



**Проект на Постановление на Министерския съвет за създаване на  
Държавна агенция по пътна безопасност**

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 05.11.2018 г. - 05.12.2018 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #3795-K

**Област на политика:** Архив - Междусекторни политики

**Тип консултация:** Акт на Министерския съвет

**Вносител:** Министерски съвет и неговата администрация

**Тип носител:** Национално

---

Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г. (Стратегията), определя безопасността на движението като право и отговорност на всеки и поставя като основна цел на тази политика намаляването на последствията от пътнотранспортните произшествия с конкретни измерими показатели за намаляване на убитите (с 50% спрямо 2010 г., т.е. не повече от 388) и ранените (с 20% спрямо 2010 г. не повече от 6363) при пътно-транспортни произшествия (ПТП), които да бъдат постигнати към 2020 г.

Очакваните резултати от създаването на Държавната агенцията за пътна безопасност следва да бъдат търсени в няколко посоки: подобряване на координацията на пътната безопасност; обезпечаване на политиката по пътна безопасност с обективни, безпристрастни и всеобхватни данни и анализ; осигуряване на мониторинг и контрол на резултатите от прилагането на политиката и оценка на ефективността на предприетите действия; изпълнение на мерки за осигуряване на пътна безопасност във всички текущи проекти по РПМ; подобряване на информираността на обществото.

**Отговорна институция**

## Отговорна институция

### Министерски съвет и неговата администрация

Адрес: София, бул. "Княз Александър Дондуков " № 1

Електронна поща: [gis@government.bg](mailto:gis@government.bg)

### Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

### Полезни връзки

Съвет за административната реформа - <https://www.strategy.bg/bg/advisory-boards/203/view>

### Документи

#### Пакет основни документи:

[Проект на ПМС - вер. 1.0 | 05.11.2018](#)

[Доклад - вер. 1.0 | 05.11.2018](#)

[Устройствен правилник на ДАПБ - вер. 1.0 | 05.11.2018](#)

[Устройствен правилник на ДОКК - вер. 1.0 | 05.11.2018](#)

[Частична предварителна оценка на въздействието - вер. 1.0 | 05.11.2018](#)

[Становище на дирекция „Модернизация на администрацията“ - вер. 1.0 | 05.11.2018](#)

[Становище на АБЗ, получено по ел. поща \(4 декември 2018 г.\) - вер. 1.0 | 04.12.2018](#)

[Справка за постъпили предложения - вер. 1.0 | 07.12.2018](#)

---

#### Консултационен документ:

---

#### Справка становища:

---

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

**Автор:** Румен Брусарски (21.11.2018 15:12)

ДАПБ

Приветствам идеята за създаване на Държавна агенция за пътна безопасност (ДАПБ), защото:

- „войната“ по българските пътища тече с пълна сила;
- компетентните органи (много често) само си прехвърлят топката;
- голяма част от мерките за повишаване на пътната безопасност у нас са със съмнителна ефективност и ефикасност.

Според мен бъдещата агенция трябва да бъде:

- национален координационен център (с достатъчно правомощия) в областта на пътната безопасност;
- своеобразен „мозъчен тръст“ – генератор на идеи за научно обоснована (в най-добрия смисъл на думата) държавна политика за повишаване на пътната безопасност (предвиденото в Глава 6 от проекта на Устройствен правилник на ДАПБ е особено обнадеждаващо в това отношение);
- катализатор на сътрудничеството на българската държава с международните институции и организации в проблемната област.

Проф. д-р Р. Брусарски, УНСС

**Автор:** Диана Мехмедали (16.11.2018 14:01)

Позиция по отношение на предложенията

Постиженията или по-скоро достиженията на МВР, а и на цялата държава в областта на пътна безопасност са показателни и се измерват не в качествени, а в количествени критерии, а именно средно около 600 загинали на година. Отричането на проблема в сектора на пътната безопасност и отчитането на спорно вярна статистика от страна на МВР прилича по-скоро на потушаване на проблема, отколкото на реални мерки за справяне с високата смъртност по пътищата. Нашето общество в следствие на действията и бездействията на МВР и държавата ни е платило най-високата цена. Крайно време е да спрем да отричаме проблема и да си признаем, че всички мерки, които сме предлагали до момента, не работят. Крайно време е да предложим и да опитаме нещо различно, защото хилядите загинали до момента са прякото доказателство, че ние сме се провалили в опитите си да овладеем пътната безопасност.

Намираме се в ситуация, която политиката в сферата на пътната безопасност по отношение на нормативните актове е достигнала до ниво, при което водачите на

МПС трябва да спазват ЗДвП, приет и влязал в сила 1999 г. В същото време ППЗДвП е онзи правилник , който се отнася до закона, влязал в сила 1996 г. и отменен 1999 г. В параграф 80 на предходните и заключителни разпоредни на ЗДвП пише, че е трябвало да се изработи нов правилник до шест месеца от влизане в сила на закона, но такъв така и не е било изработен.

