



Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 13.11.2015 г. - 26.11.2015 г. Неактивна

Номер на консултация: #1812-K

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Закон

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип вносител: Национално

Предложенията за промени в Закона за движението по пътищата са в следните групи:

I. Предвиждане на мерки на национално ниво по прилагането на Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 година относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства, наричан по-нататък „регламента“.

Регламентът има за цел да се опрости досегашната правна рамка, да се намалят вредните емисии от превозните средства от категория L, да се увеличи общото равнище на безопасност, да се осигури адаптиране към техническия прогрес и да се укрепят правилата за надзор на пазара.

Досегашната правна рамка се опростява, тъй като регламентът отменя Директива 2002/24/ЕО, считано от 1 януари 2016 г., която към настоящия момент определя рамката за одобряване на новите превозни средства от категория L, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, както и всички директиви, определящи конкретните правила за одобряването на превозни средства от категория L (повече от 10 на брой). Рамковата Директива 2002/24/ЕО и всички останали директиви във връзка с нея са изменени съществено и многократно. С приемането на един регламент и много по-малък брой делегирани актове по прилагането му в сравнение с всички директиви, уреждащи същата материя, се цели по-голяма яснота, рационалност и опростяване, както на

процедурите по приемането на правилата, така и на прилагането им, тъй като регламентът се прилага пряко, актуализира се много по-бързо и чрез него по-ефективно се отчита техническият прогрес.

За намаляването на вредните емисии, увеличаването на общата безопасност и адаптирането към техническия прогрес са предвидени конкретни технически изисквания в делегираните актове към регламента.

По отношение на надзора на пазара в регламента са предвидени конкретните задължения на производителите на автомобили и са разграничени ролите и отговорностите на органите в държавите членки на Европейския съюз, които отговарят за одобряването на типа и надзора на пазара.

Към настоящия момент уредбата на правилата за одобряване на типа на превозни средства от категория L в българското законодателство е в Закона за движението по пътищата и наредби на министъра на транспорта, издадени въз основа на него.

Конкретните мерки, които следва да бъдат предвидени в закона за осигуряване на прилагането на регламента, са следните:

1. Следва да бъде определен органът, който ще оправомощава техническите служби да извършват изпитвания или оценка на съответствието на превозните средства с техническите изисквания.

Към настоящия момент съгласно чл. 138в, ал. 3, т. 1 от Закона за движението по пътищата съответствието с изискванията относно необходимите капацитет, специализирани технически познания и доказан опит в специфичните области на техническите служби се удостоверява с оценъчен доклад, изготвен от Изпълнителна агенция „Българска служба за акредитация“ в резултат на проведена процедура за оценка на техническа служба при спазване на определени изисквания.

В чл. 66 от регламента е предвидено, че оправомощаващият орган по одобряването изготвя доклад от оценката, който показва, че кандидатът за оправомощаване като техническа служба е бил оценен по отношение на съответствието му с изискванията на настоящия регламент и делегираните актове по прилагането му. За разлика от досегашната уредба в Директива 2002/24/ЕО, както и в Директива 2007/46/ЕО (рамковата директива за одобряването на типа на превозните средства от останалите категории, различни от L), в които е предвидено, че оценката за съответствие на техническата служба с изискванията може да се извършва от органа по одобряването или от орган по акредитацията, регламентът не предвижда оценката на техническите служби да се извършва от орган, различен от органа по одобряването. В тази връзка и предвид разпоредбата на чл. 138, ал. 2 от закона, съгласно която изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ е компетентният орган за одобряване на типа на нови превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли, в проекта на закон е предвидено, че изпълнителният директор на агенцията ще прави оценката за съответствие на техническите служби с изискванията. Независимо от това, че предметният обхват на регламента е само за превозни средства от категория L, с проекта на закон се предлага изпълнителният директор на Изпълнителна агенция

„Автомобилна администрация“ да прави оценката за съответствие с изискванията на всички технически служби, тъй като уредбата на правилата за одобряване и нотифициране на технически служби в Закона за движението по пътищата е обща и е една и съща за всички технически служби, извършващи изпитвания и оценка на съответствието на превозните средства с изискванията за всички категории превозни средства.

2. В проекта на закон са разписани основните правила за извършване на оценка на техническите служби, основание за отказ за издаване на удостоверение за одобряване на техническа служба и основания за прекратяване на правата, произтичащи от удостоверението за определяне на техническите служби, посочен е и редът за оспорване на актовете на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. Разписването на посочените правила и основания е необходимо, тъй като към настоящия момент в Закона за движението по пътищата липсват такива и на практика в момента не съществува правно основание нито за отказ за одобряване на техническа служба, нито за прекратяване на правата на техническата служба, което води до невъзможност за ефективен контрол върху спазването на изискванията за одобряване на типа на превозните средства по отношение на техническите служби.

