

СТАНОВИЩЕ

ОТНОСНО: §1 от законопроект на ПП-ДБ за изменение и допълнение на закона за движение по пътищата с вх. номер 51-454-01-46/13.12.2024 г.

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

Настоящото становище представлява официалната позиция на Сдружение „Европейски център за транспортни политики“. То се основава на задълбочено проучване и анализ на практиките в други държави в Европа по отношение на **правилата и задължения за преминаване на автомобилите през периодични технически прегледи и методите и изискванията за контрол на т. нар. „ниско емисионни зони“**.

Извеждаме настоящия коментар в отделен документ, предвид **сложността и експертната специфика, която налага разглежданият въпрос** касаещ отмяна на отделни текстове в ЗДвП. Изложените мотиви в предложението на ПП-ДБ са обобщени в едва четири страници и касаят най-общо всички предложения в разглеждания законопроект, което поставя под въпрос задълбочеността на експертния анализ, който са направили, за да достигнат до така предложените от тях промени.

Отделяме специално внимание на това предложение, поради това, че същото представлява опит по прикрит начин целящ намаляване на административната тежест да се отмени цялостна електронна-дигитална система, която в годините се доказва като ефективна по отношение на прекратяването на фиктивни технически прегледи в пунктовете. На второ място поправката цели премахването на стикери от предното стъкло на автомобилите, в това число и комбинираният „еко стикер“, който служи за контрол на ниско емисионните зони, без да се предлага адекватна алтернатива.

Считаме това предложение за лобистко и в ущърб на интересите на обществото. За съжаление това е поредният **опит да се прокара идеята** за това, че **стикерите са нещо погрешно и вредно**, а Европейската практика показва, че дори напротив **те се използват широко в почти всички държави от ЕС**. Именно поради тази причина

представяме този **документ основаващ се на факти** с посочени конкретни достоверни източници, като по този начин всеки може да провери фактите изложени в това Становище.

ПО §1 ОТ ПРЕДЛОЖЕНИЕТО:

Основната цел на това предложение е да бъде премахнат т. нар. комбинират „еко стикер“ от предното стъкло на автомобилите и стикерът оказващ валидността на задължителната застраховка „гражданска отговорност“. Така предложеният текст за изменение и допълнение на ЗДвП представлява съществен проблем поради няколко причини. Еко стикерите в България **не са изолиран елемент**, а **ключова част от модерна и многофункционална дигитална електронна система**. Те не само гарантират изпълнението на европейските директиви, но и **помагат за контрола на техническата изправност, управлението на нискоемисионните зони и ограничаването на измамите с пробег**. Системата допринася както за подобряване на пътната безопасност, така и за намаляване на замърсяването на въздуха, което прави нейната роля стратегически важна за бъдещето на мобилността в България. От тази гледна точка **това предложение е нелогично, необосновано и в ущърб на интересите** на Република България.

При разглеждането на внесеното предложение за премахване на „еко стикерите“ е важно да се осъзнае, че на пръв поглед тази мярка може да изглежда като логично и разумно решение, насочено към улесняване на гражданите. В действителност обаче, зад този привидно обикновен стикер стои цялостна интегрирана система, която изпълнява ключови функции, свързани не само с контрола на техническата изправност на автомобилите, но и с въвеждането на екологични политики и предотвратяването на измами.

Основната цел на системата е да осигури ефективното прилагане на нискоемисионните зони, които са доказан механизъм за намаляване на замърсяването на въздуха в големите градове. Чрез уникалния RFID чип, съдържащ се в „еко стикера“, контролът върху достъпа до тези зони става бърз и надежден, което позволява на местните власти (на общините) да регулират автомобилния трафик на база реалните

екологични показатели на превозните средства. С премахването му всяка община ще трябва да търси варианти сама да решава този проблем, което доказано няма да работи и ще създаде административен хаос и объркван у водачите. Преди посещение в даден град всеки ще трябва да се информира как точно може да влезе в центъра на дадено населено място. Не е ясно и това до колко различните системи ще работят ефективно и какви други пречки пред гражданите ще създаде това. Единната система е значително по-разумно решение.

Освен това, системата играе важна роля в борбата срещу манипулациите на километражите – практика, която не само заблуждава купувачите на употребявани автомобили, но и компрометира поддръжката на превозните средства, създавайки рискове за пътната безопасност. Чрез електронния регистър, в който се записват показанията на километража при всеки технически преглед, се ограничава възможността за злоупотреби и измами при препродажбата на автомобили.

Не на последно място, премахването на тази система би довело и до значителни загуби за държавния бюджет. Според данни на **Националната агенция за приходите (НАП)**, въвеждането на комбинирания еко стикер **е предотвратило финансови злоупотреби**, които преди това са **коствали на бюджета приблизително 19,4 милиона лева годишно**.

В този контекст, премахването на „еко стикерите“ не бива да се разглежда просто като премахване на един физически носител. **Това би означавало демонтиране на цяла работеща система**, която подпомага не само екологичната политика, но и държавния контрол върху техническата изправност и реалния пробег на автомобилите. Вместо прибързано елиминиране, е необходимо внимателно обмисляне на последиците и търсене на алтернативни решения, които да запазят ефективността на тази система, без да създават нови рискове и пропуски в контрола.

Предложението за отмяна на чл. 100, ал. 1, т. 6 от Закона за движение по пътищата (ЗДвП), според което водачът на моторно превозно средство не е длъжен да носи документ, удостоверяващ датата на

следващия периодичен преглед за проверка на техническата изправност, е и в пряко противоречие с изискванията на европейското законодателство, по-конкретно с **Член 10 от Директива 2014/45/ЕС**.

Според Директивата, **всяка държава членка на ЕС е задължена да осигури наличие на документ за преминат технически преглед, който трябва да съдържа информация за датата на следващата проверка**. Този документ може да бъде представен по различни начини, включително **чрез стикер**, сертификат или вписване в регистрационния талон на превозното средство. Освен това, държавите членки са задължени да предават на Европейската комисия описание на документа, удостоверяващ техническата изправност.




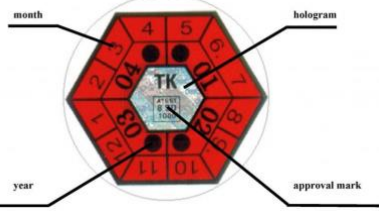
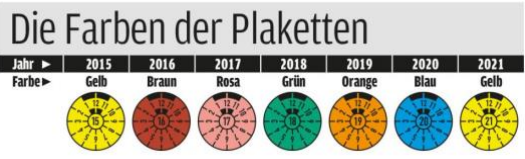

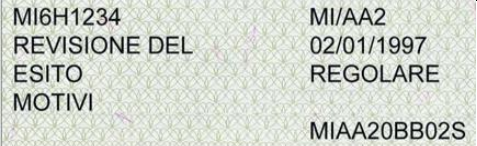

Основни противоречия:

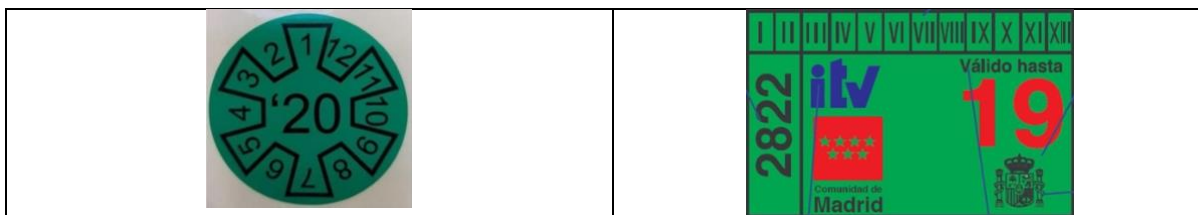
1. **Несъответствие с изискванията на ЕС** – Директива 2014/45/ЕС ясно предвижда, че всяко моторно превозно средство трябва да има документ, който доказва **неговата техническа годност и указва датата на следващия преглед**. Отмяната на чл. 100, ал. 1, т. 6 от ЗДвП е в противоречие относно това изискване.
2. **Затруднение при контрола** – Липсата на задължение водачът да носи този документ би направила по-трудна проверката от страна на контролните органи на пътя, тъй като те ще разчитат единствено на електронни системи, които невинаги са достъпни в реално време. Създава се риск периодичните прегледи на българските автомобили да не важат на територията на другите страни членки от ЕС.
3. **Правна несигурност** – Въпреки че Директивата позволява различни начини за удостоверяване на техническата изправност, премахването на задължението за носене на такъв документ в България създава риск от разминаване с европейските стандарти и възможни санкции от страна на ЕС.
4. **Свободно движение в ЕС** – Според Директивата всяка държава членка признава документа, издаден от друга държава членка. Ако България премахне изискването за носене на този документ, това може да доведе до проблеми при международния

автомобилен транспорт и контрол върху техническата годност на превозните средства.

