**С П Р А В К А**

за отразяване на постъпилите становища при общественото обсъждане в периода 12.04.2019 г. – 13.05.2019 г. по реда на чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове на документи относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 16 декември 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства (обн., ДВ, бр. 104 от 2011 г., изм. и доп. бр. 99 от 2012 г., бр. 73 от 2014 г., бр. 40 от 2016 г. и бр. 38 от 2018 г.)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Изготвил становището** | **Съдържание на становището** | **Отразяване на становището** | **Мотиви** |
| **Портал за обществени консултации – i.strategy.bg** | 1. Предлагам „...като на моторните превозни средства се поставя маркировъчен стикер за екологична група на моторното превозно средство" да се забрави окончателно и да се ползва скъпоструващата за всеки данъкоплатец техника по заснемане и разпознаване на регистрационните номера за установяване дали е в нарушение даден водач на МПС. Така ще отпадне възможността отново колите ни да се превърнат в нашарени цигански каручки с какви ли не стикери на какви ли не органи по контрол, които уж не нарушавали видимостта, но пък аз залепя ли си стикер 5х5 см с „Не обичам Пътна полиция“ на челното стъкло, горе вляво, ще отнеса глоба още при първото спиране за проверка. | 1. Не се приема. | 1. Знакът за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС представлява стикер с вграден UHF RFID идентификатор, позволяващ четене и запис на информация от голяма дистанция. Знакът ще се поставя на място, което не пречи на видимостта на водачите. В § 18, т. 1, буква „ж“ е посочено, че знакът ще се поставя в средата на горната част на предното стъкло на ППС, а именно зад огледалото за обратно виждане. Знакът, освен носител на информацията за техническата изправност на ППС, ще бъде и носител на информация относно определената екологична група на превозните средства. Четенето на информацията от знаците ще става дистанционно по два начина – с изпращане на информация до съответната община и чрез устройство, тъй като камерата за контрол се влияе от метрологичните условия, от чистотата на регистрационните табели, което е предпоставка за неефективен контрол. |
| **Портал за обществени консултации – nenoer** | Това с какво ще подобри състоянието на въздуха, който дишаме? Или трябва да се „усвоят“ едни пари от ........, който е спечелил конкурса с предизвестен победител. | Не се приема. | Няма конкретно предложение по проекта на наредба. |
| **Портал за обществени консултации – nenchosp** | Тази нова наредба цели да се оскъпят цените за ГТП с ненужни никому чипове, за които ще има обществени поръчки. Както и за ненужни никому четци, за които ще има още обществени поръчки. Сега като го казах звучи много хубава идея. Цената ще я платят цялото общество демек лузерите. Хубаво е. | Не се приема. | Няма конкретно предложение по проекта на наредба |
| **Портал за обществени консултации – Stefsto** | Относно категориите за отделянето на вредни емисии - Европа вече е измислила Евро 1, Евро 3 и т.н. Ние да правим нещо различно от това ми се струва безсмислено и излишно влагане на средства. Просто да се следи техническата изправност на изпускателната система и това е решението. Също така оставам с впечатлението, че при техническите прегледи се събира и предоставя инфо на крадците на катализатори коя кола има и коя няма. Как така и на двете ми коли в рамките на кратък период ми отрязаха катализаторите. Опитайте се да предотвратите това изтичане на информация.  Относно стикерите (чипове) на предното стъкло, съдържащи информация за автомобила - това беше вече правено като експеримент преди петнадесет години и доказа неефективността си. Попитайте някой пенсионер от КАТ или ИСТ за опитите които бяха направени. Имаше комисия, която трябваше да докаже работоспособността на устройството и тя приключи с отрицателно становище. Недейте да повтаряте предишни грешки и да хабите средства на данъкоплатците. | Не се приема. | Няма конкретно предложение по проекта на наредба.  В допълнение следва да се има предвид, че екологичните групи са съобразени с екологичните категории на ППС допълнително се прилагат измервания на емисиите, като е предприет подход колкото по–малко замърсява ППС, толкова по-висока екологична категория попада. Относно чиповете –през последните години технологиите се развиват, информацията в чиповете е криптирана, това ще помогне на общините да районират зони в градовете и ще спомогне при преминаването на ППС на техническите прегледи. |
| **Портал за обществени консултации – papa\_joo** | Интересно ми е как ще стане реализацията на тази точка:  „Създаване на условия за автоматично въвеждане в информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС на данните, получени от средствата за измерване (газоанализатор, димомер и стенд за измерване на спирачните сили) при извършените по време на прегледа измервания.“  Смисъл - няма унифициране на уредите, ами има различен формат на изхода на данни. Т.е., решавам да си купя даден уред примерно от чужбина и как ще си „комуникира“ той със системата на ИААА, на която се извършват прегледите? Или ще си наемам програмист да ми да го нацъка или ще може да се купуват уреди само от 1-2 места, където ще има изграден един такъв софтуер? Нещо ми намирисва на монопол. | Не се приема. | Няма конкретни предложения по проекта на наредба. |
| **Портал за обществени консултации – Tranakiev** | Определянето на екологичните групи вече е направено в Европа. Просто трябва да се приложи ефективна методик,а да се спазва от всички, а това със моментно измерени норми по време на прегледа не е коректно. Що се отнася до групите автомобили с различни задвижване и екологична норма е изтърван цял един клас (Категория),тези които се задвижват с електричество и ДВГ(плът ин хибрид) и основно се движат без вредни емисии из града. Те тепърва стават масови и след няколко години ще са повече от колите на газ и метан. Тях защо ги наказвате със по ниска екологична оценка от колите с ВНГ и СНГ. При тях трябва да има измерени норми при работа с двете задвижвания, а при плъг ин хибрид измерени стойности на ДВГ. | Не се приема. | Екологичните групи са съобразени с екологичните категории на ППС, допълнително се прилагат измервания на емисиите, като е предприет подход колкото по–малко замърсява ППС, толкова по висока екологична категория попада. Относно чиповете –през последните години технологиите се развиват, информацията в чиповете е криптирана, това ще помогне на общините да районират зони в градовете и ще спомогне при преминаването на ППС на техническите прегледи. |
| **Портал за обществени консултации – goro12** | Предлагам идеята за залепването на стикер да се отхвърли като противоречаща на чл. 105, ал. 1 от Закона за движението по пътищата, съгласно който се забранява ограничаване на видимостта през челното, задното и през страничните стъкла на автомобила, осигуряващи видимостта на водача към пътя, както и намаляване на прозрачността им.  Ако има стикер, той трябва да се залепи на друго място, което не ограничава видимостта през стъклата на МПС, тъй като това е много опасно. Стъклата трябва да се изчистят от всякакви ограничаващи видимостта през тях обекти. Може например да се залепи в бялата част на регистрационната табела. | Не се приема. | Знакът за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС представлява стикер с вграден UHF RFID идентификатор, позволяващ четене и запис на информация от голяма дистанция. Знакът ще се поставя на място, което не пречи на видимостта на водачите. В § 18, т. 1, буква „ж“ е посочено, че знакът ще се поставя в средата на горната част на предното стъкло на ППС, а именно зад огледалото за обратно виждане. Знакът, освен носител на информацията за техническата изправност на ППС, ще бъде и носител на информация относно определената екологична група на превозните средства. Четенето на информацията от знаците ще се чете дистанционно по два начина – с изпращане на информация до съответната община и чрез устройство, тъй като камерата за контрол се влияе от метрологичните условия, от чистотата на регистрационните табели, което е предпоставка за неефективен контрол. |
| **kirlivanin@abv.bg** | Спрете с тези предложения да следите хората. Къде е това обществено обсъждане…не ви ли е ясно, че народът е против това дистанционно следене. | Не се приема. | Няма конкретни предложения по проекта на наредба. |
