категория“, попада в първа група, а МПС с двигател със samozапалване чрез сгъстяване на работната смес, с EURO 4/IV, попада във втора. В първия случай не се генерират ФПЧ, а във втория се генерират. По този начин методиката за определяне на екологичните групи не изпълнява заявените цели на проекта на нормативния акт и реално им противоречи.

Така изложено, предложението за категоризиране на МПС в екологични групи обезсмисля евентуални усилия за намаляване на емисиите на по-стари МПС.

Важно е да се отбележи, че целта на излагането на мотиви към даден проект на нормативен акт е да се посочи как заложените мерки изпълняват заявените цели, а не просто формално изпълнение на изискванията на ЗНА за наличие на мотиви. В настоящия проект се наблюдават противоречия между заложените мерки и декларираните цели.

Автор: Момчил Петров (04.03.2020 21:36)

Предложение и становище - Част 3

В мотивите към проекта е посочено, че „в 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.“ Целта на въвеждането на екологичните групи е потенциално ограничаване на движението на МПС. Не става ясно защо, след като превишаването на допустимите норми е на емисии на ПРАХОВИ ЧАСТИЦИ, се предвижда възможност за ограничаване на движението на МПС, които практически не генерират такива и за тях измерването на праховите частици въобще не е предвидено във връзка с определянето на екологичната им група (МПС с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес). В мотивите към проекта не са посочени констатирани проблеми с единствения замърсител (въглероден оксид – CO), в зависимост от който следва да се определи екологичната група на последните и същите не се позовават на налични анализи по отношение на този замърсител. Той е токсично вещество, но това се отнася и до други замърсители, предмет на редица стандарти за отработените газове на МПС, включително и шестте общеевропейски (EURO) – такива са въглеводороди, азотни оксиди, летливи органични съединения. Не става ясно защо се предвижда измерването само на един замърсител, който да определя екологичната група, след като и другите вещества са вредни за човешкото здраве. С оглед на това не става ясно как предвидените мерки (определяне на екологична група с възможност за ограничаване на определени МПС) биха довели до постигането на по-ниски нива на ФПЧ съгласно заявената цел.

Друг проблем в настоящия проект е изпълнението на целите на „Стратегията на Европа за „чисти горива“, предвид която към алтернативните горива спадат и втечен-нефтен газ (ВНГ) или сгъстен природен газ (СПГ)“. Стратегията е визирана в мотивите, като се посочва, че „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 да бъдат извършвани при работа на двигателя с ВНГ или СПГ.” Това внушава, че принадлежността към определена екологична група ще се определя в зависимост от установените нива на замърсители при измерването. Това обаче е вярно само за МПС с екологична категория EURO 1/I и по-високи. МПС без такава категория, без значение какви са нивата на замърсителя СО при измерването, не могат да попаднат в по-висока екологична група от първа. Принадлежността им към екологичната група е базирано само на наличието на сертификат EURO и реалните количества на отделяните замърсители са без значение. Този факт опровергава заявеното намерение за прилагане на стратегията и противоречи на заявените мотиви.

Автор: Момчил Петров (04.03.2020 21:35)

Предложение и становище - Част 2

Част 2

- чл. 3. (1) (Изм. - ДВ, бр. 46 от 2007 г.) „Законът е нормативен акт, който урежда първично или въз основа на Конституцията обществени отношения, които се поддават на трайна уредба, според предмета или субектите в един или няколко института на правото или техни подразделения.

(2) За уреждане на другите отношения по тази материя законът може да предвиди да се издаде подзаконов акт.”

От горепосочената разпоредба произтича, че подзаконов нормативен акт, уреждащ обществени отношения извън визираните в ал. 1, може да бъде изготвен само ако това е предвидено в закон.

- чл. 7, ал. 2 „Наредбата е нормативен акт, който се издава за прилагане на отделни разпоредби или подразделения на нормативен акт от по-висока степен.”

