



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
КОМИСИЯ ЗА ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НА
КОРУПЦИЯТА И ЗА ОТНЕМАНЕ НА НЕЗАКОННО
ПРИДОБИТОТО ИМУЩЕСТВО

София 1000, пл. "Света Неделя" №6, тел: (+359 2) 940 14 44, факс: (+359 2) 940 15 95

РЕШЕНИЕ № 18 - ДПК

Днес, 30.06.2021 г., в град София, Комисията за противодействие на корупцията и за отнемане на незаконно придобитото имущество, в състав:

Председател: Сотир Цацаров

Зам. Председател: Антон Славчев

Член: Антоанета Цонкова

Член: Силвия Къдрева

Член: Пламен Йоцов

УСТАНОВИ:

Постъпило е становище от дирекция „Превенция на корупцията“ относно Анализ на Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства с цел установяване на индикации за корупционни рискове и предложения за антикорупционни мерки, извършен на основание чл. 32, ал. 1, т. 7 във връзка с чл. 30, т. 2 от ЗПКОНПИ.

След обсъждане на изложеното в становището, Комисията установи следното:

Наредба № Н-32 е издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и е подзаконов нормативен акт, поради което не е преминал на съгласуване по реда на чл. 32, ал. 1, т. 1 от ЗПКОНПИ.

Същевременно, в средствата за масово осведомяване се установиха публикации, в които са изнесени твърдения за слабости в извършените промени в Наредбата, което аргументира извършване на анализ на същата, с цел установяване на индикации за корупционни рискове.

Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства *в сила от 01.01.2012 г. Обн. ДВ. бр.104 от 27 Декември 2011г., изм. и доп. ДВ. бр.80 от 11 Септември 2020г., попр. ДВ. бр.84 от 29 Септември 2020г.* е издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Съгласно § 52 от Преходните и заключителните разпоредби, измененията и допълненията на Наредба № Н-32 влизат в сила 2 месеца след обнародването ѝ в Държавен вестник, с изключение на разпоредбите¹, касаещи издаването на новите стикери и удостоверения за техническа изправност относно екологичните категории, които са приети с отлагателен срок и **влизат в сила от 12.07.2021 г.** По отношение осигуряване на връзка между информационната система на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация” и контролно измервателните уреди измененията **влизат в сила от 12.01.2022 г.** с оглед предоставяне възможност на фирмите, произвеждащи това оборудване, да приведат софтуерите на уредите в съответствие с изискванията на Наредбата.

Проектът на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 (*с който са извършени изм. и доп. ДВ. бр.80 от 11 Септември 2020г., попр. ДВ. бр.84 от 29 Септември 2020г.*) е преминал през две процедури на обществено обсъждане през 2019 г. и 2020 г., чрез публикуване на Портала за обществени консултации - www.strategy.bg. От направен преглед на обществените обсъждания е видно, че по двата проекта на Наредба са постъпили множество бележки и предложения от заинтересовани страни. Получените бележки са обсъдени, като са обективирани в Справки за отразяване на становищата, публикувани на Портала за обществени консултации.

В Мотивите към наредбата 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, са аргументирани следните основни промени:

1. Въвеждане на екологични групи за моторните превозни средства.

¹ § 52. (1) Наредбата влиза в сила 2 месеца след обнародването ѝ в "Държавен вестник" с изключение на:

1. параграф 1, т. 2 относно чл. 1, т. 8, § 2, т. 3 и 4 относно чл. 2, ал. 4 и 5, § 3, т. 1 относно чл. 9, ал. 1, буква "м" и т. 2 относно чл. 9, ал. 8 - 11, § 4, т. 2, букви "а" и "в" - "ж" относно чл. 11, ал. 3 и съответно т. 8 - 24 и т. 3 - 5 относно чл. 11, ал. 4 - 8, § 10, т. 1, буква "г" относно чл. 18, ал. 1, т. 10, § 14 относно чл. 29, ал. 1, т. 6 и ал. 5 и 6, § 15 относно чл. 30, ал. 6 и 7, § 16 относно чл. 31, ал. 8, § 18 относно чл. 35, ал. 4, § 20 относно чл. 36а, ал. 2, т. 11, § 21 относно чл. 37а, § 22 относно чл. 38, § 23 относно чл. 39, § 25, т. 1, буква "б" относно чл. 43а, ал. 1, т. 3, буква "а", буква "в" относно чл. 43а, ал. 1, т. 3а, буква "г" относно чл. 43а, ал. 1, т. 6 и буква "д", подбуква "аа" относно чл. 43а, ал. 1, т. 7, буква "д"; подбуква "бб" относно чл. 43а, ал. 1, т. 7, буква "е"; подбуква "гг" относно чл. 43а, ал. 1, т. 7, буква "з"; буква "е" относно чл. 43а, ал. 1, т. 8, букви "в" и "г"; буква "ж" относно чл. 43а, ал. 1, т. 9, букви "в" и "г"; т. 2 относно чл. 43а, ал. 4; т. 3 относно чл. 43а, ал. 5, т. 4, буква "г"; т. 4, буква "а" относно чл. 43а, ал. 7, т. 1, § 26 относно чл. 44, ал. 6 и 7; § 33 относно приложение № 1б; § 34 относно приложение № 1в; § 40, т. 4 относно приложение № 4, част III; § 41, т. 1, буква "бб" относно приложение № 5, част II, раздел I, т. 2, подбукви "бб" и "вв"; § 42 относно приложение № 7 и § 51 относно приложение № 15, които влизат в сила 10 месеца след обнародването в "Държавен вестник";