| **Карлос Контрера, Александър Сиди, Атанас Стоянов** | Предлагаме:В чл. 18, ал. 1, т. 11 се изменя така:  „11. Договор с техническа служба, съгласно чл. 30а.“  Досегашната т. 11 става т. 12.  Създава се чл. 30а:  „Чл. 30а (1) Първоначалният и текущ контрол по определяне на екологична група при технически преглед по реда на чл. 31, ал. 8 се осъществява от техническа служба, съгласно чл. 138б от Закона за движението по пътищата, която притежава опит и като изпитвателна лаборатория в съответствие с DIN EN ISO / IEC 17025 и 17020 за превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли.“  (2) Удостоверяването на екологична категория, респективно на евро категория за класифицирането на дадено моторно превозно средство в съответната екологична група за целите на наредбата се извършва от технически служби, които разполагат с акредитирана лаборатория за изпитване на автомобили по отношение на техните емисии за отработени газове.  (3) Дейностите по ал. 1 и 2 се уреждат с договор между лицето, получило разрешение за технически прегледи и съответна техническа служба.  (4) Техническите служби, сключили договори по смисъла на ал. 3 осигуряват техническа възможност за обмен на данни в реално време със съответните пунктове за технически преглед за определяне на еврокатегории за съответните МПС.  (5) Техническата служба издава експертна справка в случай на неяснота или липса на данни при определяне на евро категория или екологична група.  (6) Техническата служба извършва проверка на три месеца за съответствието на дейността на лицата, получили разрешение за извършване на периодични прегледи по отношение начина на определяне на екологичните групи. В случай на установено несъответствие техническата служба уведомява изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.  Мотиви:  Проектът на наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32/2011 г. въвежда комплексно нов подход, като се добавят нови компоненти към ГТП. Предложението, както е видно от мотивите, цели решаването на определен кръг въпроси, свързани с подобряването на ГТП и решаването на определени екологични въпроси. Дали този подход е удачен, ще стане ясно при детайлно изследване на предложените норми. Оценяването на въздействието на тези норми и ефективността от приложението им е въпрос на правна и техническа оценка.  С предлаганите промени се предвижда въвеждане на допълнителни мерки по спазване на законодателството, свързано с техническата изправност на моторните превозните средства, определянето на техните екологични категории и попълването на коректни данни в базата данни на пътните превозни средства, преминали годишен периодичен преглед за проверка на тяхната техническа изправност.  Предложените от нас текстове имат за цел усъвършенстване на предложеният подход. Предлагаме да бъде ангажиран капацитетът на техническите служби, които разполагат с експертния и технически потенциал да участват в процеса по определяне на еврокатегорията на дадено МПС. Наличието на технически служби, разполагащи и с изпитателни лаборатории в съответствие с DIN EN ISO / IEC 17025 и 17020 за превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли е гаранция за обективност и прозрачност при определянето на екологичните групи, в които попадат съгласно проекта различни еврокатегории МПС. В този смисъл при спорове има механизъм за правилно и справедливо решение на казуси. Отделно от това въвеждането на техническата служба като участник в процеса отговаря и на възприетите на европейско ниво виждания за надзорен механизъм по отношение на удостоверяването на обстоятелства при извършване на технически прегледи.  Съществуването на тези служби от една страна ще улесни администрацията, като я освободи от несвойствена за нея дейност, за която не притежава административен капацитет и техника, както и ще доведе до повишаване на прецизността при извършването на прегледите, като въведе един нов, независим етап на оценка в процеса на работа.  Независимостта на техническите служби се гарантира в европейското законодателство както с невъзможността им да извършват самостоятелно технически прегледи, т.е. да притежават пунктове за проверка на техническа изправност, така и от вече изградения им опит, свързан с идентифицирането на превозните средства и правилното боравене с бази данни на същите превозни средства, от значение за правилното определяне на дадено превозно средство, включително и като екокатегория. | Не се приема. | Определянето на екологичната група е свързано с измерване на емисиите на ППС и не е свързано с определянето на екологичната категория на ППС, която се определя в процеса на производство на ППС. А за ППС, които нямат екологичната категория е предвидено да се вземе предвид датата на първоначалната им регистрация, тъй като технически служби потвърждават дали екологичната категория съответства на европейското законодателство. |
| **Славчо Дулев** | Предлагам на основание на чл. 13, ал. 1 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административен контрол върху стопанската дейност да ограничите броя на разрешенията до един национален лиценз.  Считам, че само по този начин ще бъде урегулирана тази дейност дългосрочно, като качество и като брой на пунктове. Лицето което получи лицензията (може да е чуждестранно) ще приложи добрите съществуващи практики, ще се престане с експериментите и ще отпаднат съмненията, че лица от ИА „АА“ (МТИТС) са в пряка връзка с паричните потоци към печатницата на стикери. Не казвам, че има такива връзка, има само съмнения. Не казвам нищо лошо за ДЕМАКС. Напротив, вече 5-6 години се работи много коректно с тях и чрез информационната система работата е много по-спокойна. По скоро се ядосвам, че не съм успял да съм на тяхно или подобно място.  След около 3 месеца ми предстои пускането на нов пункт за ГТП. Нова сграда и нови средства за измерване. Готов съм да го предоставя безвъзмездно за определен период от време на ИААА, служители на агенцията (или посочени от агенцията) да извършват прегледи с цел да се експериментира и анализира функционирането на публикуваните изменения в реална среда. | Не се приема. | В националното законодателство е възприет подхода на пазарния принцип, всеки който иска може да кандидатства. Въпрос на контрол е правилното спазване на законодателството. |
| По същество на публикуваните предложения за изменения.  1.Относно § 2,т.2 вр с § 8,т.2.  С новата ал.4 създавате нов годишен задължителен преглед включително и за автомобили с чужда регистрация. Считам, че този преглед е извън обхвата на ЗДВП и Директива 2014/45. Този преглед трябва да бъде:  - доброволен, защото ако собственикът на МПС няма намерение да влиза в централните части на големи градове, защо трябва да преминава преглед за определяне на екологичната група.  - еднократен, защото веднъж определена екологичната група според екологичната категория (от типовото одобрение или от годината на производство), тя е постоянно качество на МПС. Ако МПС не покрива допустимите норми за вредни емисии, то не преминава успешно техническия преглед и е нон сенс да му се определя или не, екологична група.  -Ако МПС е с регистрация в друга държава, но страна членка на ЕС, преминало е преглед по реда на Директива 2014/45 и притежава стикер за определена екологична група, защо трябва да преминава задължителен преглед в България след като прегледите се признават във всяка страна-членка при това може да не влиза в централните градски части.  Пример:  МПС с регистрация в Германия е преминало преглед на 01.05.2019г. Според сроковете в Германия, прегледа е валиден до 01.05.2021г. Ако това МПС влезе в България на 30.04.2020г., то ще трябва да бъде представено веднага на преглед, в противен случай водача търпи наказание на пътя.  Единствената полза от този преглед ще бъде във финансовия резултат на някоя печатница на стикери. | 1. Не се приема. | 1. За превозните средства, които подлежат на технически преглед, определянето на екологичната група е част от техническия преглед. За ППС, които са регистрирани в друга държава, определянето на екологичната група е по желание на собственика, в случай, че иска да влиза в зони на градовете. Предложението за еднократно определяне на екологичната група не се приема, тъй като в процеса на експлоатация на ППС, екологичните му норми могат да се влошат. |
