

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ НАРЕДБА ЗА
ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № Н-32 ОТ 16.12.2011 Г. ЗА
ПЕРИОДИЧНИТЕ ПРЕГЛЕДИ ЗА ПРОВЕРКА НА ТЕХНИЧЕСКАТА
ИЗПРАВНОСТ НА ПЪТНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**

Коментар	Автор	Дата
----------	-------	------

Предложение и становище - Част 4 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. Друг абсурд е, че 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 samozапалване 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.	Момчил Петров	04.03.2020
--	----------------------	-------------------

Предложение и становище - Част 3В 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 – CO), 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 въглеродороди, 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 ѝ да	Момчил Петров	04.03.2020
--	----------------------	-------------------

Предложение и становище - Част 2Част 2- чл. 3. (1) (Изм. - ДВ, бр. 46 от 2007 г.) „Законът е нормативен акт, който урежда първично или въз основа на Конституцията обществени отношения, които се поддават на трайна уредба, според предмета или субектите в един или няколко института на правото или техни подразделения.(2) За уреждане на другите отношения по тази материя законът може да предвиди да се издаде подзаконов акт.”От горепосочената разпоредба произтича, че подзаконов нормативен акт, уреждащ обществени отношения извън визираните в ал. 1, може да бъде изготвен само ако това е предвидено в закон.- чл. 7, ал. 2 „Наредбата е нормативен акт, който се издава за прилагане на отделни разпоредби или подразделения на нормативен акт от по-висока степен.”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.- чл. 12 „Актът по прилагане на закон може да урежда само материята, за която е предвидено той да бъде издаден.”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!4.

Съществото на предложението в §20 и свързаните разпоредби.Въвеждането на екологични групи на ППС се обосновава с „инициативата на общините в страната да се ограничи движението на моторните превозни средства, които отделят високо количество вредни емисии, в определени части (зони) на населеното място в дните или часовите интервали с пикови стойности на замърсяването на въздуха.” Посочено е, че „определянето на зоните ще се извършва от кметовете на съответните общини, като при надхвърляне на пределно допустимите концентрации на вредните вещества в атмосферния въздух, пътни превозни средства от екологични групи, определени съгласно проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, ще бъдат ограничавани да се

Момчил
Петров

04.03.2020

Предложение и становище Правя следното предложение по представения за обществено обсъждане проект: да отпадне §20 и свързаните по същество с него други разпоредби. Мотивите ми са следните: 1. 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. 2. По същество предложените в §20 разпоредби не водят до изпълнение на заявените в мотивите цели на проекта. Тук излагам становището си подробно. То касае: Част 11. 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. 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. 3. Законосъобразността на §20 и всички други разпоредби в проекта, произтичащи от него. Съгласно §20 от проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, със същата се въвежда категоризиране на моторните превозни средства от категория М1 и N1 в пет екологични групи в зависимост от степента на отрицателно	Момчил Петров	04.03.2020
--	----------------------	-------------------

Екологичност,целесъобразност,борба с корупцията?Постига се точно обратното с тези промени.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 6temp и се определят в редица директиви на Европейския съюз.Вече са измислени ,няма смисъл да откриваме топлата вода.И вместо държавата да си свърши работата като впише в талоните тези данни(на които е пропуснала)и както в целея Европейски съюз ограничаването на движението на тези МПС в градовете да става по тези категории. С това което предлагате се създават предпоставки стари и неекологични автомобили(включително с ВНГ и СНГ),да бъдат приравнявани с модерни и екологични електромобили.Недопустимо. Тогава всяка 30 годишна кола ще си постави АГУ и ще си кара на бензин в цантъра на София.Каква е логиката ?А тенденцията в Европа е до 5-8 да не се регистрират нови МПС с ДВГ.С каква перспектива правим промените 1-2 години?След като се предлага МПС с монтирани АГУ категорията да се определя при работа на ВНГ и СНГ ,то това е логично е и хибридите(скоро ще са повече от тези на газ) и плуг-ин хбридите(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.	Траян Транакиев	04.03.2020
--	----------------------------	-------------------

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.	Калин Лиловски	02.03.2020
Стикери !? Стикер - ненужна лепенка. За издаването на стикер и без това ще бъде изградена електронна система с база данни. 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, достъп до гаранционен фонд за проверка. Вече правителствена служба (Национално толоуправление) има изградена система за разпознаване на номера.	Богдан Борисов	02.03.2020