



Проект 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

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 05.06.2023 г. - 19.06.2023 г. Неактивна

Номер на консултация: #7611-К

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

Мотиви

към 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 (обн., ДВ, бр. 104 от 2011 г.).

1. Мотивите за предлаганите изменения са следните:

В Приложение № 5 от Наредба № Н-32 се съдържат минималните изисквания относно съдържанието и препоръчителните методи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства (ППС). За успешното извършване на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на ППС е необходимо контролно-техническите пунктове да разполагат с определена техническа информация за подлежащото на преглед ППС. Понастоящем контролно-техническите пунктове не разполагат с подобна техническа информация за ППС, което затруднява извършването на периодичните прегледи за проверка на техническата им изправност. С цел улесняване на извършването на тези периодични прегледи

Европейската комисия прие Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621 на Комисията от 17 април 2019 година относно техническата информация, необходима във връзка с проверката на техническата изправност на подлежащите на проверка елементи, относно използването на препоръчителните методи за проверка, както и за установяване на подробни правила относно формата на данните и процедурите за достъп до относимата техническа информация (ОВ, L 108, 23.04.2019 г.) (Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621). В тази връзка, с предложените промени в § 1, § 5, т. 2, б. „а“ и § 19 от проекта на наредба се осигуряват мерки на национално ниво за прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621, като се създават условия и ред за предоставяне на техническата информация, необходима за извършването на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на ППС. С предложените разпоредби се предвижда производителят на ППС или упълномощен от него представител да предоставя техническата информация, определена в приложението на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621, на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, а агенцията да предоставя на контролно-техническите пунктове достъп до тази техническа информация чрез информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32. Предвидени са и съответните преходни периоди (9 месеца след обнародването на наредбата в „Държавен вестник“ по отношение на ППС, регистрирани или пуснати в употреба в периода от 20 май 2018 г. до изтичане на 6 месеца от датата на обнародване на наредбата в „Държавен вестник“) за разработване на технологично решение за предоставяне на техническата информация от страна на производителя на ППС или упълномощен от него представител. Деветмесечният преходен период е определен предвид необходимото време за разработване на технологично решение и внедряването му в информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32. Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621 от 20 май 2018 г. производителите на ППС са задължени да предоставят техническата информация, посочена в приложението на регламента, на компетентните органи на държавите членки на Европейския съюз. На 09.07.2021 г. Европейската комисия прие Делегирана директива (ЕС) 2021/1717 на Комисията от 9 юли 2021 година за изменение на Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на актуализирането на някои определения на категориите превозни средства и добавянето на eCall към списъка на елементите за проверка, методите, причините за неизправност и оценката на неизправностите в приложения I и III към посочената директива (ОВ L 342, 27.09.2021 г.) (Делегирана директива (ЕС) 2021/1717). С Делегирана директива (ЕС) 2021/1717 се изменят и допълват разпоредбите на Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.04.2014 г.), като от една страна се изменят текстовете по отношение на категориите превозни средства, които подлежат на периодичен преглед за проверка на техническата им изправност, породени от промените в законодателството за одобряване на типа на превозните средства. От друга страна, с директивата се предвижда по време на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на ППС да се извършва проверка на системата за спешни повиквания eCall, с която някои видове превозни средства трябва да бъдат

задължително оборудвани съгласно Регламент (ЕС) 2015/758 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 година относно изискванията за одобряване на типа по отношение на въвеждането на бордовата система eCall, основаваща се на услугата 112, и за изменение на Директива 2007/46/ЕО (ОВ, L 123, 19.05.2015 г.). С § 33, т. 1, б. „б“ и § 36 от проекта на наредба изисквания на Делегирана директива (ЕС) 2021/1717 се въвеждат в Наредба № Н-32.

С Решение № 775 от 26 октомври 2020 г. на Министерския съвет е приета Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021 – 2030 г. и План за действие 2021 – 2023 г. В Плана за действие 2021 – 2023 г. е предвидена мярка 5.3.5 за повишаване на качеството на извършваните периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС. Съгласно Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (2018-2024) (Програмата) в Република България е отчетено лошо качество на атмосферен въздух, 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 Програмата като мярка за намаляване на замърсяването на въздуха от автомобилния транспорт е предвидено 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 отработили газове. За изпълнение на Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021 – 2030 г., Плана за действие 2021 – 2023 г. и Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (2018-2024) с § 4, т. 3, 4 и 7-9, § 5, т. 1 и § 29 от проекта на наредба се създават условия за автоматично предаване по електронен път към информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32 на данните, получени от средствата за измерване (газоанализатор, димомер и стенд за измерване на спирачните сили на ППС) при извършените по време на прегледа измервания. За реализирането на автоматичното предаване по електронен път на резултатите от измерванията, получени от средствата за измерване, към информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32 е предвидено лицата, пуснали на пазара и/или в действие средствата за измерване да разработят софтуер за тази цел (§ 8, т. 3 от проекта на Наредба № Н-32). С § 4, т. 3 относно чл. 9, ал. 8в е предвидено Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да извършва проверка на представените софтуери по ред, определен в приложение № 16. Създава се и ред за предоставяне на достъп до информационната система по чл. 11, ал. 3 и за издаване на карти за достъп до системата на лицата, които ще конфигурират средствата за измерване със съответния софтуер и на служителите, оправомощени да извършват първоначални или последващи проверки на средствата за измерване. С § 4, т. 4 относно чл. 9, ал. 9а се предвижда софтуерите, осигуряващи електронно предаване на резултатите от измерванията от газоанализаторите, димомерите и стендовете за измерване на спирачните сили на ППС към информационната система по чл. 11, ал. 3, да имат имплементиран комуникационен протокол и да поддържат определените в протокола команди. Съдържанието на протокола се определя със заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ - §

4, т. 4 относно чл. 9, ал. 9б. С § 39 се въвеждат образци на протоколи за проверка на газоанализатори, димомери и стендове за проверка на спирачните сили на ППС. С посочените допълнения ще се подобри качеството на извършваните в контролно-техническите пунктове прегледи за проверка на техническата изправност на ППС и ще се ограничи възможността за нерегламентирана операторска намеса при извършването на прегледите.

С § 4, т. 9 от проекта на наредба е предвидено лицата, притежаващи разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, да извършват прегледите и проверките на ППС с газоанализатори, димомери и стендове за измерване на спирачните сили на ППС с инсталирани софтуери, осигуряващи предаването по електронен път на резултатите от измерванията към информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32. Предвидено е разпоредбата да влезе в сила 6 месеца след обнародването на наредбата в „Държавен вестник“ .

От направен анализ на средствата за измерване, находящи се в контролно-техническите пунктове, е установено, че за 94 % от газоанализаторите, за 98 % от димомерите и за 82 % от стендовете за измерване на спирачните сили на ППС е налична възможност за разработване на софтуер, осигуряващ електронно предаване на резултатите от измерванията към информационната система по чл. 11, ал. 3.

С § 42, ал. 10 от проекта на наредба е предвидено до изтичането на 9-месечен срок от обнародване на наредбата в „Държавен вестник“ в контролно-техническите пунктове да могат да се извършват проверки с газоанализатори, димомери и стендове за измерване на спирачните сили на ППС без инсталирани софтуери, осигуряващи предаването по електронен път на резултатите от измерванията към информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32. Във връзка с реализирането на електронното предаване на резултатите от измерванията от средствата за измерване към информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32 и с оглед намаляване на административната тежест за лицата, притежаващи разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, с § 27, § 33, т. 2, б. „а“, подбуква „бб“ и подбуква „вв“, подбуква „aaa“, подбукви „vvvv“ – „dddd“ от проекта на наредба се предвижда да отпадне необходимостта от отпечатване на хартиен носител на резултатите от измерванията и тяхното последващо съхранение.

С промените в Наредба № Н-32, обнародвани в „Държавен вестник“, бр. 80 от 2020 г., бяха създадени условия за определяне на леките и лекотоварните автомобили в екологични групи за целите на въвеждането на зони с ниски емисии в големите градове в страната. Съгласно тази промяна леките и лекотоварните автомобили се определят в екологични групи в зависимост от два основни фактора, първият от които е екологичната им категория (EURO) или датата на първата им регистрация, ако няма екологична категория (EURO), а вторият е съдържанието на въглероден оксид (CO) в отработилите газове за автомобили с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес или стойността на коефициента на поглъщане на светлината (димност) за автомобили с двигатели със самозапалване чрез сгъстяване на работната смес, установени чрез измерване в контролно-технически пункт.

Съгласно действащата разпоредба на чл. 37а, ал. 1 от Наредба № Н-32 моторно превозно средство от една екологична категория (EURO) може да се определи в повече от една екологична група, като конкретната екологична група се определя в зависимост от резултатите от измерването на съдържанието на емисиите в отработилите газове. В случаите, когато в свидетелството за регистрация не е отразена екологичната категория (EURO) на автомобила, екологичната му група се определя в зависимост от датата на първата му регистрация. Също така, съгласно цитираната разпоредба моторно превозно средство с конкретна дата на първа регистрация може да се определи само в една екологична група без реално да се отчитат резултатите от измерването на съдържанието на емисиите в отработилите газове.

С предложението по § 20, т. 1 от проекта на наредба се прецизират разпоредбите по отношение определянето на леките и лекотоварните автомобили в екологични групи, като се предвижда, когато екологичната група се определя въз основа на датата на първа регистрация на автомобила, да се отчитат и резултатите от измерването на съдържанието на емисиите в отработилите газове. С промените по § 20, т. 2 от проекта на наредба относно чл. 37а, ал. 4 се предвижда моторните превозни средства, за които от датата на първата им регистрация, не са изминали повече от три години, в зависимост от вида на задвижването им да се определят във възможно най-високата екологична група, без да се измерва съдържанието на емисиите в отработилите газове. Също така с цел гарантиране на по-високо ниво на опазване на околната среда с промяната по § 20, т. 2 от проекта на наредба относно чл. 37а, ал. 5 се предвижда моторните превозни средства с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес, които фабрично не са оборудвани със система за контрол на емисиите, да се определят в първа екологична група. Датите в таблиците по т. 1 и 2 на чл. 37а са съобразени с датите за първа регистрация на нови превозни средства от съответната екологична категория (EURO), предвидени в актовете на Европейския съюз.