| 2. Относно § 3, т. 2, ал. 8.  Считам, че по този начин се създават филтри за производителите на тези технически средства. Въвеждането на допълнителни изисквания към средствата за измерване ще филтрира производителите които внасят в България такива средства, защото всички производители се съобразяват със съществените изисквания посочени в международните документи (директиви, регламенти, стандарти и др.) Когато едно средство за измерване е получило одобрение по реда на международните изисквания, но се оказва, че не може да бъде продавано в България, Ви чакат много дела от производители и вносители на такива средства. Бъдете сигурни, че България ще бъде съдена за недопускане на такива производители на пазара и то не в българския съд, а и няма ограничения на броя на исковете.  Създавате възможност на множество адвокатски бюра със спекулативна дейност да имитират намерение за внос и продажба на такива средства в България, да им бъде отказана покупката на основание, че не отговарят на изискванията определени в Приложение „1б“ и успехът в съдебен спор извън страната им е сигурен.  Мисля, че няма нормативно основание което да задължи производителите на такива средства да използват Websocket протокол или да укажат начина за връзка с този протокол. Това е още една причина за недопускане до българския пазар и повод за съдебни искове.  С тези изменения не може да става въпрос за никакво подобряване на качеството на прегледите. Тук става въпрос само за бизнес на частна фирма чрез държавната администрация. На такъв бизнес аз съм противник само когато не участвам в него и в случая завиждам на авторите на проекта за изменение на наредбата (мисля, че половината от измененията са писани извън ИААА), които с такъв успех са овладели ИААА.  Преди години Португалия въведе подобно административно недопускане на пазара (въведе задължителен капитал от 100000 евро за фирмите които извършват прегледи. Резултатът е, че Португалия беше осъдена в европейския съд (Дело С-438/08,Комисия на Европейските общности срещу Португалска република) след което са последвали множество искове за пропуснати ползи.  Предложените изменения ще доведат до следната комична ситуация.  В голяма част от КТП (особено за товарни автомобили) и в момента се използват полски спирачни стендове RH 30, BHL-5, димомери от Белорус и газанализатори Инфралит които са преработени от български фирми. Тези фирми с удоволствие ще допълнят софтуера и ще изпълнят изискванията определени в Приложение „1б“ за да останат на пазара и по този начин средствата за измерване ще останат в експлоатация. В същото време някоя от западните фирми производители може да откаже да даде начина за връзка с Websocket протокол (или средството да няма видим MAG адрес) и в този случай от експлоатация ще бъдат изхвърлени западните уреди, които са много по добри.  Например: газоанализатор Stargas 898, произведен във Франция с оценено съответствие през 2015г. няма видим MAG адрес. Същият е одобрен тип за целия ЕС в т.ч. и за България, но на практика няма да може да се използва в България без допълнителен хардуер. Този хардуер не може да бъде извън документацията приложена при оценяване на съответствието. Без да имам претенции за компетентност по въпросите свързани с предаване на данни, считам, че са възможни следните нерешими проблеми:  1.Ако сървъра блокира или няма добра връзка, няма да може да се извърши прегледа. | 2. Не се приема. | 2. Изискванията, посочени в директиви, регламенти се отнасят до газанализатори, а по отношение на димомери и стендове за измерване на спирачните сили се регламентират в националното законодателство. Всички промени са съгласувани с БИМ, вносителите и производителите на средствата и уредите за измерване. Уточнени са връзките за предаване на данни. По никакъв начин ИААА не се стреми да ограничи използването на средства за измерване от едни и същи производител. |
| 2. При хакерска намеса могат да се манипулират данните от измерванията. | Не се приема. | Данните не могат да бъдат манипулирани, тъй като връзката на уредите с информационната система става през защитена връзка с криптирани данни и с електронен подпис. |
| 3. Операторът на сървъра може да манипулира прегледа и по този начин да влияе на дейността на пунктовете.  За тези възможни проблеми има много доказателства (търговския регистър, президентството и много др.) | Не се приема. | Данните са подписани с електронен подпис и не е възможна тяхната промяна. |
| 4. Грешките в софтуера който приема данните от уреда, ще се отразят на резултатите от прегледа. Общоизвестен факт е, че няма безгрешен софтуер. | Не се приема. | Не е допустимо да има грешки в софтуера, които да се отразят на данните от прегледа. |
| 5. Превръщате техническите специалисти в едни оператори на уреди с възможност за много по-лесна манипулация на резултатите от измерване (на входа на уреда) при това без да носят отговорност, защото заключението за прегледа е в сървъра на …АА или …. АД в София. Всичко ще бъде наред, нищо, че горе-долу през седмицата се самозапалва по едно ППС в движение, или му е паднало някое колело. | Не се приема. | Няма конкретно предложение по проекта на наредба. В допълнение следва да се има предвид, че  техническите специалисти имат много задължения, понастоящем също не определят резултатите от измерванията при прегледа, а резултатите се извеждат от самия уред. |
| 6. Не е ясно сертификатите за всеки уред, които ИААА ще издава, безплатни ли ще бъдат и с какъв срок на валидност. | Не се приема. | Сертификатите за всеки уред ще се предоставят от ИААА със срок на валидност една година. |
| Относно § 4,т.1.  Считам, че отпадането на компютъризираната система е неприложимо, защото:  -почти всички съвременни средства за измерване работят в конфигурация с компютър с помощта на специализиран софтуер. На практика такива средства ще отпаднат и ще могат да се използват само средства за измерване с автономна визуализация.  -Този текст е в противоречие с Директива 2004/22/ЕО относно измервателните уреди. В нея са посочени съществените изисквания към средствата за измерване в обхвата на която попадат газанализаторите и пускането им на пазара става чрез оценяване на съответствието, т.е хардуерните устройства които ИАА ще поставя трябва да са част от техническата документация на средството за измерване при неговото оценяване.  Съгласно директивата, оценяване на съответствието включва изпълнението и на по-долу посочените изисквания  8.2. Хардуерен компонент, който е важен за метрологичните характеристики, се проектира така, че уредът да бъде защитен. Предвидените мерки за сигурност предоставят доказателства за интервенция.  8.3. Софтуерът, който е важен за метрологичните характеристики се разпознава като такъв и се предпазва.  Измервателният уред лесно разпознава софтуера.  8.4. Данните от измерването, софтуерът за метрологичните характеристики и параметри, съхранени или предавани, важни от метрологична гледна точка, са подходящо защитени срещу случайно или умишлено фалшифициране.  9. Информация, която уредът притежава и която го придружава- информация дали допълнителните уреди, които предоставят метрологичните резултати, съответстват на разпоредбите на настоящата директива за легален метрологичен контрол  10.5. Независимо дали измервателният уред, предназначен за целите на измерване в областта на службите за обществени услуги, може да бъде разчетен от разстояние, във всички случаи то е оборудвано с метрологично контролиран индикаторен екран, достъпен за клиента без необходимост от инструменти. Резултатите, предоставени от това отчитане, служат за база за цената, която трябва да се плати  Считам, че ако подобна интервенция към средствата за измерване стане без компетентните органи за средствата за измерване- ДАМТН, БИМ и участието на производителите на самите средства за измерване, ще даде възможност за оспорване на всички резултати от прегледите. | Не се приема. | Компютъризираната система ще отпадне, защото софтуерът, който отчита данните от измерването ще бъде качен на сървъра на ИААА и чрез него ще се контролира работата на уредите. Това се прави с цел предотвратяване на манипулирането на резултати от измерването. Тава предложение е обсъдено с производителите и доставчиците на оборудване в България. |
