



Консултационни документи по проекта на нов Закон за движението по пътищата (ЗДвП) и на Закон за пътнотранспортната система (ЗПС)

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 12.07.2024 г. - 26.07.2024 г. Неактивна

Номер на консултация: #10448-K

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Закон

Вносител: Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата"

Тип носител: Национално

Със заповед на председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ е създадена междуведомствена работна група, която да изготви проекти на консултационни документи за нов ЗДвП и за ЗПС.

За по-широко обществено обсъждане и провеждане на обществени консултации с гражданите и юридическите лица, още на етапа на изготвяне на структурите на проектите на двата закона, към настоящия момент работната група предлага проектите на структура на ЗДвП и на ЗПС. Подготвени са и консултационни документи по проектите на изцяло новите закони.

В тази връзка и с оглед продължаване на работата по изготвяне на проектите на двата закона, за срок от 14 дни двата консултационни документа, както и проектите на структури на ЗДвП и на ЗПС, ще бъдат публикувани за обществено обсъждане на интернет сайтовете на Министерството на регионалното развитие и благоустройството, на Министерството на вътрешните работи, на Министерството на транспорта и съобщенията, Министерството на образованието и науката и на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ в един и същ ден.

Основните цели на приемането на нови ЗДвП и ЗПС са подобряване на дейността по опазване на живота и здравето на участниците в движението по пътищата, улесняване на придвижването и опазване на имуществото, като се усъвършенства нормативната уредба, регламентираща правилата за движението по пътищата,

отговорността на водачите на превозни средства и на компетентността на контролните органи, отговарящи за осигуряване на безопасността на движението по пътищата.

Лице за контакт:

Мария Станимирова, директор на дирекция „Правно – техническа методология и контрол“ в ДАБДП, e-mail: MStanimirova@sars.gov.bg, тел. 0899898437.

Отговорна институция

Отговорна институция

Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата"

Адрес: София, площад Света Неделя № 16, ет. 5

Електронна поща: agency@sars.gov.bg

Документи

Пакет основни документи:

[консултационен документ ЗДвП-2024 - вер. 1.0 | 12.07.2024](#)

[struktura_nov_ZDvP-2024 - вер. 1.0 | 12.07.2024](#)

[struktura_ZPTS-2024 - вер. 1.0 | 12.07.2024](#)

[конултационен документ ЗПС-2024 - вер. 1.0 | 12.07.2024](#)

[СТАНОВИЩЕ НА ЕВРОПЕЙСКИ ТРАНСПОРТЕН КЛЪСТЕР - вер. 1.0 | 29.07.2024](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 15.08.2024](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

Автор: Георги Тимнев (20.07.2024 13:59)

Едни и също хора създали проблемите не са решение, те са проблема!

Становище от инж. Георги Тимнев- преподавател безопасно движение

Надявам се комисията от експерти тази път да направи разграничение на текстовете предложени от неспециалисти , от компетентното мнение на специалисти. Имам отличен б на държавен изпит по безопасно движение .Трудовият ми стаж е преминал в обучение на кандидати за водачи на превозни средства и зад волана на превозни средства за обществен транспорт. Сега разследвам катастрофи.

Разделението наЗДвП на три закона не се осъществи , защото интензивното развитие на технологиите не позволява подробностите да са в статичен закон , който трябва да е правна рамка за работа на бизнеса и администрациите. Отдавна отмина времето, когато за да си шофьор трябваше да имаш познания за автомонтъор и курсовете продължаваха месеци. Отворете капака на вашия автомобил е вижте на колко места пише не пипай!Водачите имат задължението да огледат автомобила си преди потегляне и при слизане, както и да реагират при сигнал от таблото.Увеличава се броят на автомобилите без водач. Съставите от превозни средства за обществен превоз се управляват от екип техници.

Подробностите за превозните средства, техните водачи трябва да са в подзаконови нормативни документи , за да могат специалистите от администрациите навреме да реагират с качествени промени. За експлоатацията и ремонта на автомобилите трябва да има правна рамка в отделен закон за дейност на автосервизи,вноса на части, агрегати ,като закон за автомобилни превози или закон за съществени изисквания към продуктите.