Съгласно Наредба № Н-32 екологичната група на леките и лекотоварните автомобили, които преминават периодичен преглед за проверка на техническата им изправност, се отразява чрез перфорация на знака за преминат периодичен технически преглед. В същото време за леките и лекотоварните автомобили, регистрирани в друга държава или преминали преглед за техническа изправност по реда на глава четвърта от Наредба № I-45 от 24.03.2000 г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства (Наредба № I-45) се издава отделен знак за екологична група. С цел намаляване на документите, с § 4, т. 1, б. „а“, § 5, т. 2, б. „в“ и т. 4, § 18, § 21 т. 4 и § 22 от проекта на наредба се предвижда да отпадне издаването на отделен знак за екологична група, а екологичната група на посочените автомобили да се удостоверява единствено със знака за преминат периодичен технически преглед с отразена екологична група. Във връзка с това с § 23, т. 4 и § 24, т. 2 от проекта на наредба се прецизират задълженията на председателя на комисия и на техническия специалист при извършване на проверка за определяне на екологичната група на

моторните превозни средства, регистрирани в друга държава или преминали преглед за техническа изправност по реда на глава четвърта от Наредба № I-45.

Изискванията, на които трябва да отговарят линиите за извършване на периодичните прегледи в контролно-техническите пунктове за височина, широчина и дължина, са определени в чл. 7 от Наредба № Н-32. С ал. 2 на чл. 7 от Наредба № Н-32 се допуска отклонение от 5 % от минималните размери на широчината и дължината на линиите. С цел уеднаквяване на изискванията по отношение на широчината, дължината и височината на линиите за извършване на периодичните прегледи в контролно-техническите пунктове с § 3 от проекта на наредба се предлага същото отклонение да бъде допустимо и за височината на линиите за извършване на периодичните прегледи на ППС.

С предложените промени в проекта на наредба са предвиждат и следните мерки за намаляване на административната тежест за бизнеса:

- с § 10, т. 2 отпада изискването лицата, които подават заявление за издаване на разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, да поставят печат на заявлението;

- с § 13, т. 1 се предвижда срокът за издаване на дубликат на разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС да се намали от 1 месец на 14 дни.

В Наредба № Н-32 е предвидено знаците за преминат периодичен технически преглед да се поставят в средата от вътрешната страна на горната част на предното стъкло на ППС. На съвременните превозни средства в тази част на предното стъкло са разположени множество датчици и сензори, които се използват от различни електронни системи на превозните средства и поставянето на знака за преминат периодичен технически преглед в тази зона в определени случаи възпрепятства нормалното функциониране на посочените системи. В тази връзка с § 23, т. 1, б. „б“, подбуква „вв“ от проекта на наредба се предлага знакът за преминат периодичен технически преглед да се поставя от вътрешната страна на долната част, отляво на предното стъкло на ППС, извън визуалния обсег на водача, така, че да не възпрепятства правилното функциониране на вградените системи за видеонаблюдение, датчици и сензори.

С § 5, т. 2, б. „г“ от проекта на наредба се прецизира чл. 11, ал. 3, т. 22 от Наредба № Н-32, в която е посочена функционална характеристика на информационната система, касаеща съхранението на данните от периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на ППС. Предлага се срокът за съхранение на графичните изображения на превозното средство с ясно различим регистрационен номер, на VIN/рамата на превозното средство и на километропоказателя да е 36 месеца. Предложението е обвързано с големия брой периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, които се извършват всяка година и размера на данните за графичните изображения на ППС, поради което при липса на регламентиран срок за съхранение на тези данни ще възникне необходимост от допълнителни компютърни конфигурации за съхранение на данните.

Към настоящия момент съществува основание за обявяването на документи за техническа изправност за невалидни само, когато са изгубени или унищожени, но не и когато тяхната липса е установена при инвентаризацията по реда на чл. 25, ал. 2 от наредбата. С § 13, т. 2 от проекта на наредба относно чл. 28, ал. 5 от Наредба № Н-32 се въвежда възможност за обявяване за невалидни на документи за техническа изправност, чиято липса е установена при инвентаризацията по чл. 25, ал. 2. По този начин ще бъдат предотвратени възможностите за злоупотреби с предоставените, но неизползвани от лицето, извършващо прегледите, документи, удостоверяващи техническата изправност на ППС.

Съгласно чл. 30, ал. 1, т. 1 от Наредба № Н-32 за извършването на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС лицето, представило ППС на преглед, трябва да представи свидетелство за регистрация – части I и II в оригинал, като може да бъде представено ясно и четливо копие на част I на свидетелството за регистрация. По част I от свидетелството за регистрация се определят техническите характеристики на ППС, представено на преглед. Понастоящем техническите характеристики на ППС, представено на преглед, се получават от Министерство на вътрешните работи чрез автоматичен обмен на информация. Също така в част II на свидетелството за регистрация вече се съдържат голяма част от техническите характеристики на ППС. С § 14, т. 1 и § 33, т. 2, б. „а“, подбуква „аа“, подбуква „ааа“ от проекта на наредба се предвижда за извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС да се представя единствено част II на свидетелството за регистрация, което ще е допълнително облекчение за гражданите и бизнеса.