2. параграф 4, т. 1, буква "б" относно чл. 11, ал. 2; т. 3; т. 2, буква "б" относно чл. 11, ал. 3, т. 7, които влизат в сила 16 месеца след обнародването в "Държавен вестник";

1.1. Въвеждат се изисквания за категоризиране на моторните превозни средства от категория M1 и N1 в пет екологични групи.

1.2. Екологичните групи на моторните превозни средства от категория M1 и N1 следва да бъдат определяни по време на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на превозните средства или по искане на собственика – за МПС, регистрирани в друга държава или след първоначална регистрация на МПС, като бъдат измерени стойностите на емисиите на СО или димността.

1.3. Валидността на екологичните групи на моторните превозни средства да се определя в съответствие с определените срокове за следващ периодичен преглед на съответното моторно превозно средство. По отношение на моторните превозни средства, преминали проверка на техническото състояние по време на тяхната регистрация/пререгистрация, както и за моторни превозни средства, регистрирани в друга държава, валидността на екологичната им група се предвижда да бъде до датата за преминаване на периодичен преглед за проверка на техническата им изправност, като за тези с чужда регистрация валидността се ограничава до не повече от една година.

1.4. Въвеждат се необходимите документи, които следва да се изискват при прегледа, както и документите, с които след прегледа се удостоверява проверката на емисиите от отработили газове за нуждите на определяне на екологичната група на моторните превозни средства.

Предвиждат се две хипотези по отношение на определянето на екологичните групи:

- в първия случай определянето на екологичната група се извършва по време на периодичния преглед за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства, като се предвижда в знака за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС да има вграден идентификатор, позволяващ четене и запис на информация от голяма дистанция, в това число и информация за екологичната група на моторното превозно средство (§ 32 от проекта на Наредба);

- при втория случай, когато техническият преглед на моторното превозно средство е извършен в пунктовете за регистрация или в друга държава, определянето на екологичната група се извършва в съответната категория контролно-технически пункт, по искане на собственика на превозното средство, като се издава знак за определяне на екологична група на моторно превозно средство, който също позволява четене и запис на съдържащата се информация от дистанция.

2. Създаване на условия за автоматично въвеждане в информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС на данните, получени

от средствата за измерване (газоанализатор, димомер и стенд за измерване на спирачните сили) при извършените по време на прегледа измервания. В Наредбата са въведени изисквания към информационната система за електронно регистриране на извършените периодични прегледи на ППС, като връзката между системата и средствата за измерване следва да бъде защитена, с цел повишаване качеството на извършваните технически прегледи чрез предотвратяване на нерегламентирана намеса.

3. Отпада изискването за издаване на удостоверение за техническа изправност с част I и част II, като данните от периодичния преглед ще се отразяват в един документ.

4. Въвежда се изискване към лицата, които пускат на пазара и/или в действие газоанализатори, димомери и стендове за измерване на спирачните сили да уведомяват Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за вида на уредите и периодичните проверки на уредите и същите да бъдат отразявани в информационната система по чл. 11, ал. 3 от Наредбата. Предложението има за цел гарантиране на оперативна съвместимост на средствата за измерване и информационната система преди вписване на тези средства в списък на средствата за измерване към конкретно разрешение за извършване на периодични прегледи.

5. Въвежда се изискване контролно-техническите пунктове да бъдат оборудвани с техническо средство, което да може да чете информацията от знака за технически преглед и да позволява ясно и четливо заснемане на VIN/рама на превозното средство на поставената задължителна табела на производителя и на километропоказателя, и прилагане на цифрово графични изображения към протокола от съответния преглед. С техническото средство ще бъде възможно прочитане на данните от знака за технически преглед от разстояние.

В изпълнение на чл. 32, ал. 1, т. 7 от ЗПКОНПИ, се извърши анализ за установяване на индикации, предпоставящи възможности за корупционни рискове. При извършване на анализа на Наредбата се установи следното:

1. Риск от неефективно разходване на публичен ресурс (*Изразходване на повече от необходимите средства за постигане на очаквания резултат*);

2. Нецелесъобразност и липса на необходимост на т.нар. „екостикер“;

3. Допълнително увеличаване на разходите за гражданите и бизнеса.

Аргументи:

В Мотивите за приемане на проекта на Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 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. Като основна причина за лошото състояние на въздуха е посочено вредното въздействие на моторните превозни средства, свързано с емисиите им от отработените газове.