Нормативната уредба е достигнала до върховното постижение да отмени текстовете, които регламентират къде точно водачът на МПС, при наличие на знак STOP, трябва да спре. Ясно е, че при наличието на такъв знак трябва да се спре, но не е ясно къде.

Организацията на движението по пътищата и улиците на България се намира в състояние на което, не отговаря на действащата нормативна уредба и не е ясно нито кой носи отговорност за това, нито кой трябва да го коригира и преведе в изправност.

Пътната безопасност в България е достигнала до ниво на колективната безотговорност. Именно заради това е резонно да се отдели необходимото внимание и да се подходи експертно, когато на дневен ред се предлага звено, което да поеме цялата отговорност за привеждането в ред на сектора, който застрашава пряко националната ни сигурност. Поемането на отговорност е свързано с отнемането на правата на онези, които живеят комфортно в колективната безотговорност. Излиза, че трябва да бъде направен избор- дали да оставиш действащия хаос или поне в един сектор да въведем ред и евентуално да спасим още един човешки живот.

**Автор:** Емил Марков (14.11.2018 12:32)

#### СМИСЛЕНО ЕВРОПЕЙСКО РЕШЕНИЕ ЗА СПИРАНЕ НА ВОЙНАТА ПО ПЪТИЩАТА

Обявената Държавна агенция за пътна безопасност е по своята същност реализиране на предписанията на ООН и Световната банка за един отделен и независим орган, чиито приоритети да бъдат в намаляване на жертвите и пострадалите по пътищата чрез мониторинг-наблюдение, анализ и коригиращи действия. Ще издава предписания, а и ще налага административни санкции при неизпълнение, за да се знае кой носи отговорност. Така няма как да се получат повече случаи от типа на катастрофата край Своге, в която отговорността за лошото състояние на пътното платно се разми между общини, АПИ, Пътна полиция и Министерство на транспорта. Дори днес, 3 месеца по-късно, пътят още не е въведен в приличен и безопасен вид.

Очевидно е, че сегашното положение, в което имаме колективна и споделена (без)отговорност на практика не дава очаквания резултат и не можем да очакваме Пътна полиция, АПИ или друга отговорна институция да се справят, без да им бъде помогнато чрез новоизграждащата се ДАПБ. Добре е записана възможността да се работи с външни експерти със сериозна експертиза от гражданския и неправителствен сектор. Само така ще имаме задоволителен резултат, чрез общи действия.

Надявам се искрено, че чрез създаването на тази агенция ще е ясно, че държавата трябва да носи общата отговорност на пътя, обединявайки структурите, касаещи пътната безопасност, в една агенция, която няма е просто допълнителна бюрокрация, а ще успее да въздейства сериозно на политиките на безопасност на движението по пътищата (БДП). Ако политическата воля това да се случи е сериозна, съм сигурен че заедно можем да постигнем много- държавните и независимите експерти.

Абсолютно правилно Агенцията е изведена от контрола на МВР, чийто министър е ръководител на неработещата от години- ДЪРЖАВНО ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАТИВНА КОМИСИЯ ПО ПРОБЛЕМИТЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА, която би трябвало да се занимава с координацията между 11-те отговорни институции по пътната безопасност. За последните 7 години Комисията дори не беше разисквала и приемала годишните си доклади, свързани с БДП, и това се случи едвам тази година под влиянието на все по-активния граждански сектор. За МВР пътната безопасност е приоритет само постфактум, след тежки катастрофи, но темата се забравя почти веднага след това, следвайки други теми като битова престъпност и т.н.

Подкрепям и това тя да е равно отдалечена от властите и все пак на директно подчинение на премиера, за да се гарантира нейната независимост и все пак ефективност.

За мен, като дългогодишен експерт по пътна безопасност и транспорт, е ключова и частта за работа със структурите на гражданското общество и неправителствените организации, от които системата би спечелила иновативни подходи към проблематиката, както и доста експертиза, която на моменти липсва в съществуващата система днес.

Време е в България да имаме целенасочена държавна политика за безопасност на движението по пътищата и тази агенция е едно добро начало. Самата агенция не е панацея, но е инструмент за справяне с ежедневната война по пътищата. Такъв е и примерът на Швеция, Финландия, Германия, Швейцария и ред други страни,

започнали голямата промяна в държавите си след тежка катастрофа, подобна на тази край Своге, и постигнали днес едни от най-ниските равнища в света на жертви и пострадали на пътя.

Емил Марков

Експерт по усъвършенстване на политиките по БДП

Външен експерт, Постоянна комисия по транспорт и туризъм, Столичен общински съвет

**Автор:** Емил Марков (14.11.2018 12:30)

Успешно решение по пътя за справяне с тежката война по пътищата

Обявената Държавна агенция за пътна безопасност е по своята същност реализиране на предписанията на ООН и Световната банка за един отделен и независим орган, чиито приоритети да бъдат в намаляване на жертвите и пострадалите по пътищата чрез мониторинг-наблюдение, анализ и коригиращи действия. Ще издава предписания, а и ще налага административни санкции при неизпълнение, за да се знае кой носи отговорност. Така няма как да се получат повече случаи от типа на катастрофата край Своге, в която отговорността за лошото състояние на пътното платно се разми между общини, АПИ, Пътна полиция и Министерство на транспорта. Дори днес, 3 месеца по-късно, пътят още не е въведен в приличен и безопасен вид.