При налагане на принудителна административна мярка по чл. 106а, ал. 1, т. 1 и т. 3, букви „а“ и „б“ от Закона за автомобилните превози и по чл. 171, т. 2, букви „в“, „л“ и „м“ от Закона за движението по пътищата се отнема документа, удостоверяващ регистрацията на превозното средство. В Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ постъпват сигнали за превозни средства с наложена принудителна административна мярка по реда на Закона за автомобилните превози или Закона за движението по пътищата, които трябва да преминат на периодичен преглед за проверка на техническата им изправност, но прегледът не може да бъде извършен, тъй като за превозното средство не може да се представи свидетелство за регистрация част II в оригинал, което се изисква съгласно чл. 30, ал. 1, т. 1 от Наредба № Н-32. За преодоляване на този проблем с § 14, т. 2 от проекта на наредба се предлага в чл. 30 от Наредба № Н-32 да се създаде ал. 8, в която се предвижда вместо свидетелството за регистрация част II да се предоставя свидетелството за регистрация част I и копие на заповедта за налагане на принудителната административна мярка.

В чл. 34 от Наредба № Н-32 е предвиден редът за издаване и заверяване на сертификатите за техническа изправност на товарни автомобили и ремаркета (приложение № 6 от Наредба № Н-32). В ал. 2 изрично са посочени случаите, в които сертификатът се издава и заверява от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ или оправомощено от него длъжностно лице, като във всички останали случаи сертификатът се издава от лицата, притежаващи

разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ издава и заверява сертификата (приложение № 6 от Наредба № Н-32), когато за същото ППС не е издаван сертификат; при необходимост от корекция на данни в информационната система; при промяна на регистрационния номер на превозното средство, както и когато срокът на валидност на предишния сертификат е изтекъл преди повече от 30 дни. С § 17 от проекта на наредба се предвижда в случаите, когато срокът на валидност на сертификата (приложение № 6 от Наредба № Н-32) е изтекъл преди повече от 30 дни, новият сертификат да се издава от лицето, извършило прегледа за проверка на техническата изправност на ППС, а не от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, като по този начин се цели намаляване на административната тежест за бизнеса.

С § 16 от проекта на наредба се предлага в регистъра на удостоверенията за одобрение на пътни превозни средства, превозващи определени опасни товари, който се води в информационната система за всеки контролно-технически пункт от категория V, да се въвежда и електронно копие на документите, въз основа на които е продължена валидността на удостоверенията за одобрение на ППС, превозващи определени опасни товари. Информацията е необходима за допълване досието на превозните средства, превозващи определени опасни товари, с което ще се улесни и извършването на последващия контрол от страна на контролните органи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.

Понастоящем върху табелата, поставена на резервоара за ВНГ и СПГ, е отразена годината му на производство, но не се посочва срока на експлоатация, предвиден от производителя. С § 14, т. 2 се въвежда изискване при представяне на ППС, оборудвано с уредба, която позволява работата на двигателя с ВНГ или СПГ, да се представя и документ, издаден от производителя на резервоара за ВНГ или СПГ, удостоверяващ срока на годност на експлоатация на резервоара, когато срокът е над 10 години за резервоар за ВНГ или над 20 години за резервоар за СПГ. С § 23, т. 2 и 3 от проекта на наредба се въвежда изискване председателят на комисията, която извършва периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС, да сканира документа, който доказва срока на годност на експлоатация на резервоара за втечен нефтен газ (ВНГ) или сгъстен природен газ (СПГ), предвиден от производителя, когато той е съответно над 10 или 20 години и да го прикачи в информационната система. С § 33, т. 2, б. „в“ от проекта на наредба се въвежда изискване при извършването на първоначална проверка на допълнително монтираните в моторните превозни средства уредби, които позволяват работата на двигателя с ВНГ или СПГ, да се следи срока на експлоатация на резервоара. Посочва се, че резервоарът за ВНГ или СПГ следва да има валиден срок на експлоатация, предвиден от производителя, а когато не е посочен срок от производителя – да не са изминали повече от 10 години от датата на производство на резервоара за ВНГ или 20 години от датата на производство на резервоара за СПГ. По този начин ще се гарантира, че на моторните превозни средства се монтират резервоари за ВНГ или СПГ, чийто срок на експлоатация не е изтекъл. Експлоатационните срокове на резервоарите за ВНГ и СПГ вече са въведени и се проверяват при извършване на

периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, оборудвани с горивна уредба за ВНГ или СПГ.

В контролно-техническите пунктове, в които се извършват периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, трябва да има компютризирана система за управление на работата на средствата за измерване и информационна система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС. Преди издаването на разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС служители на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ извършват оглед на контролно-техническия пункт и съставят протокол за съответствие с изискванията към контролно-технически пункт за извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС (приложение № 4 от Наредба № Н-32). С § 32 от проекта на наредба се предвижда в протокола за съответствие с изискванията към контролно-технически пункт за извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС изрично да се отбелязва наличието в контролно-техническия пункт на компютризирана система за управление на работата на средствата за измерване.

С § 33, т. 2, б. „а“, подбуква „вв“, подбуква „aaa“, подбуква „aaaa“ и подбуква „bbb“, подбуква „aaaa“ от проекта на наредба се предлага заличаване на пояснителните текстове в скобите, а именно „(бензинови двигатели)“ и „(дизелови двигатели)“, тъй като двигателите с принудително възпламеняване на работната смес и съответно – двигателите със самозапалване чрез сгъстяване на работната смес, могат да задвижват моторните превозни средства с горива, различни от бензин и дизел.