В случай, че нормативен акт от по-висока степен не предвижда създаването на екологични групи, това не може да стане с наредба. Евентуална наредба би могла да определи методиката за създаване на същите, но не и принципното им въвеждане.

- чл. 12 „Актът по прилагане на закон може да урежда само материята, за която е предвидено той да бъде издаден.”

Законът за движение по пътищата указва ясно какво е приложното поле на *Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства* – чл. 147, ал. 1, 5, 6 и 8 и чл. 148, ал. 1, ал. 3, т. 4, ал. 4, т. 1, 2 и 3, ал. 6, т. 1, 2 и 3 и ал. 10 от ЗДвП. Това не включва §20!

4. Съществуването на предложението в §20 и свързаните разпоредби.

Въвеждането на екологични групи на ППС се обосновава с „инициативата на общините в страната да се ограничи движението на моторните превозни средства,

които отделят високо количество вредни емисии, в определени части (зони) на населеното място в дните или часовете интервали с пикови стойности на замърсяването на въздуха.” Посочено е, че „определянето на зоните ще се извършва от кметовете на съответните общини, като при надхвърляне на пределно допустимите концентрации на вредните вещества в атмосферния въздух, пътни превозни средства от екологични групи, определени съгласно проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, ще бъдат ограничавани да се движат в определени териториални зони до достигане на допустимите референтни граници за качество на атмосферния въздух.” Отново, подобен механизъм на регулиране на движението на ППС не може да бъде предмет на наредба. Възможността за такъв следва да бъде регламентирана със закон.

В проекта е предвидено екологичната група на МПС да се определя по отношение на два вида замърсители – въглероден оксид (СО – за МПС с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес) и димност на отработените газове (т. е. – фини прахови частици (ФПЧ) за МПС с двигатели със samozапалване чрез сгъстяване на работната смес). Принадлежността към дадена екологична група се определя на първо място от категоризацията на МПС в някой от европейските стандарти за изгорели газове на МПС (ЕУРО) и едва на второ – от реалните количества на замърсителите в изгорелите газове, установени при измерването им.

Автор: Момчил Петров (04.03.2020 21:31)

Предложение и становище

Права следното предложение по представения за обществено обсъждане проект: да отпадне §20 и свързаните по същество с него други разпоредби. Мотивите ми са следните:

1. Предложените промени не могат да се реализират с допълнения на **Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства** поради липса на законово основание.
2. По същество предложените в §20 разпоредби не водят до изпълнение на заявените в мотивите цели на проекта.

Тук излагам становището си подробно. То касае:

Част 1

1. По-краткия срок на обществено обсъждане.

Съгласно чл. 26, ал. 4 от *Закона за нормативните актове* (ЗНА, ДВ, бр. 27/1973 г., посл. изм. и доп. бр. 34/2016 г.), „срокът за предложения и становища по проектите, публикувани за обществени консултации по ал. 3, е не по-кратък от 30 дни. При изключителни случаи и изрично посочване на причините в мотивите, съответно в доклада, съставителят на проекта може да определи друг срок, но не по-кратък от 14 дни.” В мотивите за съкращаване на срока не са посочени каквито и да било

признаци за изключителност, поради което намирам намаляването на срока за незаконосъобразно.

2. Необходимостта от оценка на въздействието на проекта.

Чл. 18а от ЗНА предвижда извършването на предварителна оценка на въздействието на проектите на нормативни актове, а чл. 18б – последваща, с възможност за отмяна, изменение или допълнение на нормативния акт. Към настоящият проект не са приложени нито предварителна, нито план за извършване на последваща оценка на въздействието на нормативния акт. Считаю, че същият има потенциал за реално обществено въздействие, с оглед на което е необходимо такива оценки да бъдат извършени.

3. Законосъобразността на §20 и всички други разпоредби в проекта, произтичащи от него.