| Относно § 4, т. 1.  Чл. 11, ал.3 да бъде добавена нова точка.  В системното меню на информационната система да има опция председателя на комисията за прегледи да има възможност за визуализация и отпечатване на данни за определен период от време, свързани със състоянието на връзката със сървъра. | Не се приема. | Това е функционалност на информационната система, която не е проблем да бъде добавена, но не е проблем на наредбата. |
| Относно § 6, ал.1, т.7  Противоречи на целите за постигане на административната тежест. Премахвате изискването за някои документ и веднага въвеждате друг. Това трябва да го реши съответната община. | Не се приема. | Всеки търговски обект съгласно националното законодателство трябва да е регистриран. Контролно-техническият пункт по своето същество е търговски обект. С промяната се цели единствено доказателство, че контролно-техническият пункт е регистриран като търговски обект. |
| Относно § 8.  По-горе обясних защо е недопустимо да бъде задължителен прегледа за определяне на екологичната група, както и срока на валидност. | Не се приема. | За превозните средства, които подлежат на технически преглед, определянето на екологичната група е част от техническия преглед. За ППС, които са регистрирани в друга държава, определянето на екологичната група е по желание на собственика, в случай, че иска да влиза в зони на градовете. Предложението за еднократно определяне на екологичната група не се приема, тъй като в процеса на експлоатация на ППС, екологичните му норми могат да се влошат. |
| Относно § 18, ал.1,т.3  Текстът със снимките и декларацията придава характеристика на наредбата като приложение към Наказателния кодекс. Ще доведе до безброй декларации с невярно съдържание за които следва наказателна отговорност. Ами ако собственик откаже заснемането на километропоказателя и VIN, на какво основание няма да му се извърши преглед? Ако има измами с километропоказателите, то това е работа на други органи. Задължението на техническия специалист и да отрази показанията. Не е необходимо всички да се правят на разследващи. | Не се приема. | В случай, че собственикът откаже да му бъде сниман километропоказателя, прегледът следва да бъде прекратен. По същия начин собственикът може да откаже да си предостави лична карта, в този случай преглед не се извършва. Това не е пожелание, а е изискване на законодателството. |
| Относно § 20, чл.44а.  Текстът „данни за техническите характеристики“ е неточен В протокола за извършен периодичен преглед за техническата изправност е наличен текст „данни от свидетелството за регистрация“, което е различно от данни за техническите характеристики на превозното средство. Ами ако лицето което представя автомобила не притежава технически познания, как ще го задължите да се подписва за технически характеристики, от които той не разбира. | Приема се. | Редакцията е отразена в § 20. |
| Относно § 21, чл.47, ал.2  Предложената алинея 2 да отпадне, ако не е намерен начин по който непосредствено след използване на последния знак за преглед да бъдат доставени новите материали. Те може да са необходими за следващия чакащ за преглед автомобил. В противен случай ще има прекъсване на дейността и трябва да е ясно разписано кой ще носи отговорност- ИААА или доставчика на материалите. От друга страна това е стопанска дейност и в никакъв случай не можете да ограничите поддържането на необходимите наличности с цел да не се прекъсва дейността. Това е въпрос на мениджмънт. | Не се приема. | В случая се говори за предходна заявка. Цели осъществяване на контрол и по-голяма отчетност, като това ще предостави възможност на КТП да установят че имат неизползвани образци и/или загубени, което може да доведе до санкциониране от стана на ИААА |
| Относно § 21, чл.47, ал.3  Предлагам след текста „платена цена на заявката“ да се добави текста „по сметка на ИААА“.  Мотиви: Лицата по чл. 16 имат взаимоотношения с ИААА. | Не се приема. | Доставката и стойността на образците се заплащат на изпълнител, избран с проведена процедура по реда на ЗОП. |
| Относно § 21, чл.47, ал.4  Предлагам алинеята да отпадне.  Мотиви: Лице което използва неправомерно сгрешен знак за технически преглед, носи наказателна отговорност и има ред по който да бъде наказан от други органи. Освен това има случаи при доставката да има повредени знаци, слепени един с друг, с разрушени номера. Защо лицето по чл.16 ще трябва да поправя чужди грешки, на производителя или доставчика? | Приема се частично. | Предложението да се издава дубликат на удостоверението за техническа изправност на ППС е отразено в § 27. |
| **Богдана Николова Димитрова** | I. По отношение на § 9. В чл. 30 да се създаде ал. 7: "(7) При периодичен преглед на ППС, с което се извършват превози с атракционна цел се представят следните документи:  1. когато има - свидетелство за регистрация - части I и II в оригинал; може да бъде представено ясно и четливо копие на част I на свидетелството за регистрация;  2. документ за самоличност на лицето, представящо ППС на преглед;  3. документ, с който се доказва собствеността на ППС.“  В така изготвените промени не става ясно, когато ППС-то няма свидетелство за регистрация - части I и II, то ще бъде ли достатъчно представянето на документ за самоличност на лицето, представящо ППС на преглед и на документ, с който се доказва собствеността на ППС - договор за покупко-продажба и/или фактура за да премине ППС-то успешен ГТП?!  Тук не става ясно, дали следва да се представи Документ за идентификация на ППС, от който да са видни основни технически спецификации и идентификации, в т. ч. и номер на рама (VIN).  Мотивите, с които отправям настоящия коментар са базирани на факти, известни ми от бизнеса, че множество собственици на ППС, с които се извършват превози с атракционна цел притежават единствено договори за покупко-продажба или фактури и са зачислили ППС-тата като материални активи във дружествата си. В по-голямата си част, ППС-тата, с които се извършват превози с атракционна цел не са идентифирани, опасни са за експлоатация, тъй като не са документирани редица важни параметри: шаси, двигател, маса, позволен осов товар, позволена сила на теглене, брой места и пр.  С цел осигуряване безопасността на превозите с атракционна цел, следва да се допълни т. 1 "когато няма свидетелство за регистрация - части I и II - да се представи свидетелство за идентификация в оригинал". | Приема се частично. | Тъй като превозните средства, с които се извършват превози с атракционна цел не се регистрират по реда на Наредба № I-45, за същите не се издават свидетелства за регистрация. Превозните средства, които имат свидетелства за регистрация преминават на технически преглед по общия ред за съответната категория ППС.  Собствениците на превозните средства, с които се извършват превози с атракционна цел, следва да имат документ от производителя на ППС, че е произведено с тази цел – атракционни превози и да е посочено при какви условия трябва да се ползва ППС.  Предложението е отразено в § 14 относно чл. 30, ал. 7. |
| II. ПО ОТНОШЕНИЕ НА предстоящото пускане на новия софтуер за целите на преминаване на ГТП на ППС, използвани с атракционна цел.  Разбирам, че адаптирането на новия софтуер за целите на преминаване на ГТП на ППС с атракционна цел се бави поради обсъждане на промяна на категориите на ППС, с които се извършват превози с атракционна цел. В тази връзка, моля да се обсъдят и още няколко момента:  1. По отношение на сключването на застраховка „Гражданска отговорност”, следва застрахователите да са наясно с категорията ППС, за която ще следва да направят задължителната застраховка. От досегашния ни опит като производители на туристически атракционни влакчета мога да изразя становище, че не всеки застраховател е наясно с методиката за сключване на този тип застраховки за именно този вид ППС;  2. Следващия момент, в който съм убедена че ще възникне конфликтна точка между бизнеса и застрахователите е сключването на задължителна застраховка "Злополука". Към този момент, някои застрахователи тълкуват, че тъй като не сме лицензирани превозвачи, то следва да сключваме доброволна застраховка "Злополука". Това разбира се не следва да се тълкува по този начин, но за застрахователите е налице възможност да търсят от нас застрахователна премия в пъти по-висока от тази на задължителните застраховки, каквито следва да сключваме, тъй като извършваме обществен превоз на пътници.  3. Ако бъдат създадени нови категории за ППС с атракционна цел, то това следва да бъде отразено, както в ЗДвП, така и в Закона за пътните превозни средства и всички останали подзаконови актове, с цел прозрачност и яснота, както за бизнеса, така и за органите на МВР, сектор "ПП". | Не се приема. | Няма предложения по проекта на наредба. По отношение на регистрацията на ППС има предвидени текстове в проектите на ЗППС и ЗАП, които регламентират превозите с атракционна цел. |
