**С П Р А В К А**

за отразяване на постъпилите становища от общественото обсъждане в периода 12.08. – 11.09.2024 г. относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Изготвил становището** | **Предложение** | **Отразяване на становището** | **Мотиви** |
| Владимир Владимиров | Какво се случва с дизеловите автомобили, които пушат и за тях няма проблем! С автомобилите, които имат АГУ и те ли ще се проверяват на бензин? | Няма конкретни предложения. | Проверките, които се извършват на превозните средства, оборудвани с дизелови двигатели по отношение на емисиите в отработените газове са посочени в т. 8.2.2. от таблицата към т. 2 от част I на приложение № 5 от Наредба № Н-32, както и в част II, раздел I, т. III, б. „Б“, т. 1 и 2 от приложение № 5 на Наредба № Н-32. Превозните средства, които не отговарят на приложимите изисквания относно емисиите в отработените газове (да разполагат с напълно функциониращо оборудване за контрол на емисиите, да нямат пропуски на газ от изпускателната система и измерените стойности на вредните емисии да не превишават съответните гранични стойности) не могат успешно да преминат периодичен технически преглед и да се допуснат за движение по пътищата.  Периодичните технически прегледи на превозните средства обхващат комплектността и изправността на агрегатите, уредбите и механизмите, с които превозните средства са оборудвани и имат връзка с безопасността на движението, отделянето на отработилите газове, нивото на шума.  В тази връзка на двугоривните автомобили, които използват гориво бензин и газ, се извършва проверка за техническата изправност, както на горивната уредба за бензин, така и на горивната уредба за газ. Това изискване е предвидено в част II, раздел I, т. III, б. „Б“, т. 3 от приложение № 5 на Наредба № Н-32. |
| Инж. Т. Ангелов | По повод обсъждането на наредба Н–32 изразявам личното си мнение, че предложените промени са хвърляне на прах в очите на обществото и отлагане на адекватни изменения за в бъдеще време. Единствените промени които предлагате са отмяна на репатрака и срока става от 14 на 30 дни. Другата предложена промяна е неизправността да стане от „опасна“ на „значителна“. Един и същ служител дава диагноза какво е „опасна“, „значителна“, може би за напред и „грандиозна“ неизправност, с други думи има еволюция в мисленето му.  А възможно ли е на същия служител да му мине през ума, че дава диагноза на производителите като отправна точка 2002 година за това, какви вредни емисии да имат автомобилите им. Ето един прост пример – въпросния служител притежава два еднакви автомобила с еднакви двигатели, но единия е от 2001 г., другия от 2003 г. на единия допустимата норма емисии от СО е 0,5 %, на другия 0,3 %. има двигатели които се произвеждат десетилетия наред и въпросната наредба дава грешна преценка за отделяните от тях вредни емисии, делящи ги на произведени преди 2002 г. и след това. Така се получава на еднакви двигатели допустимите емисии според наредбата да са различни почти два пъти. Другия парадокс – автомобили с 3,5 % и 4,5 % СО е допустимо да преминат ГТП, отново поради датата на производството си, докато такива които замърсяват приблизително 15 пъти по–малко околната среда не могат да минат ГТП.  Мнението ми е, че Наредба Н–32 е за тотална редакция. В случай, че автора й изпитва затруднения, нека се намери друг автор или се вземе опита на цивилизованите страни, в които акцента се поставя върху дизеловите, а не върху бензиновите автомобили. | Няма конкретни предложения. | С чл. 37, ал. 1 – 4 от Наредба № Н-32, в които е регламентирано класифицирането на неизправностите на превозните средства, като „незначителни“, „значителни“ и „опасни“, в националното законодателство са въведени изискванията на член 7, параграф 2 от Директива 2014/45/ЕС, която е приложима за всички държави членки на Европейския съюз.  Съгласно чл. 3, ал. 1 от Наредба № Н-32 при периодичните технически прегледи на превозните средства се прилагат изисквания, на които е било предвидено те да отговарят при конструирането и производство им, т.е. не се допуска прилагането на по-строги изисквания. Периодичните технически прегледи на превозните средства обхващат комплектността и изправността на агрегатите, уредбите и механизмите, с които превозните средства са оборудвани и имат връзка с безопасността на движението, отделянето на отработилите газове, нивото на шума. Във връзка с изложеното превозните средства, които не отговарят на приложимите изисквания относно емисиите в отработените газове (да разполагат с напълно функциониращо оборудване за контрол на емисиите, да нямат пропуски на газ от изпускателната система и измерените стойности на вредните емисии да не превишават съответните гранични стойности) не могат успешно да преминат периодичен технически преглед и да се допуснат за движение по пътищата. |
| Славчо Дулев | С писмо с рег. № 81-00-22-1413/11.10.2021 г., в т. 8 от същото уведомих ИААА, че информационната система (респ. методиката по чл. 5) не кореспондира с Директива 2014/45, в частта за оценка на неизправностите ги определя като незначителни неизправности, а Наредба № Н-32 като опасни и съответно спира МПС-то от движение.  С други думи, преди три години сами създадохте проблем с оценката на вредните емисии и сега оглушително отчетохте, в т.ч. и министър Гвоздейков, че видите ли, след въвеждането на електронното предаване на резултатите от измерванията (22.07.2024 г.) не се позволява на техническите специалисти да извършват манипулация с измерванията, в резултат от което много автомобили не успяват да покрият успешно изискванията за периодични преглед.  Това е абсолютна манипулация на обществото, защото в информационната система за някои автомобили са въведени по-строги изисквания и те не могат да се покрият, но това не ги прави неизправни, тъй като при типовото одобрение на автомобила не са изисквани такива.  С писмо с рег. № 81-00-22-992/27.06.2024 г. уведомих ИААА, че има такъв проблем в системата, която е собственост на ИААА.  Това е все едно да поставите условие, че в България могат да останат да живеят само жени, които могат да прескочат височина от 2,09 м.  Ами тогава ще остане само Стефка Костадинова, какво ще правим.  С предложената промяна искате да въведете нормалността и да го отчетете като успех, но:  Има правен принцип, че никой не може да черпи права от собственото си противоречиво поведение.  Сега по самата Наредба № Н-32/2011 г.:  Няма нужда от никакви изменения, а има необходимост от незабавна отмяна на цялата Наредба № Н-32/2011 г.  Няма да има никакви съществени сътресения в прегледите, защото автоматично се възстановява старата Наредба № 32/1999 г., която не работеше лошо.  Според мен Наредба № Н-32/2011 г. е бизнес проект и ползата от него не е за обществото, а за група служители, фино рафинирани в административните процедури.  Считам, че трябва да се премине към нормативната уредба, прилагана в Германия, чрез акредитация по EN 17020, т.е. разрешенията за прегледи да излязат от МТС.  В компетенциите на МТС да остане само контрола на пътя. Към този момент всичко е така обвързано, че не е възможно без кардинална промяна да се получи полза за обществото.  Тъй като настоящето по нормативно задължение се публикува (ако не се публикува ще го поискам чрез съда), се обръщам към колегите със следното предложение:  Който счита, че е необходима подобна стъпка, да ми изпрати съобщение по електронната поща, за да се организираме и да преминем към съответните съдебни процедури, като колективно искане.  Сегашната наредба е с философия и дух, перфектни за Северна Корея, тя няма нищо общо с европейския ред. | Не се приема. | С Наредба № Н-32 в националното законодателство са въведени изискванията на Директива 2014/45/ЕС. Класификацията на неизправностите на превозните средства относно вредните емисии се съдържа в точки 8.2.1.2 и 8.2.2.2 от таблицата в т. 3 от приложение I на Директива 2014/45/ЕС. Съгласно тази класификация неизправностите на превозните средства относно вредните емисии се класифицират като „значителни неизправности“. Съгласно член 9, параграф 2 от Директива 2014/45/ЕС при констатиране на „значителни неизправности“ превозното средство се подлага на нов периодичен технически преглед. Директивата на Европейския съюз е законодателен акт, с който се определя цел, която страните от съюза трябва да постигнат. От всяка отделна държава членка обаче зависи да разработи свои собствени закони, за да определи как да се прилагат тези правила. С транспонирането на директивата в националното законодателство следва да се постигнат нейните цели, а не буквално да се преписват нейните разпоредби в националното законодателство. В конкретния случай целта на Директива 2014/45/ЕС е по пътищата, отворени за обществено ползване да се движат технически изправни превозни средства, които не застрашават живота и здравето на хората и околната среда. С класифицирането на неизправностите относно вредните емисии като „опасни неизправности“ в значително по-висока степен се изпълняват целите на Директива 2014/45/ЕС, тъй като превозните средства с „опасни неизправности“ не се допускат за движение по пътищата, отворени за обществено ползване. С Директива 2014/45/ЕС са установени „минимални“ изисквания за режима на периодичните технически прегледи на превозните средства, които се използват по пътищата, отворени за обществено ползване. Задължението на държавите членки, включително и на Република България, е да транспонират тези „минимални“ изисквания в националното си законодателство. Държавите членки не са възпрепятствани да въведат в националното си законодателство и по-строги изисквания, с които да изпълнят целите на Директива 2014/45/ЕС, спрямо спецификите и особеностите в съответната държава членка.  При отмяна на Наредба № Н-32 в националното законодателство няма да са транспонирани разпоредбите на Директива 2014/45/ЕС, поради което Република България ще подлежи на санкции от страна на европейските институции.  Предложението контролно-техническите пунктове да се акредитират по стандарт EN 17020 е предмет на допълнителни финансови и административни анализи и ще бъде обсъдено при следваща промяна на Наредба № Н-32 |
| Българска ИТС Асоциация | Имаме предложения за изменения и допълнения на Наредба № Н-32, които са извън предмета на проекта на нормативен акт и които предоставяме на вниманието Ви с молба да бъдат разгледани и включени при следващото изменение и допълнение на наредбата.  § 1. В чл. 6 се създава т. 5:  „5. да са оборудвани с вентилационна система за отвеждане на газовете – за контролно-техническите пунктове II, III и V категория“. | Предложението ще бъде обсъдено при следваща промяна на Наредба № Н-32. |  |
| § 2. В чл. 7, ал. 1, т. 2, б. „в“ след думите „4 m“ се добавя „от пода до тавана на помещението“. | Приема се с редакция | Отразено в § 1 от проекта на наредба. |
| § 3. В чл. 8, ал. 1 се създава изречение второ: „Линиите в контролно-техническите пунктове, в които се извършват проверки по чл. 1, т. 7, трябва да са оборудвани със стационарен подемник.“ | Предложението ще бъде обсъдено при следваща промяна на Наредба № Н-32. |  |
| § 4. В чл. 9, ал. 1 се правят следните допълнения:  1. В т. 1 се създава б. „н“:  „н) уред за измерване на нивото на шум, издаван от изпускателната тръба и от звуковото предупредително устройство;“  2. В т. 2 се създава б. „е“  „е) уред за измерване на прозрачността на стъклата;“. | Предложението ще бъде обсъдено при следваща промяна на Наредба № Н-32. |  |
| § 5. В чл. 11 се правят следните допълнения:  1. В ал. 2 се създава т. 4:  „4. не допуска издаване на знак за периодичен преглед, издаване и заверка на сертификат (приложение № 6) и издаване на удостоверение за първоначална проверка на ВНГ или СПГ (приложение № 8а), преди изтичането на минимално определеното в тази наредба времетраене на прегледите и проверките.“ | Предложението ще бъде обсъдено при следваща промяна на Наредба № Н-32. |  |
| 2. Създава се ал. 9:  „(9) Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ осигурява поддръжка и обслужване на информационната система по ал. 3 без прекъсване, включително през почивните дни и официалните празници.“ | Приема се с редакция. | Отразено в § 2, т. 2 от проекта на наредба. |