Безспорни са ползите от ограничаване на 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. Същевременно, в Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (2018-2024) са заложили две възможности за проследяване на автомобилите, които влизат в зони с ниски емисии (ЗНЕ):

- *„Напълно автоматизиран вариант с използване на камери и автоматично разпознаване на регистрационните номера за записване на влизането в ЗНЕ. Водачите, които влизат в зоната, след това разполагат с определен срок да платят таксата онлайн или чрез електронни разплащателни машини в супермаркети, магазини и т.н.“;*

- *„Водачите да залепят цветно кодирани стикери на автомобилите си, като всеки цвят означава екологичната категория на превозното средство. След това инспекторите могат да налагат глоби в зависимост от критериите за таксуване, договорени за зоната.“*

В Програмата е заложено, че принципът на зони с ниски емисии е, че водачите на превозни средства от категории, които замърсяват повече, са задължени да заплатят такса за влизане в зоната. С приетите изменения в Наредбата, се реализира втората възможност, чрез въвеждане на т.нар „екостикер“.

С оглед на обстоятелството, че извършените промени в Наредбата засягат значителна част от обществото, в средствата за масово осведомяване, а така също и по време на обществените обсъждания (през 2019 г. и 2020 г.) на проекта на Наредба са отправени множество бележки за отпадане на т.нар. „екостикери“. Също така са отправени предложения за използването на вече изградените в държавата системи за автоматичен контрол и видеонаблюдение. Видно от Справка² за отразяване на постъпилите становища при общественото обсъждане на проекта на Наредба, голяма част от участниците в него са определили *екостикера като ненужен* и насочват вниманието към използване възможностите на вече изградената система за *„разпознаване на номера“*. Отправените предложения не са приети с аргумент, че Електронната база данни ще бъде създадена и до нея достъп ще имат заинтересованите страни. Посочва се, че автоматичния контрол на база

² Справка за отразяване на постъпилите становища при общественото обсъждане в периода 28.2.2020 г. – 13.3.2020 г. по реда на чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 от 16 декември 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства (обн., ДВ, бр. 104 от 2011 г., изм. и доп. бр. 99 от 2012 г., бр. 73 от 2014 г., бр. 40 от 2016 г. и бр. 38 от 2018 г.)

системи за видеонаблюдение не е ефективен при лоши метеорологични условия, поради влошаване качеството на снимките. В тази връзка, дистанционният контрол на база RFID отдалечен достъп е много по-надежден и ефективен. В допълнение, се посочва, че четенето на данните от чип създава гаранция за проверка при технически преглед, като по този начин се пресичат злоупотреби с представяне на друго МПС с подправени регистрационни номера.

На следващо място на проекта на Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № Н-32 не е извършвана оценка на въздействието, поради обстоятелството, че същата не попада в обхвата на чл. 20, ал. 2 от Закона за нормативните актове (Наредбата е изготвена и издадена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията). Независимо от горното, би било целесъобразно да се извърши мотивирана финансова обосновка и изследване на съотношението между поставените цели и очакваните резултати, с оглед на предлаганите промени, ангажиращи разходването на значителен размер публични средства и допълнително увеличаване на разходите за гражданите и бизнеса. Проверката на разходите и ползите е средство за диалог между всички страни и участници, които имат отношение към предлагания проект на акт, на базата на принципите за ефективност и ефикасност, съпоставяйки бюджетните разходи с ползите на обществото.

В приетите разпоредби, касаещи новите стикери, т. нар. „екостикери“ се създава възможност за реализирането на корупционни практики, чрез неефективно разходване на публични средства. По информация от официалната интернет страница на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за изработването на „Знак за периодичен преглед за проверка на техническата изправност на ППС“ за годишен тираж от 1 500 000 бр. е зададена единична цена от 6,80 лв. Това потвърждава идентифицирания риск от разходване на значителен размер публични средства. Отделно са и всички други разходи по въвеждане в действие на цялостната система за контрол.

Предвид на гореизложеното се налага извода, че неотчитането на възможността за използване на вече съществуващите и изградените от държавата системи за автоматичен контрол и видеонаблюдение при въвеждането на т. нар. „екостикер“ се създават индикации, предпоставящи и/или благоприятстващи реализирането на корупционни практики за неефективно, ненужно и нецелесъобразно разходване на публични средства, както и за допълнително увеличаване на разходите за гражданите и бизнеса.

С оглед на установените в хода на анализа индикации за корупционни рискове и на основание чл. 32, ал. 2 във връзка с чл. 32, ал. 1, т. 7 от ЗПКОНПИ, Комисията за противодействие на корупцията и за отнемане на незаконно придобитото имущество

РЕШИ:

Предлага на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да бъде обсъдена възможността 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, в следните насоки:

1. Да отпадне въвеждането на новите стикери (т.нар. „екостикери“);

2. Да се отчете възможността за използване на вече изградените системи за автоматично разпознаване на регистрационните номера, както и съществуващите решения в областта на информационните технологии, за да се сведат до минимум публичните разходи и разходите на собствениците на МПС, като така се избегне и дублирането на системи.

КОМИСИЯ: