

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № .....**

от ..... 2021 г.

За изменение и допълнение на Наредбата за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол, приета с Постановление № 239 на Министерския съвет от 2003 г. (обн., ДВ, бр. 98 от 2003 г., изм. и доп., бр. 96 от 2005 г., бр. 40 и 80 от 2006 г., бр. 37 и 46 от 2007 г., бр. 56 от 2011 г., бр. 22 от 2015 г. и бр. 86 от 2017 г.)

**МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ**

**ПОСТАНОВИ:**

§ 1. В глава втора се създава се Раздел Ша с чл. 84г – 84у:

**„Раздел Ша**

**ВЕЗНИ С АВТОМАТИЧНО ДЕЙСТВИЕ ЗА ИЗМЕРВАНЕ В ДВИЖЕНИЕ НА МАСАТА И НА ОСОВОТО НАТОВАРВАНЕ НА ПЪТНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**

Чл. 84г. (1) Везните с автоматично действие за измерване в движение на масата и на осовото натоварване на пътни превозни средства (везни, измерващи в движение), са средства за измерване, предназначени да определят масата, натоварването на ос или натоварването върху група оси на пътни превозни средства, докато преминават през везната.

(2) Везните, измерващи в движение трябва да показват масата в килограми (kg) или тонове (t).

(3) Везните, измерващи в движение се монтират в контролирана зона за измерване, в съответствие с изискванията за монтаж.

(4) Настоящият раздел се прилага за везни, измерващи в движение, въз основа на чиито показания се събират държавни вземания.

Чл. 84д. Разделът не се прилага за везни, измерващи в движение, които определят осовото натоварване като два пъти натоварването върху едно колело или се монтират директно върху измерваното превозното средство.

Чл. 84е. (1) За определяне на масата на превозното средство везните, измерващи в движение могат да са от следните класове на точност: 0,2, 0,5 и 1.

(2) За определяне на едноосовото натоварване и натоварването върху група оси везните, измерващи в движение могат да са от следните класове на точност: А, В, С и D.

(3) Везните, измерващи в движение могат да имат различни класове на точност за определяне на едноосово натоварване и за определяне на натоварването върху група оси.

(4) Връзката между класовете на точност за едноосово натоварване и за натоварването върху група оси, и класовете на точност за масата на превозните средства е представена в таблица 1 към приложение 11а.

Чл. 84ж. (1) Максималната допустима грешка за определяне на масата на превозното средство по време на измерването му в движение е по-голямата от следните стойности:

1. стойността, изчислена съгласно таблица 2 на приложение 11а, закръглена до стойността на най-близкото скално деление;

2.  $1 d \times$  общия брой оси по време на първоначалната проверка или  $2 d \times$  общия брой оси по време на последваща проверка.

(2) Максималната разлика между отчетената стойност на едноосовото натоварване и конвенционалната истинска стойност на статичното едноосово натоварване при измерване в движение на двуосово несъставно (бордово) референтно превозно средство не трябва да надвишава по-голямата от следните стойности:

1. стойността от таблица 3 на приложение 11а, закръглена до стойността на най-близкото деление на скалата;

2.  $1 d$  по време на първоначалната проверка или  $2 d$  по време на последващата проверка.

(3) За всички референтни превозни средства, с изключение на тези по ал. 2, максималната разлика между отчетената стойност на едноосово натоварване или на натоварването върху група оси, по време на измерванията в движение и коригираната средна стойност на едноосово натоварване или коригираната средна стойност на натоварването върху група оси не трябва да надвишава по-голямата от следните стойности:

1. стойността от таблица 4 на приложение 11а, закръглена до стойността на най-близкото скално деление;

2.  $1 d \times n$  при първоначалната проверка или  $2 d \times n$  при последващата проверка, където  $n$  е броят на осите в група, а  $n=1$  за една ос.

(4) Границите на грешката за едноосово натоварване и за натоварването върху група оси са посочени в:

1. ал. 2 - за статично референтно едноосово натоварване на двуосово несъставно (бордово) референтно превозно средство;

2. ал. 3 - за едноосово натоварване и за натоварването върху група оси на всички други референтни превозни средства.

Чл. 84з. Максималната допустима грешка при статично измерване при повишаване или намаляване на натоварването е посочена в таблица 5 на приложение 11а.

Чл. 84и. (1) За даден метод на измерване в движение и комбинация от устройства за приемане на товара, всяко показващо устройство на масата и устройство за печат на резултатите трябва да имат едно и също скално деление ( $d$ ).

(2) Връзката между класа на точност, скалното деление и броя на скалните деления при максимален товар е представена в таблица 6 на приложение 11а.

(3) Стойностите на скалните деления на показващото устройство и устройството за печат трябва да се избират от редовете  $1 \times 10^k$ ,  $2 \times 10^k$  или  $5 \times 10^k$ , където  $k$  е положително или отрицателно цяло число или нула.

Чл. 84к. Минималният товар не трябва да бъде по-малък от товара, изразен в скални деления, посочени в таблица 7 на приложение 11а.

Чл. 84л. Резултатите от измерване, показани от показващото устройство и устройството за печат с едно и също скално деление, трябва да бъдат еднакви при еднакво натоварване.

Чл. 84м. (1) Везните, измерващи в движение, трябва да отговарят на метрологичните и на техническите изисквания към тях в температурен интервал от минус  $10^\circ\text{C}$  до  $40^\circ\text{C}$ .

(2) Температурният интервал може да бъде различен, но не трябва да бъде по-малък от 30 °С, и трябва да бъде отбелязан на везните, измерващи в движение.

Чл. 84н. Влиянието на електромагнитните смущения трябва да е такова, че изменението на резултата от измерване да не е по-голямо от максималната допустима грешка.

Чл. 84о. Везните, измерващи в движение, трябва да отговарят на метрологичните и техническите изисквания към тях при скорости на превозното средство в обхвата на работните скорости.

Чл. 84п. Везните, измерващи в движение, трябва да отговарят на следните технически изисквания:

1. да бъдат проектирани така, че да бъдат подходящи за превозните средства, местоположението и работните процедури, за които са предназначени;

2. не трябва да имат характеристики, които позволяват използване с цел измама;

3. да бъдат проектирани така, че да не може да възникне случайна повреда или да се извърши неправилно конфигуриране на контролните елементи, причиняващи неправилно действие, без това да бъде очевидно или показано;

4. да имат устройство за блокиране, което предотвратява работата или дава индикация при работа на везната извън определените условия - при захванато напрежение под минималното работно напрежение, при неразпознаване на превозното средство, при неправилно позициониране на колелата на измерваното превозно средство върху устройството за приемане на товара, при неправилна посока на движение, при движение със скорост, извън обхвата на работните скорости;

5. когато везните могат да работят в режим на неавтоматично действие и в този режим се използват по чл. 5 от Закона за измерванията, те трябва да отговарят на изискванията на Раздел II от тази наредба и да бъдат оборудвани със средства, които да позволяват неавтоматично действие, по време на което автоматичният режим на работа и автоматичното измерване в движение трябва да се блокират;

6. трябва да бъдат проектирани така, че да гарантират ниво на надеждност, което да осигури запазване на точността им и съответствието с изискванията към тях при нормални условия на работа. Те трябва автоматично и ясно да показват всички дефекти чрез индикация за повреда, чрез автоматично изключване или по друг начин.

7. да разполагат с автоматично или полуавтоматично устройство за настройване на нула, което да работи само когато везната е в стабилно равновесие. Полуавтоматичното устройство за нулиране не трябва да работи по време на автоматичен режим на работа на везната. Устройството за настройване на нула трябва да може да настройва нула в границите на  $\pm 0,25 d$  и да има обхват на регулиране, който не надвишава 4 % от максималния товар. Обхватът на регулиране на устройството за първоначално настройване на нула не трябва да надвишава 20 % от максималния товар.

8. да разполагат с устройство за следене на нулата, което да работи само когато показанието е нула, везната е в стабилно равновесие, корекциите не са повече от  $0,5 d$  в секунда и в границите на 4 % от максималния товар около действителната нула.

9. показанието на първичните данни трябва да бъде надеждно, лесно и недвусмислено при нормални условия на работа.

10. разпечатката трябва да бъде четлива и трайна за определената цел. Отпечатаните цифри трябва да бъдат с височина, не по-малка от 2 mm. По време на печатане наименованието или символът на единицата за измерване трябва да бъде отдясно на стойността или най-отгоре върху колоната от стойности.

11. да могат да съхраняват в паметта си или във външна памет данните от измерване за последваща визуализация, отпечатване, прехвърляне на данни, сумиране и др. Съхраняваните данни трябва да бъдат подходящо защитени срещу умишлени или случайни промени по време на процеса на предаване и/или съхранение, и трябва да

съдържат цялата информация, която е необходима за възстановяване на предходно измерване.

12. да бъдат оборудвани със сумиращо устройство, което работи:

а) автоматично, при което везната трябва да разполага с устройство за разпознаване на превозното средство, или

б) полуавтоматично, при което везната започва да работи автоматично след ръчно подадена команда.

13. при везни, измерващи в движение, които могат да работят без намесата на оператор, е необходимо същите да бъдат оборудвани с устройство за разпознаване на превозните средства. Това устройство разпознава наличието на превозно средство в зоната за измерване и кога е претеглено цялото превозно средство. Тези везни не трябва да показват или отпечатват данните за масата, докато не бъдат измерени всички оси на превозното средство.

14. да притежават устройство за насочване на превозното средство, което да гарантира правилното разположение на превозното средство върху устройството за приемане на товара. Везните, измерващи в движение не трябва да показват или отпечатват данни от измерването, ако някое от колелата не е преминало изцяло през устройството за приемане на товара. Ако везни, измерващи в движение са предназначени за измерване в само една посока, при пристигането на превозното средство от неправилната посока трябва да се генерира съобщение за грешка или везните не трябва да показват или да отпечатват данни от измерването.

15. не трябва да показват или да отпечатват данни за масата на превозното средство, едноосово натоварване или за натоварването върху група оси, ако превозното средство е преминало през устройството за приемане на товара при скорост извън обхвата на работната скорост, без да се генерира ясно съобщение, че резултатите не са проверени. Работната скорост трябва да се показва и отпечатва в km/h, закръглена до най-близката цяла стойност, като част от всеки запис от измерване на масата на превозното средство.

16. софтуерът, използван във везните, измерващи в движение, трябва да бъде инсталиран така, че той да не може да се променя, без да се наруши неговата защита или без идентификационен код, сигнализиращ промени в софтуера.

17. да бъдат произведени и монтирани така, че да се сведат до минимум всички неблагоприятни ефекти от условията на монтаж върху резултата от измерване. Ако някои условия на монтаж могат да се отразят на процеса на измерване, това трябва да бъде посочено в удостоверението за одобрен тип. Монтажът на везните, измерващи в движение трябва да отговаря на изискванията на съответната инструкция на производителя.

Чл. 84р. (1) Върху везните, измерващи в движение, задължително трябва да са нанесени видимо, четливо и незаличимо следните надписи:

1. име или лого на производителя;
2. тип на везните;
3. сериен номер на везната (върху всяко устройство за приемане на натоварването, ако е приложимо);
4. предупреждението „Да не се претеглят течни продукти“, ако е приложимо;
5. максимална скорост на превозното средство по време на измерване в km/h;
6. посока на измерване, ако типът на везните, измерващи в движение не е одобрен за двупосочно измерване;
7. стойност на скалното деление за стационарно натоварване в kg или t, ако е приложимо;
8. захранващо напрежение, V;
9. честота в Hz;
10. температурен интервал в °C, ако той е различен от минус 10 °C до 40 °C;
11. идентификация на софтуера (ако е приложимо);
12. клас на точност за масата на превозното средство;

13. клас на точност за едноосово натоварване, ако е приложимо;
14. клас на точност за натоварването върху група оси, ако е приложимо;
15. Максимален товар,  $M_{\max} =$  kg или t;
16. Минимален товар,  $M_{\min} =$  kg или t;
17. стойност на скално деление,  $d =$  kg или t;
18. максимална работна скорост,  $v_{\max} =$  km/h;
19. минимална работна скорост,  $v_{\min} =$  km/h;
20. максимален брой оси на превозното средство  $A_{\max} =$  , където е приложимо.

(2) Маркировките по ал. 1 се поставят в близост до показващото устройство или върху него.

Чл. 84с. (1) Освен посочените в този раздел изисквания, електронните везни, измерващи в движение, трябва да отговарят и на следните изисквания:

1. да бъдат проектирани и произведени така, че да не надвишават максималната допустима грешка при нормални условия на работа;

2. да бъдат проектирани и произведени така, че когато бъдат изложени на смущение:

а) да не възникват значителни допълнителни (груби) грешки, или

б) да разпознават значителните допълнителни (груби) грешки и да реагират на тях.

3. При възникване на значителна допълнителна (груба) грешка везните, измерващи в движение трябва:

а) автоматично да се изключват; или

б) да имат визуален или звуков сигнал, който трябва да продължи, докато не бъде отстранена грешката или докато не се намеси операторът.

4. Във времето на загряване на електронната везна, определено от производителя, везната не трябва да показва или предава резултати от измерване и да блокира автоматичния си режим на работа.

5. Везните трябва да бъдат оборудвани с комуникационен интерфейс, който позволява свързването им към външни устройства, и потребителски интерфейс, който позволява обмен на информация между оператора и везните. Интерфейсът не трябва да оказва влияние върху точното функциониране на везните и не трябва да влияе на техните метрологични функции.

6. Комуникационният интерфейс и потребителският интерфейс не трябва да позволяват неразрешено въздействие върху софтуера и функциите от законово значение, както и върху данните от измерване, причинено от свързаните устройства или смущение, въздействащо върху интерфейса.

(2) Допълнителните (груби) грешки по ал. 1, т. 2, които са по-малки или равни на  $1 d$ , са допустими, независимо от стойността на грешката на показанието.

(3) Изискванията по ал. 1, т. 2 могат да се прилагат по избор на производителя отделно за:

а) всяка отделна причина за значителна допълнителна (груба) грешка; или

б) всяка част на електронните везни, измерващи в движение.

Чл. 84т. Непосочени в настоящия раздел метрологични и технически изисквания са определени в OIML R 134 Везни с автоматично действие за измерване на МПС в движение и за измерване на осово натоварване.

Чл. 84у. (1) Везните, измерващи в движение, се пускат на пазара и/или в действие след одобряване на типа и първоначална проверка и подлежат на последващи проверки.

(2) За изследване на типа се извършва изпитване на една везна, напълно инсталирана на мястото на експлоатация и една везна или неин основен модул, представен за изпитване в лаборатория.”

§ 2. В чл. 191, ал. 1, т. 5 думите „50 kPa,” се заличават.

**§ 3.** В чл. 204:

1. в ал. 1 т. 2 се отменя.
2. в ал. 2 т. 2 се отменя.

**§ 4.** В чл. 500, т. 1, букви „а“, „б“ и „в“ след тирето се добавя „в границите“.

**§ 5.** В чл. 502 се създава ал. 3:

„(3) При комбинирани стендове за измерване на спирачни сили, грешките по чл. 501, ал. 1 и 2 трябва да бъдат спазени за всеки един обхват, съгласно чл. 500.“

**§ 6.** В чл. 753 ал. 3 се отменя.

**§ 7.** В чл. 755, ал. 1 т. 3 се отменя.

**§ 8.** В чл. 810, ал. 4 думите „не по-рано“ се заменят с „не по-късно“.

**§ 9.** В чл. 834а се създава ал. 3:

„(3) Лицата по ал. 1 могат да представят декларация за взаимно признаване в съответствие с чл. 4 на Регламент (ЕС) 2019/515 на Европейския парламент и на съвета от 19 март 2019 година относно взаимното признаване на стоки, законно предлагани на пазара в друга държава членка, и за отмяната на Регламент (ЕО) № 764/2008.“

**§ 10.** В чл. 839, ал. 1 думите „регионалните отдели на“ се заличават.

**§ 11.** В чл. 840, ал. 1 думата „писмено“ се заличава.

**§ 12.** В чл. 842 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „регионалните отдели на“ се заличават.
2. В ал. 4, изречение първо думата „първоначалната“ се заменя с „предходната“, а изречение второ се заличава.
3. Алинеи 5 и 6 се отменят.

**§ 13.** В чл. 843 се създава ал. 1:

„(1) Периодична проверка се извършва не по-късно от изтичането на срока на валидност на предходната проверка, а ако срокът на валидност е изтекъл – в 14 дневен срок от датата на заявяване.“

**§ 14.** Създава се Приложение 11а:

„Приложение № 11а  
към чл.84е, 84ж, 84з, 84и и 84к

Таблица 1 към чл. 84е, ал. 4

Клас на точност за едноосово натоварване и за натоварване върху група оси	Клас на точност за масата на превозното средство		
	0,2	0,5	1
A	x	x	
B	x	x	x
C		x	x
D			x

Таблица 2 към чл. 84ж, ал. 1, т. 1

Клас на точност за масата на превозното средство	Процент от конвенционалната истинска стойност на масата	
	Изпитване и първоначална проверка	Последваща проверка
0,2	±0,10 %	±0,20 %
0,5	±0,25 %	±0,50 %
1	±0,50 %	±1,00 %