С § 4, т. 6 от проекта на наредба се прецизира текста на чл. 9, ал. 11 от Наредба № Н-32 по отношение на информацията за средствата за измерване, която лицата, извършващи проверките на средствата за измерване, трябва да вписват в информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32, както и се уеднаквяват разпоредбите с тези на Закона за измерванията и Закона за техническите изисквания към продуктите.

Според чл. 12, ал. 4 от Наредба № Н-32 техническият специалист се назначава по трудов договор от лицето, получило разрешението за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС. Ръководителите на търговските дружества се назначават с договор за управление. Това означава, че същите не могат да бъдат включени като технически специалисти в списък към разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства в дружеството, за управител на което са назначени. В тази връзка с § 6 от проекта на наредба се предвижда отпадането на изискването техническият специалист да работи по трудово правоотношение с лицето, получило разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, когато същият е управител, съдружник или собственик на това лице.

В чл. 13, ал. 1, т. 1 и ал. 3 от Наредба № Н-32 са определени изискванията относно образованието на техническите специалисти и председателите на комисии, които

могат да извършват периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС. Съгласно цитираните разпоредби техническите специалисти трябва да притежават средно образование с някоя от специалностите по букви „В“ или „Д“ от приложение № 1 на Наредба № Н-32 или средно образование и допълнително придобита по реда на Закона за професионалното образование и обучение някоя от същите специалности, а председателите на комисиии трябва да притежават средно образование с някоя от специалностите по буква „В“ от приложение № 1 на Наредба № Н-32 или средно образование и допълнително придобита по реда на Закона за професионалното образование и обучение някоя от същите специалности. Висшите училища по Закона за висшето образование също могат да провеждат обучения за придобиване на допълнителна специалност по букви „В“ или „Д“ от приложение № 1 на Наредба № Н-32. С предложените с § 7, т. 1, б. „а“ и т. 3 от проекта на наредба промени се предвижда за технически специалисти и председатели на комисиии за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС да бъдат определяни и лица, които притежават средно образование и допълнителна специалност по буква „В“ или „Д“ от приложение № 1 на Наредба № Н-32, придобита чрез специализация, курсът на обучение по която е продължил не по-малко от два семестъра по реда на Закона за висшето образование.

С § 7, т. 2 от проекта на наредба се прецизират и допълват текстовете на чл. 13, ал. 2, т. 1 от Наредба № Н-32 по отношение на образованието на техническите специалисти, които имат право да извършват прегледи и проверки за установяване на годността на превозните средства, с които се извършват превози на опасни товари.

С § 8, т. 3 от проекта на наредба се въвежда изискване лицата, които провеждат допълнителното обучение на техническите специалисти, в 14-дневен срок след провеждането на изпит да изпращат съответната информация чрез информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. По този начин Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ ще разполага с актуална информация за проведените обучения на техническите специалисти, извършващи периодичните прегледи и проверките на ППС по Наредба № Н-32.

С § 9 от проекта на наредба се допълват и текстовете на чл. 15а, т. 1, б. „в“ от Наредба № Н-32 по отношение на информацията за средствата за измерване (газоанализатор, димомер и стенд за измерване на спирачните сили на ППС), която се съдържа в регистъра на разрешенията за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС и на председателите на комисиии и техническите специалисти, както и се уеднаквяват разпоредбите с тези на Закона за измерванията и Закона за техническите изисквания към продуктите.

С § 12, т. 1 от проекта на наредба се предвижда отписването на технически специалисти от списъка към разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС да се извършва въз основа на образеца по приложение № 3б от Наредба № Н-32. С § 12, т. 2 от проекта на наредба се предвижда за промяна в обстоятелствата по издадено разрешение за извършване на

периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС да се счита единствено преиздаването на сертификат за внедрената в контролно-техническия пункт система за управление на качеството, съответстваща на ISO 9001. По този начин се цели намаляване на административната и финансовата тежест за лицата, притежаващи разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС.

С Решение № 3934/29.03.2021 г., постановено по административно дело № 12473 от 2020 г., потвърдено с Решение № 7856/13.09.2022 по адм. дело № 5661 от 2021 г. Върховният административен съд отмени § 53, ал. 1 от Преходните и заключителните разпоредби на Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства (обн., ДВ, бр. 80 от 2020 г.). Разпоредбата на ал. 5 от същия параграф е свързана с разпоредбата на отменената ал. 1 и няма самостоятелно значение. Предвид това с § 28, т. 2 от проекта на наредба се предлага отменянето ѝ.

Данните от пътно-транспортните произшествия показват, че голяма част от тях се дължат на превишаване на допустимата скорост от водачите на моторни превозни средства. Товарните автомобили от категории N2 и N3 и автобусите от категории M2 и M3 се оборудват с устройства за ограничаване на скоростта, с които максималната им скорост на движение се ограничава съответно на 90 km/h и 100 km/h. Изправността на устройствата за ограничаване на скоростта на товарните автомобили и автобусите се проверява по време на периодичните прегледи за проверка на техническата им изправност. С цел недопускане за движение по пътищата на товарни автомобили и автобуси с нефункциониращо устройство за ограничаване на скоростта с § 33, т. 1, б. „а“ от проекта на наредба са предвидени изменения в приложение № 5 от Наредба № Н-32, с които нефункционирането на устройството за ограничаване на скоростта да се класифицира като опасна техническа неизправност и съответното ППС да не се допуска за движение по пътищата.