Освен изброеното до тук, в чл. 10 от Директивата е посочено, че: „Държавите членки предават на Комисията описание на този документ **преди 20 май 2018 г.** Комисията информира на свой ред комитета, посочен в член 19“. **България е представила именно стикера като документ**, който да **удостоверява на лесно и достъпно място дата на следващия периодичен технически преглед**. Освен България, още Австрия, Хърватия, Чехия, Германия, Гърция, Италия, Латвия, Румъния и Испания са избрали именно стикера:

Таблица 1: Примери за това как изглеждат стикерите в другите държави

<p style="text-align: center;">Австрия</p> 	<p style="text-align: center;">България</p> 
<p style="text-align: center;">Хърватия</p> 	<p style="text-align: center;">Чехия</p> 
<p style="text-align: center;">Германия</p> 	<p style="text-align: center;">Гърция</p> 
<p style="text-align: center;">Италия</p> 	<p style="text-align: center;">Латвия</p> 
<p style="text-align: center;">Румъния</p>	<p style="text-align: center;">Испания</p>



От 31 държави, които прилагат **Директива 2014/45/ЕО, 10 са посочили използването на стикер на видимо място**. Седем от всички държави (Швейцария, Швеция, Словения, Португалия, Люксембург, Исландия, Кипър) изобщо не са посочили информация. Останалите държави или залепват стикер в талона за регистрация на моторното превозно средство, или предоставят информацията на отделен носител.

Източник на информацията:

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/road-safety-member-states/roadworthiness-certificate-and-proof-test_en

Стикерът удостоверяващ техническата изправност на превозните средства в България е комбиниран с екологичната група на превозното средство. В някои държави на предното стъкло се лепят и двата стикера (този за преминал периодичен преглед и този за екологичната група) като Австрия например. В други, като Германия стикерът за нискоемисионните зони се поставя на предното стъкло, а стикерът за преминал периодичен технически преглед се поставя на специално определено място на регистрационния номер на автомобилите.

Таблица 2: Примери за екологични стикери

Дания - Копенхаген	Германия		
			
Австрия	Испания		

	
<p>Франция</p>	<p>Чехия</p>
	
<p>Белгия</p>	
	

Т.нар. „еко стикери“, които се поставят на предното стъкло на автомобилите, преминали **периодичен технически преглед (ПТП)** в България, не са просто визуален идентификатор. Те са част от **цялостна единна интегрирана информационна дигитална система**, която цели да отговори както на европейските регулации, така и на специфични национални предизвикателства, свързани с техническата изправност на автомобилите, замърсяването на въздуха и злоупотребите с манипулации на пробег на превозните средства. Т.е. с поставянето на един стикер, в България, комбинирано се решават няколко от описаните проблеми, които са обект на **Директива 2014/45/ЕС**.

1. Съответствие с Директива 2014/45/ЕС

Стикерите и свързаната с тях база данни са съобразени с изискванията на **Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета**. Според тази директива всяко преминало технически преглед превозно

средство трябва да разполага с документ или друг метод за удостоверяване на неговото състояние и датата на следващия преглед. В България тази функция се изпълнява чрез „**еко стикерите**“, които съдържат **RFID чип** с информация за техническия преглед и екологичната категория на автомобила.

2. Контрол върху нискоемисионните зони

Еко стикерите не служат само за удостоверяване на техническата годност на автомобилите. Те играят ключова роля при **регулирането на нискоемисионните зони (LEZ - Low Emission Zones)**, които се въвеждат в редица европейски държави и вече се обсъждат и в България.

- Чрез цветовото кодиране и данните, съдържащи се в RFID чип, контролните органи и камерите за автоматично разпознаване на регистрационните номера могат **бързо да идентифицират** дали дадено превозно средство отговаря на изискванията за влизане в екологично чувствителни градски зони.
- Това е особено важно в големите градове, като София, където проблемът със замърсяването на въздуха е сериозен. Системата позволява ефективно прилагане на рестрикции за автомобилите с по-високи нива на емисии, като по този начин **се намалява замърсяването на въздуха**.

3. Превенция на манипулации с километражите

Друг сериозен проблем в България и ЕС като цяло е **манипулацията на километражите (odometer fraud)**, което води до:

- **Изкуствено занижаване на пробега** на употребяваните автомобили, с цел **повишаване на продажната им стойност**;
- **Затрудняване на правилната поддръжка** на автомобилите, тъй като се прикрива реалният им пробег;
- **Рискове за безопасността**, тъй като колите могат да изглеждат по-малко износени, отколкото са в действителност.

Системата на „еко стикерите“ допринася за **ограничаването на тази практика**, тъй като при всеки технически преглед **пробегът на автомобила се записва и съхранява в централизирана база данни**.

Това позволява на органите за контрол и потенциалните купувачи на автомобили да проверят дали има несъответствие между отчетените километри при различни проверки, като по този начин се минимизират измамите.

4. Цифровизация и улеснен контрол

Системата е **свързана с електронна база данни**, до която имат достъп както контролните органи, така и пунктовете за технически преглед. Това означава, че проверката на статуса на дадено превозно средство може да се извърши **бързо и лесно** чрез сканиране на QR кода върху еко стикера или чрез справка в електронните регистри.

Това намалява **риска от фалшификации**, като същевременно позволява на държавните органи **по-ефективно да следят техническото състояние на автопарка** в страната.

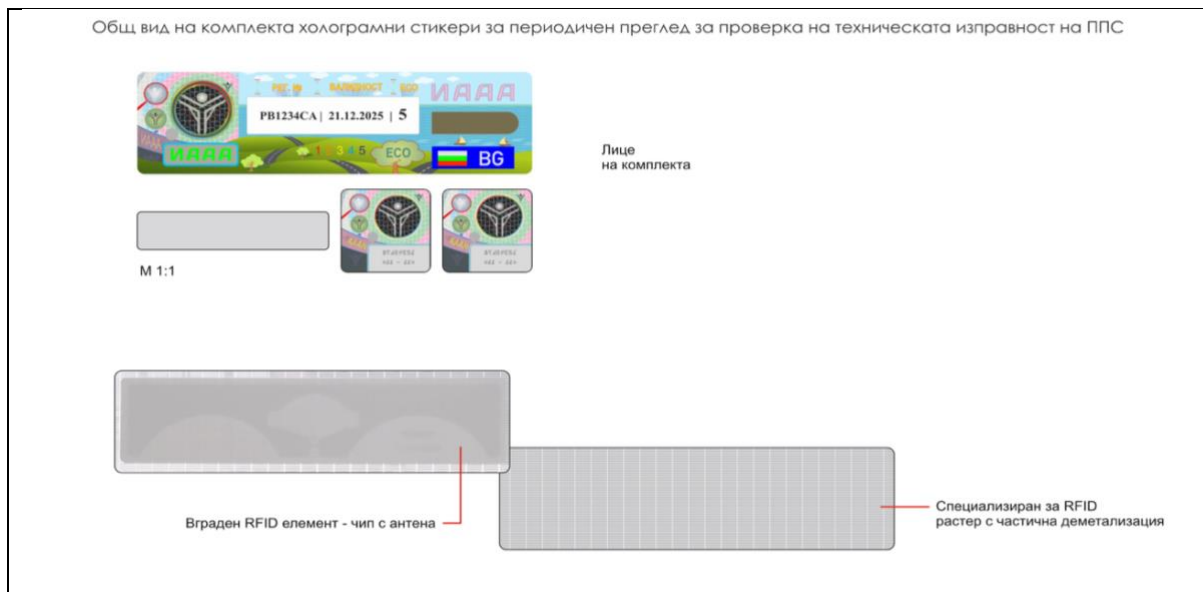
След проведен анализ относно прилагането на Директива 2014/45/ЕС се установява, че: *„без сериозни трудности са транспонирани мерките, съгласно които се изисква държавите членки да гарантират, че данните от километражния брояч, записани при предишния преглед за проверка на техническата изправност, се предоставят възможно най-скоро по електронен път при следващия преглед. Що се отнася обаче до задължението за въвеждане на ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни санкции в случаите, когато се установи манипулация на километражния брояч, изглежда, че националните мерки в много случаи са по-скоро общи, а не конкретно насочени към измамите с километражния брояч. По-задълбоченият анализ на националните мерки и бъдещият диалог със съответните държави членки ще бъдат насочени към изясняване на тези въпроси“.*