Специалистите са наясно, че в курс и изпити няма как да възпитат качествено поведение на кандидат-шофьорите, когато липсва предмет "безопасно поведение на пътя" в детската градина, училищата ,стратегия продължаващо обучение през целия живот. Кандидатите трябва да идват в учебните центрове за да надграждат умения за безопасно поведение на пътя на ниво водачи, сега започват от нищото и виждаме резултатите по пътищата. Ако не направят промяна в закон за предучилищно и училищно образование , да задължат училищата с предмет"безопасно поведение на пътя" , да помогнат на учителите с методисти , клипове с примери на безопасно поведение , за да може детския мозък ,когато се формира да образува невронни връзки с умения за безопасно поведение., няма как системен нарушител ,като пешеходец да стане качествен шофьор в курс.Съвместяването в един ЗДвП на всичко, правила, забрани, организация на движението, изисквания към превозните средства, водачите на превозни средства е вредно и виждаме резултатите по пътищата.Технологиите за производство, изискванията към превозните средства и техните водачи се променят динамично. Статичният закон трябва да е правна рамка, а подробностите за изисквания към превозните средства и техните водачи, включително входно ниво за обучение и изпити на кандидат-водачи. Сегашният хаос, над 10 причини за глоби за нарушения на документацията, включително и за нарушения неспоменати в закона, 2000-7000 лева глоба за учебен център , когато има външно оценяване от ИААА-София , а нищо за този който дава правата за шофиране, пуска на пътя неподходящи хора зад волана?В коя държава има наказания за учителите в закон?Г глоба за нарушения неспоменати в закона и за пунктове за ГТП, за лаборатроиите психотест, след като не всяка грешка е нарушение? Общият закон за движение по пътищата не трябва да

има текстове за обучение и изпити по професиите водачи на превозни средства, след като има специални закони за МОН , като закон за професионално образование и обучение, закон за предучилищно и училищно образование със своите подзаконови нормативни документи. Наредби №37 и 38 трябва да се върнат обратно в МОН при специалистите по образование.Текстове в ЗДвП за предмет или часове по БДП не задължават училищата с нищо, защото те работят с техните закони.

Автор: Георги Тимнев (17.07.2024 20:31)

Да г-н Доков , нека си извечем поука от намесата на неспециалисти до сега.

Трудовият ми стаж е преминал в обучение на кандидати за водачи на превозни средства и зад волана на превозни средства за обществен транспорт. Сега разследвам катастрофи.Разделението наЗДвП на три закона не се осъществи , защото интензивното развитие на технологиите не позволява подробностите да са в статичен закон , който трябва да е правна рамка за работа на бизнеса и администрациите. Отдавна отмина времето, когато за да си шофьор трябваше да имаш познания за автомонтъор. Отворете капака на вашия автомобил е вижте на колко места пише не пипай!Водачите имат задължението да огледат автомобила си преди потегляне и при слизане, както и да реагират при сигнал от таблото.Увеличава се броят на автомобилите без водач. Съставите от превозни средства се управляват от екип техници.Подробностите за превозните средства, техните водачи трябва да са в подзаконови нормативни документи , за да могат специалистите от администрациите навреме да реагират с качествени промени. За експлоатацията и ремонта на автомобилите има отделен закон за автомобилните превози, за вноса на части, агрегати има закон за съществени изисквания към продуктите. Специалистите са наясно, че в курс и изпити няма как да възпитат качествено поведение на кандидат-шофьорите, когато липсва предмет "безопасно поведение на пътя" в детската градина, училищата , продължаващо обучение през целия живот. Кандидатите трябва да идват в учебните центрове за да надграждат умения за безопасно поведение на пътя, сега започват от нищото и виждаме резултатите по пътищата. Ако не направят промяна в закон за предучилищно и училищно образование , да задължат училищата с предмет"безопасно поведение на пътя" , да помогнат на учителите с методисти , клипове с примери на безопасно поведение , за да може детския мозък ,когато се формира да образува невронни връзки с умения за безопасно поведение. Няма как системен нарушител ,като пешеходец да стане качествен шофьор в курс.Съвместяването в един ЗДвП на всичко, правила, забрани, организация на движението, изисквания към превозните средства, водачите на превозни средства е вредно и виждаме резултатите по пътищата.

Автор: Dobromir Dokov (17.07.2024 16:27)

Становище Добромир Доков - 3

Във връзка с гореизложеното, могат да бъдат направени следните ПРЕДЛОЖЕНИЯ:

Първо, целесъобразно е разделянето на действащия Закон за движението по пътищата, на два, след прецизиране на заглавията и структурата им.

Първият закон, да бъде основен и да запази наименованието си *Закон за движението по пътищата*. Редно е да разглежда материята свързана с правилата за движението по пътищата, както и придобиването на правоспособност и издаването на свидетелства за управление на МПС. Спазването на правилата за движение по пътищата, касае участниците в движението (и то най-вече водачите на МПС), тъй като при тяхното неспазване, на участниците се налагат административни наказания или прилагат ПАМ. В случая става въпрос за един и същ обект - водача на МПС, което съвсем обосновано поставя необходимостта с един закон да бъдат регулирани тези обществени отношения.

