**С П Р А В К А**

за отразяване на постъпилите становища от общественото обсъждане в периода 5-19.06.2023 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** |
| проф. Росен Иванов – Русенски университет „Ангел Кънчев“  доц. Дурхан Салиев – Технически университет – София  проф. Въльо Николов – Технически университет – София, филиал Пловдив  доц. Здравко Иванов – Технически университет – Варна | В чл. 14, ал. 5, т. 1 и ал. 8, т. 5 периодът на обучението на техническите специалисти и валидността на удостоверенията им да бъде 3 години.  **Мотиви:**  1. Обновяване на автомобилния парк с хибридни автомобили и електромобили като устойчива тенденция и очакванията по улиците на ЕС към 2030 г. да се движат около 30 милиона автомобили с електрическо задвижване ще се отрази на изискванията и технологията на техническите прегледи. Налице са и първите разрешения за транспортни средства, задвижвани с водород.  2. С Регламент 2019/2144 на Европейският парламент и на Съвета на Европа от 2022 г. се въвеждат и изисквания за нови системи и технологии в автомобилите. За регистрация на нови автомобили в ЕС в периода 2022 – 2029 г. се изискват те да са оборудвани със системи за аварийно спиране, за интелигентното регулиране на скоростта, с аварийни системи за поддържане на пътната лента, с предупреждения за сънливостта, отклонение вниманието на водача и наличие на алкохол, за сигнализирането при заден ход, за устройства за записване на данни от инциденти, за сигнализиране за препятствия, пешеходци, велосипедисти, превозни средства и др. От юли 2024 г. всеки нов товарен автомобил и автобус, регистриран в Европа, трябва задължително да има осем автоматизирани функции за безопасност в помощ на водача и др. Всичко това налага спешно да се повишат знанията и уменията на техническите специалисти, извършващи технически прегледи на ППС за новите конструкции и системи за осигуряване на безопасност на всички участници в пътното движение. Това налага да се коригира както периода на обучение, а така и да се допълнят съществени раздели в учебната програма за тяхното обучение. | Не се приема. | Последната промяна на тези периоди беше направена през 2020 г., когато валидността на обучението беше удължена от 2 на 5 години. Към днешна дата не се наблюдава влошаване качеството на извършваните периодични технически прегледи от тази промяна. |
| „Тюф Инженеринг“ ЕООД | Публикуването на проекта за изменение за обществено обсъждане със срок за обсъждане 14 дни е некоректно в момент на персонална промяна на длъжностните лица в изпълнителната власт. Ясно е, че се търси укрепване на бизнеса между служители на МТС и частно търговско дружество. Промените са съществени, обемни и техният анализ изисква повече време. | Не се приема.  Няма направено предложение по проекта на акт. | Съкратеният срок произтича от обстоятелството, че с проекта на наредба в националното законодателство се въвеждат изисквания на Делегирана директива (ЕС) 2021/1717, чието транспониране е забавено. В тази връзка Европейската комисия стартира процедура за нарушение № 2022/0414 срещу Република България. Нетранспонирането на изискванията на Делегирана директива (ЕС) 2021/1717 в националното законодателство ще доведе до налагане на финансови санкции на страната. |
| Нямам нищо против резултатите от измерванията да се предават в реално време. Против съм на начина, по който искате да го направите, защото създавате абсолютна зависимост на лицата, които извършват прегледи, от лицата, които внасят средства за измерване. За да няма такава зависимост ИААА трябва да стане собственик (да закупи), да притежава софтуера, който осигурява връзката на уредите с ИААА и той трябва да осигурява такава връзка на всички средства за измерване които са одобрени в ЕС. Зависимостта на лицата трябва да бъде единствено от държавния орган, а не от частни търговски дружества. Аз може да искам да си купя средства за измерване (одобрен тип или с оценено съответствие) от производител, който няма представителство в България, но наредбата косвено не позволява това. Разпоредбите, които прекъсват тази възможност, ще се обжалват пред всички възможни съдебни органи, а вероятно и в друга юрисдикция. В мотивите в частта за необходимите финансови средства за лицата по чл. 16 не посочвате поне приблизително размера им. | Не се приема. | Софтуерът, осигуряващ електронно предаване на резултатите от измерванията към информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32 си комуникира с измервателния софтуер на съответното средство за измерване (газоанализатор, димомер или стенд за измерване на спирачните сили на ППС). Измервателните софтуери на средствата за измерване са кодирани от производителите така, че да се избегнат възможностите за нерегламентирана намеса върху резултатите от измерванията. Производителите на средствата за измерване не предоставят кодовете за защита на измервателните софтуери на трети лица. В тази връзка практически не е възможно Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да разработи „универсален“ софтуер за електронно предаване на резултатите от измерванията към информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредба № Н-32, който да функционира с всички възможни средства за измерване, които са пуснати на пазара. |