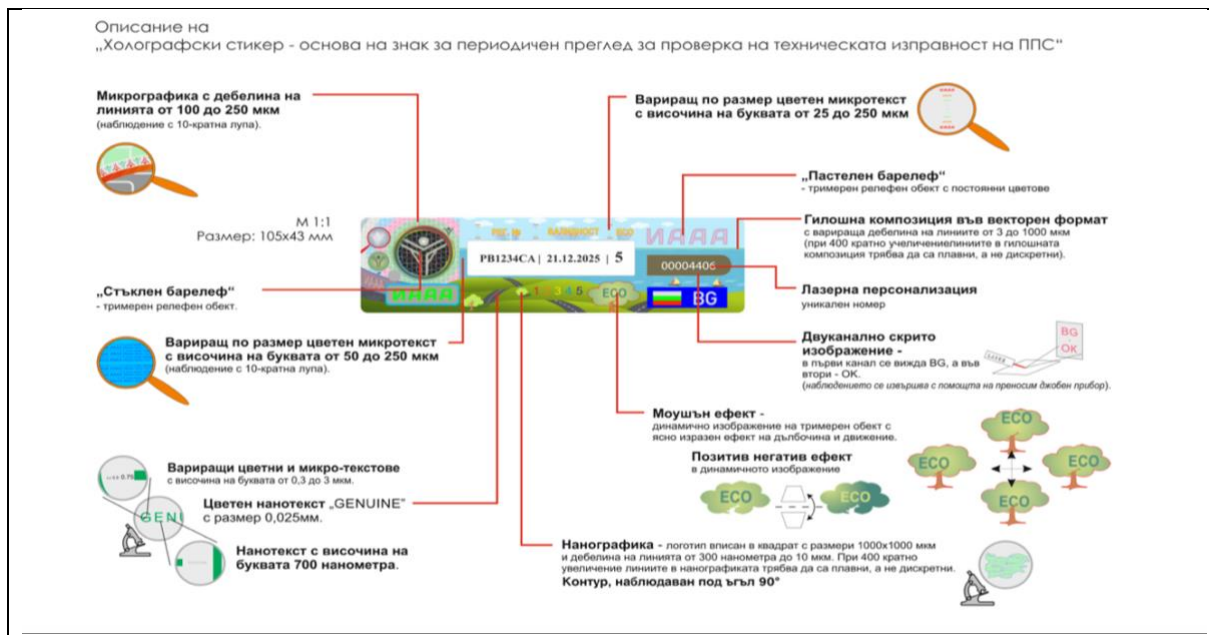
Източник: Доклад на комисията до европейския парламент и съвета за прилагането на **Директива 2014/45/ЕС** относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0699>

При анализ на **Директива 2014/45/ЕС** и **Доклада на Европейската комисия до Европейския парламент** не се отчита като необходимост държавите членки да включват в законовите си изисквания задължителното поставяне на видими идентификатори за контрол на нискоемисионните зони или техническата изправност на автомобилите.

Напротив, в повечето държави членки тази регулация се урежда чрез **подзаконови нормативни актове**, които адаптират европейските изисквания към националните специфики и нужди. **От тази гледна точка избраният подход от вносителите на законопроекта ясно показва тенденциозност и лобизъм срещу вече изградена и работеща система.**





Източник: Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“

Една от целите на Закона за движението по пътищата (ЗДвП), формулирана в чл. 1, ал. 2, е да се опази околната среда от замърсяването от моторните превозни средства, а задължение на всеки участник в движението по пътищата, формулирано в чл. 5, ал. 2, т. 2, е да спазва действащите норми за вредни емисии на отработените газове от моторното превозно средство. В изпълнение на тази генерална цел, заложен в закона, и за контрол на това основно задължение на водачите на моторни превозни средства, ЗДвП в чл. 147, ал. 1 оправомощава министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, съгласувано с министъра на вътрешните работи, да издаде наредба, с която да уреди с подзаконов нормативен акт условията и редът за извършване на прегледа на превозните средства, с изключение на самоходните машини, колесните трактори с максимална конструктивна скорост, ненадвишаваща 40 км. ч., и ремаркетата, теглени от тях, за да има ясна, точна и нагледна публична информация какви моторни превозни средства се движат по пътищата и да се гарантира, че няма да се нарушава принципа, залегнал в чл. 1, ал. 2 да се опази околната среда от замърсяване при спазване на действащите норми за вредни емисии на отработените газове.

В чл. 147, ал. 6 от ЗДвП се регламентира подробно какво включва прегледът за проверка на техническата изправност, а именно- комплектността и изправността на оборудването, частите, агрегатите, уредбите, механизмите, елементите и характеристиките на пътните превозни средства, които имат връзка с безопасността на движението, опазването на околната среда, нивото на шума и изправността на шумозаглушителните им устройства, определени с наредбата по ал.1.

В изпълнение на задължението си и правомощията, които му възлагат тези два текста от закона, министъра на транспорта и съобщенията, съгласувано с министъра на вътрешните работи, е издал **наредба № Н-32**, с която е уредил, съобразно законовите си правомощия, условията и редът за извършване на техническите прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, като в чл. 37а от тази наредба е предвидил моторните превозни средства от категория М1 и N1 да се разпределят в пет екологични групи. Съответно принадлежността към някоя от групите да се отразява на видно място на превозното средство, чрез залепването на специален стикер, с оглед осигуряването на широка публичност и възможност за контрол на лицата, които си позволяват да замърсяват околната среда и въздуха.

Законът за движението по пътищата, като нормативен акт, приет от Народното събрание, урежда обществените отношения по един по-общ начин, и дава възможност на административния орган в лицето на министъра на транспорта да детайлизира тяхното регулиране. Не бива да се пропуска фактът, че уреждането на този проблем е специфичен експертен въпрос, а в МТС е съсредоточена именно експертната администрация, която е компетентна по тези въпроси. Във волята на законодателя е да прецени до каква степен и колко детайлно да регулира обществените отношения със закон, и до каква степен да оправомощи административните органи да ги доуредят с подзаконов нормативен акт. В настоящия случай ако законодателят приеме въвеждането на тези пет екологични групи в закона, то тогава се създава риск от това специфични експертни въпроси и ангажименти на България като страна членка на ЕС да не бъдат отразени. Законодателният орган не разполага с експертна администрация,

която да е компетентна по тези въпроси, така както администрацията на МТС е административния орган компетентен да определя какво включва и как да се онагледява прегледът на техническата изправност на пътните превозни средства във връзка с опазването на околната среда-чл. 147, ал.6 от Закона за движението по пътищата. Във всички държави членки на ЕС, реципрочно законодателните им органи са приели този подход, а именно да оправомощят ресорния административен орган с подзаконов нормативен акт да уреди в подробности тези отношения.