В тази връзка се предлага в ЗДвП, като Част Трета да бъде добавена „Водачи на моторни превозни средства“, обхващаща изисквания към водачите на МПС, контролни точки за отчет на извършените нарушения, обучение и изпити на кандидатите за придобиване на правоспособност, изискванията към обучителните центрове, издаване на СУМПС, повишаване квалификацията на водача. Тази част на практика е Част четвърта от проекта на *Закона за пътнотранспортната система*.

Вторият закон, се предлага да бъде озаглавен *Закон за пътните превозни средства* и да урежда обществените отношения свързани с тях, а именно: типовото одобрение, изисквания за регистрация и отчета на ППС, както разбира се и периодични прегледи за техническа изправност на превозните средства, осъществяването на сервизната дейност, изискванията към техническите служби, които извършват или контролират извършването на изпитанията за установяване на съответствие, изискванията към пунктовете за извършване на периодичен преглед. Аргументите за отделянето на тази материя от основния ЗДвП е, че касае регулацията на обществените отношения на друг обект - *пътното превозно средство*.

В тази връзка се предлага Част Четвърта от проекта да се премести в ЗДвП.

Второ, предлага се в новия ЗДвП да бъде диференцирана административнонаказателната отговорност към водачите на МПС. Редно е това да става в зависимост от тежестта на извършените нарушения на правилата, както и от степента на застрашения обществен интерес. Аналогичен е случая и с принудителните административни мерки, които също следва да бъдат прецизирани. Също така, процедурата по налагане на административните наказания трябва да бъде неизбежна и своевременна, за да има възпиращ ефект, превъзпитавайки нарушителите и предупреждавайки всички останали.

Трето, предлага се в изпитните комисии за придобиване на правоспособност за управление на МПС да бъдат включени и представители от МВР . Това ще повиши обективността и качеството при проверката и оценяване на знанията, уменията и поведението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС. Особено важно е за практическия изпит, осигуряващ безопасното и самостоятелното управление на водачите на МПС.

Четвърто, предлага се промяна на регламента за провеждането на допълнителното обучение за частично възстановяване на контролни точки. Необходимо е разглежданите теми да са съобразени с притежаваната категория за управление на МПС, като се акцентира, както на най-често допусканите нарушения, така и на тези,

водещи до настъпването на ПТП. След лекционния курс е редно да се проверят знанията на обучаемите с дидактически тест, като успешното му решаване да е критерий за завършване на обучението

Пето, тъй като действащият ЗДвП от 1999 г. до сега е променен над 70 пъти, предлага се изготвянето на разпоредбите на новите законопроекта да стане след по-задълбочен анализ. В тази връзка е целесъобразно привличането на повече експерти, както от практиката, така и от научните среди. Това ще спомогне за създаването на качествена и устойчива правна уредба, чиято цел е да осигури максимална безопасност за участниците в пътното движение, както и по-голяма икономическа и екологична ефективност.

Автор: Dobromir Dokov (17.07.2024 16:22)

Становище Добромир Доков - 2

От гореизложеното е видно, че за спазване на правилата за движение по пътищата, фокуса е насочен към контрола на участниците в движението по пътищата, и най-вече към водачите на МПС. По този начин, *човешкият фактор*, който е част от системата „човек - автомобил - път - среда“ [\[1\]](#), се оказва най-важния за безопасността на движението по пътищата. Именно човекът, в качеството си на участник в пътното движение, е в състояние да съобразява своето поведение спрямо променящите се параметри на системата в която протичат процесите, с цел да бъде постигнато максимално високо ниво на безопасност [\[2\]](#).

За да бъде възможно спазването на правилата за движение от водачите на МПС, е необходимо нещо много важно, а именно: добра теоретична и практическа подготовка (обучение), както и обективна проверка на знанията и уменията да управляват безопасно и самостоятелно. Както е известно от 1999 г. тази дейност се осъществява и контролира от Министерството на транспорта и съобщенията, и по-конкретно от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. Важността на тази основна дейност предопределя осъществяване на строг държавен контрол по отношение на придобиването на правоспособност на водачите на МПС.

В тази връзка е необходимо, правилата за движение по пътищата да бъдат в един нормативен акт, заедно с обекта който е длъжен да ги спазва (водачите на моторни средства, ведно с реда за придобиване на правоспособност и издаване на СУМПС), както и правоприлагащите органи контролиращи спазването им.

[\[1\]](#) Вж. Чаков, П. Контрол на пътното движение. ВСУ „Черноризец Храбър“, 2005 г., с. 20-27.