| Всяка година се правят някакви изменения. Няма време за подробен анализ на предложенията, защото днес изтича 14- дневния срок за обсъждане, но ще разчитаме на съдебната система да озапти стремежа на служителите да правят бизнес от служебното бюро. | Няма конкретни предложения. |  |
| Държавна агенция за метрологичен и технически надзор | 1. Предлагаме следните изменения в § 4: |  |  |
| 1.1. В чл. 9, ал. 10 след думите „средства за измерване“ да се постави точка и думите „и на съответните им софтуери, вписани в регистъра по чл. 15, ал. 1.“ да отпаднат.  Мотиви: Лицата, които извършват проверки на средства за измерване (СИ) по реда на Закона за измерванията (ЗИ) и наредбите по прилагането му – Българския институт по метрология и оправомощените от председателя на ДАМТН лица – нямат задължения по ЗИ и наредбите по прилагането му да извършват проверки на софтуер, който осигурява други функции, различни от измервателните и който не е определящ за метрологичните характеристики. Софтуерът по чл. 9, ал. 8а, т. 1 (§ 4 от проекта) няма измервателни функции и не е определящ за метрологичните характеристики на СИ. | Приема се. | Отразено в § 4, т. 5 от проекта. |
| 1.2. В чл. 9, ал. 11 думите „по образец – приложение № 17“ да отпаднат.  Мотиви: В ЗИ и наредбите по прилагането му, по чийто ред се извършват проверките на СИ, не са нормирани образци на протоколи от проверки на СИ. Освен това бъдеща промяна на действащото законодателство по отношение на метрологичните проверки на СИ, каквато се очаква, ще налага и съответна промяна и в Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. | Приема се. | Отразено в § 4, т. 6 от проекта, като се заличава и приложение № 17. |
| 1.3. Да отпадне чл. 9, ал. 11, т. 9, тъй като софтуерът по чл. 9, ал. 8а, т. 1 (§ 4 от проекта) няма измервателни функции и не е определящ за метрологичните характеристики на СИ и лицата, които извършват проверка на съответното СИ, нямат задължение по ЗИ да го проверява. | Приема се. | Отразено в § 4, т. 6 от проекта. |
| 1.4. Предлагаме редакция на чл. 9, ал. 15: „(15) Когато лице е включено в повече от един списък по ал. 8а, т. 2 и по ал. 10, на лицето се издава само карта от списъка по ал. 10 за достъп по ал. 13.“ | Приема се с редакция. | Отразено в § 4, т. 9 от проекта. |
| 2. Предлагаме да отпадне от § 39 приложение № 17 „Образци на протоколи за проверка на газоанализатори, димомери и стендове да проверка на спирачните сили на ППС“, с мотивите по т. 1.2. | Приема се. | Отразено в § 4, т. 6 от проекта, като се заличава и приложение № 17. |
| Българска федерация за исторически превозни средства | I. Съгласно Директива 2014/45 на Европейския парламент и на Съвета от 03.04.2014 год. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и един от мотивите за нейното приемане, а именно: „От превозните средства, които представляват исторически интерес се очаква да съхранят наследството от периода, в който са били конструирани, и се счита, че почти не се ползват по пътища, отворени за обществено ползване. Следва да се даде възможност на държавите членки да определят периодичността на прегледите за проверка на техническата изправност на тези превозни средства.“. Разпоредбата на чл. 2, т. 2 от Директивата дава правната възможност държавите членки да изключат историческите превозни средства, регистрирани на тяхна територия, от обхвата на директива: „Държавите членки могат да изключат следните превозни средства, регистрирани на тяхна територия от обхвата на настоящата директива:  - превозни средства, управлявани или използвани при извънредни условия, и превозни средства, които никога или почти никога не се използват по пътищата, отворени за обществено ползване, като превозни средства, които представляват исторически интерес, или състезателни превозни средства;“  В законодателството ни относно историческите превозни средства е въведено понятието за тях и реда и начина за тяхното регистриране и пререгистриране. Към настоящия момент в България има не повече от 50 превозни средства, които са регистрирани или пререгистрирани като исторически превозни средства. Причината се крие в това, че историческите превозни средства се третират по еднакъв начин с всички останали превозни средства. В останалите европейски държави това отдавна не е така.  