С П Р А В К А

за отразяване на постъпилите становища от общественото обсъждане в периода 10.10.2025 г. – 09.11.2025 г. по 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

№	Изготвил становището	Съдържание на становището	Отразяване на становището	Мотиви
1.	П. С. (10.10.2025 г., 16:00 ч.)	Да се добавят и изменения в посока да се премахнат стикерите, които се залепят на предното стъкло на автомобилите. След като документите от извършени прегледи са изцяло и само електронни документи и предвид наличните методи за проверка за издадени фишове, актове и наказателни постановления, наличните методи за проверка на закупени винетки, наличните методи за проверка на заплатена застраховка „гражданска отговорност“, считам за излишна тежест (включително финансова) за собствениците на МПС да залепят каквито и да е стикери на стъклата на автомобилите.	Не се приема.	В предложения за обществено обсъждане проект на наредба вече са включени разпоредби, с които е отменено изискването знака за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на пътното превозно средство да се поставят на предното стъкло на пътното превозно средство (§ 22, т. 1, б. „ж“, подбуква „ее“ от проекта на наредба).
2.	Симеон Топчийски (13.10.2025 г., 09:39 ч.)	Да отпадне сканирането на RFID чипа на стикера, с което се пропускаше физическото заснемане на номера на рамата (VIN), а се разчиташе на данните от предходния стикер, което води до злоупотреби. При топло време или загрято челно стъкло, стикерът можеше да бъде свален и отново поставен без никакъв проблем, и без никакви следи от нарушаване! Това според мен обезсмисля идеята му за персонализиране (да не говорим когато се поставя на гърба на удостоверението за ГТП: ремаркета, каравани, мотоциклети и тн.), защото без проблем може с него да премине друго идентично ППС/МПС с първото, ако регистрацията им се размени и се разчита само на данните от стикера. Всичко това ще се предотврати единствено с физическо заснемане на рамата (VIN номера), при всяко преминаване на технически преглед!	Приема се.	В предложения за обществено обсъждане проект на наредба са включени разпоредби, с които са отменени изискванията за прочитане на данните и персонализиране на електронния носител (UHF RFID чип) на знака за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на пътното превозно средство (§ 3, т. 1, б. „ж“, т. 2, б. „а“, § 22, т. 1, б. „в“ и § 31 от проекта на наредба), като е предвидено, че се прави снимка на идентификационния номер/номера на рамата на ПС по време на прегледа.

				В допълнение е предложена промяна с § 32, т. 2, б. „а“ съгласно която отпада задължението на председателя на комисията да прочита данните от електронния носител (UHF RFID чип) на знака за периодичен преглед.
3.	Николай Гелов (14.10.2025 г., 12:58 ч.)	В чл. 1 да се създаде нова т. 10 със следното съдържание: „10. формата на удостоверенията за техническа изправност на ППС.“ Мотиви: Така ще се спази изискването на чл. 147, ал. 15 от ЗДвП.	Приема се.	Отразено в § 1 от проекта на наредба.
4.	Николай Гелов (14.10.2025 г. 12:59 ч.)	Тъй като в ал. 1-3 на чл. 38 навсякъде пред думата „удостоверение“ ще бъде добавено „електронно“, предлагам това да стане и в ал. 4 на чл. 38, като съответно се допълни т. 4 на § 14 от проекта.	Приема се.	Отразено в § 16, т. 4 от проекта на наредба.
5.	Николай Гелов (14.10.2025 г., 13:00 ч.)	С предлаганата нова ал. 12 в чл. 38 на ясен и разбираем език е посочено как става заверяването на разпечатките на електронните удостоверения за техническа изправност от приложение 7. Но от кого и как се заверява разпечатката на електронния протокол (приложения 12 и/или 13) по чл. 43а, ал. 3!? Същият въпрос може да се зададе и по отношение на заверките на разпечатките на: 1) електронните удостоверения за първоначална проверка на уредбата за ВНГ или СПГ по чл. 43а, ал. 5; 2) електронните протоколи (приложение 15) по чл. 43а, ал. 8; 3) електронните удостоверения от приложение 7а.	Приема се.	Отразено в § 16, т. 11 от проекта на наредба.
		Предлагам в наредбата да се уреди редът, по който се заверяват разпечатките на горепосочените електронни документи, както и да се добави разпоредба, с която да се даде възможност за издаване на нова заверена разпечатка на който и да е от тези документи, в случай че вече издадената такава бъде загубена, повредена или унищожена.	Приема се.	Отразено в § 26, т. 5 от проекта на наредба.

6.	Николай Гелов (14.10.2025 г., 13:02 ч.)	Архивиране на документи С § 25 се предлага промяна в чл. 48 от наредбата относно съхранението (архивирането) на протоколите от прегледите. Но тази промяна се отнася само до електронните протоколи. Остава неясно какво ще се случи с натрупания до момента архив на хартиени носители. Той трябва ли да продължи да се съхранява и ако да – за какъв срок и къде? Предлагам да се добавят разпоредби, с които да се уреди въпросът със съхранението на натрупания до момента архив на хартиени носители, за да се осигури най-малкото възможност за предоставяне за проверка на цялата документация за извършените прегледи, както изисква чл. 148а, т. 3 от ЗДвП.	Не се приема.	В предложения за обществено обсъждане проект на наредба са включени разпоредби, с които е регламентирано съхранението на документите от извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства независимо дали са на хартиен носител или в електронен формат (§ 27 от проекта на наредба).
7.	Николай Гелов (14.10.2025 г., 13:05 ч.)	Възразявам срещу предложеното с § 31 създаване на Раздел VII в Част II от приложение № 5 към чл. 31, ал. 1. я.“ Мотиви: Новата ал. 8 на чл. 139 от ЗДвП предвижда пътните превозни средства от категории M1, M2, M3, N1, N2, N3, O2, O3, O4, както и моторните превозни средства от категории L5e, L6e и L7e по смисъла на чл. 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013 да бъдат оборудвани с пожарогасители, определени с наредбата по чл. 140, ал. 2 от ЗДвП. Но въпросната ал. 8 на чл. 139 ЗДвП ще влезе в сила едва на 07.02.2026 г. Съответно едва на тази дата ще възникне законовата делегация с наредбата по чл. 140, ал. 2 ЗДвП да бъде определено с какви точно пожарогасители (брой, вид, обем и т. н.) трябва да бъдат оборудвани превозните средства от различните категории. Така че, докато наредбата по чл. 140, ал. 2 ЗДвП не бъде изменена съответно, няма как да се прилага изискването при извършване на периодичен технически преглед на пътно превозно средство да се проверява дали то е оборудвано с необходимите пожарогасители съгласно чл. 139, ал. 8-10 от ЗДвП. Ето защо предлагам или § 31 да отпадне от проекта, или да се предвиди по-дълъг отлагателен срок за влизането в сила.	Не се приема.	С § 44, т. 2 от проекта на наредба е определен преходен период за § 32, който е съобразен със Закона за движението по пътищата.
8.	Николай Гелов (16.10.2025 г., 12:21 ч.)	Да се актуализират и част от образците на документи, които се съдържат в приложенията към наредбата.	Приема се.	Предложението е отразено в § 33 - 36, § 37, т. 1, 3 и 4, § 38, т. 1, 3 и

<table>
<tr><td></td><td></td><td>Най-малкото в някои образци на документи (например тези по приложения № 8а, 9, 10, 11, 14) датата на издаване е посочена във формат „201..“, което навежда на мисълта, че при приемането на наредбата никой не е очаквал тези образци да просъществуват непроменени и в същия вид след 2019 г. Редно е в тези образци на документи форматът за вписване на датата на издаване да бъде променен на „20...“, както е например в образеца на документа по приложение №7а.</td><td></td><td>4, § 39, т. 1, 3 и 4, 40, т. 3и 4, 41 и 42 от проекта на наредба</td></tr>
<tr><td>9.</td><td>Хинко Радков (29.10.2025 г., 10:07 ч.)</td><td>Предлагам, да има възможност, всеки, който желае да получава стикер, но не този, който, е в момента. На стикера да има изписани, д. рег. номер, номер рама и датата, на следващото представяне за годишен преглед. Това би улеснило, преминаването през гранични пунктове, понеже едно от нещата, за които, се следи при преминаване на държавна граница е, валидността на техническия преглед. Ако има стикер или може и на хартиен носител, който да е поставен в джоб на предното стъкло, примерно, както е във Франция, то това би улеснило контролиращия, за по-бързо преминаване на контрола, по границите.</td><td>Не се приема.</td><td>Наредбата е приведена в съответствие с действащото национално законодателство и Директива 2014/45/ЕС. С последното изменение на Закона за движението по пътища се отмени поставянето върху предното стъкло на знака за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на пътно превозно средство.</td></tr>
<tr><td>10.</td><td>Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ (изх. № 198300 – 7854/ 24.10.2025 г.)</td><td>1. Таблицата към § 30, т. 1 проекта на НИД на Наредба № Н-32 от 2011 г. да се измени, както следва:
<table>
<tr><th>Елемент</th><th>Метод</th><th>Причини за неизправност</th><th colspan="3">Оценка на неизправностите</th></tr>
<tr><th></th><th></th><th></th><th>незначителни</th><th>значителни</th><th>опасни</th></tr>
<tr><td>7.2. Пожарогасител/и (X)[6]</td><td>Визуална проверка</td><td>а) Липсва</td><td></td><td>X</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>б) Не е в съответствие с изискванията
На пожарогасителя/ите не е извършено изискващото се обслужване съгласно чл. 139, ал. 11 от Закона за движението по пътищата</td><td></td><td>X</td><td></td></tr>
</table>
Мотиви: С § 30, т. 1 от проекта на НИД на Наредба № Н-32 от 2011 г. е предвидено изменение в т. 7.2, буква „б“ на таблицата към Част I „Минимални изисквания относно съдържанието и препоръчителните методи на проверка“ от приложение № 5 към чл. 31, ал. 1 от наредбата, с което да се регламентира, че ако пожарогасител, с който е оборудвано пътно превозно средство (ППС) не е в съответствие с изискванията („Не е в съответствие с изискванията(а) - Под "изисквания" се имат предвид</td><td>1. Не се приема.</td><td>1. Таблицата в § 32, т. 1 от проекта на наредба е в съответствие с посочената такава в приложение I, раздел 3, точка 7.2 от Директива 2014/45/ЕС.</td></tr>
</table>