[2] Вж. Доков, Д. Контрол върху отчета на водачите на МПС от Пътна полиция, С., АМВР, 2020, с. 8, 233-234

Автор: Dobromir Dokov (17.07.2024 16:21)

Становище Добромир Доков - 1

СТАНОВИЩЕ

от д-р Добромир Йотов Доков

ОТНОСНО: Обсъждане на консултационни документи по проекти на нов Закон за движението по пътищата (ЗДвП) и нов Закон за пътнотранспортната система (ЗПС) публикувани на 12.07.2024 г. на страницата на Портала за обществени консултации

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ПРЕДСЕДАТЕЛ,

Във връзка с публикуваните консултационни документи за нови закони на страницата Портала за обществени консултации, *Закон за движението по пътищата* и *Закон за пътнотранспортната система*, изразявам следното становище:

Подкрепям идеята за разделяне на действащия Закон за движението по пътищата (ЗДвП)^[1] на два отделни закона, тъй като обществените отношения които следва да бъдат регулирани касаят различни обекти. В допълнение ще бъдат направени някои уточнения и предложения.

Намеренията за разделяне на ЗДвП беше лансирана през 2017 г. Тогава се предвиждаше разделянето на ЗДвП на три самостоятелни закона, *Закон за движението по пътищата*, *Закон за водачите на моторни превозни средства* и *Закон за пътните превозни средства*. В мое становище бе изразена позиция, че целесъобразно би било разделянето на закона само на два^[2].

Спазването на правилата за движение по пътищата е ключов, за осигуряване на оптимална безопасност на пътното движение. Това поставя необходимостта, участниците в пътното движение и най-вече водачите на моторни превозни средства да бъдат максимално запознати и мотивирани да спазват правилата и изискванията на закона, който ги регламентира.

Органите за контрол обезпечават спазването на правилата за движение от всички участници. С богатия арсенал от административнонаказателни мерки и принудително административни мерки, контролните органи могат ефективно да въздействат върху поведението на участниците в пътното движение. Не трябва да изключваме и превантивните мерки, имащи поощрителен и мотивационен характер по отношение осигуряването на безопасност на движението по пътищата.

Един от водещите органи за осигуряване безопасността на движението по пътищата в Република България, са специализираните органи на МВР, и по-конкретно органите на Пътна полиция. Те контролират спазването на правилата за движение от всички участници, посещават и разследват пътнотранспортни произшествия (ПТП), издават свидетелства за управление на моторни превозни средства (СУМПС) и водят централен регистър на водачите за техния отчет^[3], както и осъществяват превантивна дейност за намаляване броя на произшествията.

Контролната дейност осъществявана от органите на Пътна полиция е многоаспектна, включвайки последователно няколко основни дейности:

Първо, органите на Пътна полиция издават свидетелства за управление на моторни превозни средства на водачите придобили правоспособност.

Второ, органите на Пътна полиция създават и поддържат актуални регистри на водачите на МПС с информация за тяхната правоспособност, здравен статус, както и с данни за дисциплина им (нарушения, наказания, принудителни административни мерки, отнети контролни точки, оставащи контролни точки, преминало допълнително обучение за частично възстановяване на отнети контролни точки, допуснати ПТП).

Трето, Пътна полиция както и други оправомощени полицейски органи осъществяват пътен контрол на участниците в пътното движение за спазване на правилата.

Четвърто, Пътна полиция както и други оправомощени полицейски налагат административни наказания и прилагат принудителни административни мерки за установените нарушения на правилата за движение по пътищата.

Пето, органите на Пътна полиция осъществяват контрол по провеждането на допълнително обучение за водачи на МПС за частично възстановяване на отнети контролни точки.

Шесто, органите на Пътна полиция осъществяват превантивна дейност с всички участници в пътното движение, съвместно със свои партньори от държавния сектор, органите на местното самоуправление, гражданите и юридическите лица.

Седмо, органите на Пътна полиция посещават и разследват пътнотранспортни произшествия, създават и актуализират регистри за тях, предоставят информация на държавни органи и предлагат мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм.