| § 6. В чл. 12 се правят следните изменения и допълнения:  1. Алинея 6 се изменя така:  „(6) Председателят на комисия и техническият специалист не участват в комисия за извършване на периодични прегледи и проверки по реда на тази наредба на собствените си или ползваните от тях на лизинг превозни средства, както и на собствените или ползвани на лизинг превозни средства от лицето по чл. 16, притежател на разрешението за съответния контролно-технически пункт.“  2. Създава се ал. 7:  „(7) Ограничението по ал. 6 се отнася и за превозните средства, собствени или ползвани на лизинг от свързани лица с председателя на комисия, техническия специалист или лицето по чл. 16.“ | Не се приема. | Въведените изисквания за предаване на данните от техническия преглед в реално време към Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и за видеонаблюдение са гаранция за обективността на извършвания преглед и не обосновават предложената промяна. Действащата разпоредба на чл. 12, ал. 6 е изцяло съобразена с изискването на Директива 2014/45/ЕС за липа на конфликт на интереси по отношение на техническите специалисти, извършващи прегледа, като възражения от Европейската комисия не са постъпвали. |
| § 7. В чл. 15, ал. 2 се правят следните допълнения:  1. В т. 1 след абревиатурата „ППС“ се поставя тире и се добавя „в тридневен срок от постъпване на искането“.  2. В т. 2 след думата „регистъра“ се добавя „в тридневен срок от постъпване на искането“. | Приема се с редакция. | Отразено в § 5 от проекта на наредба. |
| § 8. В чл. 15а, т. 2 буква „и“ се изменя така:  „и) номерата на разрешенията за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, в списъците към които са вписани председателят на комисия и техническият специалист“. | Не се приема. | Действащата разпоредба е ясно и точно разписана. Предложените промени са само редакционни, не променят смисъла на разпоредбата, поради което не обосновават необходимост от изменението й. |
| § 9. В чл. 19, ал. 4, т. 5 след думите „категория ППС“ се поставя запетая и се добавя „което не може да бъде по-кратко от минимално определеното в тази наредба времетраене за съответната категория ППС и/или съответния вид преглед или проверка. | Предложението ще бъде обсъдено при следваща промяна на Наредба № Н-32. |  |
| § 10. В чл. 21, ал. 3 след думата „специалисти“ се добавя „или на лицето по чл. 16, притежател на разрешението за контролно-техническия пункт“. | Не се приема. | Печатите за заверка на документите, удостоверяващи техническата изправност на превозните средства са лични и същите следва да се предоставят единствено на лицето, на което са издадени. За връчването на печатите се съставя приемно-предавателен протокол, на който техническият специалист полага спесимен на своя подпис. Наличието в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ на спесимени на подписите на техническите специалисти подпомага установяването на случаи на фалшифициране на документите, удостоверяващи техническата изправност на превозните средства. |
| § 11. Създава се чл. 34а:  „Чл. 34а. Времетраенето на периодичните прегледи на ППС; на първоначалните проверки на допълнително монтираните в МПС уредби, които позволяват работата на двигателя с ВНГ или СПГ; на прегледите за проверка на техническата изправност на ППС за издаване и заверка на сертификат (приложение № 6) и на проверките за определяне на екологичните групи на МПС по чл. 2, ал. 4 е в зависимост от вида на прегледите и проверките и категорията на превозното средство, но не може да бъде по-кратко от определеното в тази наредба.“ | Предложението ще бъде обсъдено при следваща промяна на Наредба № Н-32. |  |
| § 12. В чл. 40 ал. 5 се отменя. | Предложението ще бъде обсъдено при следваща промяна на Наредба № Н-32. |  |
| § 13. В чл. 46 се създава изречение второ: „Ценоразписът следва да съдържа най-малко информацията за цените на периодичните прегледи и проверки, извършвани в контролно-техническия пункт по реда на тази наредба:  1. цената за извършване на периодичен преглед на ППС от съответната категория;  2. цената за извършване на преглед и проверка по ADR;  3. цената за извършване на проверка на оборудването на автобусите, с които се извършват превози на деца и/или автобуси;  4. цената за извършване на допълнителна проверка на автобуси за превоз на пътници;  5. цената за извършване на проверка на допълнителните елементи на лек таксиметров автомобил;  6. цената за извършване на първоначална проверка за установяване на съответствието на допълнително монтираните в МПС уредби, които позволяват работата на двигателя с втечнен нефтен газ или сгъстен природен газ (ВНГ или СПГ);  7. цената за извършване на проверка за определяне на екологичната група на моторните превозни средства;  8. цената за извършване на проверка на пътно превозно средство за издаване или заверка на сертификат за техническа изправност на товарни автомобили и ремаркета/полуремаркета;  9. цената за извършване на повторен преглед по чл. 40, ал. 1, която не може да надвишава 20 % от цената за извършване на периодичния преглед по т. 1.  (2) Ценоразписът по ал. 1 съдържа и информация за цената на документите за извършване на периодичните прегледи и проверки по реда на тази наредба в зависимост от заключението от прегледа или проверката по чл. 38, ал. 1 – 9 и 11;  (3) Цената за услугите по ал. 1 се плаща преди началото на прегледа или поверката, а цената на документите по ал. 2 – след завършването на прегледа или проверката. | Не се приема. | Действащата разпоредба на чл. 46 е съвсем ясно и точно разписана. В допълнение, задължението на търговеца да обяви ценоразписа на предлаганите от него услуги е вече регламентирано в глава втора, раздел IV от Закона за защита на потребителите, а неспазването му е скрепено с административнонаказателна отговорност. |
| § 14. В приложение № 5 към чл. 31, ал. 1, в т. 6.1.3.2. думите „над канал или“ се заличават. | Предложението ще бъде обсъдено при следваща промяна на Наредба № Н-32. |  |
| Ангел Славчев, народен представител от ПГ „Възраждане“ | Предлагаме създаване на нова точка в наредбата, която дава право при непокриване на заложените в чл. 37а, ал. 1 от Наредба № Н-32 изисквания за съдържанието на въглероден оксид (СО) в отработените газове на МПС, същите да бъдат зачислявани в по-ниска екологична група спрямо заложените изисквания.  Като допълнение може да се сложи изискване собственикът или упълномощено от него лице да подпише документ, с който дава съгласие за това.  