		изискванията за одобряване на типа към датата на одобряване, първа регистрация или пускане в употреба за първи път, както и задълженията за преоборудване или на националното законодателство на държавата на регистрация. Тези причини за неизправност са приложими само когато е проверено съответствието с изискванията.“), това представлява незначителна неизправност на ППС. Съгласно чл. 139, ал. 11 от Закона за движението по пътищата, на пожарогасителите, с които са оборудвани движещите се по пътя пътни превозни средства по чл. 139, ал. 8 - 10 от закона, трябва да е извършено: сервизно обслужване в съответствие с изискванията на наредбата по чл. 129, ал. 9 от Закона за Министерството на вътрешните работи, което да е удостоверено със стикер, или обслужване в съответствие с националната нормативна уредба на друга държава, което да е удостоверено със стикер или маркировка, указващи датата (месец и година) на следващото обслужване. Установяването при извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС на необслужени пожарогасители, с които са оборудвани ППС не следва да бъде приемано за незначителна неизправност, тъй като дейностите по техническо обслужване, презареждане и хидростатично изпитване на пожарогасителите са от изключителна важност за изправността и надеждната експлоатация на пожарогасителите. Предвидената нова буква „в“ в т. 7.2 на същата таблица, в която е посочена следната причина за значителна неизправност на ППС: „Пожарогасител/и (Х)(б) в) Ако се изисква (напр. в таксита, автобуси за градски и междуградски транспорт, и т.н.)“ е неясна и води до объркване. Не следва да се прави разграничение за отделните ППС, по отношение на това в кои от тях липсата или наличието на необслужени пожарогасители следва да се приема за незначителна или значителна неизправност, както и дали ППС са предназначени за обществен транспорт.		
		2. В точка 2 от предвидения с § 30, т. 2 от проекта на НИД на Наредба № Н-32 от 2011 г. нов „Раздел VII. Пожарогасители“	2. Приема се.	2. Отразено в § 32, т. 2, б. „б“ от проекта на наредба.

		след думите: „извършеното обслужване на пожарогасителите“ да се добави „съгласно чл. 139, ал. 11 от Закона за движението по пътищата“.		
11.	Сдружение Академично бизнес общество	Да се създаде специализиран регулаторен режим по отношение на пътни превозни средства, оборудвани с фабрично монтирани (Original Equipment Manufacturer - OEM) системи за задвижване с втечнен нефтен газ (LPG), които са с произход от Република Корея – като се признае нормативно експлоатационният срок на фабрично монтираните LPG системи с произход от Република Корея като валиден за целия живот на автомобила, в съответствие със законодателството на страната на производство. Задължителната подмяна да се замени с щателна визуална и функционална проверка за корозия, механични повреди и херметичност, която да се извършва в рамките на всеки периодичен технически преглед (ГТП). Мотиви: Действащата нормативна уредба, както и предложените изменения, налагат универсално изискване за периодична подмяна или преосвидетелстване на бутилките за LPG на всеки 10 години. Макар тази мярка да е адекватна за допълнително монтирани (aftermarket) системи, нейното прилагане към високотехнологични OEM системи, които са неразделна част от оригиналната конструкция на автомобила, е технически необосновано и икономически утежняващо. Настоящата ситуация създава следните негативни последици: Необоснована финансова тежест: Собствениците на такива автомобили са принудени да извършват скъпоструваща подмяна на напълно изправни и безопасни компоненти, като разходите възлизат на 800-1000 лв. Нетарифна търговска бариера: Изискването функционира като скрита бариера пред вноса на модерни, екологични и икономични автомобили, което изкривява пазара.	Не се приема.	След изключването на автомобилните газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG) от обхвата на съоръженията с повишена опасност, считано от 1.09.2014 г. проверките на тези уредби са регламентирани с Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства (Наредба № Н-32). В Наредба № Н-32 са регламентирани, както първоначалните проверки на допълнително монтираните автомобилни газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG), така и проверките на автомобилните газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG), които се извършват в рамките на периодичните технически прегледи на превозните средства. В тази връзка в обхвата на Наредба № Н-32 са включени проверките, както на фабрично монтираните, така и на допълнително монтираните автомобилни газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG). Разпоредбите на Наредба № Н-32 се прилагат за

		Правна несигурност: Липсата на разграничение между OEM и aftermarket системи създава правен вакуум и несигурност както за собствениците, така и за контролните органи. Техническа обосновка: OEM системите притежават изключително висока степен на „вградена безопасност“. Те са напълно интегрирани в конструкцията на автомобила, произведени са от висококачествени компоненти и са монтирани при строг заводски контрол, което елиминира рисковете, свързани с aftermarket монтажа. Правна обосновка: Южнокорейското законодателство прилага философия на строг предварителен (ex-ante) контрол. Съгласно Приложение 22, Бележка 3 към Правилника за прилагане на „Закона за контрол на безопасността на газовете под високо налягане“, експлоатационният срок на фабрично монтираните автомобилни бутилки е определен като периода „до бракуването на автомобила“. Гарант за това е държавната Корейска корпорация за газова безопасност (KGS), която извършва изключително строг надзор и сертификация на производителите. Наличието на KGS сертификация е обективно доказателство за най-високо ниво на безопасност. Сравнителноправна обосновка: В Европейския съюз липсва пълна хармонизация по този въпрос, което дава на България регулаторната свобода да приеме модерен, рисково-базиран подход. Практиката в държави като Германия вече е преминала към модел, базиран на оценка на състоянието, без фиксиран срок за подмяна, като годността се установява чрез периодична визуална инспекция (GWP/GAP). За разлика от тях, държави като Италия и Гърция прилагат стриктно 10-годишно правило за подмяна, а Полша използва хибриден модел с възможност за удължаване на срока. Възприемането на предложения от нас режим би привело българското законодателство в съответствие с най-добрите и технически обосновани европейски практики. За да се реализира описаното решение, предлагаме проектът на наредба да бъде допълнен със следните текстове:		всички превозни средства, регистрирани в Република България, независимо от техния произход. Съгласно Наредба № Н-32 превозните средства се считат за неизправни когато е изтекъл срокът на експлоатация на резервоара за втечнен нефтен газ (LPG), предвиден от производителя, а когато не е посочен срок от производителя – ако са изминали повече от 10 години от датата на производство на резервоара. Тези разпоредби на Наредба № Н-32 налагат подмяната на резервоарите за втечнен нефтен газ (LPG) чиито срок на експлоатация е изтекъл и същите се прилагат, както за фабрично монтираните, така и за допълнително монтираните автомобилни газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG), независимо от техния произход. В тази връзка резервоарите на фабрично монтираните (OEM) автомобилни газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG) с произход от Европейския съюз и резервоарите на фабрично монтираните (OEM) автомобилни газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG) с

		Раздел/Член в Наредба № Н-32	Предложен нов текст/допълнение	Обосновка				произход извън Европейския съюз (например Република Корея) подлежат на подмяна след изтичане на срока им на експлоатация, предвиден от производителя или ако не е посочен такъв срок – ако са изминали повече от 10 години от датата на производство на резервоара. Проверките на автомобилните газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG) са регламентирани в Наредба № Н-32 преди повече от 10 (десет) години и същите не са значително променяни. В тази връзка действащата нормативна уредба е достатъчно надеждна, сигурна и предвидима, както за гражданите, така и за бизнеса. Вносителите на превозни средства с фабрично монтирани (OEM) автомобилни газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG) с произход от Република Корея следва да са запознати с разпоредбите на Наредба № Н-32 касаещи подмяната на резервоарите за втечнен нефтен газ (LPG) след изтичане на срока им на експлоатация и за посочения период е следвало да намерят надеждно технологично решение, позволяващо
		Глава трета „Специфични проверки“, Раздел II „Проверка на уредби за втечнен нефтен газ (ВНГ) или сгъстен природен газ (СПГ)	Да се създаде нова точка със следния текст: „За пътни превозни средства, оборудвани с фабрично монтирана (OEM) газова уредба от производителя на автомобила, с произход от Република Корея, срокът на годност на газовата бутилка (съд под налягане) се счита за валиден до датата на бракуване на превозното средство, съгласно оригиналната хомологация и законодателството на страната на производство.“	Този текст хармонизира българското законодателство с уникалния регулаторен режим на Република Корея. Той също така следва най-добрата европейска практика, установена в Германия, и отчита високото ниво на „вградена безопасност“, гарантирано от строгия производствен контрол на KGS.				
		Глава трета „Специфични проверки“, Раздел II „Проверка на уредби за втечнен нефтен газ (ВНГ) или сгъстен	Да се създаде нова точка със следния текст: „При първоначална регистрация и при всеки последващ периодичен технически преглед	С този текст се въвежда технически обоснован подход за контрол, аналогичен на германския модел (GWP/GAP).				