Автор: Георги Тимнев (16.07.2024 12:59)

Хаос от изисквания, изсмукани от пръстите причини за глоби, закон за всичко и нищо

Най -компрометираните закони стимулиращи корупцията са закона за движение по пътищата и закон за автомобилни превози. **Пишат ги МВР и транспорта, които са зависими от събираемостта на парите, случаите на корупция по пътищата ги обединява! Събират пари вместо да предлагат мерки за профилактика? За стотина милиона лева приходи годишно, бюджетът губи над 3 милиарда лева според проучване на УНСС от февруари миналата година.** Вървят след събитията, но наказанията няма да върнат жертвите. Няма как статичен закон да реагира на динамиката на развитие на технологиите, законопроектите остаряват преди да бъдат гласувани? Изискванията към превозните средства и техните водачи не са за ЗДвП , а за подзаконови нормативни документи към други закони, рамка в която да работи бизнеса и администрациите. **Обучението и изпитите на кандидатите за водачи на превозни средства трябва да са в нареби към закон за професионално образование и обучение, като част от образованието по безопасно поведение на пътя през целия живот. Изискванията към превозните средства трябва да са в наредби към закон за автомобилни превози или в закон за съществени изисквания към продуктите.**

Автор: Николай Гелов (15.07.2024 11:47)

Тахографски данни за скорост

Един от съществените фактори, които влияят на безопасността на движението по пътищата, е скоростта на движение на пътните превозни средства. Но нормативната боза в Република България не спомага за подобряването на тази безопасност. Така например чл. 24а от ЗДвП предвижда за ограничаване на скоростта на движение да се използват само изкуствени неравности или други средства, които се изграждат или монтират на платното за движение. Но не и ограничители на скоростта, монтирани на самите превозни средства. В същото време ЗАП делегира на министъра на транспорта и съобщенията правото с наредба да определи изискванията за задължителна употреба на устройства за ограничаване на скоростта, монтирани в моторните превозни средства. А в чл. 90 на ЗАП изрично е прогласено, че данните, регистрирани върху тахографските листове или другите носители на информация, служат като **доказателство за скоростта на движението на автомобилите.** Но каква полза от това, след като в ЗАП няма предвидена санкция за водачите, уличени от тахографските данни в нарушаване на разрешената скорост за движение по пътищата. А тези данни не могат да се ползват от служителите на Пътна полиция поради липса на правно основание (контролът по спазване на ЗАП е възложен на ИА АА).

И съответно предлагам цялата нормативна уредба, свързана с използването на устройства за ограничаване на скоростта, монтирани на моторни превозни средства, да се прехвърли от ЗАП в ЗДвП, като се регламентира използването на тахографските данни като неоспоримо доказателство за скоростта на движение.

Автор: Николай Гелов (15.07.2024 11:43)

Нормативен миш-маш

От представената информация не става ясно дали предлаганият ЗПТС ще замени Закона за пътищата (ЗП) или ще стане четвъртият по ред закон (след ЗДвП, ЗП и ЗАП), който ще участва в регулиране на обществените отношения, свързани с безопасността на движението по пътищата.

В тази връзка си позволявам да напомня на авторите на проектите на изцяло новите закони някои принципни положения, залегнали в Закона за нормативните актове (ЗНА):

1. Със закон (чл. 3, ал. 1 от ЗНА) се уреждат обществени отношения, които се поддават на **трайна уредба**. А честите промени на ЗДвП ясно сочат на това, че някои от обществените отношения, които той има за цел да регулира, не се поддават на трайна уредба и следва да бъдат уредени на подзаконово ниво;

2. Според чл. 10, ал. 1 от ЗНА *"обществени отношения от една и съща област се уреждат с един, а не с няколко нормативни актове от същата степен"*. Съответно се поставя въпросът, след като част втора на ЗПТС предвижда да регулира *"органи и техните права и задължения, свързани с безопасността на пътищата, отворени за обществено ползване"*, това няма ли да е в разрез с чл. 1, ал. 1 от ЗП, където изрично е отбелязано, че наред с другото ЗП урежда и управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България. Втората алинея на чл. 10 от ЗНА изисква обществени отношения, които спадат към област, за която има издаден нормативен акт, се уреждат с неговото допълнение или изменение, а не с отделен акт от същата степен. Което означава, че вместо да се създава нов ЗПТС, трябва да се допълни и измени съответно ЗП.

С оглед на гореизложеното предлагам вместо проект на нов ЗПТС да се изготви проект на ЗИД на ЗП.

Автор: Стефан Петров (13.07.2024 23:19)

Подаване на сигнал за спиране

Законовите изисквания за подаване на сигнал за спиране към патрулите на КАТ са ненужно тежки и дават възможност за обжалване на извършени нарушения заради пропуски в начина на извършване на самото спиране. Трябва да се обмисли възможност за подаване на сигнал на спиране да се смята вкл. на звукова и

светлинна сигнализация докато патрулът се движи непосредствено след МПС, което е нужно да бъде спряно. Всякакъв друг начин на спиране на движещо се МПС води до повишена опасност за патрула и останалите участници в движението.