Мотивите ни са следните:  След въвеждането на новите изисквания в Наредба № Н-32 през 2018 година, пунктовете за годишни прегледи са били принудени да намират заобиколен начин за удостоверяването за данните за отработените газове с цел да може да продължат да работят. След дигитализирането на системата през юли 2024 година и събиране на онлайн информация от пунктовете този вид манипулация е прекратена. В следствие на тази дигитализация, която ние приветстваме като положителен ход на Автомобилна администрация се появиха множество проблеми, които са били прикрити в последните 6 години. Критериите заложени в Наредба № Н-32, които са заимствани от Директива 2014/45/ЕС от гледна точка на отработените газове са изключително взискателни. След обстоен преглед на Европейското законодателство и немската наредба за годишни прегледи смятаме, че подобна промяна в нашата наредба няма да наруши ничия Директива или законодателство. Положително ще бъде за собствениците на автомобили, които са попаднали в капана на тези наредби. Приложено към предложеното Ви изпращам сертификат за автомобил, който се води EVRO 4, произведен през 2008 година, попадащ в трета екологична група спрямо Наредба № Н-32 чл. 37а, ал. 1, където емисиите на СО на празен ход трябва да бъдат до 0,3 %, а видно производителят дава стойности до 0,32 %. Парадокса на така създадените норми е, че автомобил произведен през 1984 година, без никакви системи за контрол на вредните емисии минава преглед без проблем записвайки го в първа екологична група, а автомобил произведен през 2008 година не може да мине преглед и забележете, че дори да е чисто нов, току що излезнал от завода той не може да покрие изискванията, заложени в наредбата. Партия Възраждане е изключителен противник на това да се заобикалят законите и правилата, но когато собствениците на автомобили и тези на технически пунктове нямат друг избор, намират начин да го направят. Въпреки всички усилия, които Автомобилна администрация полага да ограничи тези нарушения, то обществена тайна е, че вече са намерени „лекове“ за тези в определени пунктове. Ние не желаем националното законодателство да стимулира корупционни практики и в тази връзка предлагаме създаване на нова точка в наредбата, която дава право при не покриване на заложените в чл. 37а, ал. 1 от Наредба № Н-32 изисквания за съдържанието на въглероден оксид (СО) в отработените газове на МПС, същите да бъдат зачислявани в по-ниска екологична група спрямо заложените изисквания.  Като допълнителен мотив искаме да припомним аферата на Volkswagen, разкрита през 2015 г., при която над 11 млн. автомобила на Volkswagen по цял свят са снабдени с устройство, което мами при техническите тестове за определяне на количеството вредни газове, които се изхвърлят във въздуха. Мамещите устройства са монтирани на автомобили, произведени след 2008 г. | Не се приема. | Съгласно чл. 37а, ал. 1 от Наредба № Н-32 екологичната група на моторните превозни средства се определя в зависимост от екологичната им категория (EURO) или датата на първата им регистрация, ако няма екологична категория (EURO), и съдържанието на въглероден оксид (СО) в отработените газове на МПС с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес или стойността на коефициента на поглъщане на светлината (димност) за МПС с двигатели със самозапалване чрез сгъстяване на работната смес, установени чрез измерване в контролно-технически пункт. Моторните превозни средства от определена екологична категория (EURO) или с дадена дата на първа регистрация могат да се класифицират в повече от една екологична категория в зависимост от измерените стойности на въглеродния оксид (СО) или димността. Моторното превозно средство се класифицира във възможно най-ниската екологична група по чл. 37а, ал. 1 от Наредба № Н-32, когато измерените стойности на въглеродния оксид (СО) или димността са под съответните допустими стойности, определени в т. 8.2.1.2. или т. 8.2.2.2. от таблицата към т. 2 от част I на приложение № 5 от Наредба № Н-32. Когато измерените стойности на въглеродния оксид (СО) или димността са над съответните допустими стойности, определени в т. 8.2.1.2. или т. 8.2.2.2. от таблицата към т. 2 от част I на приложение № 5 от Наредба № Н-32, моторното превозно средство не се допуска за движение по пътищата, отворени за обществено ползване и съответно не е допустимо класифицирането му в екологична група.  Например: Съгласно чл. 37а, ал. 1, т. 1 от Наредба № Н-32 бензинов автомобил с екологична категория EURO 4 може да се класифицира в трета или четвърта екологична група. Когато измерените стойности на въглеродния оксид (СО) са в интервала между 0,2 % и 0,3 % при работа на двигателя на празен ход с ниски обороти и в интервала между 0,1 % и 0,2 % при работа на двигателя на празен ход с високи обороти, автомобилът се допуска за движение по пътищата, отворени за обществено ползване и се класифицира в трета екологична група. Когато измерените стойности на въглеродния оксид (СО) са под 0,2 % при работа на двигателя на празен ход с ниски обороти и под 0,1 % при работа на двигателя на празен ход с високи обороти, автомобилът се допуска за движение по пътищата, отворени за обществено ползване и се класифицира в четвърта екологична група. Когато измерените стойности на въглеродния оксид (СО) са над 0,3 % при работа на двигателя на празен ход с ниски обороти или над 0,2 % при работа на двигателя на празен ход с високи обороти, автомобилът не се допуска за движение по пътищата, отворени за обществено ползване и съответно не е допустимо класифицирането му в екологична група. |
| Съюз на българските автомобилисти | Съгласно настоящия текст на чл. 12, ал. 1 от Наредба № Н-32 периодичните прегледи и проверките на ППС се извършват от комисия, която се състои от председател и поне един технически специалист, като изискванията за последния са изключително завишени. Предложението на СБА е понятието „технически специалист“ да бъде заменено от „сътрудник“, като изискванията, предвидени в чл. 13 от Наредба № Н-32 да бъдат облекчени, а именно: да отпаднат чл. 13, ал. 1, т. 1, б. „б“, т. 5 и т. 6, като в чл. 13, ал. 1, т. 1, б. „а“ след думите Приложение № 1 да се добави „или средно образование и допълнително придобита по реда на Закона за професионалното образование и обучение някоя от същите специалности“; ал. 2 на същия чл. 13 да не се прилага за техническия специалист.  Мотивите ни за горните предложения, са както следва:  В повечето европейски страни годишният технически преглед се извършва от един единствен специалист, а при нас не просто е предвидена комисия за извършване на ГТП, а и изискванията са изключително завишени. В последните години и особено вследствие на извършената дигитализация на процеса по провеждане на ГТП, намалява необходимостта прегледът да се извършва от две лица с техническо образование. Всички критерии, поставени от наредбата, лишава много млади хора от възможността да бъдат назначени като част от комисията, с което се увеличава и безработицата. В допълнение, изискването за назначаване на висококвалифициран персонал, безспорно води до необходимостта от заплащане на по-високи възнаграждения, а оттам неоправдано се завишава цената на ГТП. | Приема се с редакция. | Отразено в § 4 от проекта на наредба. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 1  Дата: 13 август 2024 г. 10:58:19 ч. | Ужасите в наредбата продължават! Напълно умишлено, наредбата категоризира по-старите чисти автомобили като "мръсни", без значение от факта, че те наистина са чисти. Това е видно от таблиците в чл. 37а, ал. 1, т. 1 и т. 2.  Ще дам следният пример от реалния живот: има стара кола, произведена през 1998 г. Фабрично тя е с еко категория ЕВРО 2. Но се купи и монтира катализатор от европейски производител, който покрива изискванията на ЕВРО 4. При минаването на технически преглед, въпреки че колата покри с аванс изискванията за изгорели газове ЕВРО 4, на нея и беше дадена категория ЕВРО 2, само защото е стара! Това е безумие! Доказано с реален случай, никой чиновник не се интересува от това колко е чист един автомобил! Чиновниците се интересуват от това, колко са стари автомобилите! Категорията се дава на база години, а не на база чистота на газовете!  Налице е и следният абсурд: абсолютно същият двигател, с който е произведена колата през 1998 г. и има фабрична еко категория ЕВРО 2, се монтира до 2022 г. и колите с него имат ЕВРО 6! Следователно, няма никаква техническа пречка, една по-стара кола, да бъде чиста! Произволът на чиновниците е потресващ!  Вместо чиновниците да изискат хората да си сложат по един катализатор за 150-200 лв. от доказан производител и колите им да станат значително по-чисти, те наказват хората, които искат автомобилите им да са по-чисти, като им дават категорията, с която е произведен автомобилът!  Още един факт, доказващ ужасът, сътворен от чиновниците: Ако вземем един бус, който е към куриерска фирма (например) или такси, които „навъртат” големи километражи за една година, само след 2-3 години катализаторите на тези автомобили ще са с много по-лоши качества и въпреки че автомобилите са само на 2-3 години, те няма да са толкова чисти, колкото когато са били произведени!  С вторият пример отново се доказва, че не годините трябва да определят еко категорията, а реалното състояние на автомобила. В това число трябва да се включат и добре поддържаните автомобили, както и тези, които са „масларки” т.е. горят много масло.  Докога чиновниците ще наказват гражданите, че искат да карат по–чисти коли, въпреки че са по-стари? Дали чиновниците не взимат комисионни от фирмите вносителки на нови автомобили, като принуждават собствениците на по-стари автомобили да си купят нови за десетки хиляди левове, вместо с двеста лева да ги направят по-чисти?  По какъв начин чиновниците отчитат разходът на гориво на 100 км в еко категорията? Отговорът е само един – по никакъв! Така една луксозна кола, която харчи 20-25л/100 км. по документи се оказва по-чиста, отколкото по-старата, която харчи 8-11л/100 км, защото е малка или среден клас! Безумията на чиновниците нямат край!  Единственият правилен начин да се дава еко категория е, тя да се дава само на база реално измерване на газовете! Това, което излиза от ауспуха на автомобила, трябва да е единственият критерии за еко категория! В него се включват техническото състояние, начинът на каране, добавянето на нов катализатор, изминатите километри и т.н.  Колко хора могат да си позволят да си закупят нова кола? Пенсионерите, които карат стари коли и то по-рядко, за какво да си купуват нова кола, като могат да подобрят съществуващата си стара?  Кога чиновниците най-накрая ще започнат реално да работят в полза на хората и чистотата на въздуха, а не само в полза на вносителите на автомобили? | Няма конкретни предложения. | С периодичните технически прегледи трябва да се гарантира, че превозните средства се поддържат в безопасно и приемливо спрямо околната среда състояние по време на използването им. Съгласно чл. 3, ал. 1 от Наредба № Н-32 при периодичните технически прегледи на превозните средства се прилагат изисквания, на които е било предвидено те да отговарят при конструирането и производство им, т.е. не се допуска прилагането на по-строги изисквания. Периодичните технически прегледи на превозните средства обхващат комплектността и изправността на агрегатите, уредбите и механизмите, с които превозните средства са оборудвани и имат връзка с безопасността на движението, отделянето на отработилите газове, нивото на шума. Във връзка с изложеното превозните средства, които не отговарят на приложимите изисквания относно емисиите в отработените газове (да разполагат с напълно функциониращо оборудване за контрол на емисиите, да нямат пропуски на газ от изпускателната система и измерените стойности на вредните емисии да не превишават съответните гранични стойности) не могат успешно да преминат периодичен технически преглед и да се допуснат за движение по пътищата. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 2  Дата: 13 август 2024 г. 14:50:54 ч. | Автомобилите с монтирани газови и метанови уредби да минават прегледите с алтернативните си горива, тези уредби, които струват около 2000 лв. не са монтирани на автомобилите за красота. Масово се кара на алтернативното гориво, което е хиляди пъти по-чисто. Стига вече с тези неуредици, а си оправете законите и нормативните актове! Кола 2015 да не може да минава на бензин преглед, а разни димящи дизелови тарги да го правят! | Не се приема. | Периодичните технически прегледи на превозните средства обхващат комплектността и изправността на агрегатите, уредбите и механизмите, с които превозните средства са оборудвани и имат връзка с безопасността на движението, отделянето на отработилите газове, нивото на шума. В тази връзка на двугоривните автомобили, които използват гориво бензин и газ или метан, се извършва проверка за техническата изправност, както на горивната уредба за бензин, така и на горивната уредба за газ или метан. Това изискване е предвидено в част II, раздел I, т. III, б. „Б“, т. 3 от приложение № 5 на Наредба № Н-32.  Съгласно чл. 3, ал. 1 от Наредба № Н-32 при периодичните технически прегледи на превозните средства се прилагат изисквания, на които е било предвидено те да отговарят при конструирането и производство им, т.е. не се допуска прилагането на по-строги изисквания.  