		природен газ (СПГ)	на превозни средства по предходната точка, техническата изправност на газовата уредба се удостоверява чрез щателна визуална проверка на компонентите, включително бутилката и нейните закрепващи елементи, за наличие на явни механични повреди, деформации, следи от силна корозия и проверка за херметичност на системата. Не се изисква преосвидетелстване чрез хидравлично изпитване или подмяна на бутилката, освен при констатиране на горепосочените неизправности или след пътнотранспортно произшествие,	Контролът се фокусира върху реалното състояние на уредбата, което е по-ефективен метод за гарантиране на безопасността, отколкото спазването на формален календарен срок.			изпълнението на изискванията на наредбата. Сдружение „Академично бизнес общество“ предлага в Наредба № Н-32 да се създаде специализиран регулаторен режим, чрез който контролът върху безопасността на фабрично монтираните (OEM) автомобилни газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG) с произход от Република Корея да се осъществява не чрез задължителна подмяна на резервоарите, а чрез щателна визуална и функционална проверка за корозия, механични повреди и херметичност в рамките на всеки периодичен технически преглед на превозните средства. Сред основните мотиви за това предложение са прилагането на най-добрите международни практики и спестяването на значителни финансови средства за собствениците на превозни средства с фабрично монтирани (OEM) автомобилни газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG) с произход от Република Корея. Понастоящем съгласно Наредба № Н-32 при периодичните технически прегледи на

				което е засегнало целостта на газовата уредба.“			превозните средства, оборудвани с автомобилни газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG) се извършват проверки на закрепването на резервоара, за изпускане на гориво, механично износване на компонентите на газовата уредба, за наличие на корозия и др. Към момента при периодичните технически прегледи на превозните средства, оборудвани с автомобилни газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG) не се извършва единствено предложената от Сдружение „Академично бизнес общество“ проверка за херметичност на резервоара. Въвеждането на задължителна проверка за херметичност на резервоарите за втечнен нефтен газ (LPG) неминуемо ще доведе до увеличаване на цената на периодичните технически прегледи на превозните средства, в резултат на което финансовите разходи за собствениците за ежегодно извършване на проверки за херметичност на резервоарите за втечнен нефтен газ (LPG) през целия жизнен цикъл на превозните средства може да се окажат значително по-високи от финансовите
			Приложение № 1 към чл. 20, ал. 2 „Документи, които се представят при преглед“	Към точка 1 „Документи, които се представят при периодичен преглед за проверка на техническата изправност“ да се добави нова подточка: „За пътни превозни средства с фабрично монтирана (OEM) газова уредба с произход от Република Корея – копие от оригиналния сертификат за съответствие на автомобила (Certificate of Conformity) или друг официален документ от производителя, удостоверяващ фабричния монтаж на уредбата.“	Тази мярка е от ключово административно значение. Тя осигурява лесен и недвусмислен начин контролните органи да идентифицират превозните средства, които попадат в обхвата на новия режим. Наличието на такъв документ елиминира възможността за субективна преценка и злоупотреби.		

				разходи за еднократна подмяна на резервоарите. Също така в Европейския съюз липсва пълна хармонизация относно проверките на резервоарите за втечнен нефтен газ (LPG) и този въпрос се решава с националното законодателство на съответната държава. От направен анализ на международното законодателство в тази област е установено, че на практика съществуват три различни модела, както следва: първи модел (Германия) – подход, базиран на оценка на състоянието, без задължителна подмяна на резервоарите, втори модел (Италия, Гърция) – задължителна подмяна на резервоарите на период от 10 (десет) години и трети модел (Полша, Румъния) – стандартен срок от 10 (десет) години за подмяна, но с възможност за удължаване след техническа проверка. От извършения анализ не е установено наличието в националното законодателство на държавите членки на Европейския съюз на специализиран регулаторен режим за признаване на експлоатационния срок на

				фабрично монтирани (OEM) автомобилни газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG) с произход от Република Корея. В Република България съгласно Наредба № Н-32 е приет подход за подмяна на резервоарите за втечнен нефтен газ (LPG), който подход е възприет и в други държави членки на Европейския съюз, а именно Италия и Гърция. Също така следва да се отбележи, че съгласно Наредба № Н-32 не е задължително резервоарите за втечнен нефтен газ (LPG) да се подменят на всеки 10 (десет) години, а след изтичане на срока на експлоатация, предвиден от производителя, т.е. е възможно производителите на резервоарите за втечнен нефтен газ (LPG) да предвидят срок на експлоатация по-голям от 10 (десет) години. В случаите когато срокът на експлоатация на резервоара за втечнен нефтен газ (LPG) е по-голям от 10 (години) производителят трябва да издаде документ, удостоверяващ това обстоятелство, който да се представи по време на периодичния технически преглед на превозното средство. В Наредба № Н-32 е предвиден механизъм за проверка на

				превозните средства, оборудвани с автомобилни газови уредби за втечнен нефтен газ (LPG), който гарантира тяхната безопасност и който е съобразен с практиката в други държави членки на Европейския съюз.
12.	Държавна агенция „Технически операции“ (изх. № 31 – 15282/ 30.10.2025 г.)	С § 2 от проекта в чл. 11, ал. 3, т. 18 от Наредба № Н-32 от 2011 г. се създава б. „в“, съгласно която при извършване на периодичните технически прегледи на пътните превозни средства (ППС) се извършва автоматична проверка за липсата на задължения на собственика или вписания в свидетелството за регистрация ползвател, както и на лицето, което представя пътното превозно средство за проверка на техническата изправност към датата на извършване на прегледа, за заплащане на глоба или имуществена санкция за извършено със същото превозно средство нарушение на Закона за движението по пътищата (ЗДвП), наложена с влязло в сила наказателно постановление, фиш или електронен фиш. Съгласно предлаганото изменение при установяване на задължения на собственика или вписания в свидетелството за регистрация ползвател, както и на лицето, което представя пътното превозно средство за проверка на техническата изправност към датата на извършване на прегледа, технически преглед на ППС няма да бъде извършен. Допълнението в чл. 11, ал. 3, т. 18 от Наредбата ще създаде затруднения при провеждането на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на ППС в контролно-техническия пункт на Държавна агенция „Технически операции“ (ДАТО), предвид следното: Държавна агенция „Технически операции“ е специализиран орган към Министерския съвет за осигуряване и прилагане на специалните разузнавателни средства (СРС). Основна част от ППС в ДАТО се използват при прилагане на оперативните способи „наблюдение“ по чл. 5, „проследяване“ по чл. 7 и	Не се приема.	Предложението на ДАТО е в противоречие с чл. 147, ал. 9а от Закона за движението по пътищата в съответствие, с който е предложена новата б. „в“ в чл. 11, ал. 3, т. 18 от Наредба № Н-32.

		„контролирана доставка“ по чл. 10а от Закона за специалните разузнавателни средства (ЗСРС) за предотвратяване и разкриване на тежки умишлени престъпления, лимитативно изброени в препращащата разпоредба на чл. 3 от ЗСРС и защита на националната сигурност по чл. 4 от ЗСРС. При изпълнение на дейностите по чл. 19б от ЗСРС, Агенцията се съобразява изцяло с условията, в които прилага и осигурява специални разузнавателни средства, като спецификата на територията, оперативната обстановка и поведението на обектите на пътя. Изискването на новото условие за липса на задължение на собственика (Държавна агенция „Технически операции“), или вписания в свидетелството за регистрация ползвател както и на лицето, което представя ППС за проверка на техническата изправност към датата на извършване на прегледа, ще доведе до невъзможност за извършване на технически преглед на служебните автомобили на ДАТО, като по този начин ще се възпрепятства използване на съответния автомобил при прилагане на СРС. Считаме, че с оглед осигуряване на дейностите по чл. 19б от ЗСРС, е необходимо за служебните автомобили на ДАТО да бъде предвидено изключение, аналогично на изискването по чл. 11, ал. 3, т. 13 от Наредбата, а именно: В § 2 от проекта да се добави т. 4 със следното съдържание: „4. В ал. 8 след думите „ал. 3, т. 13“ се добавя „и т. 18, б. „в“.“		
13.	Европейски център за транспортни политики	Настояваме Наредбата да бъде изтеглена от фазата „обществено обсъждане“ и да се премине към работа в експертен състав по новите текстове. Още в първите редове от публикувания проект на Наредба № Н-32 е цитирана подвеждаща информация. С Решение № 6673/19.06.2025 г. по адм. дело 4418/25 г. Върховният административен съд (ВАС) окончателно е отменил разпоредбата на чл. 38, ал. 1 от Наредба № Н-32 в частта „и знак за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС, в който е отразена екологичната група по чл. 37а, към която принадлежи МПС по чл. 1, т. 8. В резултат на поставената	Не се приема.	Наредбата е приведена в съответствие с действащото национално законодателство и Директива 2014/45/ЕС. С последното изменение на Закона за движението по пътища се отмени поставянето върху предното стъкло на знака за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на пътно превозно средство.

