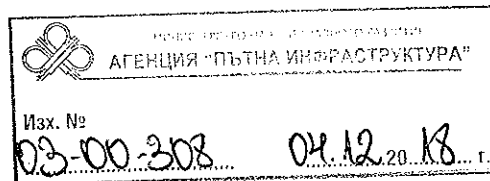




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

ДО  
ПАРЛАМЕНТАРНАТА ГРУПА  
„БСП ЗА БЪЛГАРИЯ“  
В 44-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ  
НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ЧРЕЗ  
Г-ЖА КОРНЕЛИЯ НИНОВА  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ПГ „БСП ЗА БЪЛГАРИЯ“  
И  
Г-ЖА ЕЛЕНА ЙОНЧЕВА  
НАРОДЕН ПРЕДСТАВИТЕЛ  
ПГ „БСП ЗА БЪЛГАРИЯ“  
В 44-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ  
ГР. СОФИЯ 1169  
ПЛ. „НАРОДНО СЪБРАНИЕ“ № 2  
Вх. № 03-00-273/05.11.2018 г.  
Вх. № 03-00-285/14.11.2018 г.

**Относно:** *Постъпило искане за съгласие за извършване на полеви изпитвания на пътната настилка на участъци от републиканските пътища.*

**УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА НАРОДНИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ,**

В деловодството на Агенция „Пътна инфраструктура“ са постъпили писма №03-00-273/ 05.11.2018г. и №03-00-285/14.11.2018г., подписани от народни представители на Парламентарна група „БСП за България“ с искане за извършване на независима експертиза на пътната настилка на определени участъци от републиканската пътна мрежа. Пътните участъци, от които се иска да бъдат взети проби, са описани в приложение към писмата и от извършена справка е видно, че те са строени и въвеждани в експлоатация в периода от 1982г. до 2016г., като на някои от тях в периода 2015-2018г. е бил извършен превантивен ремонт. За тях са налични протоколи за установяване на годността за ползване на строежа/приложение №16/ и издадени разрешения за ползване.

Предвид наличието на тези документи и предвид факта, че строителния процес е завършил, за което са налични съответните актове и протоколи, за тяхното приемане е била назначена Държавна приемателна комисия.

След извършване на анализ на нормативните и поднормативни актове:

- ✓ Закон за пътищата /ЗП/;
- ✓ Закон за устройство на територията /ЗУТ/;

- ✓ Правилник за прилагане на закон за пътищата /ППЗП/;
- ✓ Технически спецификации на АПИ от 2000г., 2007г., 2009 г. и 2014 г. /ТС/;
- ✓ Норми за проектиране на пътищата;
- ✓ БДС – EN,

**се налагат следните изводи:**

Дейностите, свързани с ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата от републиканската пътна мрежа /РПМ/, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура по силата на ЗП, са възложени на Агенция „Пътна инфраструктура“ /чл. 19, ал. 1, т. 1 във връзка с чл. 1 от ЗП/. В чл. 19, ал. 2 от ЗП законодателят е конкретизирал кои дейности се имат предвид при употреба на понятието „управление“, което включва както осигуряване на проекти и строителство на пътища, включително възлагане на обществени поръчки и на концесии за тези дейности /чл. 19, ал. 2, т. 2 ЗП/, така и организиране, възлагане, финансиране и контрол на дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата. Функциите на Министъра на регионалното развитие и благоустройството /МРРБ/, касаещи РПМ, се изразяват в поддържането и развитието на международните инициативи, сключването и осигуряване изпълнението на международни договори в областта на управлението, планирането, изграждането и поддържането на републиканските пътища.

От описаното в тази част става ясно, че Агенцията е държавна администрация, която пряко отговаря за изграждането, рехабилитацията и поддържането на републиканските пътища.