Държавите в ЕС и извън него са възприели в законодателствата си различни режими по отношение на периодичните технически прегледи на историческите превозни средства. За пример в Белгия - историческите превозни средства минават технически преглед само при смяна на регистрационната табела. Превозните средства, които са сертифицирани като исторически в Португалия са освободени от преминаването на годишен технически преглед. Във Франция - леко превозно средство, което има сертификат за колекционерска регистрация и е в движение от 1960 година, трябва да преминава технически преглед на всеки 5 години, а тези, които са в движение от преди 1960 г. не е необходимо - те са освободени от това задължение. В Люксембург и Румъния историческите превозни средства преминават технически преглед на всеки две години. | Няма конкретни предложения. | Историческите ППС се проверяват съгласно изискванията на наредбата, при спазване на изискванията към съответната категория ППС, съгласно чл. 149 от ЗДвП. При проверката се спазва изискването на чл. 3, ал. 1 от наредбата, като не се допуска прилагане на по-строги изисквания при периодичните прегледи на ППС от тези, на които е било предвидено да отговарят при конструирането и производство им. По този начин историческите превозни средства не се третират по еднакъв начин с всички останали превозни средства, а съобразно техните конструктивни характеристики, така както са произведени. Относно периода на извършване на техническите прегледи на историческите ППС, ще посочвам, че за да бъде определен срок за извършването на тяхната проверка следва да бъде променен чл. 147, ал. 3 от ЗДвП. |
| II. Предложения за допълнения и изменения:  1. В чл. 29, ал. 1, т. 1 да се добави в изключенията и „историческите превозни средства независимо от тяхната категория“, като след думата „къмпинг-автомобилите“ съюза „и“ се премахне и да се добавя запетая, а след думата „линейките“ да се добави „и историческите превозни средства“.  В чл. 29, ал. 1, т. 1 да се добави нова буква „в) историческите превозни средства независимо от тяхната категория“. | Не се приемат. | Периодите за извършване на техническите прегледи на ППС, (*историческите ППС са ППС от съответната категория ППС по чл. 149 от ЗДвП*), включително и изключенията са определени в 147, ал. 3 от ЗДвП. За промяна на чл. 29 от наредбата е необходимо първо да бъде извършена съответната законова промяна. |
| 2. В Приложение 5 „Методика за извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на пътните средства“, в Част I, точка 1 общи положения в третия абзац след думата „конструкцията“ да се добави запетая и текста „агрегатите, уредбите и механизмите“. | Конструкцията на ППС включва всички негови агрегати, уредби и механизми. |
| 3. В Приложение 5 „Методика за извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на пътните средства“, в Част IІ, Раздел І, ІІ. Спирачна уредба. Определяне на спирачната ефективност, точка 1. Спирачна ефективност на работна спирачна уредба, в края на подточка 1.1.1. Условия за провеждане на изпитването да се добави следното изречение „Исторически превозни средства, независимо от тяхната категория, произведени преди 1.01.1990 г., при проверка на спирачната уредба НЕ се подлагат на изпитване със спирачен стенд.“. | Исторически превозни средства подлежат на регистрация (и пререгистрация), която им дава право да се движат по пътищата за отворено ползване. Поради това те следва да бъдат технически изправни, техническата изправност включва и изправност на спирачната уредба. |
| 4. Във връзка с отправените предложения следва информационната система по чл. 11, ал 3 да се преработи и да се добави опция „Историческо превозно средство“, а в обема на проверките да се заложи опцията да не се извършва проверката на спирачен стенд, както и да се вмъкне опцията неприложимо при извършването на проверката по отделните елементи от Методиката, което е в пряка връзка с разпоредбите на чл. 3, ал. 1 и текстовете от Част I, точка 1 Общи положения на Методиката, а именно: „Проверката включва и отделна проверка дали съответните части и компоненти на превозното средство отговарят на задължителните характеристики, свързани с безопасността и опазването на околната среда, които са били в сила в момента на одобряването, или когато е приложимо, в момента на преоборудването. Указанието „причини за неизправност“ не се прилага в случаите, в които те се отнасят за изисквания, които не са били предписани в съответното законодателство за одобряване на типа по време на първоначалната регистрация или първоначалното пускане в употреба или в изискванията за преоборудване.“ | Предложението произтича от предложенията по т. 1-3 и тъй като те не могат да бъдат приети, то и настоящото предложение е неприемливо. Както беше посочено по-горе, при проверката се спазва изискването на чл. 3, ал. 1 от наредбата, като не се допуска прилагане на по-строги изисквания при периодичните прегледи на ППС от тези, на които е било предвидено да отговарят при конструирането и производство им. |
