**Наредба за изменение и допълнение на Наредба Н-14 от 27.08. 2009 г. за начина на провеждане, обхвата и организацията на контролните проверки на пътя и в предприятията и за класифицирането на превозвачите и на лицата, извършващи превози за собствена сметка** (обн., ДВ, [бр. 71](https://web.apis.bg/p.php?i=393155" \t "_blank) от 2009 г., изм. и доп., [бр. 13](https://web.apis.bg/p.php?i=531954" \t "_blank) от 2010 г., [бр. 20](https://web.apis.bg/p.php?i=2773586" \t "_blank) от 2012 г. и бр. 22 от 2016 г.)

**§ 1.** В чл. 2 се правят следните изменения:

1. В основния текст след думата „регистрация“ запетаята се заличава и думата „когато“ се заменя с „от категории М2, М3, N2, N3, О3 и О4“.
2. Точка 1 се заличава.
3. Точка 2 се заличава.

**§ 2.** Член 13 се изменя така:

„Чл. 13. Контролните проверки обхващат:

1. техническата изправност на превозните средства, като общият брой на първоначалните крайпътни технически проверки през всяка календарна година трябва да е не по-малко от 5% от общия брой на регистрираните в Република България превозни средства от категории М2, М3, N2, N3, О3 и О4;
2. изработените от водачите работни дни, като не по малко от тридесет на сто от общия брой работни дни се проверяват на пътя, и не по малко от петдесет на сто – в помещенията на предприятията;
3. наличието на необходимите документи за съответния вид превоз.“

**§ 3.** В чл. 14а се създават ал. 3 и 4:

„(3) Въз основа на резултатите от проверките по ал. 1 и 2 проверяващият преценява дали моторното превозно средство и/или ремаркето следва да бъдат подложени на по-подробна крайпътна техническа проверка. По-подробната техническа проверка обхваща тези елементи, изброени в т. 17 от приложение № 1 към чл. 14, ал. 1, които се считат за необходими и от значение за безопасността на движението, като се взема предвид по-специално изправността на спирачките, гумите, колелата, шасито и вредното въздействие, както и препоръчителните методи, приложими за проверка на тези елементи.

(4) Когато удостоверението за техническа изправност или протоколът от крайпътна техническа проверка показват, че на един от изброените в т. 17 от приложение № 1 към чл. 14, ал. 1 елементи е извършена проверка през предходните три месеца, този елемент не се проверява, освен ако такава проверка е оправдана поради очевидна неизправност.“

**§ 4.** Създава се член 14б:

„Чл. 14б. (1) По-подробната крайпътна техническа проверка по чл. 14а, ал. 3 се извършва от проверяващи, които отговарят на изискванията по чл. 13 от Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства.

 (2) По-подробната техническа проверка се извършва чрез подвижна станция за проверка или предназначено за крайпътна проверка съоръжение, или в контролно-технически пункт.

(3) Подвижните станции за проверка и предназначените за крайпътна проверка съоръжения трябва да разполагат с подходящо оборудване за извършване на по-подробна крайпътна техническа проверка, което включа оборудването, необходимо за оценяване на състоянието на спирачките и спирачната ефективност, кормилната уредба, окачването и вредното въздействие на превозното средство, съгласно изискванията на Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства.

(4) Когато подвижната станция за проверка или предназначеното за крайпътна проверка съоръжение не включват оборудването, необходимо за проверка на посочен в първоначалната проверка елемент, превозното средство се насочва към контролно-технически пункт или предназначено за крайпътна проверка съоръжение, което може да извърши подробна проверка на този елемент.

(5) Когато по-подробните технически проверки трябва да се извършат в контролно-технически пункт или предназначено за крайпътна проверка съоръжение, те се извършват във възможно най-кратки срокове в най-близкия пункт или съоръжение.“

**§ 5.** Създава се чл. 14в:

Чл. 14в. (1) За всеки подлежащ на проверка елемент от т. 17 в приложение № 1 към чл. 14, ал. 1 по време на крайпътната техническа проверка се използва списъка с възможни неизправности и тяхната степен на сериозност, посочени в част I от Приложение № 5 към Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства.

 (2) Неизправностите, открити по време на крайпътни технически проверки се категоризират в една от групите, посочени в част I от Приложение № 5 Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства.

(3) Превозно средство с неизправности в повече от една от посочените в ал. 2 групи неизправности се класифицира в групата, съответстваща на по-сериозната неизправност. Превозно средство, което има няколко неизправности в рамките на едни и същи области, може да бъде класифицирано в следващата по сериозност група неизправности, ако се счете, че комбинираното въздействие на тези неизправност води до по-висок риск за безопасността на движението по пътищата.

(4) Когато при осъществяване на контролсе констатира значителна или опасна неизправност, тя трябва да се отстрани преди превозното средство да се използва отново по пътищата, отворени за обществено ползване.“

**§ 6.** В чл. 19 се правят следните изменения:

1. В ал. 4 думите „общият брой на превозните средства, с които лицензираният превозвач извършва обществени превози, или общият брой на автомобилите на лицето, извършващо превози на пътници и товари за собствена сметка“ се заменят със „среден брой на водачите, наети на работа през годината“.
2. В ал. 5 :

2.1. в основния текст думата „четири“ се заменя с „три“;

2.2 в т.1 цифрата „2“ се заменя с „3“;

2.3. в т. 2 цифрата „2“ се заменя с „3“, а цифрата „5“ се заменя с „8“;

2.4 в т. 3 думите „5, но е по-малък или равен на 10“ се заменят с „8“;

2.5. точка 4 се заличава.