Очевидно е, че сегашното положение, в което имаме колективна и споделена (без)отговорност на практика не дава очаквания резултат и не можем да очакваме Пътна полиция, АПИ или друга отговорна институция да се справят, без да им бъде помогнато чрез новоизграждащата се ДАПБ. Добре е записана възможността да се работи с външни експерти със сериозна експертиза от гражданския и неправителствен сектор. Само така ще имаме задоволителен резултат, чрез общи действия.

Надявам се искрено, че чрез създаването на тази агенция ще е ясно, че държавата трябва да носи общата отговорност на пътя, обединявайки структурите, касаещи пътната безопасност, в една агенция, която няма е просто допълнителна бюрокрация, а ще успее да въздейства сериозно на политиките на безопасност на движението по пътищата (БДП). Ако политическата воля това да се случи е сериозна, съм сигурен че заедно можем да постигнем много- държавните и независимите експерти.

Абсолютно правилно Агенцията е изведена от контрола на МВР, чийто министър е ръководител на неработещата от години- ДЪРЖАВНО ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАТИВНА

КОМИСИЯ ПО ПРОБЛЕМИТЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА, която би трябвало да се занимава с координацията между 11-те отговорни институции по пътната безопасност. За последните 7 години Комисията дори не беше разисквала и приемала годишните си доклади, свързани с БДП, и това се случи едвам тази година под влиянието на все по-активния граждански сектор. За МВР пътната безопасност е приоритет само постфактум, след тежки катастрофи, но темата се забравя почти веднага след това, следвайки други теми като битова престъпност и т.н.

Подкрепям и това тя да е равно отдалечена от властите и все пак на директно подчинение на премиера, за да се гарантира нейната независимост и все пак ефективност.

За мен, като дългогодишен експерт по пътна безопасност и транспорт, е ключова и частта за работа със структурите на гражданското общество и неправителствените организации, от които системата би спечелила иновативни подходи към проблематиката, както и доста експертиза, която на моменти липсва в съществуващата система днес.

Време е в България да имаме целенасочена държавна политика за безопасност на движението по пътищата и тази агенция е едно добро начало. Самата агенция не е панацея, но е инструмент за справяне с ежедневната война по пътищата. Такъв е и примерът на Швеция, Финландия, Германия, Швейцария и ред други страни, започнали голямата промяна в държавите си след тежка катастрофа, подобна на тази край Своге, и постигнали днес едни от най-ниските равнища в света на жертви и пострадали на пътя.

Емил Марков

Експерт по усъвършенстване на политиките по БДП

Външен експерт, Постоянна комисия по транспорт и туризъм, Столичен общински съвет

**Автор:** Борис Кумпиков (08.11.2018 13:38)

## ЗАКОНЪТ НА ПАРКИНСОН

Поредната безмислена структура. Всички изброени функции в Устройствения правилник на ДАПБ се покриват на 80% от структури на Пътна полиция, а останалите 20% - от Институт по пътищата, административни звена в АПИ, министерства и т.н. Част от функциите са в ресора на неправителствени организации. Новата администрация по-скоро е проектирана като тихо пристанище за компрометирани

държавни служители и ще поглъща голям ресурс без никаква полза. Целия мониторинг и сега се осъществява от Пътна полиция но нейните доклади се игнорират. На ПП се пречи да упражнява законовите си правомощия като например да затваря негодни за движение пътища. Нормотворческата инициатива пък съвсем не приляга функционално на държавна агенция. Самите функции както са разписани в проекта указват, че съчинителя им просто е бил принуден нещо да измисли без да има капацитет. Не се отчита и от дирекцията по модернизацията, че има и вариант наличните служби по темата да се активизират и координират. В краткия списък на лицата и органите на които по закон са вменени функции по пътна безопасност са МВР /с поне 3 звена/, АПИ, МТИТС, ДНСК, МРРБ, Камара на инженерите-проектанти /и КТК/, Камара на строителите, Лицата за строителен надзор, консултантите по пътна безопасност, общините с поне 3 органа. Въз основа на изложеното считам, че създаването на нов орган е безмислица, която ще отшуми след 2-3 години след похарчени колосални суми. Вместо това следва да се даде ресурс и подкрепа на Пътна полиция да упражнява аналитични и контролни функции и всички други органи и лица да изпълняват техните разпореждания.

Борис Кумпиков, Управител

Сдружение "ГРАЖДАНИ ЗА ПЪТЕН КОНТРОЛ"

## История

**Начало на обществената консултация - 05.11.2018**

**Приключване на консултацията - 05.12.2018**

**Справка за получените предложения**

Справка или съобщение.

**Окончателен акт на Министерския съвет**

---