С § 30 от проекта на наредба се изменя приложение № 1в от Наредба № Н-32 с цел уеднаквяване на данните, които се записват в RFID чипа на знака за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС с тези от извършения преглед.

Международният транспортен форум прие нови образци на сертификатите за съответствие на ППС с техническите норми и изискванията за безопасност и сигурност и на сертификатите за техническа изправност на товарни автомобили и ремаркета. В Наредба № Н-32 образецът на сертификатът за техническа изправност на товарни автомобили и ремаркета е посочен в приложение № 6. В тази връзка с § 34 от проекта на наредба сертификатът за техническа изправност на товари автомобили и ремаркета се привежда в съответствие с новия образец, утвърден от Международния транспортен форум.

С § 33, т. 2, б. „б“ от проекта на наредба разпоредбите на приложение № 5, част II, раздел II, буква „В“, касаещи проверките на таксиметровите апарати на леките

автомобили за таксиметров превоз на пътници, се привеждат в съответствие с процедурите за проверки съгласно Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози (обн., ДВ, бр. 60 от 2020 г.).

2. За прилагането на проекта на наредба ще са необходими:

2.1. финансови средства за Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за надграждане на информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32, от една страна: за съхраняване на предоставената от производителя на ППС или от упълномощен от него представител на техническа информация, определена в приложението на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621, и от друга страна: за реализиране на останалите функционални възможности на информационната система, предвидени в проекта на наредба. Техническата информация, определена в приложението на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621, се съдържа в документацията за одобряване на ППС, поради което за производителите или упълномощените от тях представители биха възникнали единствено разходи за нейното предоставяне на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.

2.2 финансови средства и административни ресурси за лицата, пуснали на пазара и/или в действие газоанализатори, димомери и стендове за измерване на спирачните сили на ППС, за разработване на софтуерите, осигуряващи електронно предаване на резултатите от измерванията към информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32 и впоследствие за инсталиране на софтуерите на съответните средства за измерване, с които са оборудвани контролно-техническите пунктове и за отразяване в регистъра по чл. 15, ал. 1 от Наредба № Н-32 на информацията за средствата за измерване, определена в чл. 9, ал. 8г от Наредба № Н-32.

2.3. финансови средства за лицата, притежаващи разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, необходими за инсталирането на софтуера, осигуряващ електронно предаване на резултатите от измерванията към информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32, на съответните средства за измерване, с които са оборудвани контролно-техническите пунктове или евентуално за замяна на средствата за измерване, за които няма да има техническа възможност за инсталиране на софтуер, осигуряващ електронно предаване на резултатите от измерванията към информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32.

3. С промените, предвидени в проекта на наредба, се цели постигане на следните резултати:

3.1 повишаване качеството на извършваните периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС чрез реализирането на автоматичното предаване по електронен път на резултатите от измерванията, получени от средствата за измерване към информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32 (няма да е възможно манипулирането на резултатите от измерванията от страна на

техническите специалисти и за движение по пътищата няма да се допускат ППС, на които не е извършено реално измерване на спирачните сили и/или емисиите в отработилите газове);

3.2 подобряване на техническата изправност на ППС, които се движат по пътищата, отворени за обществено ползване и намаляване замърсяването на въздуха от автомобилния транспорт;

3.3 наличието в контролно-техническите пунктове на определена техническа информация за подлежащото на преглед ППС, в резултат на което на пътищата, отворени за обществено ползване, ще се допускат единствено ППС, които са технически изправни;

3.4 намаляване на административната тежест за гражданите и бизнеса.

4. Анализ за съответствие с правото на Европейския съюз:

В проекта на наредба са предвидени мерки на национално ниво за осигуряване прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/621, както и се въвеждат изисквания на Делегирана директива (ЕС) 2021/1717. Към проекта на наредба е приложена таблица на съответствието с изискванията на Делегирана директива (ЕС) 2021/1717. За не транспонирането в срок на изискванията на Делегирана директива (ЕС) 2021/1717 Европейската комисия е стартирала наказателна процедура срещу Република България № 2022/0414.

5. Информация за проведената обществена консултация:

На основание чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове проектът на наредба е публикуван за обществено обсъждане за срок от 14 дни на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Съкратеният срок за провеждане на обществени консултации е обоснован от постъпилото официално уведомление от Европейската комисия за начало на процедура за нарушение № 2022/0414, касаеща не въвеждането в националното законодателство на изискванията на Делегирана директива (ЕС) 2021/1717. Постъпилите по време на общественото обсъждане бележки и предложения са отразени в справката на постъпилите предложения по проекта на наредба.

Проектът на наредба е съгласуван с министъра на вътрешните работи на основание чл. 148, ал. 1 от Закона за движението по пътищата.

Лице за контакт:

Ивайло Славейков, Директор на 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 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:

[Проект 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 - вер. 1.0 | 05.06.2023](#)

[Мотиви към 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 - вер. 1.0 | 05.06.2023](#)

[ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО - вер. 1.0 | 05.06.2023](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 27.11.2023](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Дамян Войновски (19.06.2023 18:26)

допълнение на мотивите на БИТСА към проекта на наредба

1. В § 23. относно чл. 43а, в т. 1, относно ал. 1, предлагаме създаване на нова подточка:

а) в т. 4 се създава ново изречение :

„Когато автомобила е регистриран с индивидуално одобрение и липса информация за типово одобрение на бутилката в протокола се отрязва номера на индивидуалното одобрение на МПС.“.

