



## ОМБУДСМАН НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ДО  
Г-Н НИКОЛАЙ СЪБЕВ  
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА И  
СЪОБЩЕНИЯТА  
ул. "Дякон Игнатий" № 9  
гр. София 1000

*Относно: Жалби до омбудсмана на Република България*

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН СЪБЕВ,**

Обръщам се към Вас по повод последните изменения в Наредба № Н-32 от 16.12.2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътни превозни средства (Наредбата), обнародвани в ДВ, бр.80 от 11.11.2020 г., в чл. 37а (в сила от 12.07.2021 г.), с които е предвидено определянето на моторните превозни средства (МПС) до 3.5 тона в следните екологични групи:

*Първо:* МПС с двигатели с принудително възпламеняване на работната смес и МПС с двигатели със samozапалване чрез сгъстяване на работната смес се разделят в четири екологични групи във връзка със:

- степента на отрицателното им въздействие върху околната среда и качеството на атмосферния въздух;

- екологичната им категория (EURO);

- датата на първата им регистрация, ако няма екологична категория (EURO).

*Второ:* МПС, на които задвижването е само с електродвигатели (без двигател с вътрешно горене), автомобили, задвижвани с горивна клетка (FCEV), и Plug-in хибриден електрически автомобил (PHEV) – те се определят в пета екологична група.

*Трето:* МПС с двутактови двигатели, които не подлежат на измервания, се определят в първа екологична група.

Регламентирано е определянето на екологичната група да става в рамките на периодичния преглед за проверка на техническата изправност на МПС или по искане на собственика.

За определяне на екологичната група се издава съответния знак (стикер), като според чл. 39 от Наредбата, образецът на знака за екологична група на МПС по чл. 38, ал. 11 се утвърждава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или оправомощено от него длъжностно лице. В знака трябва да има вграден идентификатор, позволяващ четене и запис на информация, в т.ч. и относно екологичната група, от голяма дистанция.

Необходимостта от въвеждането на екологичните групи се аргументира с една от възможните мерки за подобряване на чистотата на въздуха в големите градове, посочена в Националната програма за подобряване качеството на атмосферния въздух (2018-2024), а именно – ограничаване движението в тях на определени МПС, които отделят високо количество вредни емисии, като тези МПС се обозначават с кодирани стикери.

В направени разяснения в медиите на представители на компетентните институции се акцентира, че промените в Закона за чистотата на атмосферния въздух ще позволят да се въведат нискоемисионни зони в градовете, което ще е в правомощията на кметовете на съответните общини, като при надхвърляне на пределно допустимите концентрации на вредните вещества в атмосферния въздух, пътни превозни средства от екологични групи, определени съгласно Наредба, ще бъдат ограничавани да се движат в определени териториални зони до достигане на допустимите референтни граници за качество на атмосферния въздух.

Освен това, в отговор на критиките, като мотив за въвеждане на екостикерите се изтъква, че така ще се съдейства и за преустановяване на нарушенията при провеждане на периодичните технически прегледи на ППС .

По повод проверки по сигнали на граждани до омбудсмана се поражда съмнение доколко тази мярка ще доведе до очакваните резултати, както и относно нарушаване на права и интереси на гражданите.

Аргументите ми затова са следните:

- въвеждането на екостикерите обхваща само ППС до 3.5 тона. Извън обхвата им остават тежкотоварните камиони и автобусите, за които няма да има ограничение на база замърсяване независимо, че са по-големи замърсители на атмосферния въздух и част от тях редовно преминават през централните градски части;

- не е предвиден регламент за оценка на екологичната група на МПС с допълнително монтирани газови уредби;

- въвеждането на екостикерите оскъпява периодичния технически преглед на ППС, с което гражданите и бизнеса ще бъдат допълнително затруднени, особено в условията на пандемия;

- недопустимо е компетентните органи да не са в състояние да спрат нарушенията при провеждането на периодичните технически прегледи и вместо да се повиши ефикасността на контрола върху пунктовете, да се натоварват гражданите с нови разходи;

- независимо че държавата вече е изразходвала значителен ресурс за изграждането на система за разпознаване на номерата на ППС, трябва да се правят допълнителни разходи за екостикери;

- преглед на предложения и становищата, изразени в хода на общественото обсъждане на промените в Наредбата показват, че нагласите в обществото към въвеждането на екостикерите са по-скоро негативни;

- обществото следваше да е по-добре информирано и дали екологичните групи и стикери имат аналог в ЕС и какво е показала практиката там, където са въведени.

В оплаквания на граждани, преминали вече през такъв преглед, с особена острота се поставя въпроса - защо след като се измерва количеството отделени вредни газове в атмосферата, определянето на екологичната група става въз основа на годината на регистрация и евростандарта. Те се вземат предвид и при определяне на данъка на автомобила, като по този начин собствениците на по-стари и с по-нисък евростандарт автомобили на практика търпят двойни санкции.

Очертават се и други проблеми и въпроси, като: забавяне на обслужването в пунктовете за годишни технически прегледи; големината на стикерите; неудобното място за поставяне на стикера, което затруднява шофьорите при управление на

автомобила; не се вземат необходимите мерки за подобряване на качеството на горивата и не се отчита като допълнителен фактор за замърсяването и др.

Важно е да обърна внимание също, че в свое Решение № 18 – ДППК от 30.06.2021 г., Комисията за противодействие на корупцията и за отнемане на незаконно придобито имущество след задълбочен анализ стига до следните тревожни изводи относно възможните корупционни рискове от прилагането на Наредбата:

1. Риск от неефективно разходване на публичен ресурс.
2. Нецелесъобразност и липса на необходимост от т.нар. „екостикер“.
3. Допълнително увеличаване на разходите за гражданите и бизнеса.

Като отчитам изключителната значимост на мерките за подобряване на чистотата на атмосферния въздух, искам да подчертая резултатите от завършеното през 2020 г. едногодишно изследване на Националния институт по метеорология и хидрология по поръчка на Столична община за чистотата на въздуха в София. В него ясно е определен дялът на отделните замърсители на въздуха, като пътният трафик заема едва пето място с дял от 9%. Предвид това приемам упрека на гражданите, че държавата не взема необходимите мерки за неутрализиране на вредното въздействие на по-големите източници на замърсяване, а концентрира усилията си само към част от превозните средства, като така прехвърля отговорността по опазване на чистотата на въздуха на гражданите и бизнеса. Още повече, става ясно, че факторът съдържание на въглероден оксид в отработените газове на МПС не влияе при определянето на екологичната група – превес взимат датата на първата регистрация на МПС-то и категории за Евронорми, което намирам за неправилно и не съответства на целта, заради която се въвежда новото изискване.

Предвид изложеното, се обръщам към Вас с препоръка да бъде направен анализ и оценка на въздействието на приетите разпоредби и постигнатите резултати. В случай че се установи прекомерно засягане на правата и интересите на гражданите на фона на недостатъчна ефективност на тази мярка за подобряване на чистотата на атмосферния въздух, да се предприемат действия за отмяна на въпросните норми.

**С уважение,**

**ПРОФ. Д-Р ДИАНА КОВАЧЕВА  
ОМБУДСМАН  
НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**