Автор: Стефан Петров (13.07.2024 23:08)

Ефективни мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата

Има няколко области, които за съжаление се игнорират от ????????? ?????????
„?????????????? ?? ??????????????? ?? ?????????????“ ??????????? ?? ??????? ?? ? ??????????????.

Необходимо законодателство, което да ограничи употребата на приложения като Waze, в които потребителите обявяват постове на КАТ и ги правят безсмислени. Употребата е изключително масова и позволява системно нарушение на ограниченията на скоростта без последици. Има примери от други държави, в които употребата на приложението се забранява (вкл. и чрез задължаване на компанията разработваща приложението да го блокира посредством геолокация) или драстично се ограничава разстоянието, на което съобщенията от потребителите постове се виждат в приложението.

Наложително е да се поставят камери за скорост и преминаване на червен сигнал на големите булеварди в областните градове, които често нощем се използват като писти за нелегални състезания или просто за каране с много висока скорост, като се използва липсата на трафик, което не значи, че това не води до фатални последици за пешеходци и водачи на МПС. Използването на съществуващата светофарна инфраструктура, драстично ще улесни монтирането на камерите, в сравнение с монтирането им на "произволни" места.

Нужно е драстично да се свалят ограниченията на скоростта (от 50 на 30 км/ч) в жилищните квартали както за безопасността на пешеходците така и за спиране на непрестанният транзитен трафик (с цел избягване на големите булеварди), който води до силно завишени норми на замърсяване. Разбира се свалянето на ограниченията само по себе си няма да има ефект, ако след това не се прилага ефективен контрол за спазването му.

Автор: Борис Кумпиков (13.07.2024 20:14)

ИМИТАЦИЯ НА ДЕЙНОСТ

Считаме, че ???????? ??????? „????????????? ?? ??????????? ?? ?????????“ ? ???????????
??????????, ?????? ??? ? ? ?????????? ????. ??????????? ?????????? ??? ? ?????? ??????? ???????
??? ????????? ?????? ??? з ?????????? ??? /????????????????? ?? ????????? ? ??????????. ???????
?????????????? ?????? ?? ?????????? ?? ?????? ?????????, ???, ?????????? ? ????????? ? ?????????????? ?
????????????? ?? ?????? ??????????????, ??????????????????, ?????????? ? ?????????? ? ??????????
????????????? "?????????? ?? ?????? ??????????"

Автор: Елица Буенова (13.07.2024 15:43)

коментар

Изразявам становищата си и като адвокат Елица Буенова със 17 години опит САМО по дела за ПТП и като председател на Сдружение „Искаме справедливост и сигурност на пътя“.

Наистина се надявам да доживея момента, в който в ЗДВП ще се уреждат наистина само и единствено „правилата за движението по пътища, отворени за обществено ползване, компетентните органи, осъществяващи контрол за спазването на тези правила и съответно предвидената при неспазването им административнонаказателна отговорност.“ Не забравяйте обаче, че в него и в правилника към него, трябва да намерят място ВСИЧКИ правила, които касаят водачите. Не може да трябва да искаме от тях да четат всички Наредби и наредбички, в които има още куп други неща. Давам пример с Наредбата за пътните знаци, в която пише кой знак какво означава, но и регламентира как се монтират тези знаци и на какви изисквания трябва да отговарят – неща, които касаят тези, които ги слагат, но не и водачите. Затова в тази наредба уредете монтажа и изискванията, а значението и действието на знака изместете в правилника, както си е било преди БГ законодател и министерства да са започнали да се упражняват на законодателство и да сътворят тази боза, на която сме свидетели днес.

Радвам се, че сте записали, че „Правилата, регламентиращи поведението на участниците в движението по пътищата следва да бъдат ясни, непротиворечиви и да гарантират една устойчивост на уредбата, с оглед създаването на опит и познания, по-лесно възприемане и научаване.“, но не вярвам, че ще го постигнете, защото именно от ДАБДП дойде съпротивата за регулиране движението в кръгово, което според тях било ясно, но всички ПТП на кръгово, спорове в социалните мрежи и между самите инструктори и видеоклипът изготвен от самата агенция говорят за съвсем друго.

Огромен е и проблемът с местата за обратен завой, защото съгласно наредбата знак, разрешаващ обратен завой не се поставя на кръстовище, но във ВСИЧКИ големи общини ще видим такива знаци на десетки места, защото има ленти за обратен завой, но поради стрелката на светофара, той би следвало да бъде забранен. И как след като важи светофар, знак и т.н. с този знак се разрешава обратен завой, също не ми е ясно. Повдигала съм този въпрос пред всички Вас и съм го развивала

подробно със снимки и доказателства за бозата с обратния завой в България. Няма да се препопетвам.