Твърденията на база, на които се предлагат изменение в различни закони и подзаконови нормативни актове тип: „не е необходима проверка на екологична група – например електромобили, трамваи, тролейбуси, мотоциклети и т.н., те е задължително да заплащат и закупуват комбинираният екостикер с чип“, е невярно. Мотивите за това са в няколко посоки. На първо място комбинирания екостикер не служи само за разпознаване на потенциално замърсяващи автомобили, а служи за идентифицирането и отделянето на едната група от другата и като цяло за разпознаването на всички видове ППС. В тази връзка електронна система не би могла да разграничи без наличието на комбинирания екостикер вида на пътното превозно средство било то електромобил или автомобил с двигател с вътрешно горене.

Вносителите на предложенията за тези промени очевидно не са вникнали и разбрали същността на идеята за това този въпрос да бъде уреден в не в Закона, а в Наредба. Погрешно е разбирането им да се разглежда комбинирания екостикер сам по себе си изваден от цялостна електронна система, което води до определени неверни внушения в общественото пространство. Комбинираният екостикер е неразделна част от съоръженията и оборудванията за извършване на прегледи във връзка с Директива 2004/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно измервателните уреди, което беше описано и по-горе в настоящото Становище.

По данни на национална агенция за приходите (НАП) от 05.03.2018 г. „при 326 пункта са установени значителни разлики между подадената

информация за прегледаните автомобили и отчетените приходи на касовите апарати. Първоначалните оценки сочат, че общата сума на укритите приходи е 19, 4 млн. лв.“. В периода на проверката, извършена от НАП се установява, че голям брой МПС преминават фиктивно периодичен технически преглед, което налага изработването на цялостна-единна електронна система, която да ограничи фиктивните прегледи. Приемането на подобно изменение на ЗДвП цели именно премахването на тази мярка, което се подкрепя и от внушението в публичното пространство, че с въвеждането на комбинирания екостикер „тези процедури не само се оскъпяват, но и се усложняват, като по никакъв начин въвеждането им не съдейства за преустановяването на нарушенията при периодичните технически прегледи на ППС“. Твърдението, че се въвежда само комбиниран еко стикер без да взема предвид това, че не се въвежда само еко стикер, а цялостна единна система, чиято основна цел е именно намаляването на фиктивните прегледи.

Една от най-често срещаните манипулации при ГТП, преди въвеждането на единната система и комбинираният екостикер, беше възможността за това да бъде представен за периодичен преглед автомобил с подменени регистрационни номера без реалното МПС изобщо да е влизало в пункта. Комбинираният екостикер с RFID чип предотвратява именно извършването на тази манипулация. Прегледът започва едва след прочитане на данните от чипа, като при опит да бъде свален стикерът, същият се поврежда и го прави не четим. При това положение ако се установи, че чипът към стикера е бил повреден, в техническия пункт ще трябва да бъде заснет номера на рамата на автомобила иначе прегледа чрез системата няма да може да започне. Допълнително в ИА „АА“ ще се получава информация за всички автомобили, които са преминали ГТП без да е разчетен номера на стикера и ще трябва да се извърши проверка от контролните органи дали заснетия номер на рама съответства на номера на превозното средство, преминало прегледа

В допълнение като аргумент в защита на нашите твърдения следва да се отбележи, че тази система е препоръчана от Световна Банка във връзка с изпълнението на проект за контрол върху качеството на

въздуха, който се е осъществил в партньорство между Министерството на околната среда и водите и Банката (писмо с рег. номер на МТИТС 05-00-9/10.01.2020 г.).

Eva Simeonova

From: Secretary of Minister
Sent: 09 януари 2020 г. 18:15
To: Krasimira Stoyanova
Cc: Eva Simeonova
Subject: FW: молба за среща - екип на Световната банка - управление качеството на въздуха - MoT

Министерство на транспорта,
информационните технологии и съобщенията
Офис 1000, ул. "Делийска воденица" №8, ел. 9406/603 668 662 650
Рег. № 05-00-9/10.01.2020

From: Adellina Boyanova Dotzinska <adotzinska@worldbank.org>
Sent: Thursday, January 9, 2020 5:21 PM
To: Secretary of Minister <secretary@mtitc.government.bg>
Subject: молба за среща - екип на Световната банка - управление качеството на въздуха - MoT

До:

До кабинета на министър **РОСЕН ЖЕЛЯЗКОВ**

Във връзка с изпълнението на проекта за контрол върху качеството на въздуха, който се осъществява в партньорство между Министерството на околната среда и водите и Световната банка, от името на Еолина Милова и г-н Ръсел Фрост - съ-ръководител и координатор на проекта - молим за среща за екипа на Банката по проекта , за да обсъдим:

- 1) предложената класификация на стикерите на превозните средства, които биха могли да позволят Зони с ниски емисии (ЗНЕ);
- 2) напредъка в подобряването на годишните технически прегледи + първата регистрация на превозните средства.

Предлагаме – при възможност - срещата да бъде на 15 януари от 11:00 часа.

От страна на Банката ще присъстват:
Еолина Милова
Алекс Симидчиев
Васил Златев
Ръсел Фрост
И преводач, ако е необходимо.

Оставаме на разположение, ако имате въпроси. Очакваме вашия отговор и благодарим предварително за вашето внимание, и отделеното време.

Допускането в публичното пространство на това че „...мярката обхваща само ППС до 3,5 тона, т.е. извън обхвата им остават тежкотоварните камиони и автобуси, за които няма ограничение на база замърсяване, а те са по-големи замърсители на атмосферния въздух и част от тях редовно се движат в централните градски части“ също е невярно. Очевидно е, че вносителите на предложението са пропуснали това, че съгласно чл. 2, ал. 1 от Наредбата е указано следното: „Периодичните прегледи на ППС по реда на тази наредба са задължителни за всички моторни превозни средства и теглените от тях ремаркета, регистрирани в Република България, и пътните превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел...“, т.е. от разпоредбите на

Наредбата е очевидно, че тя се отнася за абсолютно всички ММП и ППС. Съществена грешка е твърдението за това, че в централните райони на градовете се допускат тежкотоварни автомобили. С приемането на Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии са въведени редица забрани и ограничения касаещи тежкотоварния трафик на територията на населените места, в това число и ограничения за навлизането на тежкотоварни МПС в централната градска част.

Още един допълнителен аргумент е Докладът на Емил Димитров – министър на околната среда и водите от 2021 г. относно решението на ЕК за сезиране на Съда на ЕС по чл. 260, параграф 2 от Договора за функционирането на ЕС във връзка с неизпълнение на задълженията на България за осигуряване качеството на атмосферния въздух по показател фини прахови частици (ФПЧ).

Иск, предявен на 14 септември 2015 година — Европейска комисия/Република България

(Дело С-488/15)

(2015/С 389/22)

Език на производството: български

Страни

Ищец: Европейска комисия (представители: Е. Kružíková, Е. Manhaeve, С. Петрова)

Ответник: Република България

Искания

Европейската комисия счита, че Съдът следва да установи:

- във връзка със систематично и постоянно неспазване от 2007 г. поне до 2013г. включително, както на годишните, така и на дневните пределно допустими стойности за ПЧ10 в следните зони и агломерации: BG0001 агломерация София; BG0002 агломерация Пловдив; BG0004 Северна; BG0005 Югозападна и BG0006 Югоизточна,
- както и във връзка със систематично и постоянно неспазване от 2007 г. поне до 2013г. включително на дневната пределно допустима стойност за ПЧ10, както и на годишната пределно допустима стойност за ПЧ10 през 2007 г., 2008 г., и от 2010 г. поне до 2013г. включително в зона BG0003 Варна,

23.11.2015 г.

