**С П Р А В К А**

за отразяване на постъпилите становища при общественото обсъждане в периода 28.2.2020 г. – 13.3.2020 г. по реда на чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове 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** |
| **1.**borisov3252 | 1. Стикерът е ненужна лепенка. За издаването на стикер и без това ще бъде изградена електронна система с база данни. Предлагам да се създаде публичен достъп до екологичната база данни и всичко да е електронно без лепенки. Доказателство за лесен контрол е махането на винетния стикер и създаването на електронна винетка, достъпа до гаранционен фонд за проверка. Вече има изградена система за разпознаване на номера. | 1. Не се приема. | 1. Електронна база данни ще бъде създадена и до нея достъп ще имат заинтересованите страни. Въпреки това, опитът показва, че автоматичният контрол на база системи за видеонаблюдение не е ефективен при лоши метеорологични условия поради влошаване качеството на снимките при валежи, мъгли и замърсяване на номерата. Дистанционният контрол на база RFID отдалечен достъп е много по-надежден и ефективен. Също така четенето на данните от чип създава още една гаранция за проверка при технически преглед като по този начин се пресичат злоупотреби с представяне на друго МПС на преглед с подправени регистрационни номера, каквито случаи сe срещат. |
| **2.** ksl | 1. Определянето на екологична група с наредба за технически прегледи е незаконосъобразно. Екологичните категории не могат да се определят с наредба „за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства“, защото покриването на определен екологичен клас не представлява заключение за техническа изправност или неизправност в случаите, когато заложените в наредбата изисквания се покриват. В този смисъл е възможно спирането от движение на МПС, ако не покрива стандартите на наредбата, но не е допустимо категоризирането му и означаването с цветен стикер, ако заложените изисквания са били покрити. Необходима е законова промяна, например преименуване на наредбата на наредба за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства и определяне на екологичната група на моторните превозни средства. | 1. Не се приема. | 1. Съгласно чл. 147 от Закона за движението по пътищата, министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, съгласувано с министъра на вътрешните работи с наредба определя условията и редът за извършване на прегледа на превозните средства. Съгласно цитираната разпоредба няма нормативна пречка в условията за извършване на технически преглед да се определят норми за екологични изисквания. Категоризацията на МПС на база замърсяването по своето същество не спира правото на превозното средство да се движи. Въвеждайки екологична категоризация се предоставя инструмент за подобряване на замърсяването на атмосферния въздух чрез нормативно регламентиране на правила за достъп на превозните средства до определени зони, какъвто е европейският опит. |
| **3.** Tranakiev | 1. С промените се постига точно обратното. Пунктовете за ГТП са контролен, а не сертифициращ орган, който да определя екологичната група на МПС.Това вече е направено при пускане на даден модел МПС за продажба в Европа. Те се категоризират от 1-ва до 6dtemp и се определят в редица директиви на Европейския съюз. В талоните следва да се впишат тези данни и както в целия Европейски съюз ограничаването на движението на тези МПС в градовете да става по тези категории. С предложените промени се създават предпоставки стари и неекологични автомобили (включително с ВНГ и СПГ), да бъдат приравнявани с модерни и екологични електромобили, което е недопустимо. Тогава всяка 30 годишна кола ще си постави АГУ и ще си кара на бензин в центъра на София. Тенденцията в Европа е до 5-8 да не се регистрират нови МПС с ДВГ. След като се предлага МПС с монтирани АГУ категорията да се определя при работа на ВНГ и СНГ, логично е и хибридите(скоро ще са повече от тези на газ) и плъг-ин хибридите (защо не ги сложите в отделна категория) да се измерват при работа на ток, тоест да не се измерват вредни емисии. Самото предложение за определяне на еконорми в пунктовете е предпоставка за манипулация и корупция. Когато се манипулират изгорелите газове на един 20 годишен автомобил, той автоматично се приравнява на електромобил. Това е стимул да се купуват неекологични коли. | 1. Не се приема. | 1. Няма конкретни предложения по представения за обществено обсъждане проект на наредба. |