		отмяна в съдебното Решение при периодичните технически прегледи на превозните средства не следва да се издават знаци за периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства“. Така представения текст не кореспондира със постановеното от съда, който е определил следното: С Решение № 1796 от 21.02.2025 г., поставено в производство по чл. 176 АПК в съответствие с Определение № 7312 от 13.06.2024 г. по адм. дело № 4094/2024 г. на петчленен състав на ВАС, първа колегия, тричленният състав на ВАС, четвърто отделение, е допълнил Решение № 2899 от 12.03.2024 г. като е отменил разпоредбата на чл. 38, ал. 1 от Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, редакция, ДВ, бр. 80 от 11.09.2020 г., в частта на текст „в който е отразена екологичната група по чл. 37а, към която принадлежи МПС по чл. 1, т. 8“. След неправилно тълкуване на Решението на ВАС съставителите на проекта на Наредба № Н-32 променят общата концепция при промяна й. Тази промяна не отразява правилно Решението на ВАС. Република България поставя знаци за преминал периодичен технически преглед с определени данни върху него в съответствия с правото на ЕС. След началото на поставянето на знаци за ГТП с вграден UHF RFID идентификатор се персонализира знака за ГТП, като благодарение на него се прекъснаха много порочни практики при процедурата и начина при преминава на автомобилите през пунктовете за периодичен преглед. С пълното премахване на знака ще се възродят тези практики, като освен всичко е налице възможността да се стартира поредица от наказателни процедури срещу България в областта на пътната безопасност и чистотата на въздуха. Основното ни възражение, от което произлиза и искането ни за спиране на процедурата по обществено обсъждане и връщане на проекта на Наредбата за доработване от работната група е		Съгласно влязлото в сила съдебно решение на ВАС е отменен и знака за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС.

		свързано с това, че така предложеният текст нарушава редица изисквания на Директива 2014/45/ЕС 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. Така предложената наредба влиза и в остро противоречие с чл. 1, ал. 2 от ЗДвП. България е сред държавите с най-стария автомобилен парк в ЕС и съществува риск по пътищата й отново да започнат да се движат неизправни МПС, което още повече ще утежни незадоволителното състояние на нивата на пътната безопасност. С настоящото се обръщаме към заинтересованите страни с искане за това в спешен порядък да се спре издаването на незаконна Наредба, която уврежда и ощетява обществения интерес на българските граждани и на гражданите на ЕС.		
14.	Камара на автомобилните превозвачи в България и Европейски транспортен клъстер (изх. № 20251106/06.11.2025 г.)	Текстът на § 2, отнасящ се до „липсата на задължения на собственика или описания в свидетелството за регистрация ползвател, както и на лицето, което представя пътното превозно средство за проверка на техническата изправност към датата на извършване на прегледа, за заплащане на глоба или имуществена санкция за извършено със същото превозно средство нарушение по Закона за движението по пътищата, заложена с влязло в сила наказателно постановление, фиш или електронен фиш“ да отпадне от проекта. Мотиви: Не считаме, че при преминаване на технически преглед следва да се проверява собственикът и лицето, предоставящо автомобилът, за наличието на влезли в сила и неплатени глоби и имуществени санкции за нарушения по Закона за движението по пътищата. Пунктовете за технически преглед са места, където следва да се проверява техническата изправност на автомобила, така че неговото участие в движението да не е опасно, както за водача и пътниците в автомобила, така и за другите участници в движението. Техническите прегледи са важна част от осигуряването на безопасността и сигурността при движението по пътищата, обстоятелства, за които държавата непрестанно	Не се приема.	С § 3, т. 1, б. „к“, подбуква „гг“ от проекта на наредба се осигурява прилагане на чл. 147, ал. 9а от Закона за движението по пътищата, а не се преповтарят неговите разпоредби. С предложената промяна се извършват необходимото допълване функционалностите на информационната система, която се ползва в пунктовете за извършване на прегледите.

		следва да полага усилия за тяхното постигане и поддържане. В случая предложената проверка за наличие на незаплатени глоби и санкции по никакъв начин не съответства на характера и същността на техническите прегледи на автомобилите, тъй като незаплатените публични задължения на гражданите и организациите нямат отношение към изправността и безопасността на автомобилите. Също така, задължавайки лицето, извършващо прегледа, да проверява за незаплатени глоби и санкции, на техническите пунктове недопустимо се прехвърлят задължения на държавата, от които тя абдикира, а именно да събира дължимите й глоби и санкции. По този начин пунктовете за технически преглед се превръщат в административен център за обслужване на клиенти, в който лицата се уведомяват за наличието на неплатени от тях публични задължения, а те представляват частни организации, а не държавни институции. Не на последно място, предвиждането липсата на задължения за глоби и санкции за нарушения по Закона за движението по пътищата да е предпоставка за успешно преминаване на технически преглед, освен че е в разрез с основните функции на този вид преглед, нарушава и основни права на гражданите, като правото им на придвижване и живот. В случая с приемането на тази предпоставка за липса на незаплатени глоби и имуществени санкции се създава пречка за автомобилите да преминават технически преглед, дори когато те са технически изправни, което би създало условия за увеличаване на броя автомобили, които се движат по пътищата без преминат технически преглед, което неминуемо се отразява на пътната безопасност. Така предложеният текст относно проверката за задължения за неплатени глоби и имуществени санкции дублира в пълна степен законовия текст на чл. 147, ал. 9а от Закона за движението по пътищата, която регулира процесното правило. Считаме за ненужно в наредбата да се преписва законът, тъй като съгласно Закона за нормативните актове целта на този вид подзаконов нормативен акт е да доразвие правилата на закона, а не да ги		

		преповтаря. След като едно правило за поведение е залегнало в по-висок по степен акт, е безпредметно същото да се цитира в подзаконов такъв, тъй като това не води до регулиране на съответните обществени отношения от наредбата, защото те са уредени в закона.		
15.	„ТЮФ Инженеринг“ ЕООД	1. Буква „м“ да отпадне изцяло от чл. 9, ал. 1, като се създаде възможност старите показания на километропоказателя да се визуализират на монитора на информационната система, а новите показания да се въвеждат директно в системата чрез клавиатурата на компютъра. Мотиви: Непрекъсваемостта на цялостния процес е налична и без това техническо средство, защото тя се осигурява от системата по чл. 11, ал. 3, а не от него. Ползата за обществото от това техническо средство е нулева, защото действителния пробег на превозното средство се съхранява в системата за бордова диагностика (СБД, без възможност за промяна) на проверявания автомобил по силата на определените съществени изисквания към СБД в няколко европейски регламента. Ползата за контролните органи също е нулева, защото лицата които извършват прегледи нямат интерес да въвеждат недействителни показания на километропоказателя, т.е. няма такива нарушения, или ако има те са резултат от неволни грешки. (Ако това е така, в предстоящата справка която ще публикувате посочете колко случаи на невярно въведени показания сте установили). Ползата от оставане в експлоатация на това техническо средство е само за трето лице (поддържащо системата по чл. 11, ал. 3). Третото лице няма отношение към издаването на разрешения за извършване на технически прегледи но: чрез това техническо средство може да влияе на дейността на конкретен пункт за прегледи и в този смисъл това техническо средство създава ненужна тежест изразена в зависимост от дейността на пункта за	1. Не се приема.	1. Техническото средство по чл. 9, ал. 1, б. „м“ от Наредба № Н-32 ще се използва за целите на идентификацията на пътните превозни средства, представени на периодичен технически преглед и гарантиране достоверността на въведените данни за показанията на километропоказателите.

		ГТП от трето лице и това е условие за нерегламентирани практики.		
		2. Да не се приема предложената с § 2 промяна в чл. 11, ал. 3, т. 13, тъй като това е форма на проследяване извън случаите, уредени в законодателството на Република България. Мотиви: Считам, че доброто качество на прегледите зависи пряко от средствата за измерване, от знанието и съзнанието на техническите специалисти, а не от камерите за видео запис. Основание в подкрепа на горното е следния пример: На 1.11.2025 г. в КТП 982 е извършен технически преглед на автомобил ЕН3884ВК с Протокол 40758153. При измерване на спирачните сили на втората ос, на монитора на информационната система по чл. 11, ал. 3 показанията на спирачните сили са нулеви, т.е. автомобила няма никакви спирачни сили. (виж резултатите в информационната система). На следващата стъпка, след приключване на измерванията информационната система автоматично дава заключение „ДА“, т.е. автомобила е изправен. След сканиране на протокола, позициите 1.2 и 1.4 от протокола вече не са активни, те не могат да се променят от председателя на комисията и информационната система автоматично дава заключение, с което допуска за движение автомобила, който е без никакви спирачни сили на втората ос. В случая ефективността на спирачната система отговаря на допустимата норма поради високите стойности на спирачните сили на първата ос, но липсва полезно действие, описано в т. 1.2.1 от методиката, и това не е единствен случай. Председателят на комисията има две възможности: да остави заключението на информационната система и да пусне автомобила за движение без спирачни сили на втората ос, или в нарушение да потърси друга позиция от протокола която му позволява да не допусне автомобила за движение (в случая е приет втория вариант – избрана позиция 1.3). Избиране на позиция 1.3 е неправилно и в нарушение, защото този автомобил	2. Приема се с редакция.	2. Отразено в § 3, т. 1, б. „з“ от проекта на наредба.

		няма резервна (аварийна) спирачна система която да отговаря на определението посочено в т. 5.1.2.2 от Правило 13 на ИКЕ на ООН. Пълният видеозапис от камерите с какво ще подобри качеството на прегледа в такива случаи?		
		3. Да се направи изменение, което да осигури възможност оценката за допускане на автомобила за движение да се извършва единствено от лицето, извършило прегледа.	3. Не се приема.	3. Периодичните технически прегледи на превозните средства се извършват от комисия от двама технически специалисти, като отговорността за коректното отразяване на резултатите от прегледа е на председателя на комисията.
		4. Да отпадне предложената промяна с § 19 относно чл. 43, т. 1, б. „в“ Мотиви: Няма яснота по какъв начин ще се уведомява регионалното звено на ИА „АА“. Ако е почивен ден за ИА „АА“, или извън официалното работно време. Ако никой не отговори на телефона, какво трябва да направи председателя на комисията. Да прекрати прегледа или да помоли клиента да чака до първия работен ден, и много други не изяснени възможности. Това е възможност да се търсят причини за налагане на наказания когато ИА „АА“ реши да накаже някой пункт.	4. Не се приема.	4. Контролно-техническите пунктове следва да отговарят на изискванията на нормативната уредба и до отстраняване на несъответствието не би следвало да извършват дейност.
16.	„Аутотест Груп“ ЕООД	1. В § 2, т. 1 относно чл. 11, ал. 3 предлагаме: 1.1 буква „е“ да се измени така: „е) в т. 11 думите „(протоколи, удостоверения и сертификати)“ да се заличат. 1.2. буква „и“ да отпадне от проекта на наредба. Мотиви: Видно от проекта на наредба не всички документи, които се издават при извършването на периодичните прегледи и проверки по реда на наредбата, стават електронни. Запазва се издаването и/или разпечатването на някои от документите на хартиен носител. Така например, сертификатът за техническа изправност на товарни автомобили и ремаркета (приложение № 6 към чл. 34,	1.1 Приема се. 1.2. Приема се.	1.1 Отразено в § 3, т. 1, б. „е“ от проекта на наредба. 1.2 Отразено в § 3 от проекта на наредба.