BG

Официален вестник на Европейския съюз

С 389/21

- и при липсата на допълнителна информация, показваща че тази ситуация на неспазване на дневните и годишните пределно допустими стойности за ПЧ10 в гореспоменатите зони и агломерации се е променила, България продължава да не изпълнява задълженията си съгласно член 13, параграф 1, във връзка с приложение XI към Директивата ⁽¹⁾.
- като се има предвид, че последният годишен доклад за качеството на въздуха за 2013г. показва, че превишенията както на годишните, така и на дневните пределно допустими стойности за ПЧ10 във всички горепосочени зони и агломерации продължава, да постанови, също така, че Република България не е изпълнила задълженията си по член 23, параграф 1, алинея втора от Директивата и по-специално задължението периодът на тези превишавания да бъде възможно най-кратък, както и че това нарушение е все още в ход.
- Да осъди Република България да заплати разходите по производството.

Извадка от официален вестник на Европейския съюз от 23.22.2015 г., където е оповестено, където е оповестено, че Европейската комисия предявява „Иск“ срещу република България. Предявеният иск се основава на информация и доказателства за това, че в големите градове на територията на страната членка България системно се превишават многократно допустимите дози на фини прахови честици (ФПЧ).

В следствие по това дело България е осъдена. В следващия документ, по-долу, е представено Решението на съда чрез извадка от Официален вестник на ЕС от 29.05.2017 г.

- 4) Комбинираната номенклатура, съдържаща се в приложение I към Регламент № 2658/87, в редакцията ѝ след приелането последователно на Регламенти за изпълнение № 1006/2011, № 927/2012 и № 1001/2013 трябва да се тълкува в смисъл, че записваща камера, която може да записва сигнали от външни източници, без обаче да може да ги възпроизвежда чрез външен телевизионен екран или монитор, тъй като тази записваща видеокamera може да възпроизвежда върху външен телевизионен екран или монитор само записаните посредством нейната леца файлове, не може да се класира в подпозиция 8525 80 99 от Комбинираната номенклатура.

⁽¹⁾ ОВ С 363, 3.11.2015 г.
ОВ С 106, 21.3.2016 г.

Решение на Съда (трети състав) от 5 април 2017 г. — Европейска комисия/Република България
(Дело C-488/15) ⁽¹⁾

(Неизпълнение на задължения от държава членка — Околна среда — Директива 2008/50/ЕО — Качество на атмосферния въздух — Член 13, параграф 1 — Приложение XI — Дневни и годишни пределно допустими стойности, приложили за концентрациите на ПЧ₁₀ — Систематично и постоянно превишаване на пределно допустимите стойности — Член 22 — Удължаване на крайните срокове за постигане на някои пределно допустими стойности — Условия за прилагане — Член 23, параграф 1 — Планове за качеството на въздуха — „Възможно най-кратък“ срок на превишаване — Подходящи мерки — Критерии за преценка)

(2017/C 168/12)

Език на производството: български

Страни

Ищец: Европейска комисия (представители: Е. Kružíková, С. Петрова, П. Михайлова и Е. Manhaeve)

Ответник: Република България (представители: Ел. Петранова и М. Георгиева)

Встъпила страна в подкрепа на ответника: Република Полша (представители: А. Gawłowska, В. Majczyna и D. Krawczyk)

Диспозитив

1) Република България

- със систематичното и постоянно неспазване от 2007 г. до 2014 г. включително както на годишните, така и на дневните пределно допустими стойности, приложили за концентрациите на ПЧ₁₀, в следните зони и агломерации: БГ0001 агломерация София, БГ0002 агломерация Пловдив, БГ0004 Северна, БГ0005 Югозападна и БГ0006 Югоизточна,
- както и със систематичното и постоянно неспазване от 2007 г. до 2014 г. включително на дневната пределно допустима стойност, приложили за концентрациите на ПЧ₁₀, в зона БГ0003 Варна, както и на годишната пределно допустима стойност, приложили за концентрациите на ПЧ₁₀ през 2007 г., 2008 г., и от 2010 г. до 2014 г. включително, също в зона БГ0003 Варна,
- не е изпълнила задълженията си по член 13, параграф 1 във връзка с приложение XI към Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 година относно качеството на атмосферния въздух и за почистване на въздуха за Европа, а
- с превишаването както на годишните, така и на дневните пределно допустими стойности, приложили за концентрациите на ПЧ₁₀, във всички горепосочени зони и агломерации, не е изпълнила задълженията си по член 23, параграф 1, втора алинея от тази директива, и по-специално задължението периодът на тези превишавания да бъде възможно най-кратък, що се отнася до периода от 11 юни 2010 г. до 2014 г. включително.

2) Осъжда Република България да понесе, наред с направените от нея съдебни разноски, и тези на Европейската комисия.

3) Република Полша понася направените от нея съдебни разноски.

⁽¹⁾ ОВ С 389, 23.11.2015 г.

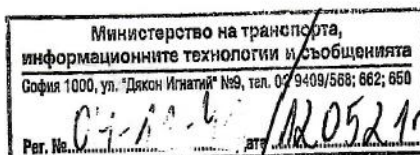


РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № 04-11-18/16.10.20г.

ДО
Г-Н АНГЕЛ ПОПОВ,
ЗАМЕСТНИК-МИНИСТЪР НА
ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ
ТЕХНОЛОГИИ И СЪБЩЕНИЯТА



КОПИЕ:
Г-Н БОЙКО РАНОВСКИ,
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА
ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ
„АВТОМОБИЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ“

Относно: *Образувано дело С-174/21, Европейската комисия срещу България пред Съда на Европейския съюз*

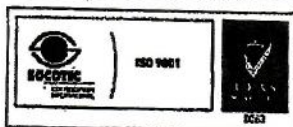
УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПОПОВ,

Пред Съда на Европейския съюз е заведена искова молба на Европейската комисия срещу Република България, в съответствие с чл.260, параграф 2 от Договора за функционирането на ЕС за налагане на имуществена санкция и е образувано дело С-174/21. Исковата молба се отнася до неизпълнение от страна на Република България на решението на Съда по дело С-488/15, ЕК срещу България, с което се установява, че България не се е съобразила с разпоредбите на чл.13, параграф 1 и чл.23, параграф 1 от Директива 2008/50/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 21 май 2008 година относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа.

Във връзка с горното предстои изготвянето на позиция на България, с включени правни и фактически аргументи и всички относими доказателства.

След постановяване на първото съдебно решение през 2017г. от страна на България бяха предприети мерки, една от които е приетата с Решение №334 от 7 юни 2019г. на Министерския съвет Национална програма за подобряване качеството на атмосферния въздух 2018 - 2024г. В националната програма са набелязани мерки, чието изпълнение е от компетентност на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, като последна информация за напредъка по тяхното изпълнение ни беше предоставена през месец октомври, 2020г. (Ваш Изх. № 04-11-18/16.10.20г.).

В исковата молба от страна на ЕК е направен следния извод по отношение на планираните мерки за намаляване на емисиите на ФПЧ₁₀ в транспорта:



София, 1000, бул. „Кн. Мария Луиза“ 22

Тел: +359(2) 940 6149, Факс:+359(2) 980 4848



„Подобряване качеството на периодичните технически прегледи както при първата регистрация на превозното средство, така и в течение на експлоатацията му. Въвеждат се санкции за собствениците на превозни средства, които не са преминали периодичния технически преглед поради липса на средства за намаляване на емисиите. Тази мярка е включена в законопроектите за нов Закон за движение по пътищата, както и нов Закон за пътните превозни средства. Съгласно последната предоставена от България информация (от 28 февруари 2020 г.)⁴⁷ става ясно, че тази мярка все още е в процес на подготовка.“

Считаме, че от страна на ЕК е направено грешно тълкуване и това следва да бъде изтъкнато. Във връзка с горното, моля за Вашето любезно съдействие за предоставяне на актуална информация за напредъка по изпълнението на мерките от компетентните на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, като същата ще бъде използвана за изготвянето на проекта на позиция на България. Ще Ви бъдем благодарни, ако е приложимо, информацията да бъде подкрепена с относими доказателства.