Таблица 3 към чл. 84ж, ал. 2, т. 1

Клас на точност за едноосово натоварване	Процент от конвенционално истинска стойност на статичното референтно едноосово натоварване	
	Изпитване и първоначална проверка	Последваща проверка
A	±0,25 %	±0,50 %
B	±0,50 %	±1,00 %
C	±0,75 %	±1,50 %
D	±1,00 %	±2,00 %

Таблица 4 към чл.84ж, ал. 3, т. 1

Клас на точност за едноосово натоварване и на натоварване върху група оси	Процент от коригираната средна стойност на едноосово натоварване или стойността на натоварване върху група оси	
	Изпитване и първоначална проверка	Последваща проверка
A	±0,50 %	±1,00 %
B	±1,00 %	±2,00 %
C	±1,50 %	±3,00 %
D	±2,00 %	±4,00 %

Таблица 5 към чл. 84з

Клас на точност за масата на превозното средство	Натоварване ( $m$ ), изразено в скални деления	Максимални допустими грешки	
		Изпитване и първоначална проверка	Последваща проверка
0,2 0,5 1	$0 \leq m \leq 500$	±0,5 $d$	±1,0 $d$
	$500 \leq m \leq 2\,000$	±1,0 $d$	±2,0 $d$
	$2\,000 \leq m \leq 5\,000$	±1,5 $d$	±3,0 $d$

Таблица 6 към чл. 84и, ал. 2

Клас на точност за масата на превозното средство	$d$ (kg)	Минимален брой скални деления	Максимален брой скални деления
0,2	$\leq 5$	500	5 000
0,5	$\leq 10$		
1	$\leq 20$		

Таблица 7 към чл. 84к

Клас на точност за масата на превозното средство	Минимален товар в скални деления
0,2 0,5 1	50

“

**§ 15.** Приложение № 19 се отменя.

**§ 16.** В Приложение № 47, буква „А“, т. 7 се изменя така:

„7. Описание на софтуера на средството за измерване, ако се използва такъв, и на мерките за защита на софтуера срещу преднамерена намеса в него. Документите за софтуера трябва да съдържат:

а) списък на всички софтуерни модули, функции и части, както и декларация, че са включени в описанието;

б) идентификация на софтуера – инструкции за нейното получаване при работа на средството за измерване;

в) описание на софтуерни интерфейси и командите и потоците от данни чрез тези интерфейси, включващ декларация на пълнота;

г) списък на защитените параметри и описание на средствата за защита;

д) описание на конфигурацията на системата и минималните изисквания (процесор, памет, хард диск, операционна система и др.);

е) описание на начините на защита на операционната система (парола, и т.н., ако е приложимо);

ж) преглед на хардуера на системата – топология блокова схема, тип компютър, тип мрежа и т.н. и идентификацията им;

з) пълно описание на набора от данни, съхранението или предаването им;

и) описание на точността на алгоритмите (например резултати, изчисление на цената, алгоритмите за закръгляване и т.н.);

к) описание на потребителския интерфейс, менюта и диалози;

л) списък с грешки, които са открити от софтуера и ако е необходимо, описание за откриването им - алгоритми;

м) описание на набора от данни, съхранението или предаването им;

н) протокол от изпитване на софтуера от друг метрологичен институт или акредитирана лаборатория, ако има такъв.

Документите за софтуера трябва да се представят не само схематично, а да бъдат подробно разписани.“

## ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

**§ 17.** (1) Везните, измерващи в движение, които са пуснати в действие преди влизане в сила на постановлението, подлежат на последващи проверки и може да



продължат да се използват, ако при първата проверка се установи съответствие с изискванията на глава втора, раздел Ша.

(2) Везните, измерващи в движение, за които към деня на влизане в сила на постановлението е сключен договор за доставка, но не са пуснати в действие, се пускат в действие след извършване на проверка, по искане на ползвателя, ако се установи съответствие с изискванията на глава втора, раздел Ша. Те подлежат на последващи проверки.

**§ 18.** Постановлението влиза в сила от деня на обнародването му в Държавен вестник.

**МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:**

**(СТЕФАН ЯНЕВ)**

**И.Д. ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА  
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ:**

**(КРАСИМИР БОЖАНОВ)**

---

**ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА  
БЪЛГАРСКИЯ ИНСТИТУТ ПО МЕТРОЛОГИЯ:**

**(ЗЛАТКО ХАЛВАДЖИЕВ)**

**НАЧАЛНИК НА ОТДЕЛ „ПАДЧР“  
БЪЛГАРСКИ ИНТИТУТ ПО МЕТРОЛОГИЯ:**

**(МИРОСЛАВ НАЙДЕНОВ)**