Както бе споменато по-горе, конкретното изпълнение на всяка една от описаните дейности се осъществява чрез възлагането на обществени поръчки от Агенцията /в качеството ѝ на Възложител/ за проектиране, строителство и упражняване на дейности по авторски и строителен надзор. В ЗУТ законодателят е предписал, че страни в строителния процес са възложителят, строителят, проектантът, консултантът, физическото лице, упражняващо технически контрол за част "Конструктивна", техническият ръководител и доставчикът на машини, съоръжения и технологично оборудване /чл. 160, ал. 1 ЗУТ/. Предвид разпоредбата на чл. 160, ал. 2 ЗУТ е необходимо да се отбележи, че взаимоотношенията между всички участници в строителния процес се обективират в нарочни писмени договори, в които са описани всички дейности, изпълнявани от даден участник в процеса. Правната конструкция на цялата строителна дейност е изградена по начин, който да дава пълна независимост на строителния надзор както от Възложителя, така и от Изпълнителя. Неговата функция е да извършва проверка и контрол на доставените и влагани строителни продукти, с които се осигурява изпълнението на основните изисквания към строежите в съответствие с нормативната уредба. Изпълнението на тези изисквания се материализира в подписването на съответните актове и протоколи, които се съставят в процеса на строителството и които гарантират, че конкретен строеж се изпълнява или е изпълнен при спазване на всички изисквания за безопасност и за законосъобразност, за което е издадена и нарочна Наредба №3 за съставяне на актове и протоколи по време на строителството. Тя регламентира взаимоотношенията в строителния процес и правата и задълженията на участниците в строителството при изготвянето на всеки един документ. При неизпълнение или лошо изпълнение на своите законово регламентирани задължения лицето, което упражнява строителен надзор, носи отговорност по реда на чл. 168, ал. 7 ЗУТ. Тъй като по своето

естество пътно-строителната дейност се отличава с повишен риск, всички етапи на строителството /от проектирането на определен път до въвеждането му в експлоатация/ са регламентирани в закони, наредби, спецификации и други поднормативни актове.

Тук Ви обръщаме внимание, че цялата процедура, която касае вземане на проби и тяхното лабораторно изследване, е регламентирана в закон, но извършването на такава контролна дейности се отнася единствено и само към етапа на строителство. След подписването на акт Образец № 15 и въвеждането на обекта в експлоатация с акт Образец № 16 законът, било то ЗУТ или ЗП, както и подзаконовите нормативни актове не предвиждат правен ред, по който да бъдат изпълнявани изследвания на вече готов пътен обект. По-горе в настоящото изложение изрично бе наблегнато на строгата регламентация на строителния процес, който е разделен условно казано на „етапи“ /проектиране, строителство, отстраняване на дефекти и т.н./, чиято цел е единствено обезпечаването на липсата от необходимост за такава последваща проверка. Логиката на закона, чийто израз е споменатата етапност и конкретните правомощия на отделните страни в процеса, изисква различните видове измервания да се правят именно по време на строежа, тъй като тогава е моментът, в който могат да се отстранят констатирани нередности, а не след като същия вече е въведен в експлоатация. Като основни субекти на дейността по текущия контрол за качество на самия проект и влаганите материали законодателят е предвидил независимите фигури на авторския и строителен надзор. Тяхното задължение е именно да гарантират, че проектът е изпълнен така, както е заложен и са вложени точно тези материали, които е следвало да се вложат.

Във връзка с всички технически изисквания и в частност конкретните параметри на влаганите материали на определена строителна площадка, в чл. 21в, ал. 1, т. 6 от ЗП е записано, че *Управителният съвет на АПИ „одобрява технически спецификации, технически указания и методически документи, свързани с изграждането, управлението, експлоатацията и поддържането на пътищата“*. След като такова правомощие на Управителния съвет е залегнало в закон, то неминуемо и одобряването на определена спецификация ѝ придава качеството „нормативност“. В тази връзка обаче е необходимо да се държи сметка, че по аргумент от чл.15, ал. 3 от Закон за нормативните актове /ЗНА/ при противоречие на спецификация с кодекс, закон, постановление, правилник, наредба или инструкция се прилагат по-висшите актове, които уреждат съответната материя. По отношение на лабораторните изследвания, полевите изпитвания на пътната настилка и въобще експертизата на път /в широкия смисъл на думата/, изискванията за това от кого може да бъде възложена и от кого може да бъде изпълнена се съдържат, включително, но не само и в Техническата спецификация /ТС/, утвърдена от Председателя на УС на АПИ /2009 г., 2014 г./ . В ТС от 2014 г., на стр. 16, т. 1300 е записано, че *„За всички необходими изпитвания на материалите и изделията и на дейностите по окачествяване на изпълнените работи **ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ** трябва да подготви и да предостави за ползване подходящо оборудвана лаборатория за извършване на специфичните изпитвания. Лабораторното оборудване трябва да бъде в съответствие с изискванията на специфицираните стандарти. То трябва да позволява извършването на различни опитни процедури и изпитвания, съгласно точките на съответните стандарти и на тази Техническа спецификация. Когато **ИЗПЪЛНИТЕЛЯТ** не успее да набави част или цялото оборудване, то необходимите изпитвания трябва да бъдат извършвани от лицензирана независима лаборатория за негова сметка“*. На стр.18, т. 1407 от ТС изрично е предвидено, че *„Качеството и количеството на изпълнените работи може да бъде*