Моля, исканата по-горе информация да бъде изпратена както по официален, така и по електронен път на адрес yuhyuseinova@moew.government.bg, в срок не по-късно от 17 май 2021г.

За допълнителна информация моля да се обръщате към:

- г-жа Юмит Хюсеинова, гл. експерт в дирекция „ОЧВ“, тел. 02/940 62 16,
e-mail: yuhyuseinova@moew.government.bg.

НИКОЛАЙ КЪНЧЕВ

Директор на Министерството на околната среда и водите



В доклада е посочено, че „Тук е мястото отново да отбележа, че основните причини за превишаване на нормите съгласно анализите на от общинските програми за КАВ, както и съгласно разработения от Световна банка проект на Национална програма на КАВ, са битовото отопление през зимата и автомобилният транспорт“. В документа се отчита, че: „Общините с наднормено замърсяване са длъжни да разработят и изпълняват програми за подобряване качеството на въздуха и достигане установените норми. До този момент планираните и изпълнявани от местните власти мерки не са достатъчно ефективни“. Като една от основните причини за това се посочва липсата на административен капацитет. Докладът продължава с това, че „Сериозността на наказателната процедура произтича от това, че превишенията на ФПЧ са в населените места на територията на цялата страна, те са за продължителен

период от време, включително и към настоящия момент, и решаването на проблема е сложно и изискващо големи усилия от различни органи и значителни финансови средства“. От тази гледна точка разработването и внедряването на системата не само за намаляване на потенциалните злоупотреби при извършването на периодични прегледи, но и система, която ще позволи всички община да могат да контролират т.нар. ниско емисионни зони чрез прочитането на екостикерите е решение на изброените от министър Димитров значителни проблеми в сектор екология и опазване на околната среда. Поради посочената липса на административен капацитет на местно ниво би било невъзможно всеки град по отделно да измисля и внедрява правила и системи за контрол на замърсяващите превозни средства. Ето защо това е направено на национално ниво именно чрез промените в Наредбата.

Не бива да се взема предвид и **възможното внушение** за това, че след въвеждането на **дигиталната система с комбинирани „екостикери“** това е **довело до оскъпяването на периодичния технически преглед**. Подобен подход може да се допусне единствено ако по същество се четат отделни текстове от Наредбата без да се анализира нейната цялост, както и причините, наложили необходимостта за въвеждането на единна система. Това е още едно доказателство, че подобни въпроси трябва да се разглеждат не общо, а от експертната администрация, която притежава необходимите познания по подобен специфичен въпрос. Разглеждането на проблема едностранно само по отношение на екологията или цената, представляват само един-единствен аспект на многослоен проблем. Този проблем на практика е решен експертно на ниво ЕС, а България единствено е приложила изискванията на ЕС чрез транспонирането на общоевропейските правила в Наредба Н-32.

От мотивите по внесения законопроект остава погрешното впечатление, че комбинирания екостикер е фактор допринасящ за забавяне в обслужването в пунктовете. Целта на периодичния технически преглед не е да се спести време, а да бъдат проверени точен брой конкретни компоненти от технологичната карта за извършване на периодичен преглед за техническа изправност на ППС.

Времето за извършване на прегледа за техническа изправност на ППС не може да бъде фактор, с който законодателството следва да се съобразява, тъй като техническата изправност на ППС е съществен фактор за формирането на нивата на безопасността на движението по пътищата и е пряко свързана с намаляването на пътнотранспортния травматизъм в страната.

Заключение:

Предложените законови промени се опитват да въведат по-гъвкави административни облекчения и по-ефективен контрол върху техническата изправност на автомобилите. Въпреки това, анализът в контекста на евентуалното отпадане на комбинирания еко стикер поставя под въпрос реалния ефект от тези промени и открива някои сериозни пропуски.

1. Липса на цялостна визия за контрола върху техническата изправност

Една от предложените промени е уеднаквяване на реда за технически прегледи чрез интегриран достъп до централизирания регистър на ИААА. Това обаче остава в противоречие с паралелното предложение за отпадане на комбинирания еко стикер, който в момента гарантира по-голям контрол върху техническите параметри на автомобилите. Според **Директива 2014/45/ЕС**, държавите-членки имат ангажимент да осигурят надеждни механизми за контрол на екологичните показатели на ППС, като се гарантира, че не се допускат автомобили с фалшиви или неточни резултати.

Отпадането на комбинирания еко стикер ще ограничи възможността за бърза проверка на място от контролни органи и може да доведе до повече злоупотреби при техническите прегледи. Директивата изисква тестове за емисии да бъдат част от периодичния технически контрол, но без ясен механизъм за физическа идентификация (например чрез стикер), проверките стават лесно манипулируеми.

2. Неефективен механизъм за справяне с измамите в техническите прегледи

Предложението за въвеждане на контрол чрез тол-системата като инструмент за борба с измамите в техническите прегледи е непълен подход. Макар да е вярно, че информацията от тол-системата може да даде данни за движението на автомобили, тя не предоставя доказателства за техническата изправност на даден автомобил. В България вече са регистрирани многобройни случаи на фиктивни прегледи, при които автомобили с технически неизправности преминават проверки благодарение на корупционни практики.

Ако отпадне комбинираният еко стикер, няма да има визуален елемент за потвърждение на техническото състояние на автомобила, което значително улеснява заобикалянето на законовите изисквания.

3. Липса на адекватна връзка между административните процедури и реалния контрол върху ПТП

Предложението за задължение да се изпращат известия чрез имейл или SMS за изтичащи ГТП, ГО и СУМПС е позитивно от гледна точка на улесняване на гражданите, но в никакъв случай не замества ефективния контрол. В много европейски държави комбинираният еко стикер се използва не само за екологичен контрол, но и за по-ефективен мониторинг на техническата изправност.

Отпадането му ще създаде затруднения при извършването на проверки от страна на пътната полиция, която в момента може лесно да идентифицира автомобилите без валиден преглед чрез визуален оглед на стикера.

4. Административен хаос при регистрацията на автомобили, управлявани от неправоспособни лица

Предложеното изменение, че регистрацията на автомобил няма да се прекратява, ако юридическо лице го предостави на неправоспособно лице, създава сериозен правен и практически проблем. Въпреки че това може да облекчи определени бизнеси като лизинговите

компании, то ще затрудни контрола върху нарушенията. В момента комбинираният еко стикер помага за проследяване на автомобилите и техните собственици, особено когато се установят проблеми с валидността на техническия преглед.

Предложените промени, макар да изглеждат насочени към улесняване на гражданите и бизнеса, в действителност създават предпоставки за:

- **Повече злоупотреби** при техническите прегледи;
- **Липса на бърз контрол върху техническата изправност** на пътя;
- **По-трудно проследяване на автомобилите** с неизправности и фалшиви прегледи;
- **Административен хаос** при прилагането на санкции.

Отпадането на комбинирания еко стикер по Директива 2014/45/ЕС, би било **стратегическа грешка**. Вместо да облекчи процедурите, това ще доведе до повишен брой технически неизправни автомобили на пътя и потенциално повече тежки ПТП и невъзможност общините в България да контролират нискоемисионните зони.