| **4.** MPetrov | 1. Да отпадне §20 и свързаните по същество с него други разпоредби, тъй като предложените промени не могат да се реализират с допълнения на Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства поради липса на законово основание. По същество предложените в §20 разпоредби не водят до изпълнение на заявените в мотивите цели на проекта.  По-краткия срок на обществено обсъждане.  Съгласно чл. 26, ал. 4 от *Закона за нормативните актове* (ЗНА, ДВ, бр. 27/1973 г., посл. изм. и доп. бр. 34/2016 г.), „срокът за предложения и становища по проектите, публикувани за обществени консултации по ал. 3, е не по-кратък от 30 дни. При изключителни случаи и изрично посочване на причините в мотивите, съответно в доклада, съставителят на проекта може да определи друг срок, но не по-кратък от 14 дни.” В мотивите за съкращаване на срока не са посочени каквито и да било признаци за изключителност, поради което намирам намаляването на срока за незаконосъобразно. | 1. Не се приема.  2. Не се приема. | 1. Не е налице законова пречка, виж мотивите, изложени по становището на ksl (т. 2 от таблицата).  2. Наредбата бе публикувана за публично обсъждане в едномесечен срок. При отразяване на бележките от публичното обсъждане бяха направени съществени промени по проекта, основно в частта за комуникацията между уредите и информационната система, поради което наредбата бе публикувана отново за обществено обсъждане. Мотивите за съкратеният срок за публично обсъждане са приложени към публикувания проект. |
| 2. Необходимостта от оценка на въздействието на проекта.  Чл. 18а от ЗНА предвижда извършването на предварителна оценка на въздействието на проектите на нормативни актове, а чл. 18б – последваща, с възможност за отмяна, изменение или допълнение на нормативния акт. Към настоящият проект не са приложени нито предварителна, нито план за извършване на последваща оценка на въздействието на нормативния акт. Считам, че същият има потенциал за реално обществено въздействие, с оглед на което е необходимо такива оценки да бъдат извършени. | 1. Не се приема. | 2. Задължителна оценка на въздействието се изисква за актове на Министерския съвет, какъвто не е конкретния случай. |
| 3. Считам, че липсва законово основание за предложеното с §20 категоризиране на моторните превозни средства с конкретния нормативен акт. В § 3 от Преходните и заключителни разпоредби на *Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства* (ДВ, бр. 104/2011 г., посл. изм. и доп. бр. 38/2018 г.) е посочено, че същата се издава на основание чл. 147, ал. 1, 5, 6 и 8 и чл. 148, ал. 1, ал. 3, т. 4, ал. 4, т. 1, 2 и 3, ал. 6, т. 1, 2 и 3 и ал. 10 от *Закона за движението по пътищата* (ЗДвП, ДВ, бр. 20/1999 г., посл. изм. и доп. бр. 60/2019 г.). Никъде в законовите основания за издаването на наредбата, както и в приложимия закон, не се предвижда наредбата за периодичните прегледи на техническата изправност на ППС да категоризира същите по какъвто и да било признак. Предмет на цитираната наредба може да бъде единствено материя, за която това е предвидено в закон. В настоящия проект липсва разпоредба, обосноваваща създаването на разписаните такива в §20 с по-висшестоящ нормативен акт.  В случай, че нормативен акт от по-висока степен не предвижда създаването на екологични групи, това не може да стане с наредба. Евентуална наредба би могла да определи методиката за създаване на същите, но не и принципното им въвеждане.  *Законът за движение* по пътищата указва ясно какво е приложното поле на *Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства* – чл. 147, ал. 1, 5, 6 и 8 и чл. 148, ал. 1, ал. 3, т. 4, ал. 4, т. 1, 2 и 3, ал. 6, т. 1, 2 и 3 и ал. 10 от ЗДвП. Това не включва §20. | 1. Не се приема. | 3. Не е налице законова пречка, виж мотивите, изложени по становището на ksl(т. 2 от таблицата). |
|  | 4. В проекта е предвидено екологичната група на МПС да се определя по отношение на два вида замърсители – въглероден оксид (СО – за МПС с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес) и димност на отработените газове (т. е. – фини прахови частици (ФПЧ) за МПС с двигатели със самозапалване чрез сгъстяване на работната смес). Принадлежността към дадена екологична група се определя на първо място от категоризацията на МПС в някой от европейските стандарти за изгорели газове на МПС (ЕУРО) и едва на второ – от реалните количества на замърсителите в изгорелите газове, установени при измерването им.  