проверявано във всеки един момент. Когато това не може да стане с помощта на **ИЗПЪЛНИТЕЛЯ**, се определя срок за привличане на външни специалисти. В този случай, разходите са изцяло за сметка на Изпълнителя“. Тук следва да се вземе предвид, че по общия ред ползването на лаборатория извън тази на самия Изпълнител се допуска, но при положение, че този участник в строителството не разполага изобщо с лаборатория или пък с предложената от него такава не е възможно да се извърши пълно изследване на даден елемент от пътната настилка. В продължение на последно цитираното се налага и без противоречивият извод, че извършването на експертиза, полево изпитване на пътна настилка и т.н., е дейност, която се изпълнява от страна в строителния процес, независимо дали това ще е Възложителят или Изпълнителят, но не и от „външни“ за този процес субекти. Приложимата нормативна база за строителния процес, като се започне от ЗУТ и се стигне до ТС, строго регламентира както участниците в тази високо рискова дейност, така и конкретните им отговорности и правомощия в него, част от които е полево изпитване на пътната настилка от лицензирана лаборатория /фактическият израз на контролната дейност на Възложителя и тясно специализираните задължения на строителния надзор/. В тази връзка, както и в предходния абзац, Ви обръщаме внимание, че цялата тази процедура се прилага докато строителството се изпълнява, а не когато обектът е приет и въведен в експлоатация.

Освен горното, в случай, че даден обект, от който се взимат проби, е в гаранционен срок, то за да не се наруши гаранцията му, следва от съответните изпълнители по договорите да бъде поискано съгласие, което по недвусмислен начин да удостовери, че гаранцията ще продължи да важи до изтичането на последния ден по нея. Това е от изключително значение, доколкото гаранционната отговорност е в тежест на изпълнителя и в случай, че се появят дефекти вследствие взетите проби (в случай, че се нарушава целостта на пътната настилка), то отстраняването им ще следва да бъде извършено с бюджетни средства.

Минималните гаранционни срокове на пътното платно и съоръженията са регламентирани в НАРЕДБА № 2 от 31.07.2003 г. за въвеждане в експлоатация на строежите в Република България и минимални гаранционни срокове за изпълнени строителни и монтажни работи, съоръжения и строителни обекти, която се издава въз основа на ЗУТ. Гаранционните срокове започват да текат от деня на въвеждането на строителния обект в експлоатация /чл. 20, ал. 3 от Наредбата/. Гаранционният срок за автомагистрала и пътища от I до III клас включително е 5 /пет/ години /чл. 20, ал. 4, т. 8 от наредбата/, а за съоръженията, изградени на тези обекти е 10 /десет/ години /чл. 20, ал. 4, т. 9 от наредбата/.

Предвид гореизложеното и имайки в предвид факта, че изброените пътни участъци са в дългогодишна експлоатация, като на по-голямата част от тях е изтекъл гаранционният срок считаме, че изпитване или експертиза на пътна настилка, съгласно относимата нормативна база се извършва, когато строителният обект е в процес на изпълнение и от страните - участници в този процес. Когато той е завършен и е въведен в експлоатация, законодателят не е предвидил правов ред, който да бъде следван при едно евентуално изследване чрез взимане на ядка или други технически способности. Дефицитът на законодателно решение по описания въпрос не въвежда абсолютна забрана за провеждането на изпитване. Но същото следва предварително да бъде съгласувано както с изпълнителя, така и с възложителя, тъй като първият носи гаранционна отговорност, а вторият отговаря за безопасното стопанисване на пътя въобще.

На следващо място считаме, че евентуално съгласие за експертиза е необходимо да бъде предшествано от уточняване на вида изследване, точно на кой метър от участъка ще бъде извършено то, при какви мерки за безопасност, при какви условия и от кого.

Предвид широкия обществен интерес, както и политизирането на въпроса, предлагаме на ПГ „БСП за България“ да излъчи работна група от пътни експерти, с която експертите в Агенция „Пътна инфраструктура“ да потърсят варианти за експертни и технически решения, съответстващи на законовите рамки, подписаните договори за безвъзмездна финансова помощ и на международния опит.

С уважение,

**ИНЖ. СВЕТОСЛАВ ГЛОСОВ**  
**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ**  
**НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