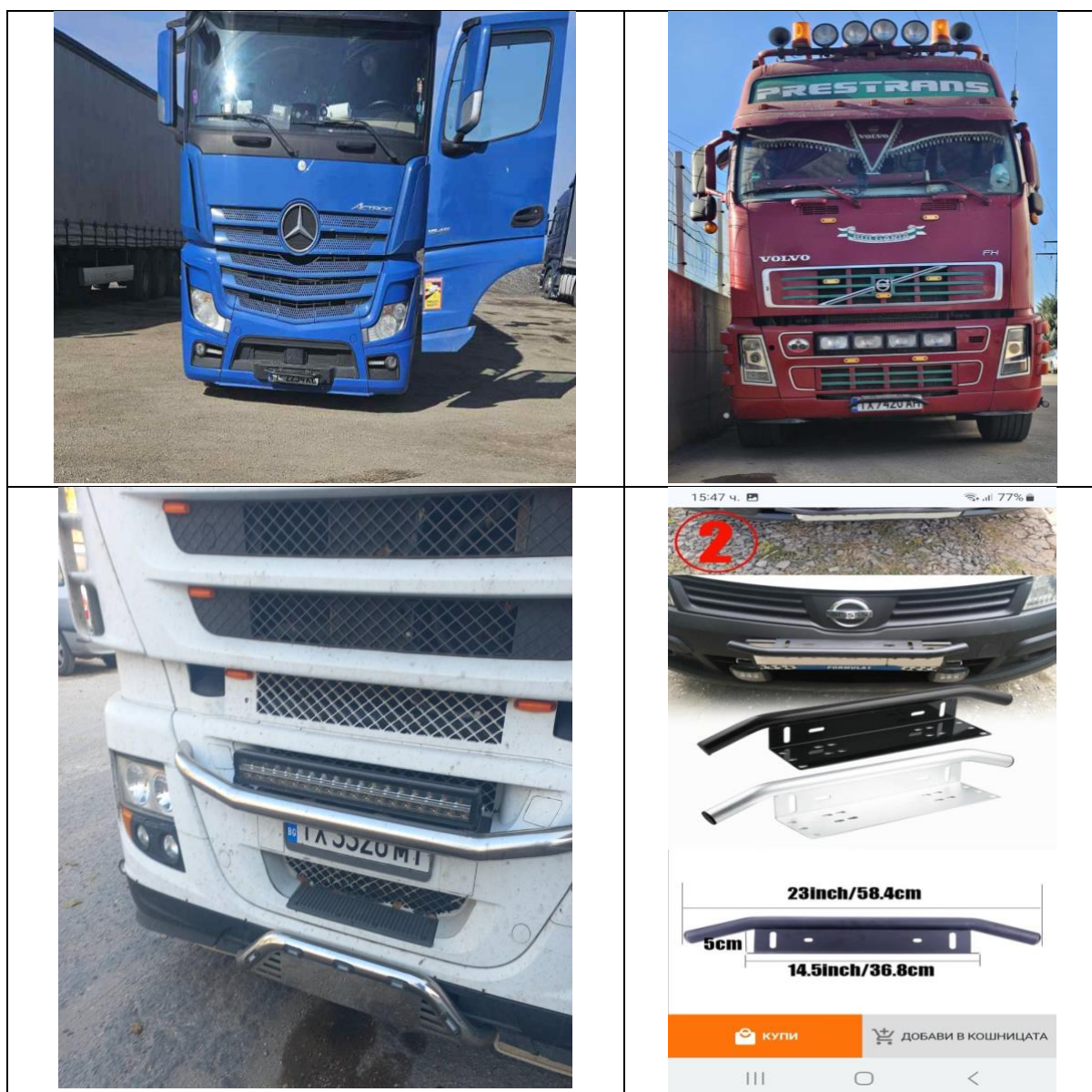
5. Премахване на възможност за допълнителен дигитален контрол

Комбинираният „Еко стикер“ освен всичко изброено до тук дава възможност за втори идентификационен знак в превозните средства, което работи в полза на по-добрият и ефективен контрол. Стикертът освен лепенка, която се залепва от вътрешната страна на стъклото, също така съдържа в себе си и RFID чип, който при прочитането му не се влияе нито от метеорологичните условия, нито от ъгъла, под който трябва да бъде прочетен.

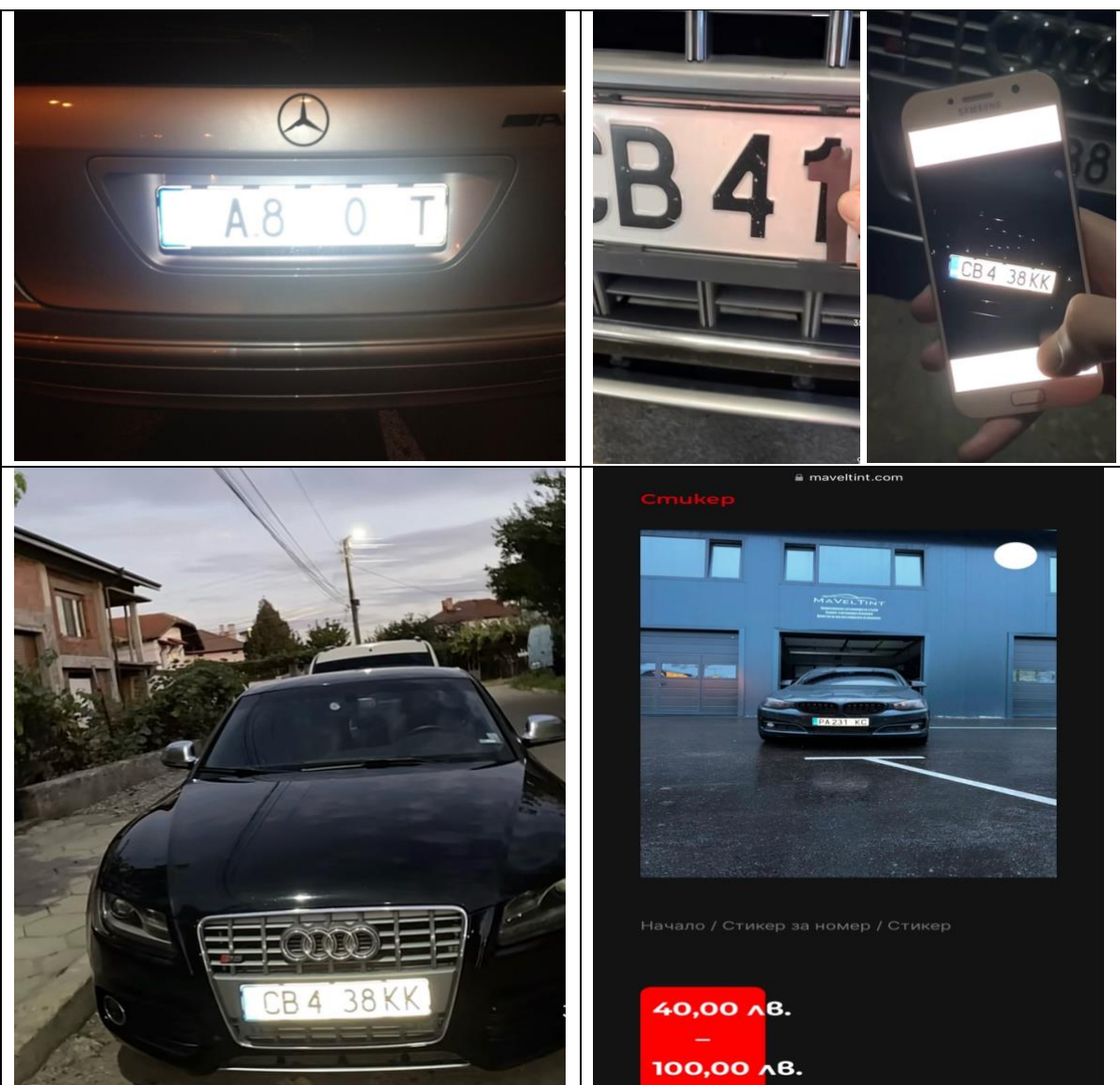
През последните няколко месеца до Сдружение „Европейски център за транспортни политики“ достигнаха множество сигнали за това, че регистрационните табели на автомобилите, най-вече на тежкотоварните автомобили, биват умишлено манипулирани с цел да се избегне плащането на ТОЛ такси. Освен това до нас често е подавана информация и за това, че при леките автомобили с цел избягване на административна или наказателна отговорност, водачите на леки автомобили също прибегват до средства за прикриване на

номерата чрез залепване на фолия и други материали върху регистрационната табела.