Превозните средства, които не отговарят на приложимите изисквания относно емисиите в отработените газове (да разполагат с напълно функциониращо оборудване за контрол на емисиите, да нямат пропуски на газ от изпускателната система и измерените стойности на вредните емисии да не превишават съответните гранични стойности), не могат успешно да преминат периодичен технически преглед и да се допуснат за движение по пътищата. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 3  Дата: 15 август 2024 г. 16:25:43 ч. | Искания за промени в Наредба Н–32 от Съюз Такси, Националният съюз на превозвачите, Асоциацията на т  Първо: В чл. 29, ал. 1, т. 2 да отпаднат думите в началото „леки таксиметрови автомобили и“, с което таксиметровите автомобили ще преминават не на 6 месеца, а на 1 година през пунктовете за ГТП, както минават всички останали леки автомобили, защото периодичността за преминаването на таксиметровите автомобили (на 6 месеца) се указва само в Н–32 (в ЗАП или в ЗДвП не се указва тази периодичност). Освен това всеки таксиметров автомобил минава ежемесечно на технически преглед при своя превозвач. | Не се приема. | Периодът за извършване на периодичните технически прегледи на леките таксиметрови автомобили е определен в чл. 147, ал. 3, т. 2 от Закона за движението по пътищата. В тази връзка с промени в подзаконов нормативен акт (Наредба № Н-32) не е възможно да се определи период за извършване на периодичните технически прегледи на леките таксиметрови автомобили, който да е различен от периода, определен в чл. 147, ал. 3, т. 2 от Закона за движението по пътищата. |
| Второ: Искаме, със съгласието на собственика на МПС, ако МПС не може да покрие критериите за екологична категория „ЕВРО …“ да може да придобива по–ниска категория „ЕВРО …“ (стига в това отношение да може да бъде преодоляна европейската директива). | Не се приема. | Екологичната категория „EURO“ се определя от производителя на превозните средства по време на тяхното производство. С периодичните технически прегледи трябва да се гарантира, че превозните средства се поддържат в безопасно и приемливо спрямо околната среда състояние по време на използването им. Съгласно чл. 3, ал. 1 от Наредба № Н-32 при периодичните технически прегледи на превозните средства се прилагат изисквания, на които е било предвидено те да отговарят при конструирането и производство им. Във връзка с изложеното превозните средства, които не отговарят на приложимите изисквания относно емисиите в отработените газове (да разполагат с напълно функциониращо оборудване за контрол на емисиите, да нямат пропуски на газ от изпускателната система и измерените стойности на вредните емисии да не превишават съответните гранични стойности), не могат успешно да преминат периодичен технически преглед и да се допуснат за движение по пътищата, както и да се промени екологичната им категория „EURO“. |
| Трето: Съгласни сме с предвижданите промени в Н-32, даващи възможност на МПС с неизправности, свързани с отработените газове, да не се спират от движение, а да им се увеличи срока за отстраняване на неизправностите от 14 на 30 дни, без това да пречи на работата на МПС като таксиметрови автомобили. | Няма конкретни предложения. | Подкрепят се предвидените промени в Наредба № Н-32. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 4  Дата: 16 август 2024 г. 10:38:38 ч. | На всички е ясно, че част от пътните превозни средства трябва да изчезнат от улиците на страната и да не са собственост на дадени лица, които не могат да плащат сметките за държавни такси и за поддръжка им. Това е крайната цел. Сега дайте да видим как може да се постигне това, но по позитивен начин и какво правят другите страни по въпроса.  Коли под наем излиза доста скъпо, но има и модел кар шеринг. Общината или общността има автопарк и го използва заедно за близки и средни разстояния. Може да се направят подобни програми от общините, които да закупят или предоставят екологични коли за общо ползване срещу символични такси, да има приложения за планиране и т.н. Ако се използват електро-автомобили, общините да направят и съответните инфраструктура за производство на чиста ел. енергия и т.н. | Няма конкретни предложения. | С Наредба № Н-32 са определени условията и редът за извършване на периодични технически прегледи на превозните средства. В тази връзка предложението за въвеждане от общините на модел „кар шеринг“ е извън предметния обхват на Наредба № Н-32. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 5  Дата: 19 август 2024 г. 11:18:17 ч. | Определяне на екологична група.  Критерии за определяне на екологична група:  1.Екологичната група трябва да се определя в зависимост от показанията за изгорели газове на прегледа, а не според датата на регистрация (регистрацията може да е няколко години след датата на производство).  2. Бензинът вече е с добавка Е10 (+10% етанол). Когато производителят е определял EVRO групата на колата такъв бензин за масово потребление не е имало и вероятно нормите са определяни на бензин без добавка Е10. Електрониката за корекция на сместа на по-старите автомобили не винаги работи коректно с този тип бензин и като резултат се получава по-обогатена горивна смес и повече изгорели газове.  3. Корекция с коефициент на остаряване. С остаряването на автомобила е нормално да се променят и параметрите на работа на автомобила и те да бъдат различни от производствено заложените. Затова може да не бъде покрита съответната ЕКО група, но може да бъде покрита по-ниска ЕКО група при измерването.  4. На автомобил с монтирана газова уредба, измерванията се правят и на газ, като се взима по-добрият показател между бензин и газ.  5. ЕКО групата не е свързана пряко с безопасността на пътя, а с екологията и има приети норми от 1 до 5.  