| III. По повод вече приключилото обществено обсъждане на ЗДвП, отново искам да отправя своите коментари, тъй като не ги намирам в приложената Справка-таблица за отразяване на становищата, получени след обсъждане от 23.04.2018 г. на проект на Закон за движението по пътищата, проект на Закон за водачите на моторни превозни средства и проект на Закон за пътните превозни средства, а именно:  1. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЧЛ. 19 ОТ ЗдвП - ПРОЕКТ:  В глава Втора "ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЪТНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА УЧАСТИЕ В ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА, ОТВОРЕНИ ЗА ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ" от Проекта на ЗдвП е разписано „Чл. 19. (1) Превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел могат да се движат по изключение по пътищата, ако са регистрирани по ред, определен от общинския съвет и само по определени от кмета на общината маршрути. (2) За да се движат по пътищата, за превозните средства по ал. 1 следва да е издаден валиден документ за сключена застраховка „Гражданска отговорност” по т. 13, раздел II, буква 7 „А” от приложение № 1 на Кодекса за застраховането.“  1.1. Текстът "регистрирани по ред, определен от общинския съвет", считам че следва да бъде изменен "по ред, определен от министъра на транспорта" поради следните съображения:  1. По този начин оставаме в ръцете на местното самоуправление сами да изготвят методиката за регистрирането им;  НЕДОСТАТЪЦИ:  - няма кой да гарантира, че ще поставят изисквания гарантиращи безопасността на атракционите и сигурността на пътниците;  - няма кой да гарантира, че ще поставят конкретни изисквания за наличие на документи от производителите (старите влакчета не притежават такива документи)  - издадените регистрационни номера ще са временни, за конкретния сезон, т.е. ако се сключи застраховка "Гражданска отговорност", съгл. чл. 19 (2) от ЗДвП - Проект за този номер, то през следващия сезон трябва да се издаде нов номер от друга община, за да се преминат контролните прегледи и застраховки.  2. С регистрация по този ред, означава, че едно влакче, регистрирано в гр. Варна например няма да може да се експлоатира в гр. Бургас през един сезон;  КОМЕНТАР:  Изхождам от практиката ни, че когато влак в Поморие дефектира, ние го заменяме с друг (от Варна напр.), за да редуцираме загубите във времето в което е в сервиз. С местната регистрация това няма да е възможно.  Считам, че е резонно да се изготви единен национален регистър на "бавнодвижещи се превозни средства, предназначени за теглене на каравани и вагони, използвани за развлекателна дейност; и каравани и вагони, използвани за развлекателна дейност, които са теглени от бавнодвижещи се превозни средства" от ИА "АА".  С предстоящото въвеждане на софтуер за преминаването на ГТП на атракционите по Наредба-32 ще осигури яснота по отношение на наличните в РБългария влакчета и идентификационните им данни. На територията на цялата страна броят им не надвишава 100 единици.  1.2. Считам, че е резонно да се допишат още две алинеи с текст:  „(3) За да се движат по пътищата, за превозните средства по ал. 1 следва да е издаден валиден документ за сключена застраховка „Злополука” на пътниците по т. 1, раздел II, буква „А” от приложение № 1 на Кодекса за застраховането.  (4) За да се движат по пътищата, за превозните средства по ал. 1 следва да е издадено валидно удостоверение за преминал Годишен технически преглед, съгл. Наредба Н-32 от 16 декември 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства“.  МОТИВИ:  1. Тъй като дейността „превози с атракционна цел“ не се извършва от регистрирани превозвачи, съгл. Закон за автомобилните превози, то следва застраховка "Злополука" на пътниците да е неизменна част от документите, които превозвачите следва да осигурят, за да могат да се движат по пътищата, отворени за обществено ползване и по определени от кмета на общината маршрути.  Този вид застраховка следва да бъде задължителна и за тях поради сходството в естеството на дейността им с тази, за превоз на пътници в средствата за обществен превоз, в унисон със законовите разпоредби на Наредба 33 от 03.11.1999 г., Кодекса на застраховането и Закона за автомобилните превози.  Наличието на валиден документ за сключена застраховка "Злополука" на пътниците ще осигури пълно покритие на евентуални вреди, по отношение на безопасността на превоза на пътниците в бавнодвижещите се превозни средства, използвани за атракционна цел.  2. По отношение на задължението на наличие на „валидно удостоверение за преминал ГТП“, следва да се вземе предвид текста в ЗдвП, изм. ДВ, бр. 105 от 2018 г. бе регламентиран и влязъл в слила на 01.01.2019 г. чл. 147, ал. 1 и ал. 3, т. 6, а именно: „(1) Регистрираните моторни превозни средства и теглените от тях ремаркета и пътните превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел, с изключение на пътните превозни средства на поделенията на въоръжените сили, и пътните превозни средства с животинска тяга, подлежат на задължителен периодичен преглед за проверка на техническата им изправност. Условията и редът за извършване на прегледа на превозните средства, с изключение на самоходните машини, колесните трактори с максимална конструктивна скорост, ненадвишаваща 40 km/h, и ремаркетата, теглени от тях, се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията съгласувано с министъра на вътрешните работи.“  ..... (3) Пътните превозни средства подлежат на периодичен преглед за проверка на техническата им изправност, както следва: ...... 6. ) линейките, специалните пътни превозни средства на Главна дирекция "Пожарна безопасност и защита на населението" на Министерството на вътрешните работи, къмпинг-автомобилите, къмпинг-ремаркетата от категории O2, O3 и О4, колесните трактори с максимална конструктивна скорост, надвишаваща 40 km/h, и пътните превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел - всяка година.„  Удостоверението за техническа изправност на ППС следва да бъде задължително за пътните превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел, в унисон със законовите разпоредби на Наредба Н-32 от 16.12.2011 г. и ЗдвП.  Наличието на валидно удостоверение за проверка на техническата изправност на пътно превозно средство, с което се извършват превози с атракционна по пътища, отворени за обществено ползване и определен от кмета на обината маршру е задължително условие за осигуряването на безопасността на пътниците.  2. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ДОПЪЛНЕНИЕ НА ДОПЪЛНИТЕЛНИТЕ РАЗПОРЕДБИ § 1. ОТ ЗДВП - ПРОЕКТ:  Да се допише текст към „т. 52 “Пътно превозно средство” е съоръжение, придвижвано по пътя на колела и използвано за превоз на пътници и/или товари. Към пътните превозни средства се включват моторните превозни средства и ремаркетата, както и трамваите, тракторите, самоходните машини, велосипедите и превозните средства с животинска тяга, когато се движат по пътищата“ , а именно: „и бавнодвижещи се превозни средства, предназначени за атракционна дейност“  МОТИВИ:  Бавнодвижещите се превозни средства, предназначени за теглене на каравани и вагони, използвани за развлекателна дейност, както и каравани и вагони, използвани за развлекателна дейност, които са теглени от бавнодвижещи се превозни средства са обект на Наредба I-45, Наредба Н-32, ЗдвП, ЗАП. По съществото си те са пътни превозни средства и е пропуск да не са разписани като такива.  3. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЧЛ. 26 ОТ ЗдвП - ПРОЕКТ:  По отношение на изискванията към водачите, поставени в „Чл. 26. (1) Водачът, при управление на моторно превозно средство е длъжен да носи и при проверка от контролните органи да представи: ......“  Считам, че следва да се допише т. 8. с текст: „В случаите, когато не се предвижда задължение за регистрация на превозни средства от даден вид и категория и не могат да бъдат представени документите по ал. 1, т. 2, се представя официален документ от съответните компетентни органи и документ, съдържащ информация с техническите данни на ПС, позволяващи идентификацията му“  МОТИВИ:  Следва да се адаптира ЗдвП – Проект към разпоредбите на НАРЕДБА № I-45 от 24.03.2000 г. по отношение на чл. 1, ал. 4 „Не подлежат на регистрация по реда на тази наредба: 1. тролейбусите; .... 7. (нова - ДВ, бр. 45 от 2014 г., в сила от 30.05.2014 г.) бавнодвижещи се превозни средства, предназначени за теглене на каравани и вагони, използвани за развлекателна дейност; 8. (нова - ДВ, бр. 45 от 2014 г., в сила от 30.05.2014 г.) каравани и вагони, използвани за развлекателна дейност, които са теглени от бавнодвижещи се превозни средства." и в унисон с разпоредбата на чл. 12а, ал. 2 от Наредбата. В този ред, считам, че следва да се разпишат точните Документи за идентифициране на превозните средства, не подлежащи на регистрация и използвани за превоз на пътници. | Не се приема. | Предложението не се отнася до публикувания за обществено обсъждане подзаконов нормативен акт. |