В мотивите към проекта е посочено, че „в Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (2018-2024) в България (Програмата) е отчетено лошо качество на атмосферен въздух в страната, свързано със значително превишаване на допустимите норми на емисиите от прахови частици в големите градове.” Целта на въвеждането на екологичните групи е потенциално ограничаване на движението на МПС. Не става ясно защо, след като превишаването на допустимите норми е на емисии на ПРАХОВИ ЧАСТИЦИ, се предвижда възможност за ограничаване на движението на МПС, които практически не генерират такива и за тях измерването на праховите частици въобще не е предвидено във връзка с определянето на екологичната им група (МПС с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес). В мотивите към проекта не са посочени констатирани проблеми с единствения замърсител (въглероден оксид – СО), в зависимост от който следва да се определи екологичната група на последните и същите не се позовават на налични анализи по отношение на този замърсител. Той е токсично вещество, но това се отнася и до други замърсители, предмет на редица стандарти за отработените газове на МПС, включително и шестте общоевропейски (EURO) – такива са въглеводороди, азотни оксиди, летливи органични съединения. Не става ясно защо се предвижда измерването само на един замърсител, който да определя екологичната група, след като и другите вещества са вредни за човешкото здраве. С оглед на това не става ясно как предвидените мерки (определяне на екологична група с възможност за ограничаване на определени МПС) биха довели до постигането на по-ниски нива на ФПЧ съгласно заявената цел.  Друг проблем в настоящия проект е изпълнението на целите на Стратегията на Европа за „чисти горива“, предвид която към алтернативните горива спадат и втечнен-нефтен газ (ВНГ) или сгъстен природен газ (СПГ). Стратегията е визирана в мотивите, като се посочва, че „с проекта на наредбата е предложено моторните превозни средства, които са оборудвани с уредба, която позволява работата на двигателя с ВНГ или СПГ, да се категоризират към екологична група, като проверките за определянето й да бъдат извършвани при работа на двигателя с ВНГ или СПГ.” Това внушава, че принадлежността към определена екологична група ще се определя в зависимост от установените нива на замърсители при измерването. Това обаче е вярно само за МПС с екологична категория EURO 1/I и по-високи. Моторни превозни средства без такава категория, без значение какви са нивата на замърсителя СО при измерването, не могат да попаднат в по-висока екологична група от първа. Принадлежността им към екологичната група е базирано само на наличието на сертификат EURO и реалните количества на отделяните замърсители са без значение. Този факт опровергава заявеното намерение за прилагане на стратегията и противоречи на заявените мотиви.  Не е взет предвид фактът, че почти всички произведени МПС, които са в движение към момента, са отговаряли на определени стандарти по отношение на отделяните вредни газове при производството им и независимо, че тези стандарти не са EURO, практически е възможно постигането на реални стойности на замърсителите от по-високите екологични групи. При МПС, внесени от трети страни, отговарящи на различни стандарти, са възможни дори по-ниски нива на замърсители от съответен EURO стандарт. Фактът, че те не притежават съответния сертификат, не дава възможност да попаднат в по-висока екологична група, независимо от реалните нива на отделяните вредни газове. Това е абсурдно, тъй като съгласно проекта, практически най-малко значение за определяне на екологичната група на дадено МПС има реалното ниво на отделяни замърсители. За качеството на атмосферния въздух, от друга страна, значение има единствено реалната абсолютна стойност на замърсителите.  Въпреки целта на проекта да доведе до намаляване на нивото на прахови частици, МПС, които практически не генерират такива, биха попаднали в по-ниска група от такива, които генерират. Пример: МПС с двигател с принудително възпламеняване на работната смес „без екологична категория”, попада в първа група, а МПС с двигател със самозапалване чрез сгъстяване на работната смес, с EURO 4/IV, попада във втора. В първия случай не се генерират ФПЧ, а във втория се генерират. По този начин методиката за определяне на екологичните групи не изпълнява заявените цели на проекта на нормативния акт и реално им противоречи.  Така изложено, предложението за категоризиране на МПС в екологични групи обезсмисля евентуални усилия за намаляване на емисиите на по-стари МПС.  