| Национално сдружение на пунктове за извършване на периодични прегледи на МПС | В Приложение № 1 към чл. 13, ал. 1, т. 1, в буква „А“ се създава т. 21:  „21. Транспортен мениджмънт и логистика.“  Мотиви:  Завършилите тази специалност получават държавна диплома за висше образование с професионална квалификация „магистър-инженер“. В рамките на обучението се усвояват дисциплини като Транспортна техника, Транспортна експлоатация, Техническа експлоатация и безопасност на транспорта и други, които представят добра основа за придобиване на професия технически специалист. | Приема се. |  |
| Държавна агенция  „Безопасност на движението по пътищата“ | 1) Необходимо е прецизиране на чл. 13, ал. 1, т. 6, касаеща лицата, имащи право да извършват периодични технически прегледи, касаещо лицата със средно образование, но би следвало да се зачита и като равностоен стаж придобитото висше образование – с насоченост към някаква инженерна специалност, също да могат да извършват технически прегледи и да бъдат председатели на комисии. | Не се приема, тъй като бележката е неясна. | Към настоящия момент висшето образование по специалност от приложение № 1 на Наредба № Н-32 с продължителност над 3 години се признава за професионален опит. |
| 2) Да се въведат минимални стандарти и изисквания относно така наречените „царски болтове“ и „лафетата“, които служат за заключващ/скрепващ елемент при товарните автомобили, теглещи ремаркета и полуремаркета, тъй като към момента прегледът е само визуален, но няма разписани стандарти например за размера („Ф“ на т.нар. „царски болт“), вид на метала и др., като по този начин всеки водач или управител на транспортна фирма по свое лично усмотрение сам си преценява какъв размер или вид на „царския болт“ би осигурил безаварийното теглене на ремаркето. | Не се приема. | Прегледът не е само визуален, а е предвидена възможността да се използва и измервателен уред, като в приложение № 5, част II, раздел V от Наредба № Н-32 се съдържат разпоредби за определяне на степента на износване на елементите на теглително-прикачните устройства на пътните превозни средства. |
| Съюз на българските автомобилисти | В чл. 13 предлагаме да отпаднат всякакви изисквания за стаж за „техническия специалист“, като остане само да има най-обикновено техническо образование. Предложението е продиктувано от пазара на труда. Все по-трудно се намират кадри, които да отговарят на изискванията на Наредба № Н-32. Такива специалисти взимат и много по-големи заплати, с което се увеличава цената на годишния преглед. С въвеждането на така наречената „свързаност“ и автоматизиране на процеса, свързан с документооборота, не е необходимо дори да има втори член на комисията. Поради изискванията на Закона за движение по пътищата, предлагаме към второто лице да няма почти никакви изисквания и да можем лесно да намираме кадри за тази позиция. | Не се приема. | Предложението е в противоречие с 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, Приложение IV, т. 1, буква „б“, където е предвидено техническият специалист да „притежава най-малко три години документиран професионален опит или равностоен на него, като документирано наставничество или учебни занимания, както и подходящо обучение в посочената по-горе област, свързана с пътното превозно средство“.  Понастоящем средното или висшето образование по специалност от приложение № 1 на Наредба № Н-32 с продължителност над 3 години се признава за професионален опит. Единствено за техническите специалисти, които нямат образование по специалност от приложение № 1 на Наредба № Н-32, се изисква наличието на 3 години професионален опит. |
| Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“ | Предлагаме към списъка на специалностите, необходими за назначаване на председател на комисия и технически специалисти за извършване на периодичен преглед на ППС, да бъде добавена специалността Транспортен мениджмънт и логистика. | Приема се. |  |