| **Сдружение на пунктовете за проверка на техническата изправност на пътни превозни средства и ДЗЗД „Сдружение на ППТП и АС на ППС“** | 1. Предложения във връзка с допълнителното обучение по чл. 14:  1.1. Срокът на допълнителното обучение на техническите специалисти, участващи в комисията за периодични прегледи на ППС съгласно чл. 14, ал. 4 в сила от 20.05.2018 г., да бъде променен от 2 на 5 /пет/ години и да съвпада със срока за издаване на разрешение за дейността ППТП.  1.2. Да бъде преразгледана програмата за допълнителното обучение с цел въвеждане на осъвременена и актуална информация относно пътните превозни средства /напр. хибридни и електрически ППС и категоризацията на ППС от категория L/, работа с техническите средства в ППТП /напр. освен измервания с газоанализатор, димомер, стенд за спирачна ефективност или калибри за проверка на износването в заключващото устройство на седловото устройство на седловия влекач така и въведение в работата с устройства за свързване към електронния интерфейс на превозното средство или устройства за проверка на окачването на осите и колелата/.  1.3. Да бъдат заложени практични занятия с цел онагледяване теоритичния материал по програмата.  1.4. Да бъде завишен контрола при провеждане на допълнителното обучение с цел да се гарантира адекватното му провеждане. | Приема се. | Предложението е отразено в § 6. |
| 2. Предложения във връзка с техническото оборудване в ППТП:  Срокът, заложен в Параграф 31, ал. 1, т. 2 от Преходните и заключителни разпоредби, а именно 1 юли 2020 г. да бъде удължен и съобразен с програмата за разработка и внедряване на софтуерния продукт, който ще получава данните от средствата за измерване от страна на ИА „Автомобилна администрация“. Следва да се вземе предвид липсата на наличен софтуерен продукт, който ще бъде използван от ИА „АА“, т.е. невъзможността за преработка и тестване на СИ в ППТП съгласно новите изисквания. По възможност да бъде заложен както тестови период на новата система с ограничен брой ППТП в страната, така и гратисен период за преминаване към новите изисквания, т.е. период с възможност за работа по стар и нов начин. Следва да се направи допитване до доставчиците на СИ за ППТП какъв срок смятат за реалистичен за реализиране на СИ, отговарящи на новите изисквания на наредбата предвид програмата за разработки и внедряване на софтуерния продукт, който ще получава данните от СИ от страна на ИА „АА“. | Приема се. | Предложенията са отразени в ПЗР. |
| 3. Предложения във връзка с промените обстоятелства в ППТП:  В изпълнение на чл. 24, ал. 5 за уведомяване на ИА „АА“ за настъпила промяна обстоятелства преиздаване документ по чл. 18, ал. 1 поради изтичане на неговия срок на валидност не намираме за практично подаването на документи свързани с периодичните метрологични проверки на СИ в пунктовете, удостоверения за допълнително обучение или сертификати по БДС EN ISO 9001:2015. Същите могат да бъдат сканирани и въвеждани директно в системата за работа в пунктовете и дублирането на тази дейност затруднява както ИА „АА“, така и управителите на юридическите лица, опериращи ППТП. | Приема се. | Предложението е отразено в пар. 12, т. 1 относно чл.24, ал. 1. |
| 4. Предложения във връзка с периодичността на техническите прегледи на ППС:  Не би ли следвало да се върне предходния срок на чл. 29, ал. 1 от Наредба Н-32 за периодичност на техническия преглед на ППС категория N1 над 10 години с оглед амортизацията на тези ППС по време на експлоатация. Също така евентуално въвеждане на срок на техническия преглед на всеки 6 месеца за автомобили М1 над 15 години, както и периодичен технически преглед за мотопеди с работен обем на двигателя до 50 куб. см. | Не се приема. | Сроковете в наредбата не могат да противоречат на текстовете от закона. |
| 5. Предложение във връзка с налагани глоби на водачите на ППС  И макар глобите за водачи на ППС, които управляват превозно средство без периодичен технически преглед, да не са обект на Наредба Н-32, правим предложение същите да бъдат завишение, за да осъзнаят водачите на ППС сериозността на от направеното нарушение и тежестта от последствията на шофиране на ППС непреминало периодичен технически преглед. Това предложение правим и с цел да се намали броят на не преминали технически преглед ППС управлявани по пътната мрежа, които създават сериозна опасност и предпоставка за възникване на пътно-транспортни произшествия. | Не се приема. | Предложението не се отнася до публикувания за обществено обсъждане подзаконов нормативен акт |
| 6. Предложение във връзка с чл. 13 ал. 1 т. 6 от Наредба Н-32  Предлагаме изискването към техническите специалисти по чл. 13 ал. 1 т. 6 от Наредба Н-32 за притежание на най-малко 3 години професионален опит по специалността от завършеното средно или висше образование по една или повече специалности, посочени в приложение № 1, или равностоен на него, като учебни занимания в областта на пътните превозни средства да отпадне. Същото представлява ограничаващо условие към специалисти придобили допълнителна квалификация след висше образование и ограничава възможността на ППТП да наемат и обучат млади кадри специалисти в областта. | Не се приема. | Изискването за стаж е изискване на Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО. |
| **Асоциация на автомобилните производители и техните оторизирани представители в България** | През последните години наблюдаваме тенденция за увеличаване възрастта на парка. Тази тенденция е сериозна предпоставка за увеличаване броя на ПТП и замърсяване на околната среда.  Прегледите за проверка на техническата изправност са регламентирани от Европейското право така, че да гарантират, че превозните средства се поддържат в безопасно състояние по време на използването им. Прегледите следва да бъдат основният инструмент за гарантиране на техническата изправност на автомобилите.  Ефективността на периодичните прегледи за техническа изправност на ППС, биха спомогнали за подобряване състоянието на чистотата на въздуха и намаляване на ПТП в страната. За постигане на такава ефективност в контекста на обсъжданите промени ние от Асоциацията на автомобилните производители предлагаме:  1. Прегледите да се извършват по параметри определени от производителя. За целта е необходимо да се регламентира в проекта на Наредбата, създаването и използването на база данни, съдържаща необходимите за прегледа, технически параметри на автомобилите. Базата с данни да се използва от всички получили разрешение за извършване прегледи за техническа изправност.  Наличието на такава база с данни ще спомогне за генериране на чек лист с необходимите данни за проверка за всеки конкретен автомобил по съответния идентификационен номер. | Приема се по принцип. | Няма конкретно предложение по проекта на наредба, представен за обществено обсъждане. |
| 2. Подкрепяме предложението / многократно предлагано от ААП/ за създаване на условия за автоматично въвеждане в информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС при извършените по време на прегледа измервания. По този начин се осигурява достоверност на провежданите измервания в съответствие с методиката, чрез предотвратяване на нерегламентирана операторска намеса. | Приема се. | С § 3 и § 4, т. 2 и § 33 от проекта на наредба се въвеждат изисквания към информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС, като връзката между системата и средствата за измерване следва да бъде защитена. Целта на направеното предложение е повишаване качеството на извършваните технически прегледи чрез предотвратяване на нерегламентирана намеса. |