Важно е да се отбележи, че целта на излагането на мотиви към даден проект на нормативен акт е да се посочи как заложените мерки изпълняват заявените цели, а не просто формално изпълнение на изискванията на ЗНА за наличие на мотиви. В настоящия проект се наблюдават противоречия между заложените мерки и декларираните цели. | 4. Не се приема. | 4. Измерванията на отработилите газове, които имат вредно въздействие върху хората и природата, измерени за целите на типовото одобрение, не могат да бъдат контролирани при измерванията при периодичната проверка на техническата изправност на МПС, за тази цел е предвидена 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, която посочва какви измервания следва да се правят при периодичния преглед. Именно за това в наредбата е предвидено, освен измерванията по време на прегледа, да се взимат предвид и евро категориите за определяне на екологичните групи. За превозни средства, които нямат типово одобрение, защото са внесени извън ЕС или евро категорията не е отразена, се взима предвид годината на регистрация, защото към датата на регистрация превозното средство трябва да отговаря на европейските изисквания, за да се регистрира в Република България. Международни изследвания показват, че превозни средства с монтирана АГУ замърсяват по-малко, поради което е предвидено такива превозни средства да се категоризират в по-горна еко категория. |
| **5.** Мина Делчева | 1. Категорично съм против обединяването на всички дизелови автомобили от евро 1 до евро 4 в една група. Също така трябва да се прави разлика между дизелови автомобили с катализатори и без.. Какво общо има между дизел евро 1 и дизел евро 4 с катализатор? Предлагам да се преработят групите! | 1. Не се приема. | 1. Обединяването на групите Евро категории е в зависимост от степента на замърсяване. Липсата на катализатор за МПС, които фабрично са оборудвани с такива, е сериозна техническа неизправност и е недопустимо. |
| **6.** Ръководители на курсове за обучение на технически специалисти по чл. 14 от Наредба Н-32:  **проф. Р. Иванов** – РУ „Ангел Кънчев“; **проф. В. Николов** – ТУ – София, филиал Пловдив; **проф. Ст. Карапетков** – ТУ – София, Филиал и Колеж – Сливен; **доц. Здравко Иванов** – ТУ – Варна и **доц. Е. Маджарски** – ТУ – София. | 1. Предлагаме в **§ 6 относно** чл. 14, нова ал. 5, т. 1 и ал. 8, т. 5, периодът на обучение на техническите специалисти и валидността на удостоверенията им да бъдат 3 години, т.е. цифрата **5** да се замени с **3.**  **Мотиви:**  1. В условия на преоборудване и обновяване на автомобилния парк, освен с алтернативни видове задвижвания, а така също и със системи за предупреждения за ленти за движения, аварийно спиране, налягане в гумите, сънливост и алкохол на водачите и множество други, предвидени в проекта на Регламент на европейския парламент и съвет от края на 2019 г., е необходимо обучението на техническите специалисти да бъде през един разумен период по-малък от 5 години.  2. Административната тежест ще се намали не с промяна на периода на обучение, а с предвиденото в проекта изискване към учебните заведения, които извършват обучение, да въвеждат информация и резултати от проведените изпити в информационната система по чл. 11, ал. 3., за което има вече създадена организация от стана на ИА „АА“ в обучаващите звена на университетите.  3. С последното изменение през 2018 г. на Наредба Н -32 в Приложение № 1 бяха добавени значителен брой нови специалности в областите – горско стопанство, подемно-транспортна техника, електроника и мехатроника и др. За завършилите тези специалности се налага по задълбочени познания за автомобилите, екологията, безопасността на движението.  4. Проведените входни тестове на работили 4 години след последното им обучение технически специалисти показаха 35-65% незнание на степените за оценка на неизправностите, на методиките за измерване състава и димността на отработилите газове, непознаване на системите за активна и пасивна безопасност, процедурите за измерване на спирачна ефективност, проверките на автомобили с хибридно задвижване и автомобили работещи на метан и т.н., което налага периодичността на обучението им да е по-малка от предвидената в проекта.  Считаме, че от една крайност - 2 години, не трябва да се минава в друга - 5 години. | 1. Не се приема. | 1. Обучението на техническите специалисти, извършващи периодични прегледи за проверка на техническата изправност следва да обхваща проверката за технически неизправности, свързани с прилагането 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 а не всички системи за пасивна и активна безопасност. В повечето случай, проверките на системите за активна безопасност се извършва през бордовия компютър. Европейската нормативна уредба за техническите прегледи е сравнително устойчива и практиката показва, че срокът от 5 години за периодично обучение е сравнително приемливо и не противоречи на посочената по-горе директивата. |