| „Демакс“ АД | 1. Отразяване на екологичната група чрез вписване:  В чл. 43а от Наредба № Н-32 е определено данните за месеца и годината, на които ППС подлежи на нов преглед, да се отразяват чрез перфорация на издадения знак за периодичен преглед за техническа изправност на ППС.  В § 23, т. 1, б. „б“, подбуква „бб“ от проекта за изменение и допълнение е предвидено визуално достъпните данни за регистрационния номер на провереното превозно средство да се отпечатват върху знака за периодичен преглед за техническа изправност на ППС.  В действащата към настоящия момент наредба е определено също, екологичната група на леките и лекотоварните автомобили, които преминават периодичен преглед за проверка на техническата им изправност, да се отразява чрез перфорация на знака за преминат преглед.  С цел осигуряване на идентичност при отразяването на данните от преминатия периодичен преглед за техническа изправност на ППС върху знака и с цел избягване на грешки при отразяване на екологичната група на ППС при перфорацията на знака, предлагаме отразяването на данните да се извършва посредством информационната система чрез отпечатване на необходимата информация. | Приема се. | Отразено в §23, т. 4, б. „е“, подбуква „аа“ от проекта. |
| 2. Осигуряване на преходен период  В Наредба № Н-32 е предвидено знакът за преминат периодичен технически преглед да се поставя в средата от вътрешната страна на горната част на предното стъкло на ППС. Установено е, че поставен в тази зона, знакът в определени случаи възпрепятства нормалното функциониране на вградените в ППС системи за видеонаблюдение, датчици и сензори, поради което с § 23, т. 1, б. „б“, подбуква „вв“ от проекта на наредба, се предлага знакът 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 системите на ППС.  С цел намаляване на документите, издавани при прегледите, в проекта на наредба се предвижда да отпадне издаването на отделен знак за екологична група, като същата ще се отразява в издавания знак за преминат периодичен технически преглед за техническа изправност на ППС, посредством информационната система, чрез отпечатване на необходимата информация.  Във връзка с промяната на мястото на поставяне на знака за преминат периодичен преглед и изискването за вписване на визуално достъпните данни за превозното средство, предлагаме да бъдат променени съответно дизайна и размера на знака.  С цел безпроблемното реализиране на предвидените промени относно знака за преминат периодичен преглед, е необходимо да се предвиди преходен период, не по-малко от 4 месеца от деня на обнародването на наредбата в „Държавен вестник“, през който:  - ще бъде изготвен и утвърден нов образец на знака за преминат периодичен преглед;  - ще бъде произведено необходимото количество знаци по новия утвърден образец;  - ще бъде осигурено време на контролно-техническите пунктове да заявят необходимите за дейността знаци от новия вид;  - ще се организира връщането на неизползваните знаци за периодичен преглед от стария образец и знаците за екологична група;  - ще бъде извършена актуализация на информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС. Ръководството за работа в информационна система също ще бъде изменено и допълнено. | Приема се. | Отразено в § 41, ал. 1 от проекта. |
| „Тюф Инженеринг“ ЕООД | Моля да оттеглите публикувания на 05.06.2023 г. проект за изменение на Наредба Н-32 и след като направите по-задълбочен анализ, тогава да се публикуват измененията. Считам, че за никаква борба за чист въздух не става въпрос, а за бизнес. Нищо не налага такава бързина за исканите изменения. Към момента има три висящи дела във ВАС по тази наредба. Няма никаква правна логика за подобно бързане, освен укрепване на бизнес. | Не се приема. | С проекта на наредба в националното законодателство се въвеждат изисквания на Делегирана директива (ЕС) 2021/1717. За нетранспониране в срок на Делегирана директива (ЕС) 2021/1717 на 28 ноември 2022 г. Европейската комисия стартира процедура за нарушение № 2022/0414 срещу Република България. В тази връзка нетранспонирането на изискванията на Делегирана директива (ЕС) 2021/1717 в националното законодателство ще доведе до налагане на финансови санкции на страната. |
| С писмо 10-03-5/11.01.2022 г. поставих въпроси по прилагане на Наредба Н-32. С писмо 10-03-5/28.01.2022 г. ми беше съобщено, че е „изисква информация и се извършва анализ на поставените въпроси, за което ще бъда уведомен своевременно“. Към днешна дата няма информация до какви изводи се е стигнало след анализа. По тази причина Ви моля г-н министър, да ме уведомите за изводите, така както ме увери Вашия предшественик в цитираното писмо. | Няма конкретни предложения. |  |