		ал. 1) ще продължи да се издава и заверява на хартиен носител. От друга страна, тъй като други документи стават електронни (като протокола и удостоверението за техническа изправност), предлагаме да не се прави изменението на т. 11 от чл. 11, ал. 3, а вместо него да се направи изменение, с което да се заличи пояснението в скобите. По този начин разпоредбата ще се отнася както за електронните документи, така и за тези, които се запазват на хартиен носител. Същите мотиви са относими и към предложението ни за отпадане на изменението, предложено в чл. 11, ал. 3, т. 14 от проекта. Предлагаме възможността за заявяване от лицата по чл. 16 на документите, необходими за извършване на прегледите, да се отнася за всякакви документи – както за електронни, така и за документи на хартиен носител, предвид, че някои от документите на хартия се запазват.		
		2. В § 12, т. 2 относно чл. 36а, ал. 2, т. 10, предлагаме след думата „преглед“ да се добави „и номера на електронното удостоверение за техническа изправност“. Мотиви: Предлагаме в електронния регистър по чл. 36а, ал. 1 да се съдържа информация и за номера на удостоверението за техническа изправност, тъй като номерът на удостоверението е един от важните му реквизити, представлява индивидуализиращ негов признак, а така също чрез него може да се установи връзката между издаденото удостоверение и лицето, което го е издало.	2. Приема се.	2. Отразено в § 14, т. 2, б. „б“ от проекта на наредба.
		3. В § 14 относно чл. 38 предлагаме: а) точка 1 да се измени така: „1. В ал. 1 след думата „издава“ се добавя „електронно удостоверение“ и накрая на текста след скобите се поставя запетая и се добавя „както и заверена разпечатка на електронното удостоверение“.	3. а) Приема се.	3. а) Отразено в § 16, т. 1 от проекта на наредба.
		б) точка 2 да се измени така: „2. В ал. 2 след думата „издава“ се добавя „електронно“, думата „която“ се заменя с „което“ и след думата „неизправностите“ се	б) Приема се.	б) Отразено в § 16, т. 2 от проекта на наредба.

		поставя запетая и се добавя „както и заверена разпечатка на електронното удостоверение“.		
		в) точка 10 да се измени така: „10. В ал. 11 думите „знак за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС“ се заменят с „електронен протокол“.	в) Приема се.	в) Отразено в § 16, т. 10 от проекта на наредба.
		г) в т. 11, ал. 12 да се измени така: „(12) Електронните удостоверения за техническа изправност по ал. 1 и 2 се издават чрез информационната система по чл. 11, ал. 3, която осигурява и издаването на разпечатките на удостоверенията върху носители със защитни елементи, като председателят на комисията заверява разпечатките с подпис и печата по чл. 21, ал. 1, т. 2.“ Мотиви: Издаването на заверена разпечатка на удостоверението за техническа изправност 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. В чл. 8, ал. 2 от цитираната директива е предвидено: „Държавите членки гарантират, че контролно-техническите пунктове или, ако е приложимо, компетентните органи предоставят на разположение на лицето, представящо превозното средство за проверка, удостоверение за техническа изправност или – в случай че удостоверението за техническа изправност се издава в електронен формат – заверена разпечатка на това удостоверение.“ В тази връзка още в чл. 38 от Наредба № Н-32, в който е указано какъв документ се издава при завършването на периодичния преглед за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, следва да се добави и че едновременно с електронното удостоверение за техническа изправност се издава и заверена негова разпечатка.	г) Приема се.	г) Отразено в § 16, т. 11 от проекта на наредба.
		4. Да се обмислят допълнително предвидените в разпоредбите на чл. 43а и 44 от Наредба № Н-32 изменения и допълнения. От	4. Приема се.	4. Отразено в § 22, т. 1, б. „д“, т. 5, б. „б“, т. 9, б. „б“ и § 23, т. 1, б.

		предложените с проекта на нормативен акт изменения и допълнения не става ясно например по какъв начин председателят на комисията предоставя достъп на техническия специалист до електронния протокол и как техническият специалист ще отбелязва в електронния протокол резултатите от извършваните от него проверки на елементите, подлежащи на проверка при съответния периодичен преглед, предвид че оборудването и техническите средства са в помещението на контролно-техническия пункт, в което се извършват административните дейности, а проверките се извършват на линията за прегледите. Също така на редица места е предвидено, че техническият специалист подписва електронния протокол от извършения периодичен преглед с индивидуалното си електронно устройство (чл. 44, ал. 1, т. 2, ал. 2, т. 2, ал. 3, т. 1 и др.), което е в противоречие с предвиденото изменение в чл. 21, ал. 1, т. 3, съгласно което електронно устройство, чрез което ще се подписват електронните документи, издавани във връзка с периодичните прегледи, ще получат само техническите специалисти, които отговарят на изискванията за председатели на комисии. В проекта на нормативен акт не е предвидено техническите специалисти, които не отговарят на изискванията за председатели на комисии и съответно не изпълняват функциите на председатели, да имат електронни устройства за подписване на електронни документи. Във връзка с това следва да се изясни въпросът дали техническите специалисти без функции на председатели на комисии за извършване на периодични прегледи ще подписват електронни документи, като се направят съответните корекции и в разпоредбите на чл. 44.		„а“, подбуква „аа“, т. 2, б. „а“, т. 3, б. „а“, т. 4 и т. 6 от проекта на наредба.
		5. В чл. 7, ал. 1, т. 2, б. „в“ след думите „4 m“ да се добави „от пода до тавана на помещението“. Мотиви: Предлагаме в чл. 7, ал. 1, т. 2, б. „в“ да се конкретизира, че височината на помещението, използвано за контролно-технически пункт, следва да се измерва от пода до тавана на	5. Не се приема.	5. В чл. 7, ал. 1а на Наредба № Н-32 е предвидено височината над линията за извършване на периодичните прегледи и проверките на пътните превозни средства да се измерва от пода до

		помещението. Съществуват случаи, в които при извършването на оглед за съответствие с изискванията към контролно-технически пункт от служители на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ височината на помещението се измерва от пода до долната част на подемника, с който е оборудван пунктът. Изискването за минимална височина на помещението, в което е организиран контролно-техническият пункт, има за цел да се осигури достатъчно място до тавана на помещението след повдигането на превозното средство с подемника, така че възможно най-високите автомобили от категории М1, N1, О1 и О2 да могат безпроблемно да бъдат проверявани. Изискването се отнася за разстоянието от пода до тавана на помещението, поради което следва и да се измерва от пода до тавана, а не до подемника. С предложеното допълнение ще се осигури точното и еднакво прилагане на изискването за височина на помещението в зоната на стационарния подемник от служителите на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, а и от лицата, извършващи прегледите.		най-ниската точка от конструкцията на тавана на помещението, попадаща в обхвата на линията. Изискването за измерване на височината над линията за извършване на периодичните прегледи и проверките на пътните превозни средства от пода до най-ниската точка от конструкцията на тавана на помещението се отнася както за линии с канал, така и за линии със стационарен подемник.
		6. В чл. 9, ал. 1 да се направят следните допълнения: а) в т. 1 да се създаде б. „н“: „н) уред за измерване на нивото на шум, издаван от изпускателната тръба и от звуковото предупредително устройство;“ б) в т. 2 да се създаде б. „е“: „е) уред за измерване на прозрачността на стъклата;“. 3. В чл. 40 ал. 5 да се измени така: „(5) При проверката по т. 8.1.1 от част I на приложение № 5 техническият специалист измерва нивото на шума, излъчван от неподвижно превозно средство съгласно приложим регулаторен акт за одобряване типа на превозните средства по отношение на шума.“ Мотиви: Предлагаме проверките за състоянието на стъклата на превозните средства и проверките за шума, издаван от изпускателната тръба и от звуковото предупредително	6. Не се приема.	6. Направеното предложение не е било част от първоначално публикувания за обществено обсъждане проект на наредба. Включването му представлява съществено изменение на проекта на наредба, подлежащо на задължително повторно обществено обсъждане съгласно чл. 26 от Закона за нормативните актове. Това ще доведе до необосновано забавяне при приемането на проекта на наредба предвид влязлото в сила Решение № 6673/19.06.2025 г. по адм. дело 4418/2025 г. на ВАС. За преценка на предложението е