| **7.** Асоциация на автомобилните производители и техните оторизирани представители в България | **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. Настояваме този метод да бъде въведен за всички превозни средства, а не само за тези, за които са налични достъпни данни. Такава е практиката в европейските страни, която спомага за ефективността на прегледа. Задължение на всеки ползвател на МПС е да осигури необходимите данни. | 1. Приема се. | 1. Бележката е отразена в § 41, т. 1. |
| 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. | 2. Не се приема. | 2. Няма конкретно предложение по представения за обществено обсъждане проект на наредба. |
| 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. | 3. Не се приема. | 3. В действащата разпоредба на чл. 9, ал. 1, т. 1, б. „л“ е предвидено пунктовете да са оборудвани с такова устройство, като разпоредбата е в сила от 1.01.2020 г. |
| 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. Смятаме, че създаването и въвеждането на програмата трябва да се извършва едновременно с **автоматичното въвеждане в информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС при извършените по време на прегледа измервания.** | 4. Приема се по принцип. | 4. Информационната система извършва автоматична проверка на резултатите от измерванията със стойностите, предоставени от производителя (виж § 41, т. 1). Изготвянето на програмата не е предмет на настоящия проект. |
| 5. Предлагаме: 5.1.Автомобилите Евро 6 да бъдат отделени в самостоятелна екологична група „четири”.  5.2.В „пета” екологична група, **да се добавят FCEV** - ПС, работещо с горивна клетка, която генерира електрически ток чрез преобразуване на химическата енергия в гориво, например водород, в електрическа енергия. Да се добавят и **хибрид (HEV) и плъг ин хибридите (PHEV) .**  При тези автомобили батериите са с много по-голям капацитет и хибридът 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. Това са нови технологии в автомобилите, които не следва да се игнорират. Броят на тези автомобили се увеличава и следва да могат да бъдат категоризирани.  5.3. Да се регламентира нова екологична група „**шест” на нови ПС. Да се регламентира реда и условията за** издаването на Удостоверение за **ново превозно средство** и стикер с номера на знака за екологичната група, както и вграждането на идентификатор, позволяващ четене и запис на информация. | 5.1. Не се приема.  5.2. Приема се.  5.3. Приета е редакция. | 5.1. Не са изложени конкретни мотиви за така направеното предложение.  5.2. Предложението е отразено в § 21 от проекта.  5.3. Предложението относно условията за издаване удостоверение и знак за екологична група на ново превозно средство е отразено в § 28 от проекта. |
| 6. В § 20, чл. 37, ал. 3 думите„**оборудвано** с уредба“ да се заменят с  „**фабрично оборудвано** с уредба**“**. Поставянето на газови уредби е изменение в конструкцията на автомобила и въвеждането им в отделна група , следва да се допуска, когато има доказателство за безопасно изменение в конструкцията от съответен компетентен орган. | 6. Не се приема. | 6. Има нормативно определен ред за монтиране на автомобилни газови уредби. Въвеждане на изискването само за фабрично монтирани АГУ е дискриминационно. |
| 7. Предлагаме към определените за измерване компоненти за екологична група да се добавят допълнителни, определящи екологичната категория, които следва да се измерват/възможни за измерване в пунктовете компоненти /. | 7. Не се приема. | 7. Няма конкретно предложение по проекта на наредба. |
| **8.** Сдружение на пунктовете за проверка на техническата изправност на пътни превозни средства | **1. Предложения във връзка с допълнителното обучение по чл. 14:**  1.1.Предлагаме преразглеждане на програмата за допълнително 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 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/.  1.2. Да бъдат заложени практични занятия с цел онагледяване теоретичния материал по програмата.  1.3. Да бъде завишен контрола при провеждане на допълнителното обучение с цел да се гарантира адекватното му провеждане. | 1.1. Приема се по принцип.  .  1.2. Приема се по принцип.  1.3. Не се приема. | 1.1. Предложението е взето под внимание, но дисциплините по модулите, по които се обучават техническите специалисти, не са предмет на наредбата. Те са посочени в учебна документация, която се утвърждава от изпълнителния директор.  1.2. Виж мотивите по т. 1.1.  1.3. Изискванията по отношение на контрола не са предмет на обсъжданата наредба. |