| В проекта в частта за преглед на МПС по чл. 2, ал. 1, излагате мотиви, че „целта е да се прецизират задълженията на председателя на комисията …… при извършване на прегледи на автомобили с чужда регистрация“.  За какво прецизиране говорите? Ами то няма какво да се прецизира, защото:  С Разпореждане 10357 на АС София град/27.12.2021 г. по а.д. 11994/2021 г. съдът е констатирал, че в тази част информационната система все още не е въведена. Това разпореждане е потвърдено и от ВАС по а.д. 1554/2022 г.  С други думи, парите по проекта са усвоени, но не е изпълнен.  На 19.06.2023 г. около 07:45 часа исках да извърша преглед на МПС с чужда регистрация. резултатът е същия, системата не допуска. | Няма конкретни предложения. |  |
| Портал за обществени консултации  Коментар 1  Дата: 5 юни 2023 г. 20:59:45 ч. | 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! | Не се приема. | С Наредба № Н-32 са въведени изисквания на Директива 2014/45/ЕС. Съгласно чл. 8 и 10 от директивата след извършване на периодичния преглед за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства контролно-техническият пункт или, ако е приложимо, компетентният орган на държавата членка, извършил прегледа за проверка на техническата изправност на пътно превозно средство, регистрирано на нейната територия, издава удостоверение за техническа изправност и документ за извършен преглед. В тази връзка за удостоверяване на техническата изправност на дадено пътно превозно средство за него трябва задължително да има издадени удостоверение за техническа изправност (член 8 от Директива 2014/45/ЕС) и документ за извършен преглед (член 10 от Директива 2014/45/ЕС). Съгласно член 8 от Директива 2014/45/ЕС удостоверението за техническа изправност се издава, като в него се посочват най-малко стандартизираните елементи на съответните хармонизирани кодове на Съюза, посочени в приложение II на директивата. Относно документа за извършен преглед в член 10 от Директива 2014/45/ЕС е посочено, че той може да бъде например указание в документа за регистрация на превозното средство, стикер, удостоверение или друг вид лесно достъпна информация. За документ за извършен преглед Република България е приела използването на стикер, който се поставя на предното стъкло на пътното превозно средство. Наличието на стикер/знак на предното стъкло на пътното превозно средство е възможно най-лесния и бърз начин за извършване на проверка дали пътното превозно средство притежава валиден периодичен преглед за проверка на техническата му изправност. Също така следва да се има предвид, че извършването на проверка за наличието на валиден периодичен преглед за проверка на техническата изправност на пътно превозно средство единствено въз основа на данните в информационната система би могло да създаде затруднения за българските граждани при пътуване в чужбина, тъй като контролните органи на другите държави няма да имат достъп за извършване на проверки в информационната система. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 2  Дата: 7 юни 2023 г. 11:53:29 ч. | 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. | Не се приема. | Така наречената газова бутилка съгласно действащото законодателство всъщност представлява резервоар за гориво, който не е съд под налягане по смисъла на цитираната наредба, поради което не попада в обхвата й – тя е неприложима. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 3  Дата: 11 юни 2023 г. 12:04:23 ч. | Лафетите и царските болтове не се поддържат технически изправни, не се проверяват, не се подменят и грестта не им се сменя.  Липса на какъвто и да било контрол по време на ГТП. Съгласно наредбата прегледът е визуален, а това съвсем не е достатъчно.  Никъде не намерих изискване, а и никой не можа да ми отговори на въпроса колко трябва да Ф на царския болт. Нито в нормативната база намерих да е записано, нито някой от пунктовете можаха 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 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. | Не се приема. | Прегледът не е само визуален, а е предвидена възможността да се използва и измервателен уред, като в приложение № 5, част II, раздел V от Наредба № Н-32 се съдържат разпоредби за определяне на степента на износване на елементите на теглително-прикачните устройства на пътните превозни средства. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 4  Дата: 14 юни 2023 г. 10:55:04 ч. | Прецизиране на текстовете по чл. 13, ал. 1, т. 6  С § 6 от проекта 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. | Не се приема. | Не е възможно да се зачита за професионален опит по смисъла на чл. 13, ал. 1, т. 6 от Наредба № Н-32 стажът на управителите, съдружниците или собствениците на търговските дружества без да се взема предвид предмета на дейност на съответното търговско дружество. От друга страна не всеки стаж като управител, съдружник или собственик на търговско дружество може да бъде приет за професионален опит, ако лицето не е извършвало пряко свързани с ремонт, поддръжка, техническо обслужване, диагностика на пътни превозни средства и други подобни дейности. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 5  Дата: 14 юни 2023 г. 11:01:39 ч. | 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, чийто курс на обучение 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. | Не се приема. | Висшето образование по специалност от приложение № 1 на Наредба № Н-32 с продължителност над 3 години се признава за професионален опит.  Висше образование - инженерна специалност, би могло да се признае за равностоен стаж, когато е свързана с пътни превозни средства, когато е изучавана една от дисциплините "механика", "динамика", "динамика на превозното средство", "двигатели с вътрешно горене", "материалознание", "електроника", "електротехника", "електронни компоненти на превозното средство" и "информационно-технологични приложения". |
| Портал за обществени консултации  Коментар 6  Дата: 19 юни 2023 г. 18:25:24 ч. | Становище на Българска ИТС Асоциация: |  |  |
| 1. Предлагаме 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. | Не се приема. | Условията и редът за извършване на технически прегледи на тракторни ремаркета са регламентирани в Наредба № 3 от 3.02.2016 г. за извършване на техническите прегледи на техниката по Закона за регистрация и контрол на земеделската и горската техника (обн., ДВ, бр. 11 от 9.02.2016 г.) |
| 2. Да се създаде 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 без откачане на ремаркето от влекача, а след това влекача няма право да връща назад, за да закачи ремаркето. Тази забрана няма отношение към прегледа. | Приема се. |  |
| 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. | Не се приема. | Параграф 50 от Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 2011 г. (обн., ДВ, бр. 38 от 2018 г., изм. и доп., бр. 80 от 2020 г., попр., бр. 84 от 2020 г.) регламентира предвидената в Директива 2009/40/ЕО възможност за уреждане на заварените случаи по отношение на техническите специалисти, наети преди 20 май 2018 г. Текстът действително е с еднократно действие, тъй като в директивата не е допусната друга възможност, включително и направеното предложение. |
| 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 се налага за едно и също обстоятелство да се подадат няколко заявления, за всяко разрешително поотделно. | Приема се. | Предложението е извън обхвата на настоящия проект. Включването на допълнителни текстове в проекта на наредба, които не са били публикувани за обществено обсъждане, ще наложи публикуването на проекта на наредба за ново обществено обсъждане. Това ще забави издаването на наредбата, което е нецелесъобразно предвид стартиралата на 28 ноември 2022 г. процедура за нарушение № 2022/0414 за нетранспониране в срок на Делегирана директива (ЕС) 2021/1717.  Предвид изложеното предложението ще бъде разгледано при следващо изменение на Наредба № Н-32. |
| 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. | Приема се. | Отразено в § 12, т. 2 от проекта. |
| 6. В § 17 относно чл. 34, в т. 1 б. „б“, относно ал. 2, т. 2, считаме, че текстът „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. | Приема се. | Отразено в § 17, т. 1, б. „б“ от проекта. |
| 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, 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 екологична група, което не е правилно. | Не се приема. | Предложението е неясно. Алинея 2 на чл. 37а от Наредба № Н-32 не касае новите МПС. В предложената ал. 4 на чл. 37а е посочено, че новите МПС ще се класифицират във възможно най-високата екологична група, като се отчита вида на задвижването им. |
| Портал за обществени консултации  Коментар 7  Дата: 19 юни 2023 г. 18:26:46 ч. | Допълнение към предложенията на БИТСА  8. 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 автомобилът е регистриран с индивидуално одобрение и липсва 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. | Не се приема. | Всяка система, компонент или отделен технически възел следва да има типово одобрение със съответния номер. Това е предпоставка за получаване на индивидуално одобрение. |
| 9. 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 бутонът отпадна от Наредба № 34 за таксиметров превоз на пътници. Не е задължителен елемент от таксиметровия автомобил. | Приема се. |  |