Като се вземе в предвид горното:  При преминаване на ГТП на автомобила, да се измерват изгорелите газове (бензин и газ) и при влизане в границите от 1 до 5 група, автомобилът преминава и му се издава сертификат за съответната ЕКО група. Когато автомобилът не може да покрие минималните стойности на най-ниската 1 ЕКО група, му се дава срок за отстраняване на неизправностите. | Не се приема. | Съгласно чл. 37а, ал. 1 от Наредба № Н-32 екологичната група на моторните превозни средства се определя в зависимост от екологичната им категория (EURO) или датата на първата им регистрация, ако няма екологична категория (EURO), и съдържанието на въглероден оксид (СО) в отработилите газове на МПС с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес или стойността на коефициента на поглъщане на светлината (димност) за МПС с двигатели със самозапалване чрез сгъстяване на работната смес, установени чрез измерване в контролно-технически пункт. При периодичните технически прегледи на превозните средства се измерва процентното количество на въглеродния оксид (СО) или димността в отработените газове. В зависимост от годината на производство/регистрация към моторните превозни средства са въведени различни изисквания за съдържанието на въглероден оксид (СО), азотни оксиди (NOx), въглеводороди (НС), частици и др., които не се отчитат при периодичните технически прегледи. Във връзка с изложеното, не е целесъобразно екологичната група на моторните превозни средства да се определя само въз основа на измерванията на вредните емисии в отработените газове. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 6  Дата: 26 август 2024 г. 16:58:09 ч. | Смятам, че в чл. 37 е необходимо да се направят и някои допълнителни промени, освен предлаганата с §1.  По-конкретно предлагам във второто изречение на ал. 4 от чл. 37 думите „отнема регистрацията на“ да се заменят със „спира от движение“. Така ще се постигне уеднаквяване на терминологията и синхронизация с нормата на чл. 40, ал. 1, т. 3 от Наредба № I-45 от 2000 г. | Не се приема. | Текстът на чл. 37, ал. 4 от Наредба № Н-32 е напълно в съответствие с разпоредбите на чл. 143, ал. 17 от Закона за движението по пътищата. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 7  Дата: 26 август 2024 г. 16:58:45 ч. | Промени в чл. 45  С оглед на предлаганите промени в чл. 40 смятам, че има нужда от съответни промени и в чл. 45.  По-специално предлагам в чл. 45 числото „14“ да се замени с „30“, а думите „може да извърши както цялостен преглед, така и“ да се заменят с „извършва“. | Приема се с редакция. | Отразено в § 9 от проекта на наредба. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 8  Дата: 6 септември 2024 г.  08:40:26 ч. | Гаранция на катализатора и качеството на пътната инфраструктура  Катализаторът ми беше откраднат преди повече от 10 години. Сега съм принуден да купя нов, само че никой търговец не дава никаква гаранция колко време ще работи неговия катализатор и още по-малко дали ако купя неговия ми е гарантирано, че ще мога да мина техническия преглед, който ми го изисква. Това безобразие не е ли еквивалентно на държавен рекет? Ако водачите са задължени да плащат за катализатори нека и търговците да са задължени да дават гаранции за стоката си!  Друг проблем е, че масово сервизите, които поставят катализатори не предлагат измерване на изгорели газове, тоест принуден си да купиш нещо, което изобщо не може да разбереш дали ще ти свърши работата, за която го купуваш, преди да си го платиш и не отидеш до пункт, където да ти измерят емисиите. И какво да правим ако дори и след поставяне на нов катализатор той не покрива норматива?  Всички знаем на какво приличат пътищата ни и какви усилия са необходими на водачите на МПС да не си потрошат автомобилите по тях. Не може да има еднакви еко изисквания за онази Европа с изрядните пътища и нашата "Европа" с безобразието на пътя. На всеки разумен човек ще му стане ясно каква е разликата при каране по изряден път и по път с дупки и неравности през 10 метра. Редно е първо да си уеднаквим пътната инфраструктура с Европейската и едва след това да бъдем принуждавани да покриваме европейски нормативи по същите тези пътища. | Няма конкретни предложения. | С периодичните технически прегледи трябва да се гарантира, че превозните средства се поддържат в безопасно и приемливо спрямо околната среда състояние по време на използването им. Периодичните технически прегледи на превозните средства обхващат комплектността и изправността на агрегатите, уредбите и механизмите, с които превозните средства са оборудвани и имат връзка с безопасността на движението, отделянето на отработилите газове, нивото на шума. Във връзка с изложеното превозните средства, които не отговарят на приложимите изисквания относно емисиите в отработените газове (да разполагат с напълно функциониращо оборудване за контрол на емисиите, да нямат пропуски на газ от изпускателната система и измерените стойности на вредните емисии да не превишават съответните гранични стойности), не могат успешно да преминат периодичен технически преглед и да се допуснат за движение по пътищата.  С Наредба № Н-32 са определени условията и редът за извършване на периодични технически прегледи на превозните средства. В тази връзка изложените проблеми с предоставянето на гаранция на катализаторите и пътната инфраструктура не попадат в предметния обхват на Наредба № Н-32. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 9  Дата: 10 септември 2024 г.  15:27:13 ч. | Направете адекватна към нашите условия наредба  Предлагам да се включи в наредбата и възможност, когато колата не покрива дадените еконорми, определени спрямо годината й на производство, да й се дава по-ниска еко категория. По този начин ще се ограничи движението на такива автомобили в централните части на населените места. Освен това и от ГТП признаха, че заложените норми са по-ниски от заложените от самия производител емисии. Какво да направи тогава човек, за да покрие изискванията? Коригирайте нормите. И не се оправдавайте с европейски стандарти. В останалите европейски страни заложените норми за изгорени газове са далеч по-либерални. | Не се приема. | Екологичната категория „EURO“ се определя от производителя на превозните средства по време на тяхното производство. С периодичните технически прегледи трябва да се гарантира, че превозните средства се поддържат в безопасно и приемливо спрямо околната среда състояние по време на използването им. Съгласно чл. 3, ал. 1 от Наредба № Н-32 при периодичните технически прегледи на превозните средства се прилагат изисквания, на които е било предвидено те да отговарят при конструирането и производство им. Във връзка с изложеното превозните средства, които не отговарят на приложимите изисквания относно емисиите в отработените газове (да разполагат с напълно функциониращо оборудване за контрол на емисиите, да нямат пропуски на газ от изпускателната система и измерените стойности на вредните емисии да не превишават съответните гранични стойности), не могат успешно да преминат периодичен технически преглед и да се допуснат за движение по пътищата, както и да се промени екологичната им категория „EURO“.  