Мотиви:

Много често автомобилите с индивидуално одобрение нямат номер на типово одобрение, което затруднява работата на техническите специалисти.

2. В § 33. относно приложение № 5, в т. 2 относно раздел II, б. “б” относно буква „В“, предлагаме създаване на нова подточка:

„...) точка 1.7. се заличава.“

Мотиви:

Паник бутона отпадна от Наредба № 34 за таксиметров превоз на пътници. Не е задължителен елемент от таксиметровия автомобил.

Автор: Дамян Войновски (19.06.2023 18:25)

Становище на Българска ИТС Асоциация по проекта на Наредба

Като цяло подкрепяме предложените промени в Наредба № Н-32 на МТИТС, капо правим следните бележки по проекта:

1. Прелагаме създаване на нов параграф:

§... В чл. 2, ал. 2, т. 8 след думите „40 km/h“ да се добави „ и ремаркетата теглени от тях“.

Мотиви:

Да се приведе в съответствие с чл. 147, ал. 1 от ЗДвП.

2. Предлагаме създаване на нов параграф:

§... В чл. 6, т. 4 думите „като след навлизането в нея се извършва само постъпателно движение, без да се извършва маневра „движение назад““ и запетаята преди тях се заличават.

Мотиви:

Излишно утежняване на прегледа, ако поради някаква причина МПС подмине стенд или линия за проверка има забрана за връщане на зад, без логично обяснение. А в някой случай проверки на ремарке не може да се извърши бе откачане на ремаркетото от влекача, а след това влекача няма право да връща назад за да закачи ремаркетото. Тази забрана няма отношение към прегледа.

3. В § 7. относно чл. 13 предлагаме да се добави нова точка:

4. Създава се ал. 4:

„(4) Изискванията за завършване на съответна степен на образование не се прилагат за технически специалисти и председатели на комисии, които са били включени в списък на разрешение за извършване на периодични прегледи като технически специалист, съответно председател на комисия, преди 20 май 2018 г. и са отписани по реда на чл. 15, ал. 2, т. 1 и 2“.

Мотиви:

В чл. 13 от Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО е посочено, че техническите специалисти наети преди 20 май 2018 г., са освободени от минималните изисквания за професионална компетентност и обучение. Считаме, че § 50. от действащата наредба има само еднократно действие.

4. В § 12. относно чл. 24 предлагаме:

Да се създаде нова т. 2:

„2. В ал. 5 след думите „удостоверяващи промяната“ се добавя „и посочва номерата на разрешителните в които трябва да се отрази, ако лицето е включено в повече от един списък към разрешително“.

Мотиви:

Има технически специалисти които са включени в повече от едно разрешително, в тези случаи към момента се налага за едно и също обстоятелство да се подадат няколко заявления, за всяко разрешително поотделно.

5. В т. 2 относно ал. 6 след „т. 6“ да се добави „и 8“

Мотиви:

Ако има документ за наем или друг документ за право на ползване, в който има срок, следва да се уведоми Агенцията при промяната на този срок.

6. В § 17. относно чл. 34, в т. 1 б. „б“, относно ал. 2, т. 2, считаме че текста „и на края на текста се добавя „или когато срокът на валидност на предишния сертификат по ал. 1 е изтекъл преди повече от 30 дни;““ е излишен и следва да се заличи.

Мотиви:

В т. 1 на ал. 2 е посочено кога сертификата се издава от ИААА, в т. 2 е посочено, че се издава от лицата по чл. 16 когато е имало издаден такъв и не попада в случаите когато се издава от ИААА.

7. В § 20. относно чл. 37а, в т. 2, относно новите ал. 4-6, предлагаме в ал. 2 след думите „екологична група“ да се добави „в зависимост от вида на задвижването им“.

Мотиви:

Възможно най-високата екологична група е пета (5), ако не се направи уточнение, новите автомобили задвижвани с двигател със принудително запалване или със самозапалване чрез сгъстяване на работната смес, ще трябва да се определят в пета (5) екологична група, което не е правилно.

Автор: Даниела Василева (14.06.2023 11:01)

Затруднения в набирането на персонал

Във времена на криза с работната ръка, бизнесът е изключително затруднен в намирането на кадри. След като промяната цели и намаляване на

административната тежест за гражданите и бизнеса следва да се помисли и за промяна в текстовете на чл. 13, ал.1, т. 6 в частта „...висше образование по една или повече специалности, посочени в приложение № 1, или равностоен на него, като учебни занимания в областта на пътните превозни средства.“

След като за равностоен стаж се смята средно образование, със срок на обучение 4 години, с някоя от специалностите по букви "В" или "Д" от приложение № 1, не би ли следвало да се зачита и като равностоен стаж висше образование - инженерна специалност, със срок на обучение мин. 8 семестъра, + допълнителна специалност от същите, придобита чрез специализация, курсът на обучение по която е продължил не по-малко от два семестъра по реда на Закона за висшето образование при условие, че покрива изискванията по забележка 3 от приложение № 1. Във всички инженерни специалности се изучават по две или повече дисциплини от забележка 3 + обучението с продължителност една година за придобиване на специалност, по всички изискуеми дисциплини.