Съгласно §20 от проекта 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**, със същата се въвежда 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. Считаю, че липсва законово основание за такова категоризиране с конкретния нормативен акт. В § 3 от Преходните и заключителни разпоредби на *Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства* (ДВ, бр. 104/2011 г., посл. изм. и доп. бр. 38/2018 г.) е посочено, че същата се издава на основание чл. 147, ал. 1, 5, 6 и 8 и чл. 148, ал. 1, ал. 3, т. 4, ал. 4, т. 1, 2 и 3, ал. 6, т. 1, 2 и 3 и ал. 10 от *Закона за движението по пътищата* (ЗДвП, ДВ, бр. 20/1999 г., посл. изм. и доп. бр. 60/2019 г.). Никъде в законовите основания за издаването на наредбата, както и в приложимия закон, не се предвижда наредбата за периодичните прегледи на техническата изправност на ППС да категоризира същите по какъвто и да било признак. Предмет на цитираната наредба може да бъде единствено материя, за която това е предвидено в закон. В настоящия проект липсва разпоредба, обосноваваща създаването на разписаните такива в §20 с по-висшестоящ нормативен акт. С оглед на това считаю, че проектът влиза в противоречие със следните разпоредби на ЗНА:

Автор: Траян Транакиев (04.03.2020 10:10)

Екологичност,целесъобразност,борба с корупцията?

Постига се точно обратното с тези промени.Пунктовете за ГТП са контролен ,а не сертифициращ орган,който да определя екологичната група на МПС.Това вече е направено при пускане на даден модел МПС за продажба в Европа.Те се категоризират от 1-ва до bdtemp и се определят в редица директиви на Европейския съюз.Вече са измислени ,няма смисъл да откриваме топлата вода.И вместо държавата да си свърши работата като впише в талоните тези данни(на които е пропуснала)и както в целея Европейски съюз ограничаването на движението на тези

МПС в градовете да става по тези категории. С това което предлагате се създават предпоставки стари и неекологични автомобили(включително с ВНГ и СНГ),да бъдат приравнявани с модерни и екологични електромобили.Недопустимо. Тогава всяка 30 годишна кола ще си постави АГУ и ще си кара на бензин в цантъра на София.Каква е логиката ?А тенденцията в Европа е до 5-8 да не се регистрират нови МПС с ДВГ.С каква перспектива правим промените 1-2 години?След като се предлага МПС с монтирани АГУ категорията да се определя при работа на ВНГ и СНГ ,то това е логично е и хибридите(скоро ще са повече от тези на газ) и плуг-ин хбридите(защо не ги сложите в отделна категория) да се измерват при работа на ток,тоест да не се измерват вредни емисии.Самото предложение за определяне на еконорми в пунктовете е предпоставка за манипулация и корупция.Когато се манипулират изгорелите газове на един 20 годишен автомобил той автоматично се приравнява на електромобил.Това е стимул да се купуват неекологични коли.

Автор: Калин Лиловски (02.03.2020 12:40)

Определянето на екологична група с наредба за технически прегледи е незаконосъобразно

Екологичните категории не могат да се определят с наредба "за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства", защото покриването на определен екологичен клас не представлява заключение за техническа изправност или неизправност в случаите, когато заложените в наредбата изисквания се покриват. В този смисъл е възможно спирането от движение на МПС, ако не покрива стандартите на наредбата, но не е допустимо категоризирането му и означаването с цветен стикер, ако заложените изисквания са били покрити. Необходима е законова промяна, например преименуване на наредбата на наредба за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства и определяне на екологичната група на моторните превозни средства.

Автор: Богдан Борисов (02.03.2020 07:40)

Стикери !?

Стикер - ненужна лепенка.

За издаването на стикер и без това ще бъде изградена електронна система с база данни.

Да се създаде публичен достъп до екологичната база данни и всичко да е електронно без лепенки.

Доказателство за лесен контрол е махането на винетния стикер и създаването на електронна винетка, достъп до гаранционен фонд за проверка.

Вече правителствена служба (Национално тол управление) има изградена система за разпознаване на номера.

История

Начало на обществената консултация - 28.02.2020

Приключване на консултацията - 13.03.2020

Справка за получените предложения - 24.08.2020

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