| **2.** Не намираме за практично подаването на документи, свързани с периодичните метрологични проверки на СИ в пунктовете, удостоверенията 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 тези дейност затруднява, както ИААА, така и управителите на юридическите лица, опериращи ППТП. С цел да се съкрати времето и използване на административен ресурс, предлагаме срокът на уведомяване на ИААА да бъде увеличен от 7 дни на 6 месеца. | 1. Не се приема. | 2. Наредбата определя документите, които следва да се представят при промяна на обстоятелствата. Това са документи, до които агенцията няма достъп. Въвеждането на електронна услуга за това не е пречка и ще бъде реализирано. Срокът от 6 месеца е прекалено дълъг и реално техническият пункт би могъл да извършва дейност без да има право на това. |
| **3.** Предлагаме да отпадне задължителното сертифициране по БДС EN ISO 9001:2015, тъй като това е доброволен сертификат, целящ контрол на процесите и удостоверяване на качеството на извършваната услуга. С така разписаните правила в Наредба № Н-32/2011 г.а, изискванията които пунктовете за проверка на ППС трябва да покриват, за да получат своя лиценз са много повече от тези, които трябва да се покриват за да получат сертификат по БДС EN ISO 9001:2015, също така изготвената методика и технологични карти ясно посочват начина по който следва да се извърши всеки процес в хода на техническия преглед. Изискванията се припокриват изцяло от Наредба № Н-32 и наличието на този доброволен сертификат за издаване на лиценз става абсолютно излишно. | 3. Не се приема. | 3. БДС EN ISO 9001:2015 е стандарт за управление на качеството, който позволява проследимост на процесите и устойчивост на качеството във времето, което е изключително важно за гарантиране качеството на техническите прегледи. |
| **4.**  Глобите за водачи на ППС, които управляват превозното средство без периодичен технически преглед, да бъдат значително завишени, за да бъдат осъзнавана тежестта от последствията на шофиране на ППС не преминало периодичен технически преглед. | 4. Не се приема. | 4. Глобите, налагани на водачи, които управляват превозното средство без периодичен технически преглед, не са предмет на тази наредба. |
| **5. Предложение във връзка с промяната на методиката за извършване на периодични прегледи на ППС:**5.1. При така действащата нормативна уредба съществува съществен пропуск при измерване на вредното въздействие на хибридните автомобили и автомобилите, които фабрично са оборудвани само с агрегати, работещи единствено с втечнен нефтен газ и сгъстен природен газ (ВНГ или СПГ). В Раздел III, буква А на методиката към Наредба Н-32 е описан начина на измерване на съдържанието на въглероден оксид (СО) в отработилите газове на моторни превозни средства с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес (бензинови двигатели). В т. 2 е указано: „Съдържанието на въглероден оксид (СО) в отработилите газове на моторни превозни средства с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес се измерва при работа на двигателя с бензин“. Към днешна дата съществуват автомобили, които използват бензиновия агрегат само след достигане на определена скорост или нужда от по-голямо усилие, с което електродвигателят не може да се справи. С развитието на автомобилостроенето и напредването на технологиите хибридните автомобили са все по-често срещани, което следва да се отчете и отрази в съществуващата нормативна уредба или да бъдат дадени ясни и точни указания от страна на ИААА за измерването на вредното въздействие на хибридните автомобили.  5.2. В Методиката към Наредба Н-32 в Част I за минимални изисквания относно съдържанието и препоръчителните методи на проверка е записано, че проверката на полезното действие и ефективност на резервната (аварийната) спирачна уредба се извършва чрез проверка на спирачен стенд. Към днешна дата голяма част от автомобилопроизводителите са заменили традиционната така наречена „ръчна спирачка“ с електронна. Този тип спирачки използват система от електромотори които притискат накладките към спирачните дискове. Освобождаването на тази спирачка при голяма част от моделите автомобили, които са оборудвани с нея става автоматично при потегляне на автомобила, което прави невъзможно измерването на ефективността и на спирачен стенд. Също така дори опитите за такова измерване могат да доведат да значителни материални щети за собствениците на ППС и техническите специалисти в пунктовете, тъй като опасността от повреда на системата е голяма. Молим за становище по т. 5.2. или по ясни указания по какъв начин да бъде извършена проверката. | 5.1. Приема се.  5.2. Приема се. | 5.1. Бележката е отразена в § 41, т. 2, буква „а“, подб. „аб“.  5.2. Отразено е в § 41, т. 2, буква „а“, подб. „ав“. |