Съгласно изискванията на т. 8.2.1.2. и т. 8.2.2.2. от таблицата към т. 2 от част I на приложение № 5 от Наредба № Н-32 измерените при периодичните технически прегледи стойности на вредните емисии в отработените газове не трябва да превишават специфичното равнище, посочено от производителя или ако тази информация не е налична, не трябва да се превишават съответните допустими стойности, посочени в цитираните точки от Наредба № Н-32. С т. 8.2.1.2. и т. 8.2.2.2. от таблицата към т. 2 от част I на приложение № 5 от Наредба № Н-32 в националното законодателство са въведени изискванията на т. 8.2.1.2. и т. 8.2.2.2. от таблицата към т. 2 от приложение I на Директива 2014/45/ЕС, която е приложима за всички държави членки на Европейския съюз. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 10  Дата: 10 септември 2024 г.  16:21:42 ч. | Използването на датата на първоначална регистрация на автомобила в определянето на екологичната му категория е некоректно освен по описаните по-горе причини, но и поради следните неуредици:  - по какъв начин в наредбата се отчита смяната на двигателя на автомобила? Това не може да се случи чрез датата на първоначална регистрация на автомобила. Двигателят може да е по-нов (например), но това не се отчита в наредбата. Налице е следният парадокс: еко оценката се влияе само от ламарините, но не и от двигателя;  - чрез датата на първоначална регистрация на автомобила не може да се определи стилът на управление на автомобила, който влияе пряко както на износването и работата на двигателя и катализатора, така и върху генерираните вредни емисии на километър. Наредбата се интересува само от годината на производство на автомобила.  - чрез датата на първоначална регистрация на автомобила не може да се отчете техническото състояние на двигателя и катализатора. Два идентични автомобила, не се карат идентично. Например: една и съща марка и модел автомобил, може да е личен или служебен. Те не се експлоатират еднакво. Защо тогава ако са произведени през една и съща година, да имат една и съща еко категория, защото годината на производство участва в еко оценката? Налице е следният парадокс: еко оценката по никакъв начин не отчита състоянието на двигателя и катализатора (изминатите километри), както и генерираните емисии от него;  Решението е много просто: еко оценката трябва да зависи само и единствено от измерените газове на автомобила. Този критерии включва в себе си техническото състояние на двигателя и катализатора, състоянието на ходовата част и поддръжката на автомобила, както и множество други критерии, като стил на шофиране (който влияе пряко върху екологията), пробега и др. | Не се приема. | С периодичните технически прегледи трябва да се гарантира, че превозните средства се поддържат в безопасно и приемливо спрямо околната среда състояние по време на използването им. Съгласно чл. 3, ал. 1 от Наредба № Н-32 при периодичните технически прегледи на превозните средства се прилагат изисквания, на които е било предвидено те да отговарят при конструирането и производство им, т.е. не се допуска прилагането на по-строги изисквания. Периодичните технически прегледи на превозните средства обхващат комплектността и изправността на агрегатите, уредбите и механизмите, с които превозните средства са оборудвани и имат връзка с безопасността на движението, отделянето на отработилите газове, нивото на шума. Във връзка с изложеното превозните средства, които не отговарят на приложимите изисквания относно емисиите в отработените газове (да разполагат с напълно функциониращо оборудване за контрол на емисиите, да нямат пропуски на газ от изпускателната система и измерените стойности на вредните емисии да не превишават съответните гранични стойности), не могат успешно да преминат периодичен технически преглед и да се допуснат за движение по пътищата. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 11  Дата: 11 септември 2024 г.  20:26:12 ч. | Фиксиране на годините  Във връзка с по-голяма яснота до коя година какви стойности на отработените газове следва да покрива превозното средство предлагаме в § 3 от проекта да се изменят т. 3 и 4 както следва:  3. В т. 8.2.2.1. се правят следните изменения и допълнения:  а) в колона 3 буква „б“:  - в буква “i” след „4,5 %“ да се добави „ за превозни средства регистрирани преди 1 октомври 1986 г.“ и думите „съгласно датата на първа регистрация или употреба, посочена в изискванията(а)“ да се заменят с „за превозни средства регистрирани след 1 октомври 1986 г. и преди 1 юли 2002 г.“;  - в буква “ii” преди „или“ да се добави „за превозни средства регистрирани след 1 януари 2001 г. до 1 януари 2011 г.“ и думите „съгласно датата на първа регистрация или употреба, посочена в изискванията(а)“ да се заменят с „за превозни средства регистрирани след 1 януари 2011 г.“  б) на реда относно буква „б“ в колона 5 се добавя „X” и в колона 6 знакът „Х“ се заличава. | Приема се с редакция. | Отразено в § 11, т. 1, б. „б“, подбуква „бб“ от проекта на наредба. |
| 4. В т. 8.2.2.2. се правят следните изменения и допълнения:  а) в колона 3 буква „б“:  - след „3,5 m-1“ се добавя „за превозни средства регистрирани преди 1 януари 1997 г.“;  - думите „посочени в изискванията(а) или с първа регистрация или пуснати в употреба за първи път след датата, посочена в изискванията(а)“ се заменят с „за превозни средства регистрирани след 1 януари 1997 г. до 1 януари 2011 г.“  - след „0,7 m-1“ се добавя за „за превозни средства регистрирани след 1 януари 2011 г.“  б) на редовете относно букви „а“ и „б“ в колона 5 се добавя „X” и в колона 6 знакът „Х“ се заличава. | Приема се с редакция. | Отразено в § 11, т. 1, б. „г“, подбуква „бб“ и б. „д“ и т. 2 от проекта на наредба. |
| Национална служба за охрана | Във връзка с чл. 19, ал. 1 и чл. 32, ал. 1 и ал. 2 от ЗНСО, предлагаме текстът в чл. 11, ал. 8 от Наредба № Н-32/16.12.2011 г. да се измени както следва:  „Изискването по ал. 3, т. 13 не се прилага към информационната система, предназначена за използване от Министерството на вътрешните работи, Държавна агенция „Технически операции“ и Националната служба за охрана при извършване на периодични прегледи на ППС, които са собственост на посочените ведомства и/или се използват от тях на лизинг.“ | Приема се с редакция. | Отразено в § 2, т. 1 от проекта на наредба. |