Автор: Даниела Василева (14.06.2023 10:55)

Прецизиране на текстовете по чл. 13, ал. 1, т. 6

С § 6 от проекта на наредба се предвижда отпадането на изискването техническият специалист да работи по трудово правоотношение с лицето, получило разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, когато същият е управител, съдружник или собственик на това лице. В тази връзка следва да се прецизират и текстовете по чл. 13, ал. 1, т. 6 свързани с изискването за минимален трудов стаж, като следва да се зачита и стажа като управител, собственик или съдружник на лицето, получило разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС.

Автор: Елица Буенова (11.06.2023 12:04)

лафета и царски болт

Уважаеми дами и господа, работя по ПТП, при което ремаркетото се е откачило от влакача по време на движение, навлязло е в насрещната пътната лента и е убило човек. По този повод имах честта да разговарям лично с г-н Славейков и с много други хора. За съжаление това, което научих, никак не ми хареса. На първо място се оказва, че такива инциденти са ежедневие, но за щастие без пострадали хора. Може да изискате справка от фирмите за репатриране и да се позаинтересувате сред водачите /а не чрез работодателите, защото ИААА обича да се допитва до работодателите, а не до работниците/ и ще установите тъжната статистика, която установих и аз. Рафетите и царските болтове не се поддържат технически изправни. Не се проверяват, грестта не им се сменя, царските болтове не се проверяват, не се подменят. В сектора е пълно с товарни автомобили, които се движат буквално на късмет. При отбиването на ТА на Витиня ежеседмично е имало случаи на откачане на ремаркета. Същите или са се откъсвали, или не са били закачени напълно поради

една или друга причина - недобра поддръжка на лафетата, водеща до непълното и некачественото ѝ заключване, което при завои и неравности води до откачане; корозия на метала; повреждане на царския болт и др. От тук път липсата на какъвто и да било контрол по време на ГТП. Разговарях с няколко пункта - контролът е 0, а служителите дори не знаят какво да проверяват. Съгласно наредбата прегледът е визуален, а това съвсем не е достатъчно. Никъде не намерих изискване, а и никой не може да ми отговори на въпроса колко трябва да Φ на царския болт. Нито в нормативната база намерих да е записано, нито някой от пунктовете можах да ми отговорят, въпреки че твърдяха, че ги мерели с шублер. При прегледа не се прилагат снимки, а никъде не се записва какво е видяно или измерено. Слагаме се формално едно тикче и до там. Водачи ми споделиха, че са управлявали ТА с луфт в лафетата, но работодателите им са им казвали - "Карай, карай." Често обичам да казвам - докога ще чакаме, за да предприемем мерки - докато някой загине ли. Е, вече има загинал. Сега Вие сте на ход да измислите и да промените нещо, така че да не се достига до други такива инциденти, при които не можем да намерим човек, който даже да отговори на въпроса - ами защо се е откачило това ремарке, при условие, че няма нищо счупено. И лафетата, и царският болт са видимо здрави, но явно не са. А водачите да ми отговарят - Ами случват се и такива неща, няма виновен. Ами хайде да го обясните на близките на загиналия, който е син, баща и съпруг.....

Автор: Стефан Стоименов (07.06.2023 11:53)

Разминаване с наредбата за експлоатация на съдове под налягане.

За газовите бутилки защо се правите на ударени, след като в Наредбата за ползване на съдове под налягане е дадена възможност да се ползват след определен период като се направи тест и снимка на шевовете? Едно време това беше възможно, но тихомълком се отмени. Предлагам след изтичане на срока, поставен от производителя да дадете възможност да се тестват бутилките за ВНГ на налягане и след снимка на шевовете да се продължи да се експлоатира.

Автор: Симеон Топчийски (05.06.2023 20:59)

Стикера в левия ъгъл

С част от предвидените промени, става ясно че не се цели решаване на конкретен проблем, а елементарното му "преместване в ъгъла", иронизирайки написаното (по горе) относно знака за периодичен технически преглед. При наличие на валидни и четливи регистрационни табели на моторното превозно средство, поставянето на стикери (независимо да ли става въпрос за ГТП, застраховка или нещо друго) в която и да е част, на което и да е стъкло е абсолютно безсмислено. Същото се отнася и за всички съпътстващи хартиени документи (полици, удостоверения и талони), които са вписани в електронен регистър, които се проверяват в електронната система, както дистанционно така и при физическа проверка на контролните органи. Дори и без специално предназначени камери за засичане на тези данни (както е в момента), информацията бързо може да бъде установена от длъжностното лице само и единствено чрез въвеждането и проверката по регистрационния номер, в

определения за целта софтуер!

Поради това, вместо да се дават безсмислени предложения, ИААА да подобри връзката си с другите институции в това число Пътна полиция, като за целта предостави подробна информация за техническото състояние на превозните средства в електронната система. Така ще отпадне изцяло нуждата от удостоверение за годишен преглед и стикер, което ще доведе до трайно облекчаване на административната тежест, и ненужното им печатане!

История

Начало на обществената консултация - 05.06.2023

Приключване на консултацията - 19.06.2023

Справка за получените предложения - 27.11.2023

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