		устройство на автомобилите, да се правят със специални за целта уреди, които измерват степента на прозрачност на стъклата, съответно нивото на шума. Установяването на съответствието с изискванията относно степента на прозрачност на стъклата и нивото на шума става чрез визуална проверка при извършването на периодичния преглед, от което следва, че е предоставено единствено на субективната преценка на техническия специалист, извършващ прегледа. Както степента на прозрачност на стъклата, така и нивото на шума биха могли да се установят чрез измервания от специални уреди, чрез които може да бъде получена точна и достоверна информация за това дали стъклата и нивото на шума съответстват на изискванията. Наред с това в чл. 40, ал. 5 от Наредба № Н-32 е предвидено, че когато при проверката по т. 8.1.1 от част I на приложение № 5 техническият специалист прецени, че нивото на шума може да е над допустимото, при прегледа, който се извършва след изтичане на 14-дневния срок за отстраняване на неизправности по чл. 40, ал. 1, се представя документ от акредитирана лаборатория за измерено ниво на шум. В същото време не е посочено акредитацията с какъв предмет и с какъв обхват трябва да бъде. Ако се предвиди проверката на нивото на шума при периодичния преглед да се извършва със специален уред, ще отпадне субективната преценка на техническия специалист, както и необходимостта от извършване на допълнително измерване в лаборатория, неясно с каква акредитация. В тази връзка са измененията и допълненията, предложени от нас с в чл. 9, ал. 1, т. 1, букви „н“ и „о“, както и предложението относно чл. 40, ал. 5.		необходимо да бъде извършен подробен анализ във връзка с възможните решения за реализирането му.
		7. В чл. 16 да се направят следните изменения и допълнения: 1. Досегашният текст става ал. 1. 2. Създават се ал. 2 – 12: „(2) Лицата по ал. 1 разполагат с достатъчно финансови ресурси, с които могат да гарантират за нормалното стартиране и извършването на дейността по извършване на периодични	7. Не се приема.	7. В чл. 148, ал. 4 от Закона за движението по пътищата са определени условията, при които се издават разрешенията за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на

		прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. (3) Лицата по ал. 1 следва да разполагат със собствен капитал не по-малко от десет хиляди лева за първо разрешение и не по-малко от тридесет хиляди лева при повече от едно издадено разрешение, както и да отговарят на следните изисквания: 1. да нямат задължения за данъци и задължителни осигурителни вноски по смисъла на чл. 162, ал. 2, т. 1 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс и лихвите по тях към държавата или към общината по седалището на заявителя и регистрацията на обекта, доказани с влязъл в сила акт на компетентен орган. 2. да не са обявени в несъстоятелност или в производство по несъстоятелност, и да не са в процедура по ликвидация, или да са сключили извънсъдебно споразумение с кредиторите си по смисъла на чл. 740 от Търговския закон, или са преустановили дейността си.“ (5) Собствен капитал е сумата на регистрирания и внесен капитал, резервите на дружеството, формирани съгласно чл. 246 от Търговския закон, неразпределената печалба за минали години и текущата печалба към съответния отчетен период, като сумата се намалява със загубата от предходни години и с текущата загуба към съответния отчетен период. При наличие на обратно изкупени акции/дялове собственият капитал на дружеството се намалява с размера на изкупените акции/дялове. (6) Лицето, което управлява и представлява дружеството, включително по силата на упълномощаване, трябва да: 1. има висше образование; 2. има най-малко 3 години опит на ръководна длъжност; 3. не е осъждано за умишлено престъпление от общ характер, освен ако не е реабилитирано; 4. не е било през последните 2 години член на управителен или контролен орган или неограничено отговорен съдружник в дружество, когато то е прекратено поради несъстоятелност, ако са останали неудовлетворени кредитори;		пътните превозни средства. В Закона за движението по пътищата не е предвидено изискване за издаване на разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства лицата по чл. 148, ал. 2 от закона да разполагат с достатъчно финансови ресурси за стартиране и извършване на дейността. В тази връзка въвеждането в Наредба № Н-32 на изискване за финансова стабилност на лицата, извършващи периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства ще е в противоречие с чл. 148, ал. 4 от Закона за движението по пътищата. Целта на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства е да гарантират, че движещите се по пътищата, отворени за обществено ползване, пътните превозни средства са технически изправни и не създават риск за участниците в движението и за замърсяване на околната среда. Въвеждането на изискване за

		5. не е лишено от право да заема материалноотговорна длъжност; 6. не е било управител или член на управителен или контролен орган или неограничено отговорен съдружник в дружество, на което през последните 3 е било прекратено или отнето разрешение по смисъла на тази наредба.“ (6) Изискването за размера на собствения капитал по ал. 2 се доказва чрез представяне на справка с приложени следните документи: 1. годишен финансов отчет, заверен от регистриран одитор; 2. банкова гаранция, отговаряща на изискванията. (7) Лицата по ал. 1, чиито годишни финансови отчети подлежат на задължителен независим финансов одит съгласно чл. 38, ал. 1 от Закона за счетоводството, представят годишния финансов отчет на предприятието за последния отчетен период, заверен от регистриран одитор. (8) Лицата по ал. 1, чиито годишни финансови отчети не подлежат на задължителен независим финансов одит съгласно чл. 38, ал. 1 от Закона за счетоводството, представят по избор годишния финансов отчет на предприятието за последния отчетен период, заверен от регистриран одитор, и/или банкова гаранция. (9) Когато лицето по ал. 1 доказва изпълнението на изискването за собствен капитал с годишния отчет на предприятието, заверен от регистриран одитор, и средствата от собствения му капитал са в размер, по-малък от предвидения в чл. 16, ал. 2, освен годишния финансов отчет представя и банкова гаранция. В този случай банковата гаранция може да бъде издадена, за размера на средствата от собствения капитал, които не достигат, за всяко получено и/или заявено за издаване разрешение. (10) Банковата гаранция по ал. 9 трябва да отговаря на следните изисквания: 1. да бъде в полза на лицето по ал. 2; 2. да е със срок една година;		финансова стабилност на лицата, извършващи периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства ще доведе до необосновано увеличаване на административната и финансовата тежест за тях и за компетентните органи без това да има значителен ефект за подобряване на пътната безопасност. По никакъв начин обстоятелството, че дадено лице, разполага с достатъчен финансов ресурс за стартирането и извършването на дейността по извършване на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, няма да гарантира, че прегледите се извършват съгласно условията и реда на нормативната уредба.

		3. да не може да бъде променяна или отменяна без предварително уведомяване на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“; 4. да е издадена от местна банка, притежаваща лиценз за извършване на банкова дейност, издаден от Българската народна банка при условията и по реда на Закона за кредитните институции, или от банка, получила разрешение за извършване на банкова дейност от компетентен орган на държава - членка на Европейския съюз. (11) Лицата по ал. 2 доказват размера на собствения капитал: 1. при кандидатстване за издаване или продължаване на срока на разрешение; 2. всяка година: а) в 10-дневен срок от заверяването на годишния финансов отчет за последния отчетен период от регистриран одитор; б) преди изтичане на срока, за който е издадена банковата гаранция.“ Мотиви: За пътната безопасност и за въздействието ѝ върху обществото е важно превозните средства, използвани по пътищата, да бъдат в добро техническо състояние. Превозните средства с технически неизправни системи могат да доведат до пътнотранспортни произшествия, включващи наранявания или фатален изход. Тези последици могат да бъдат ограничени, ако бъде прилагана стриктно системата за извършване на прегледите за проверка на техническата изправност. Ранното откриване на техническата неизправност на превозното средство би допринесло за отстраняването ѝ и съответно за предотвратяването на произшествия. Контролно-техническите пунктове следва да осигуряват обективността и високото качество на прегледа за проверка на техническата изправност на превозните средства. Поради това, за да се спазят минималните изисквания по отношение на управлението на качеството, контролно-техническите пунктове следва да отговарят на по-строги от досегашните изисквания за		

		издаване на разрешение за извършване на прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства.		
		8. В чл. 12: 1. Алинея 6 да се измени така: „(6) Председателят на комисия и техническият специалист не участват в комисия за извършване на периодични прегледи и проверки по реда на тази наредба на собствените си или ползваните от тях на лизинг превозни средства, както и на собствените или ползвани на лизинг превозни средства от лицето по чл. 16, притежател на разрешението за съответния контролно-технически пункт.“ 2. да се създаде ал. 7: „(7) Ограничението по ал. 6 се отнася и за превозните средства, собствени или ползвани на лизинг от свързани лица с председателя на комисия, техническия специалист или лицето по чл. 16.“ Мотиви: В чл. 12, ал. 6 от Наредба № Н-32 е предвидено, че председателят на комисия и техническият специалист нямат право да участват в комисия за извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС, които са тяхна собственост или са собственост на свързани с тях лица, както и на превозни средства, в поддръжката и ремонта на които са участвали. Предлагаме това ограничение да се прилага и по отношение на превозните средства, които се ползват на лизинг от председателя на комисия или от техническия специалист, както и по отношение на собствените или ползвани на лизинг превозни средства от лицето, което е притежател на разрешението за съответния контролно- технически пункт. Посочените забрани следва да се прилагат и към прегледите и проверките на превозни средства, собствени или ползвани на лизинг от свързани с председателя на комисия, техническия специалист или лицето по чл. 16 лица по смисъла на Наредба № Н- 32.	8. Приема се частично.	8. Добавят се ползваните на лизинг превозни средства, а останалите хипотези са обхванати от проекта на наредба (§ 4 от проекта на наредба).