| **6.** В чл. 9, ал. 1, б. „л“ е записано, че пунктовете за проверка на ППС трябва да бъдат оборудвани с: устройство за свързване към електронния интерфейс на превозното средство (четящо устройство на системата за бордова диагностика); Имайки предвид, че различните производители на автомобили използват различни букси за свързване с електронния интерфейс, това означава ли че пунктовете за проверка на ППС трябва да бъдат снабдени с устройства за свързване за всички отделни марки автомобили? Възниква и въпросът какво ще се следи чрез свързването с електронният интерфейс на автомобила, тъй като не става ясно от цитирания по-горе чл. 9, ал. 1, б. „л“ и по какъв начин и чрез какъв софтуер ще се четат тези данни? Отговорите на тези въпроси са изключително важни и е наложително да се уточнят преди влизането в сила на наредбата за да се избегне несъответствието от страна на пунктовете на ППС. | 6. Не се приема. | 6. Няма конкретно предложение по представения за обществено обсъждане проект на наредба. |
| **7.**  7.1 С предложения нов чл. 37а се създават на първо място предпоставки за злоупотреби и манипулация на данните, което ще доведе до ощетяване на една част от собствениците на МПС. На второ място се поставя под съмнение достоверността на измерените данни. В Европейския съюз са създадени и разписани ясни директиви, които описват тестовете за типово одобрение на ново произведените МПС, тези тестове за задължителни за всички производители на МПС, които искат да продават на територията на ЕС. Съгласно тези директиви тестовете се провеждат с еталонно гориво и по този начин се определя екологичната категория на всеки модел (Категории от Евро 1 до Евро 6), няма как при провеждането на теста и категоризацията на МПС съгласно чл. 37а, пунктовете за технически преглед на ППС, а дори и собствениците на МПС да гарантират за качеството на горивото, което ползва двигателя в момента на теста, а то до голяма степен засяга резултата от теста. При едно влошено качество на горивото, дори автомобили притежаващи типово одобрение Евро 6 могат да дадат влошени стойности и да бъдат категоризирани към по-ниска екологична категория, което да доведе до ощетяване на собствениците на такива автомобили. На трето място възниква въпросът с определянето на еко категорията, как общините ще определят годишния данък на МПС, ако то премине от една категория в друга след преминаване на техническия преглед? И чрез въвеждането на чл. 37а не са ли умаловажава притежавания Еко сертификат, който производителите издават след проведени множество тестове съгласно европейските директиви? | 7. Не се приема. | 7. Няма конкретни предложения по представения за обществено обсъждане проект на наредба. |
| **8.** Подкрепяме създаването на единен контролен орган с ясните цели:  8.1. Повишаване на безопасността на движението по пътищата;  8.2. Единни проверки по различните направления, завишават качеството и ефективността;  8.3. Намаляване на броя на самите проверки, което ще доведе автоматично до намаляване на корупционните практики.  8.4. Облекчаване на транспортния бизнес, без необходимостта за извършване на многократни проверки от различни служби за контрол.  8.5. Намаляване на нелоялната конкуренция. | 8. Не се приема. | 8. Предложението не се отнася до предмета на наредбата, чийто проект за изменение и допълнение се обсъжда. |
| **9.**  Асоциация Български автогаз сервизи | 1. Предлагаме текстът в Раздел IV, Буква А) гласящ:  „Автомобилът е неизправен, в случай че е изтекъл срокът на експлоатация на резервоара за СПГ или ВНГ, предвиден от производителя“ да бъде променен по следния начин:  „Автомобилът е неизправен, в случай че е изтекъл срок от 10 години (или предвидения от производителя на резервоара) от въвеждането в експлоатация на резервоара за ВНГ“. За автомобилите, дооборудвани със система, позволяваща на двигателя да работа със СПГ, срокът е 20 години от първоначалното му въвеждане в експлоатация.  Моментът на въвеждане в експлоатация на резервоара се доказва с Протокол от монтаж, издаден по реда на Наредба Н-3 на МТИТС, придружен с фактура за извършен монтаж.  Непрактично и икономически необосновано е годни за употреба резервоари за СПГ или ВНГ да се унищожават, защото не са били реализирани веднага на пазара и по този начин са се превърнали в неатрактивни за клиентите (годината им на производство е по-стара от настоящата). | 1. Приета е редакция. | 1. Отразено в § 40, т. 4 в проекта на наредбата. |