Изброеното до тук влияе негативно върху няколко аспекта. На първо място чрез скриването на регистрационните номера при тежкотоварните камиони лесно се избягва заплащането на ТОЛ такси, а при автомобилите на винетни. При манипулиране на рег. номер се създават трудности и при осъществяването на контрола на моторните превозни средства за превишена скорост и други нарушения по ЗДвП.



Примери за тежкотоварни автомобили с манипулирани предни рег. табели целящи за избегнат плащането на ТОЛ такси



Примери за манипулация на регистрационен номер с цел избягването на санкции за скорост или други нарушения по ЗДвП

Към момента санкцията за това нарушение е определена в чл. 140 „Управлението на МПС с подправен или нечетлив номер води до глоба от 300 лв. до 500 лв., а автомобилът може да бъде спрян от движение до отстраняване на нарушението“.

Стикерите, които се залепват от вътрешната страна на челното стъкло на моторните превозни средства не се влияят от външните метеорологични условия като дъжд, сняг, мъгла. За прочитането им е без значение дали е ден или нощ, а устройствата които ги четат са в диапазона между 200 лв. до 500 лв. Камерите, които четат регистрационните номера, за сравнение, варират от 5000 лв. до 50 000

лв. в зависимост от разделителната способност и функциите на съответното устройство.

<p>Пример за нечетим и замърсен рег. номер поради лоши метеорологични условия</p>	<p>Пример за умишлено прикрит със сняг рег. номер с цел избягване на заплащането на винетка или санкции от камери за скорост</p>

Комбинираният „Еко стикер“ до момента съвсем тенденциозно не се разглежда като допълнително средство за по-ефективен контрол. Напротив тази негова функция, може би и съвсем умишлено, се пренебрегва. Именно поради това аргументите за премахването му или с въвеждането на ненужното изискване, непременно със закон да се урежда поставянето на този контролен маркер е лишен от всякаква логика и е в остро противоречие с принципните политики за повишаване на безопасността на движението по пътищата.

С настоящото Ви уведомяваме, че по останалата част от предложенията съдържащи се в законопроекта ще внесем допълнително Становище. С настоящото изясняваме единствено позицията на Сдружението по отношение на т. нар. комбиниран „еко стикер“, предвид сложността на въпроса.

С уважение,

Диана Русинова
/Председател на Сдружението/
Европейски център за транспортни политики

Съпоставка между съществуващия текст на чл. 100 и предложението за изменение и допълнение и консолидирана версия

<p>§ 1. В чл. 100 се правят следните изменения:</p> <ol style="list-style-type: none">1. В ал. 1 т. 6 се отменя.2. Алинея 3 се отменя.3. Създава се ал. 5 <p>„(5) Изискванията за поставяне на стикери на предното стъкло на автомобил се въвеждат само със закон.“</p>	<p>Съществуващ текст по чл. 100 в ЗДВП:</p> <p>Чл. 100. (1) (Предишен текст на чл. 100 - ДВ, бр. 6 от 2004 г.) Водачът на моторно превозно средство е длъжен да носи:</p> <ol style="list-style-type: none">1. (доп. - ДВ, бр. 51 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 67 от 2023 г.) свидетелство за управление на моторно превозно средство от съответната категория;2. (доп. - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) свидетелство за регистрация на моторното превозно средство, което управлява и за тегленото от него ремарке;3. (изм. - ДВ, бр. 103 от 2005 г., в сила от 01.01.2006 г., доп. - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) документ за сключена задължителна застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите за моторното превозно средство, което управлява и за тегленото от него ремарке;4. (изм. - ДВ, бр. 43 от 2002 г., в сила от 26.04.2002 г., изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 93 от 2009 г., в сила от 25.12.2009 г.) превозните документи, определени от министъра на транспорта,
--	---

	<p>информационните технологии и съобщенията;</p> <p>5. (нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) при напускане на територията на страната - валиден международен сертификат за "Гражданска отговорност" на автомобилистите за чужбина - "Зелена карта";</p> <p>6. (нова - ДВ, бр. 101 от 2016 г., в сила от 21.01.2017 г., изм. - ДВ, бр. 2 от 2018 г., в сила от 20.05.2018 г.) документ, отразяващ датата за извършване на следващия периодичен преглед за проверка на техническата изправност, удостоверяващ, че моторното превозно средство, което управлява, и тегленото от него ремарке се допускат за движение по пътищата, отворени за обществено ползване.</p> <p>(2) (Нова - ДВ, бр. 6 от 2004 г., изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 39 от 2011 г., доп. - ДВ, бр. 101 от 2015 г., в сила от 22.12.2015 г., доп. - ДВ, бр. 11 от 2017 г., в сила от 31.01.2017 г., отм. - ДВ, бр. 105 от 2018 г., в сила от 01.01.2019 г.)</p> <p>(3) (Нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) Водачът на моторно превозно средство, което не е било спряно от движение, е длъжен да залепи в долния ляв ъгъл на предното стъкло на моторното превозно средство валиден стикер на знак за сключена задължителна застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите и да носи контролен талон към</p>
--	---

	<p>знака. Когато моторното превозно средство технологично не разполага с предно стъкло и е невъзможно стикерът на знака да бъде залепен на указаното място, същият стикер на знака се залепва на застрахователната полица, която се носи от водача на моторно превозно средство, и при проверка се представя заедно с контролния талон.</p> <p>(4) (Нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) Водачът на моторното превозно средство е длъжен да поддържа:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. (доп. - ДВ, бр. 88 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 101 от 2016 г., в сила от 21.01.2017 г.) табелите с регистрационния номер чисти и да не допуска поставянето върху тях на никакви предмети, материали и вещества; 2. устройствата за осветяване и светлинна сигнализация при маневри чисти, видими, регулирани и в изправност; 3. стъклата и огледалата чисти.
<p>Консолидиран вариант</p> <p>Чл. 100. (1) (Предишен текст на чл. 100 - ДВ, бр. 6 от 2004 г.) Водачът на моторно превозно средство е длъжен да носи:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. (доп. - ДВ, бр. 51 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 67 от 2023 г.) свидетелство за управление на моторно превозно средство от съответната категория; 2. (доп. - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) свидетелство за регистрация на моторното превозно средство, което управлява и за тегленото от него ремарке; 3. (изм. - ДВ, бр. 103 от 2005 г., в сила от 01.01.2006 г., доп. - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) документ за сключена задължителна застраховка 	

"Гражданска отговорност" на автомобилистите за моторното превозно средство, което управлява и за тегленото от него ремарке;
4. (изм. - ДВ, бр. 43 от 2002 г., в сила от 26.04.2002 г., изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 93 от 2009 г., в сила от 25.12.2009 г.) превозните документи, определени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;

5. (нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) при напускане на територията на страната - валиден международен сертификат за "Гражданска отговорност" на автомобилистите за чужбина - "Зелена карта";

6. Отменя се

(2) (Нова - ДВ, бр. 6 от 2004 г., изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 39 от 2011 г., доп. - ДВ, бр. 101 от 2015 г., в сила от 22.12.2015 г., доп. - ДВ, бр. 11 от 2017 г., в сила от 31.01.2017 г., отм. - ДВ, бр. 105 от 2018 г., в сила от 01.01.2019 г.)

(3) Отменя се

(4) (Нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) Водачът на моторното превозно средство е длъжен да поддържа:

1. (доп. - ДВ, бр. 88 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 101 от 2016 г., в сила от 21.01.2017 г.) табелите с регистрационния номер чисти и да не допуска поставянето върху тях на никакви предмети, материали и вещества;

2. устройствата за осветяване и светлинна сигнализация при маневри чисти, видими, регулирани и в изправност;

3. стъклата и огледалата чисти.

„(5) Изискванията за поставяне на стикери на предното стъкло на автомобил се въвеждат само със закон.“