**§ 7.** Създава се чл. 19а:

„Чл. 19а. За пътните превозните средства, които се експлоатират от превозвачите и от лицата, извършващи превози за собствена сметка, се прилага система за оценка на риска, съгласно приложение № 17.“

**§ 8.** В чл. 20, ал. 1 след думата „втора“ запетаята се заменя със съюза „и“, а думите „и четвърта“ се заличават.

**§ 9.** В чл. 22 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 :
	1. . в основния текст думите „на отдела“ се заличават;
	2. . в т. 1 в края на текста се добавя„и са показали трайна тенденция за поддържане на ниска степен на риска“;
	3. . точка 4 се заличава.

2. В ал. 2 думите „и много висока“ се заличават.

**§ 10.** В Допълнителната разпоредба се правят следните изменения и допълнения:

1. Наименованието „Допълнителна разпоредба“ се заменя с „Допълнителни разпоредби“.

2. Създава се нов §1:

„§1. По смисъла на тази наредба :

1. „Проверяващ“ е лице, оправомощено от компетентен орган да извършва първоначални и/или по-подробни крайпътни технически проверки.
2. „Подвижна станция за проверка“ е транспортируема система с оборудване за проверки, необходима за извършване на по-подробни крайпътни технически проверки, с персонал от проверяващи, които са компетентни да извършват по-подробни крайпътни технически проверки.
3. „Предназначено за крайпътна проверка съоръжение“ е установена зона за извършване на първоначални и/или по-подробни крайпътни технически проверки, която може да разполага с постоянно инсталирано оборудване за проверка.
4. „Крайпътна техническа проверка“ означава неочаквана техническа проверка на техническата изправност на търговско превозно средство, която се извършва от компетентните органи на държава членка или под прекия им надзор.“
5. Досегашният §1 става §2, като в ал. 2 се създава т. 4:

„ 4. Директива 2014/47/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО (ОВ, L 127/134 от 29 април 2014 г.). “

**§ 11.** Създава се приложение № 17 към чл. 19а:

*„Приложение № 17*

*към чл. 19а*

ЕЛЕМЕНТИ НА СИСТЕМАТА ЗА ОЦЕНКА НА РИСКА

Системата за оценка на риска предоставя база за целенасочен подбор на превозни средства, експлоатирани от предприятия, показващи чести нередности във връзка със спазване на изискванията за поддръжката на превозните средства и техническата им изправност, като се отчитат резултатите както от периодичните прегледи за проверка на техническата изправност, така и от крайпътните технически проверки.

Системата за оценка на риска разглежда следните параметри за определяне на степента на риска на съответното предприятие:

|  |  |
| --- | --- |
|  | - брой на неизправностите |

|  |  |
| --- | --- |
|  | - сериозност на неизправностите |

|  |  |
| --- | --- |
|  | - брой на крайпътните технически проверки или периодичните и доброволните прегледи за проверка на техническата изправност |

|  |  |
| --- | --- |
|  | - коефициент за време |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1. | Неизправностите се класират според сериозността им, като се използват следните нива на сериозност:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | - опасна неизправност | = | 40 |
|  |  | - значителна неизправност | = | 10 |
|  |  | - незначителна неизправност | = | 1 |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2. | Развитието на състоянието на дадено предприятие (или превозно средство) се отразява чрез прилагане на по-ниско претегляне на „стари“ резултати от проверки (неизправности) от тези за „по-новите“ резултати, като се прилагат следните коефициенти:

|  |  |
| --- | --- |
|  | - година 1 = последните 12 месеца = коефициент 3 |

|  |  |
| --- | --- |
|  | - година 2 = месеци 13—24 = коефициент 2 |

|  |  |
| --- | --- |
|  | - година 3 = месеци 25—36 = коефициент 1 |

Това се прилага само за изчисляването на общата степен на риска. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 3. | Степента на риска се изчислява по следната формула:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| а) |  формула за общата степен на риска:Formulaкъдето:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| RR | = | обща степен на риска (резултат) |
| DYi  | = | общ брой на неизправностите за година 1, 2, 3 |
| DY1  | = | Formulaв година 1 |
| #… | = | брой на… |
| DD | = | опасни неизправности |
| MaD | = | значителни неизправности |
| MiD | = | незначителни неизправности |
| C | = | контролни действия (крайпътни технически проверки или периодични и доброволните прегледи за проверка на техническата изправност) в година 1, 2, 3 |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| б) |  формула за годишната степен на рискаFormulaкъдето:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| AR | = | годишен риск (резултат) |
| #… | = | брой на… |
| DD | = | опасни неизправности |
| MaD | = | значителни неизправности |
| MiD | = | незначителни неизправности |
| C | = | контролни действия (крайпътни технически проверки или периодични и доброволните прегледи за проверка на техническата изправност) |

 |

Годишният риск се използва за оценка на развитието на дадено предприятие във времето.Класификацията на предприятията (превозни средства), базирана на общата степен на риска, се извършва така, че да се постигне следното разпределение сред изброените предприятия (превозни средства):

|  |  |
| --- | --- |
| — | < 30 % малък риск |

|  |  |
| --- | --- |
| — | 30 % - 80 % среден риск |

|  |  |
| --- | --- |
| — | > 80 % висок риск.“ |

 |

**§ 12.** Наредбата влиза в сила от 20 май 2018 г. с изключение на § 7 относно чл. 19а, който влиза в сила от 20 май 2019 г.

**Ивайло Московски**

*Министър на транспорта,*

*информационните технологии и съобщенията*