		9. В чл. 15а, т. 2 буква „и“ да се измени така: „и) номерата на разрешенията за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, в списъците към които са вписани председателят на комисия и техническият специалист“. Мотиви: В чл. 15, ал. 2 от Наредба № Н-32 са регламентирани основанията за заличаване на председателите на комисии и техническите специалисти от регистъра по чл. 15, ал. 1. Когато заличаването е по искане на лицето, притежател на разрешението за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС, както и когато председателят на комисия или техническият специалист са направили искане да бъдат заличени, липсва срок, в който администрацията да разгледа искането и да извърши заличаването. Определянето на срок в Наредба № Н-32, в който да се извърши заличаването от регистъра на посочените основания, ще осигури предвидимост и ефективност на производството.	9. Приема се по принцип.	9. Действащият текст има аналогично съдържание на предложението. Обръщаме внимание, че предложените мотиви не подкрепят предложението.
		10. В чл. 11 да се създаде нова ал. 7, а досегашните ал. 7, 8 и 9 да станат съответно ал. 8, 9 и 10: „(7) Информационната система по ал. 3 не допуска издаване на електронно удостоверение за техническа изправност и на удостоверение за първоначална проверка на уредба за ВНГ или СПГ (приложение № 8а), преди изтичането на минимално определеното в чл. 34а времетраене на прегледите и проверките.“	10. Не се приема.	10. На основание чл. 19, ал. 4 от Наредба № Н-32 контролно-техническите пунктове имат разработени технологични карти за работата на техническите специалисти, в които е посочено минималното време за извършване на периодични прегледи и проверки за всички категории пътни превозни средства. Това минимално време е съобразено със специфичните особености на конкретния контролно-технически пункт относно последователността на дейностите, разположението на уредите, съоръженията и

				средствата за измерване, опита, знанията и уменията на техническите специалисти. Въвеждането в Наредба № Н-32 на конкретно минимално време за извършване на периодични прегледи и проверки на пътни превозни средства ще доведе единствено до ограничаване броя на прегледите и проверките, които могат да се извършат в рамките на работното време на контролно-техническите пунктове, без това да гарантира, че същите са извършени напълно съгласно изискванията на методиката от наредбата. Напълно е възможно по време на целия преглед или проверка пътното превозно средство само да е разположено на линия без да се извършват никакви дейности по проверка на техническата му изправност.
		11. В чл. 19, ал. 4, т. 5 след думите „категория ППС“ се поставя запетая и се добавя „което не може да бъде по-кратко от минимално определеното в чл. 34а времетраене за съответната категория ППС и/или съответния вид проверка.“.	11. Не се приема.	11. Мотивите за не приемане са аналогични на посочените в горната т. 10.
		12. Да се създаде се чл. 34а: „Чл. 34а. Времетраенето на периодичните прегледи на ППС и на първоначалните проверки на допълнително монтираните в МПС уредби, които позволяват работата на двигателя с ВНГ или СПГ, е в зависимост от вида на прегледите и проверките и категорията на превозното средство, но не може да бъде по-кратко от предвиденото в приложение № 6а.“	12. Не се приема.	12. Мотивите за не приемане са аналогични на посочените в горната т. 10.

		Мотиви: За извършване на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на ППС контролно-техническите пунктове трябва да имат разработени технологични карти за работа на техническите специалисти. Съгласно чл. 19, ал. 4, т. 5 от Наредба № Н-32 технологичните карти трябва да съдържат минимално време за извършване на периодичните прегледи и проверките за всяка категория ППС, което предполага отделните контролно- технически пунктове да извършват периодичните прегледи и проверки на ППС по Наредба № Н-32 с различна продължителност. Пълнообемното и качествено извършване на периодичните прегледи и проверки изисква технологично време. Извършването на периодични прегледи и проверки за по-кратко от минималното технологично време, необходимо за това, поставя под въпрос качеството и пълнообемността им. Предлагаме нормативно да се определи минимално времетраене на периодичните прегледи и проверки по реда на Наредба № Н-32 като още една предпоставка да се извършват по-прецизно и в пълен обем. Конкретното минимално времетраене за извършване на периодичните прегледи и проверките на ППС предлагаме на базата на направени от нас експертни проучвания за всяка категория ППС поотделно при извършването на реални периодични прегледи и проверки и при стриктното спазване на изискванията на Наредба № Н-32, вкл. на методиката по чл. 31, ал. 1 от Наредба № Н-32. В тази връзка са измененията и допълненията, предложени в чл. 11, ал. 2, т. 4, чл. 19, ал. 4, т. 5 и чл. 34а. В случай че предложенията ни по т. 2, 3, 4, 7, 8 и 9 бъдат приети и включени в 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, предлагаме действието на съответните изменителни параграфи да бъде отложено за срок от 6 месеца след обнародването на наредбата в „Държавен вестник“. Прилагаме проект на приложение № 6а към чл. 34а.		

Приложение № 6а
Към чл. 34а
Минимално времетраене на периодичните прегледи на пътните превозни средства в зависимост от вида на прегледа и проверката и от категорията на превозното средство

Вид ППС	Категория ППС	Времетраене на прегледа
лек автомобил	M1, M1G	19 мин.
лек таксиметров автомобил	M1 - ТАКСИ	25 мин.
автобус	M2, M2G, M3	30 мин.
товарен автомобил с технически допустима максимална маса до 3,5 тона	N1, N1G	22 мин.
товарен автомобил с технически допустима максимална маса над 3,5 тона	N2, N2G, N3, N3G	25 мин.
ремарке с технически допустима максимална маса до 0,75 тона	O1	15 мин.
ремарке с технически допустима максимална маса над 0,75 тона	O2, O3, O4	20 мин.
МПС от категория L	L1, L1E, L2, L2E, L3, L3E, L4, L4E,	17 мин.

			L5, L5E, L6, L6E, L7, L7E			
		Първоначални проверки на уредби за работа на двигателя с ВНГ и СПГ	M1, M1G, M1 – ТАКСИ, N1, N1G	15 мин.		
17.	Национално сдружение на пунктове за извършване на периодични прегледи на МПС	1. Да се определи квота за максимален брой пунктове (линии) за извършване на периодични прегледи на МПС за всяка област според броя регистрирани МПС в региона.			1. Не се приема.	1. Направеното предложение не е било част от първоначално публикувания за обществено обсъждане проект на наредба. Включването му представлява съществено изменение на проекта на наредба, подлежащо на задължително повторно обществено обсъждане съгласно чл. 26 от Закона за нормативните актове. Това ще доведе до необосновано забавяне при приемането на проекта на наредба предвид влязлото в сила Решение № 6673/19.06.2025 г. по адм. дело 4418/2025 г. на ВАС. За преценка на предложението е необходимо да бъде извършен подробен анализ във връзка с възможните решения за реализирането му.
		2. Да се въведе минимален праг за цена на периодичен преглед на МПС на стойност 10 % от минималната работна заплата в страната.			2. Не се приема.	2. Съгласно чл. 148, ал. 2 от Закона за движението по пътищата разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на

				пътните превозни средства се издава на физически или юридически лица, регистрирани по Търговския закон или по Закона за юридическите лица с нестопанска цел, както и на лица, регистрирани по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство. Министерството на транспорта и съобщенията чрез Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ издава разрешенията за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, определя условията и реда за извършване на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, следи и контролира качеството на извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. В законодателството на Република България не съществува правно основание, въз основа на което

				Министерството на транспорта и съобщенията или Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да регламентира и регулира цената за извършване на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. Физическите и юридическите лица, притежаващи разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства са търговски дружества, които свободно на пазарен принцип определят стойността на извършваните от тях периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. В тази връзка в различните региони на страна в зависимост от икономическото и социалното им развитие цената за извършване на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства може да е различна, поради което не е допустимо въвеждането на минимален праг за цената на прегледите.

		3. Да се използват камерите на ТОЛ системата за контрол на МПС, движещо се с изтекъл технически преглед.	3. Не се приема.	3. Предложението не попада в предмета на обществените отношения, регулирани с Наредба № Н-32. За преценка на предложението е необходимо да бъде извършен подробен анализ във връзка с възможните решения за реализирането му.
		4. Да се премахне изискването за 3 години стаж по автомобилна специалност за член на комисия за извършване на периодичен преглед на МПС.	4. Не се приема.	4. Направеното предложение не е било част от първоначално публикувания за обществено обсъждане проект на наредба. Включването му представлява съществено изменение на проекта на наредба, подлежащо на задължително повторно обществено обсъждане съгласно чл. 26 от Закона за нормативните актове. Това ще доведе до необосновано забавяне при приемането на проекта на наредба предвид влязлото в сила Решение № 6673/19.06.2025 г. по адм. дело 4418/2025 г. на ВАС. За преценка на предложението е необходимо да бъде извършен подробен анализ във връзка с възможните решения за реализирането му.
		5. Да се промени изискването за висше образование само за председател на комисията за прегледи в пунктове 5-та категория.	5. Не се приема.	5. Направеното предложение не е било част от първоначално публикувания за обществено обсъждане проект на наредба. Включването му представлява

				съществено изменение на проекта на наредба, подлежащо на задължително повторно обществено обсъждане съгласно чл. 26 от Закона за нормативните актове. Това ще доведе до необосновано забавяне при приемането на проекта на наредба предвид влязлото в сила Решение № 6673/19.06.2025 г. по адм. дело 4418/2025 г. на ВАС. За преценка на предложението е необходимо да бъде извършен подробен анализ във връзка с възможните решения за реализирането му.
		6. Да се промени изискването за висше образование само за председател на комисията за първоначален преглед на газови уредби.	6. Не се приема.	Направеното предложение не е било част от първоначално публикувания за обществено обсъждане проект на наредба. Включването му представлява съществено изменение на проекта на наредба, подлежащо на задължително повторно обществено обсъждане съгласно чл. 26 от Закона за нормативните актове. Това ще доведе до необосновано забавяне при приемането на проекта на наредба предвид влязлото в сила Решение № 6673/19.06.2025 г. по адм. дело 4418/2025 г. на ВАС. За преценка на предложението е необходимо да бъде извършен подробен анализ във връзка с