| 3. Предлагаме в най-кратки срокове, контролно-техническите пунктове да бъдат оборудвани с устройство за свързване към електронния интерфейс на превозното средство (четящо устройство на системата за бордова диагностика). Предложеното оборудване е от съществено значение при оценката на техническото състояние на превозното средство и особено на неговите електронни компоненти за безопасност. Използването на това оборудване ще допринесе за гарантиране на обстоятелството, че по пътищата, отворени за обществено ползване се движат технически изправни превозни средства, които имат допустимо вредното въздействие върху околната среда. | Приема се. | Отразено е в § 31, т. 2 |
| 4. За обективно определяне на вида на техническата неизправност, предлагаме да се създаде програма, която в процеса на извършване на прегледа да отчита наличието на несъответствия, с параметрите определени от производителя, вида на неизправностите, както и крайния резултат от прегледа. | Приема се по принцип. | Разработва се такъв модул, но това не е предмет на наредбата. |
| 5. Подкрепяме предложенията за въвеждане на екологични групи за моторните превозни средства. Предлагаме определянето на екологични групи да се допълнят и изменят.  - Автомобилите Евро 6 да бъдат отделени в самостоятелна екологична група „четири”.  - В „пета” екологична група, включваща моторните превозни средства, които се задвижват само с електродвигатели, както и тези, задвижвани с водородна горивна клетка да се добавят хибрид (HEV) и плъг ин хибридите (PHEV) . При тези автомобили батериите са с много по-голям капацитет и хибрида може да измине по-голямо разстояние в режим само на ток. При плъг ин хибридите батериите могат да бъдат зареждани чрез директно включване в електрическата мрежа.  - Да се регламентира нова екологична група „шест” на нови ПС . Издаването на Удостоверение за нея на ново превозно средство и стикер с номера на знака за екологичната група, както и вграждането на идентификатор, /позволяващ четене и запис на информация/ да се извършват при регистрация му. | Не се приема. | В отделна група са отделени само електрическите ППС. |
| 6. Предлагаме към определените за измерване компоненти за екологична група, да се добавят допълнителни , определящи екологичната категория, които следва да се измерват / като азотните оксиди и др. възможни за измерване в пунктовете компоненти /. | Не се приема. | Понастоящем тези компоненти не се измерват по време на техническия преглед. Предстои промяна в европейското законодателство. |
| **Сдружение „Съюз на българските автомобилисти“** | Считам, че в голяма степен текстове от Наредбата са в нарушение на Законa за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и по-конкретно: водят до неоправдано затрудняване на извършването на стопанска дейност, което далеч надминава обществено оправданите граници административното регулиране и административния контрол. Съображенията ми за това бяха представени своевременно още при предходни обсъждане на Проекта за изменение и допълнение на наредбата, но не бяха уважени. Част от тях излагам и по-долу. Наредбата, ако бъде приета в този вид, сериозно затруднява нашата дейност, заради това предлагаме долупосочените текстове да бъдат преразгледани отново. СБА разполага с приблизително 60 пункта за ГТП в цялата страна, като от тях поне 40 служителя са постоянно на обучение. Това са високо квалифицирани служители, които не получават реално никаква допълнителна квалификация, а биват откъснати от работния процес. И всичко това е на фона на значителна административна тежест за работодателя.  Нов чл. 12, ал. 6 от Наредбата следва напълно да отпадне:  „Не се допуска председателят на комисия и техническият специалист да участват в комисия по извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на превозни средства, които са тяхна собственост или собственост на свързани с тях лица, и на превозни средства, в поддръжката и ремонта на които председателят на комисията и техническият специалист са участвали.“  Изцяло необосновано се ограничава кръгът на лицата, които могат да се възползват от услугата технически преглед в конкретен пункт. Още повече, това изискване се поставя на фона на въведените по искане на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ /ИААА/ компютризирана система за управление на работата на средствата за измерване и информационна система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС, чиято основна цел е превенция и контрол на нарушения в пункта за ГТП. Тази промяна е индиректно признание, че компютризираният контрол и предаването на данни към ИААА е реално време са напълно безсмислени, въпреки, че отново се коментират с последните изменения на Наредбата.  От приетата промяна отново не става ясно как ще се процедира с лицата, собственици на превозни средства, свързани със служителите на ИААА, които осъществяват контрол върху дейността на съответния пункт в реално време? Тези лица къде следва да проверяват изправността на своите превозни средства и как ще се удостоверява въпросната свързаност?  Отделно от това, от Наредбата не става ясно и по какъв начин лицата от комисията ще проверяват за наличие на свързаност – дали собственикът на превозното средство, представено за преглед не е някой техен далечен родина, който е вероятно и да не познават. Как ще се удостоверява и икономическата зависимост, предвидена в новата т.20 от параграф 1 от Допълнителните разпоредби на Наредбата? Кой ще декларира или удостоверява свързаността и/или икономическата зависимост; по какъв начин ще се разпределя отговорността на членовете на комисията, ако някои от тях допусне нарушаване на това изискване. Всички тези въпроси създават съществени неясноти, които няма как да бъдат санирани в последствие и ще създадат правна несигурност.  На въпросната разпоредба е дадено тълкуване на сайта на ИААА, но не това е редът за изменение на наредба. Текстът следва да отпадне. | Не се приема. | Предложението не касае проекта на наредба, тъй като с проекта не се създава нов член 12. |
| СБА оспорва и новата т. 6 на чл. 13, ал. 1 от Наредбата, съгласно която техническият специалист следва „да притежава най-малко 3 години професионален опит по специалността от завършеното средно или висше образование по една или повече специалности, посочени в приложение № 1, или равностоен на него, като учебни занимания в областта на пътните превозни средства.“. И до сега изискването за професионален стаж от една година създаваше трудности за намиране на специалисти в областта. Увеличаването на изискването на професионален опит не само затруднява работодателите в бранша, но и неминуемо ще увеличи процента на безработица в страната, тъй като много специалисти няма да могат да започнат работа поради липса на опит. Считам, че тази промяна е неправилна и необоснована и като таква следва да отпадне.  От друга страна, редно е да се направи разграничение кое в същност следва да се взема предвид при определяне на образованието на лицата по чл. 13 от Наредбата – дали продължителността на курса им за обучение във времето, както беше до преди измененията, или реалният хорариум. Именно последното следва да бъде възприето като правилно. Още повече, този въпрос не е от компетентността на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или на ИААА, за да бъде уреждан от тях в техни подзаконови нормативни актове. | Не се приема. | Изискването за стаж е изискване на Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО текст от значение за ЕИП. |