За да се ориентирате какво означава разбираеми, ясни и недвусмислени закони и правила, искам да си отговорите на въпроса какво е действието на пътен знак, ограничаващ скоростта за движение на АМ самостоятелно и в комбинация с „при дъжд и и/или сняг“. Ако продължавате да твърдите, че няма проблем – питайте АПИ.

А ако продължавате да твърдите, че с движение в кръгово, обратен завой и зона на действие на тези знаци всичко е ясно в сега действаща уредба, значи не разбирате нищо от проблемите с правилата за движение и причините за ПТП и няма да направите нищо, а изготвянето на нов ЗДвП ще е поредното симулиране на дейност.

Това са само малки примери за това, че правилата се неясни дори за хора като мен, които всеки ден са в съдебните зали и „берат плодовете от пътната безопасност“, а както остава за обикновените водачи. Хората стават все по-невежи и имат нужда от ясни и точни разпоредби, които да се прилагат недвусмислено. В момента трябва да си изтънчен специалист и то с втора специалност философия, за да изведеш действащите правила за движение от всички разпоредби пръснати в десетки наредби и наредбички, които се пишат от различни министерства, без да си говорят помежду си.

Надявам се да видя и забрана за управление на каруци, ИЕПС - тротинетки и велосипеди от водачи, които са употребили алкохол и или наркотични вещества, която да е скрепена със съответната санкция и отнемане на ППС.

Във връзка с т.2.2.7. Подобряване на системата за събиране, отчет и анализ на данните за пътнотранспортните произшествия и причините за тях, с цел предотвратяването им в бъдеще. – намерете начин причините за ПТП да се обобщават на база влезли в сила присъди, защото това, което са написали МВР в КП почти никога не е причината, която се установява след множество експертизи и години водене на дела.

По структурата нямам предложения, защото съм щастлива да видя, че в ЗДвП ще намерят място само нещата, касаещи водачите, а всичко останало ще бъде изведено в отделен закон, който да се чете от специалистите, за които се отнася.

Автор: Елица Буенова (13.07.2024 15:08)

коментар

Щастлива съм да прочета, че най-после се заговори за регулиране дейността на автосервизите и се надявам да устоите на предходния натиск, който доведе до отпадане, а не до оправяне на законопроекта в тази връзка.

Щастлива съм да прочета, че се говори и за затягане контрола върху пунктовете за ГТП, защото от МПС, които се движат по пътищата става ясно, че видеонаблюдението не върши работа. В резултат на кореспонденцията, която водя с институциите, съм стигнала до следния извод - МВР не спира пушечите и технически неизправните МПС, защото няма техниката да констатира, измери и докаже този факт и актовете падат в съда. ИААА нямат законово право да ги спират, защото контролират само обществения превоз - не че автобусите и камионите са много изправни... Трябва да се даде право и на ИААА /давам си сметка за корупцията в тази структура, но тя трябва да се пробори, а не да е повод за ограничаване функциите на агенцията/ да спира и санкционира видимо технически неизправни МПС като се извършва незабавна проверка в пункт за ГТП и се съставя протокол, който не може да бъде съборен в съда. Това да влече след себе си и незабавна проверка на пункта, в който съответното МПС е преминало ГТП, както и записите от камерите, което пък да води до сериозни санкции и отнемане на лицензи. Вие по-добре от мен знаете как да го направите, така че да работи и да спре всички нафтови печки и коли, по които вече не е останала здрава ламарина, да се движат по пътищата ни.

Щастлива съм да прочета, че се говори и за "включване на симулатори при провеждането на обученията за реагиране и предвиждане на опасни ситуации, въвеждане на тест за разбиране на опасност " и се надявам да устоите на натиска, който ще Ви бъде указан от автошколите. Прекрасна идея е и последващото обучение, на което трябва да задължите да преминават и всички, които участват в ПТП. Трябва да се предвиди и опреснително обучение и преминаване на такъв курс, защото уменията се губят, знанията се забравят, а никой не си прави труда да чете промените в закона - каквото кажат по ТВ - това е. Трябва да се предвиди опреснителен он-лайн курс при всяко подновяване на свидетелството за правоуправление, който да е съпроводен с елементарни въпросчета по най-съществените правила за движение, като може да се използва софтуерът, който се въвежда за изработването на тестовете в училище, непозволяващ на учениците да преписват.

За съжаление обаче не прочетох нищо за регламентиране и урегулиране на професията „Инструктор“ - проблем, за който говорихме на последната среща на комисията и който няма смисъл да преповтарям.

Автор: Георги Тимнев (13.07.2024 12:27)

Не е едно обучението , изпитите, ДАИ кандидати за водачи на превозни средства да останат в ИААА

Над 16 смени на изпълнителни директори на ИААА-София овинени в корупция, бездействие, пазар на длъжности и шофьорски книжки. Въпреки това предлагат обучението и изпитите за останат в ИААА, да не се връщат в МОН , където е мястото на образованието, на обучението и изпитите за всички професии. В никакъв случай

не трябва да допускат обучението, изпитите, контролът върху тях, законопроектите да са на едно място, без разделение на властите..

<https://www.marica.bg/balgariq/obshtestvo/cacarov-korupciqta-v-dai-se-vazproizvejda-postoqnno>

Според гл. прокурор Цацаров корупцията в ИААА се възпроизвежда постоянно, задържани 16 служители , включително изпълнителния директор Цветелин Цветанов.

<https://frognews.bg/novini/skandalno-kadrite-dai-reshavat-vsichko-stolichna-obshtina.html>

Кадрите на ИААА-София продължават да се излагат и на местата, където са ги скрили?

<https://www.mediapool.bg/cherniyat-pazar-na-shofyorski-knizhki-se-dirizhira-ot-visokite-etazhi-news170322.html>

Министър Цветков обвинява ИААА в пазар на книжки дирижиран от високите етажи.

<https://bnr.bg/music/post/100680809/i-moskovski-sam-ne-moga-da-se-sprava-s-korupciata-v-avtomobilna-administracia>

Министър Московски се оплаква, че не може да се справи сам с корупцията в ИААА-София.

<https://bnr.bg/shumen/post/100331594/ministyr-papazov-imame-signali-sreshtu-slujiteli-na-dai-ot-cyalata-strana>

Министър Папазов със сигнали за корупция в цялата страна.

<https://www.segabg.com/category-economy/rosen-zhelyazkov-kapitulira-pred-korupciyata-avtomobilnata-administraciya>

Министър Желязков -корупция в ДАИ има.

https://lupa.bg/news/ministar-zhelyazkov-korupciyata-pri-shofyorskite-kursove-e-za-3-mln-godishno_27660news.html

Като министър на транспорта Росен Желязков има информация за приходи над 3 милиона лева годишно от шофьорски книжки

Автор: Георги Тимнев (13.07.2024 10:02)

грешки при законопроектите за над 100 промени в ЗДвП

Технологиите за производство, изискванията към превозните средства и техните водачи се променят динамично. Статичният закон трябва да е правна рамка в която администрациите от специалисти да работят с подзаконови нормативни документи. Подробностите за изисквания към превозните средства и техните водачи, включително входно ниво за обучение и изпити , над 10 причини за глоби за нарушения на документацията, включително и за нарушения неспоменати в закона,

2000-7000 лева глоба за учебен център , когато има външно оценяване от ИААА-София , а нищо за този който дава правата за шофиране, пуска на пътя неподходящи хора зад волана?В коя държава има наказания за учителите в закон?Глоба за нарушения неспоменати в закона и за пунктове за ГТП, за лаборатроиите психотест, след като не всяка грешка е нарушение? Общият закон за движение по пътищата не трябва да има текстове за обучение и изпити по професиите водачи на превозни средства, след като има специални закони за МОН , като закон за професионално образование и обучение, закон за предучилищно и училищно образование със своите подзаконови нормативни документи. Наредби №37 и 38 трябва да се върнат обратно в МОН.Текстове в ЗДвП за предмет или часове по БДП не задължават училищата с нищо, защото те работят с техните закони. Всеки етап от човешкото развитие можем да усвояваме различни умения , например развиващият се интензивно детски мозък попива поведението на хората около себе си, възпитава се чрез примери . Точно в този момент е времето, когато учители в училищата , трябва да възпитават безопасно поведение на пътя, трябва да има предмет "безопасно поведение на пътя" , а кандидатите за водачи на превозни средства да идват в учебните центрове с оформено безопасно поведение на пътя, инструкторите да надграждат , защото обучават възрастни хора , трудно се променя пешеходец системен нарушител в качествен водач на превозно средство..Първо трябва да има промяна в закон за предучилищно и училищно образование - задължителен предмет в училищата и детските градини "безопасно поведение на пътя" чрез ситуации, примери за поведение при приложение правила , забрани, поведение при катастрофи, долекарска помощ, при бедствия, аварии с опасни товари на пътя.

История

Начало на обществената консултация - 12.07.2024

Приключване на консултацията - 26.07.2024

Справка за получените предложения - 15.08.2024

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)

Окончателен акт на Министерския съвет