				възможните решения за реализирането му.
		7. Първоначалните прегледи, извършвани по време на регистрация на МПС в КАТ да имат валидност 14 дни, след което МПС да е задължено да премине периодичен преглед в пункт регистриран по Наредба 32. Практиката показва че при регистрация в КАТ не се измерват стойностите на изходящите газове на МПС и автомобилите нов внос които не отговарят на нормите се движат 1 година след това, също така в някои халета за регистрация на КАТ конструктивно е невъзможно да преминават товарни автомобили и автобуси и респективно е невъзможно да бъдат измерени спирачните им усилия и газове.	7. Не се приема.	7. Предложението не попада в предмета на обществените отношения, регулираните с Наредба № Н-32. Предложението следва да се адресира до Министерството на вътрешните работи, в чиято компетентност е регламентирана материята за първоначалния преглед по време на регистрация на МПС.
		8. Заявленията за промяна в обстоятелства и пререгистрация към разрешителните да има възможност да се подават по електронен път или чрез системата за извършване на технически прегледи.	8. Приема се по принцип.	8. Понастоящем е реализирана възможност за подаване по електронен път на заявления за издаване на разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства и списък към разрешение, за удължаване срока на валидност на разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства и списък към разрешение, за издаване на дубликат на разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства и за прекратяване на правата, произтичащи от разрешение за

				извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства по молба на неговия притежател. Също така Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ е в процес на разработка на единна информационна система, чрез която всички заявления, касаещи дейността на лицата, извършващи периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства ще могат да се подават по електронен път.
		9. Да се уведомява КАТ при технически преглед на автомобили с премахнати газови уредби с цел контролиране на срока за промяна на данните за вид гориво в регистрацията на МПС, както и да не се допуска технически преглед с частично демонтирана газова уредба например бутилка. Възможността за премахване на газовата уредба на МПС само с демонтирана бутилка дава възможност на МПС с изтекли газови бутилки да преминат успешно технически преглед и да продължат да използват автомобила с изтеклата бутилка.	9. Приема се по принцип.	9. Хипотезата е регламентирана в чл. 43 от наредбата - преди започване на периодичен технически преглед служителите в контролно-техническите пунктове извършват идентификация на пътното превозно средство, представено на преглед. По време на идентификацията на пътното превозно средство следва да се установи съответствието на данните на пътното превозно средство, които могат да бъдат визуално проверени, с тези, вписани в свидетелството му за регистрация. Когато не се

				установи съответствие на пътното превозно средство с данните, вписани в свидетелството му за регистрация, включително когато резервоарът на газовата уредба е демонтиран, следва периодичният технически преглед да се преустанови до издаване на ново свидетелство за регистрация с коректни данни за пътното превозно средство.
		10. Да се предостави достъп до типовите одобрения на МПС за изменения на конструкция на комисиите за извършване на периодични прегледи.	10. Приема се по принцип.	10. Хипотезата е регламентирана в чл. 43 от наредбата – преди започване на периодичен технически преглед служителите в контролно-техническите пунктове извършват идентификация на пътното превозно средство, представено на преглед. По време на идентификацията на пътното превозно средство следва да се установи съответствието на данните на пътното превозно средство, които могат да бъдат визуално проверени, с тези, вписани в свидетелството му за регистрация. Когато не се установи съответствие на пътното превозно средство с данните, вписани в свидетелството му за регистрация следва периодичният технически

				преглед да се преустанови до издаване на ново свидетелство за регистрация с коректни данни за пътното превозно средство.
18.	„Инфонотари“ ЕАД (изх. № 1715 от 11.11.2025 г.)	1. По отношение на подписване на електронни документи – в проекта на наредба са предложени промени, с които се предвижда документите от периодичните технически прегледи на превозните средства да се издават в електронен формат, като председателите на комисии и техническите специалисти подписват електронни документи чрез предоставеното им електронно устройство. Подписването на електронни документи е свързано с използване на електронен подпис и следва да съответства на разпоредбите на Регламент (ЕС) № 910/20142 (с измененията му) и Закона за електронния документ и електронните удостоверителни услуги (ЗЕДЕУУ). С оглед осигуряване на правна валидност, надеждност и проследимост на електронните документи, е важно в наредбата да се предвиди, че следва да се използва усъвършенстван или квалифициран електронен подпис с цел осигуряване на възможност за идентифициране на подписващото лице, цялост на съдържанието и неотменимост на авторството. Необходимо е също така да бъдат уточнени вида и изискванията към „електронното устройство за достъп до информационната система и за подписване на електронните документи“ по чл. 9, ал. 13, което ще се използва за подписване на електронните документи, така че то да отговаря на Регламент (ЕС) № 910/2014 (с измененията му) и ЗЕДЕУУ и по този начин да се гарантира дългосрочна правна валидност и достъпност на данните и документите.	1. Приема се частично.	Отразено в § 7, т. 1 от проекта на наредба.
		2. За постигане на по-висока ефективност на контрола върху дейността на контролно-техническите пунктове следва да се предвидят решения, които не само оптимизират процесите по извършване на периодичните технически прегледи, но и гарантират тяхната надеждност, сигурност и обективност. В тази	2. Не се приема.	2. Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ предоставя на председателите на комисии електронни устройства с усъвършенстван електронен

		връзка, с цел повишаване на прозрачността и проследимостта на дейността на контролно-техническите пунктове, е необходимо да се предвидят функционални характеристики на информационната система по чл. 11, ал. 3 от наредбата, които да осигуряват целостта и достоверността на всички данни, генерирани в процеса на извършване на периодичните технически прегледи, като не се допуска промяна на факта на постъпване на документи и данни по електронен път, както и на тяхната поредност. В тази връзка считаме, че въвеждането на квалифициран електронен времеви печат за удостоверяване на всяко действие в информационната система, както и на пълния видеозапис от процеса на извършване на прегледите, ще допринесе за недопускане на нерегламентирани промени, подмяна или манипулиране на информация. Квалифицираният електронен времеви печат (TimeStamp), в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 910/2014 (с измененията му), потвърждава съществуването на конкретни данни в електронна форма в определен момент във времето и се ползва от презумпцията за точност на указаните от него дата и час и за цялост на данните, с които са обвързани датата и часът. Освен това, прилагането на такива технически мерки би осигурило по-висока степен на доверие в резултатите от извършените проверки, както от страна на контролните органи, така и от страна на гражданите и собствениците на пътни превозни средства. По този начин ще се повиши ефективността на контрола, ще се ограничи възможността за злоупотреби и ще се създадат предпоставки за по-обективна и сигурна оценка на техническото състояние на превозните средства. В допълнение, предлагаме да се разгледа възможността за автоматизирано уведомяване на контролно-техническите пунктове при установяване на несъответствия, прекъсвания или липса на видеозапис, с цел своевременно реагиране и осигуряване на непрекъснат контрол върху процеса.		подпис за достъп до информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. Тези устройства ще се използват за електронно подписване на данните, съдържащи се в документите от периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. Чрез електронните устройства с усъвършенстван електронен подпис се осигурява необходимата автентичност на председателите на комисии и са достатъчни за гарантиране на идентичност на подписващия, авторство и проследимост. Концепцията в проекта на наредба е реализирана чрез метод, различен от използването на квалифициран електронен подпис и квалифициран електронен времеви печат, тъй като това е най-бързото, лесно и икономически изгодно решение. Въвеждането на квалифициран електронен подпис и квалифициран електронен времеви печат изисква допълнителни интеграции с

				доставчиците на удостоверителни услуги, тестове, поддръжка и сигурност, което би затруднило дейността на контролно-техническите пунктове особено в малките населени места.
		3. Съгласно Регламент (ЕС) 2024/1183, от края на 2026 г. държавите членки на Европейския съюз ще бъдат задължени да предоставят на гражданите т.нар. европейски портфейл за цифрова самоличност, чрез който те ще могат да удостоверяват самоличността си, да получават достъп до онлайн услуги и да споделят електронни документи по сигурен и проследим начин, включително свидетелства за управление на МПС, дипломи и данни за банкови сметки. В тази връзка следва да се обмисли включването в наредбата на разпоредби, свързани с електронно издаване на документите, свързани с периодичните прегледи и проверки на техническата изправност на пътните превозни средства – електронни протоколи, удостоверения и сертификати – и тяхното интегриране като електронни атрибути в европейския портфейл за цифрова самоличност, като Агенция „Автомобилна администрация“ може да изпълнява ролята на орган, издаващ тези документи като електронни атрибути в портфейла. Този подход ще осигури висока степен на сигурност, достъпност и проследимост на документацията, като улесни взаимодействието на гражданите с административните органи и онлайн услугите не само в страната, но и в ЕС, гарантирайки съответствие с европейските изисквания и подпомагайки напредъка в дигитализацията и интеграцията на общия европейски пазар.	3. Приема се по принцип.	3. Направеното предложение не е било част от първоначално публикувания за обществено обсъждане проект на наредба. Включването му представлява съществено изменение на проекта на наредба, подлежащо на задължително повторно обществено обсъждане съгласно чл. 26 от Закона за нормативните актове. Това ще доведе до необосновано забавяне при приемането на проекта на наредба предвид влязлото в сила Решение № 6673/19.06.2025 г. по адм. дело 4418/2025 г. на ВАС. Предложението ще бъде разгледано и обсъдено при следваща промяна на Наредба № Н-32. За преценка на предложението е необходимо да бъде извършен подробен анализ във връзка с възможните решения за реализирането му.

Съгласувал:

Михаела Атанасова
Директор на дирекция „Правна и обществени поръчки“, ИААА