| Неправилни и необосновани са гласуваните промени на чл. 14, ал. 4 и ал. 5 от Наредбата, а именно:  Алинея 4 се изменя така:  „(4) Допълнителното обучение по ал. 1 е първоначално и периодично. Техническите специалисти преминават допълнително първоначално обучение преди вписването им в регистъра по чл. 15, ал. 1, след което на всеки 2 години преминават периодично обучение.“  5. Алинея 5 се изменя така:  „(5) Допълнителното обучение завършва с полагане на изпит пред комисия, в състава на която се включва представител на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ .  Липсва каквато и да е законова, а и логическа обосновка, която налага въпросното периодично обучение да се извършва на всеки две години и то пред комисия с представител на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация. В случая говорим за поредната финансова тежест върху собственика на ГТП, и то при условие, че на две години техническата уредбата на превозните средства не търпи съществени промени, което да налага техническият специалист да опреснява толкова често знанията си. Освен разход за работодателя това е и неоправдано откъсване от работната среда за служителя. Още повече, не мога да не отбележа, че спорната алинея 5 създава усещане за опит за легализиране на корупционни практики при избор на учебно заведение, в което да бъде проведено обучението. Съмненията ми са породени от следното: след като обучението ще се провежда от висши училища, акредитирани по реда на Закона за висшето образование, или от организации, оправомощени в друга държава - членка на Европейския съюз, за такава дейност, какво налага на изпита да присъства представител на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. Нима от ИААА се съмняват в коректността на висшите училища и по-какъв начин присъствието на представител на ИААА ще се отрази върху изпита; какво налага присъствието на подобно лице при условие, че ал. 8 на същия член предвижда, че „След всеки изпит по ал. 5 висшето училище изпраща до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ следната информация за всяко лице, което е положило изпит...“. Всички тези въпроси неминуемо водят до съмнения в целта на последните промени на Наредбата. | Приема се частично. | Срокът за допълнително обучение е удължен с § 6, а по отношение на изпита - компетентният орган трябва да има контрол върху обучението. |
| Друг текст, който следва да отпадне е ал. 5 на чл. 24, а именно: „За промяна в обстоятелствата по ал. 1 и ал. 4 се счита и преиздаването на документ по чл. 18, ал. 1 поради изтичане на неговия срок на валидност.“.  Промяната е незаконосъобразна, тъй като от въпросните документи, посочени в чл. 18, ал. 1, единствено свидетелството за съдимост е със срок на валидност, като административният орган е длъжен да се сдобие с него по административен ред. Още повече, след като заявителят веднъж е предоставил документи, които са приети и одобрени от ИААА, той не следва да бъде задължен да ги поддържа актуални за администрацията. Изтичането на срок на валидност на издаден документ не може да бъде приравнено на промяна на обстоятелство, защото е възможно актуализираният документ да не носи никаква информация за промяна. | Приема се. | Предложението е отразено в § 12. |
| Във връзка със споменаването на чл. 18, ал. 1 СБА, счита, че искането за представяне на копие на сертификат за внедрената в контролно-техническия пункт система за управление на качеството по чл. 11, ал. 5, издаден от орган по сертификация на системи за управление, акредитиран от Изпълнителна агенция "Българска служба за акредитация" или от чуждестранен орган за акредитация, към момента на подаване на документи за издаване на разрешение е неправилно и неприложимо. За да бъде валидно издаден подобен сертификат, е необходимо техническият пункт да е работил не по-малко от шест месеца, което няма как да стане при условие, че пунктът няма разрешение. Администрацията поставя пред заявителя реално неизпълнимо условие, което заявителят е принуден да изпълни, за да може да започне да функционира. | Не се приема. | За новооткрити КТП има срок за предоставяне на сертификата. |
| Член 37, ал. 4 от Наредбата противоречи на новата предложена Методика и проекта за газовете, поради което не може да бъде прието в този му вид:  „(4) Опасни са неизправностите, които представляват пряк и непосредствен риск за безопасността на движението или оказват въздействие върху околната среда. При установяване на такива неизправности временно се отнема регистрацията на неизправното превозно средство и не се допуска движението му по пътищата, отворени за обществено ползване. Превозното средство се подлага на повторен преглед след отстраняване на установените неизправности и/или несъответствия.“ | Не се приема. | В случай, че МПС не изпълни граничните стойности, то ще бъде технически неизправно, но ако ги покрие и бъде измерено по-ниски стойности то същото ще се квалифицира към екологична група. |
| Считам, че изменението на чл. 42, т. 1 от Наредбата, а именно:  „В т. 1 думите „прегледите за техническа изправност“ се заменят с „периодичните прегледи за проверка на техническата изправност“, а след думата „наредба“ се добавя „и не плащат на техническите специалисти, които са наети от тях никакви възнаграждения, дори под формата на премии или добавка към заплатата, свързани със заключенията от прегледите за проверка на техническата изправност на превозните средства или броя на извършените прегледи“.  противоречи на действащото законодателство и неоправдано ограничава свободата на работодателя за определяне на възнаграждението на неговите служители, поради което тази промяна следва да отпадне от Наредбата. | Не се приема. | С проекта на наредба не се прави промяна в чл. 42, т. 1. |
| Необосновано е и ново изискване, поставеното в чл. 11, ал. 3, т. 22 , а именно: информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС да осигурява възможност за: „съхранение на данните за извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност в продължение на минимум 60 месеца от датата на извършване на прегледа“. Както налага тази промяна, при условие, че новите автомобили преминават на преглед на третата или петата година. Подобен срок е неоправдано дълъг. Редно е ИААА да осигури такова съхранение, след като иска предаване на данни в реално време. | Не се приема. | В чл. 11 са изисквания към ИС. Съхранението е от ИААА, а не от КТП. |
| Сега е моментът всички изисквания за пренос на данни и предоставяне на информация да бъдат съобразени с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/EО (Общ регламент относно защитата на данните), който ще бъде приложен считано от 25 май 2018 г., когато изтича крайният срок, предвиден за всички организации, попадащи в обхвата на Регламента, да демонстрират съответствие с изискванията в него. ИААА не следва да поставя изисквания към ГТП-та, които ще ги постави в затруднение да приложат регламента. | Приема се по принцип. | ИААА спазва принципа за съхранение на данните по регламента. |
| Освен гореизложеното, с настоящото СБА прави предложение за отпадане на Технологичната карта, тъй като същата се явява напълно излишна при условие, че всеки пункт работи по определена от ИААА Методика. В тази връзка СБА прави предложение за отмяна на ал. 4 и ал. 5 от чл. 19 от Наредбата:  „(4) Технологичната карта за работата на техническите специалисти по чл. 18, ал. 1, т. 4 се изготвя поотделно за всяка линия за извършване на периодични преглед и проверки на ППС и съдържа:  1. схема на линията с обозначени постове за извършване на отделните операции;  2. списък на техническото оборудване;  3. броя на техническите специалисти, извършващи прегледа;  4. последователност за извършване на периодичния преглед на ППС, същност на проверките, изпълнител, използвани уреди, съоръжения и средства за измерване.  (5) Технологичните карти за работата на техническите специалисти се съгласуват:  1. (изм. - ДВ, бр. 40 от 2016 г., в сила от 27.05.2016 г.) от ръководителя на съответното регионално звено на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" - за контролно-техническите пунктове от категории I, II, III или IV;  2. от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" - за контролно-техническите пунктове категория V.“ | Не се приема. | В методиката са посочени изискванията за извършване на техническия преглед, а в технологичната карта се вписва последователността на проверките в КТП. |
| За да се постигнат реални резултати, , СБА предлага и промяна на чл. 40 от Наредбата, като изрично се предвиди ред за задържане на удостоверението за ПТП от пункта, установил неизправност, като удостоверението бъде приложено към протокола за преглед. Отделно от това, в информационната система това да бъде своевременно отразено, по начин, който позволява проверка от страна на ИААА и на останалите пунктове. Целта на тази промяна е да бъде преустановена практиката един неизправен водач да отиде в друг пункт, където да мине със своя неизправен автомобил. | Приема се по принцип. | Информацията се въвежда в информационната система, но към момента не се визуализира. С надграждане на системата ще бъде реализирано. |