3. На следващо място в проекта на закон са предложени промени, с които класификацията на превозните средства за нуждите на одобряването на типа в Закона за движението по пътищата следва да бъде допълнена с новите подкатегории превозни средства от групата на превозните средства от категория L така, както са определени в регламента. Категориите L6 и L7 се привеждат в съответствие с разпоредбите на Консолидирана резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3) към Спогодбата за приемане на еднакви технически предписания за колесни превозни средства, оборудване и части, които могат да бъдат монтирани и/или използвани на колесни превозни средства, и на условия за взаимно признаване на одобрения, издавани на основата на тези предписания (обн., ДВ, бр. 1 от 2000 г.).

Допълнително са предложени изменения в класификацията на превозните средства от категории M, N и O с цел привеждането им в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 678/2011 на Комисията от 14 юли 2011 година за замяна на приложение II и за изменение на приложения IV, IX и XI към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ, L 185 от 2011 г.).

Също така привежда се в съответствие и употребеното в Закона за движението по пътищата към настоящия момент понятие „сертификат за съответствие с одобрен тип“ с понятието, което се използва в Директива 2007/46/ЕО, както и в Регламент (ЕС) № 168/2013, а именно сертификат за съответствие (Certificate of Conformity – CoC).

4. Освен изброените по-горе мерки за прилагането на регламента, в Закона за движението по пътищата следва да бъде определен органът за надзор на пазара по

смисъла на член 6, параграф 1 от него. Предлага се компетентният орган за надзор на пазара на превозните средства от категория L, както и на системи, компоненти и технически възли за тях в съответствие с посочената разпоредба да бъде Комисията за защита на потребителите, която е органът за надзор на пазара и по Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 година за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93. Комисията за защита на потребителите и понастоящем е компетентният орган за надзор на пазара на превозните средства от всички останали категории. С проекта на закон са предвидени видовете проверки, които комисията следва да извършва при изпълнение на функциите си на компетентен орган за надзор на пазара със съответните механизми и правомощия за извършване на ефективен контрол.

5. В съответствие с член 76 от регламента с проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата са предвидени ефективни, пропорционални и възпиращи санкции за нарушения на регламента и делегираните актове по прилагането му.

II. Промени, свързани с оптимизиране на извършвания от държавната администрация контрол върху дейността на лицата, получили удостоверение за регистрация за извършване на първо и второ психологическо изследване по чл. 152, ал. 1, т. 2 и ал. 2 от Закона за движението по пътищата:

1. В съществуващата към момента нормативна уредба водачите на превозни средства, с които се извършва превоз за собствена сметка, не са включени в групата на лицата, подлежащи задължително на психологическо изследване по реда на Закона за движението по пътищата и наредбата по чл. 152, ал. 1, т. 2 от същия закон. Тази група водачи са равнопоставени участници в движението и могат да бъдат причислени към групата на т.н. „професионални водачи“, чието основно професионално задължение е управлението на моторни превозни средства. Не е обосновано изключването им от обхвата на изискването за психологическа годност предвид, че на практика извършват една и съща дейност с водачите на превозни средства за обществен превоз на пътници и товари. Видът на превоза – дали е основна дейност на лицето, за чиято сметка се извършва и негова професия, или превозите само подпомагат основната му дейност и се извършват без заплащане, не би следвало да е определящ при формирането на изискванията по отношение на водачите на превозни средства, с които се извършват превозите. По отношение на безопасното управление на превозно средство и личностовите качества на водача, без значение е видът на превоза и дали той се извършва срещу заплащане или за собствена сметка – и двата случая рисковите фактори за безопасността на превозваните пътници и на останалите участници в движението са едни и същи. В тази връзка се предлага да се разшири кръгът на лицата, които подлежат на изследване за психологическа годност, като това изискване се постави и към водачите, извършващи превози за собствена сметка, освен за водачите на превозни средства за обществен превоз на пътници или товари.

2. Предвид разпоредбата на чл. 166, ал. 1, т. 4 от Закона за движението по пътищата министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ контролира състоянието на материалната база и спазването на условията и реда за извършване на психологически изследвания от лицата по чл. 153б, ал. 1 от същия закон.

Във връзка с това и за да бъде контролът ефективен, административнонаказателните разпоредби и предвидените в тях санкции следва да са изчерпателни – за всеки вид нарушение в закона трябва да има съответстваща санкция. С проекта на закон се предлага да се допълнят и изменят административнонаказателните разпоредби на Закона за движението по пътищата и по-конкретно чл. 178в.

Контролът върху психологическите изследвания е свързан с проследяване на целия процес на изследването – от приемането на лицата в лабораторията до даването на заключение за психологическа годност. В психологическите лаборатории често изследването се провежда в помещение, различно от регистрираното в протокола за оглед на лабораторията и одобрено за целта, и често срещана практика е в лабораториите да се обявяват едни часове в графика, а изследванията да се извършват в други. Спазването на часовете, отбелязани в графика на изследванията и провеждането им в помещенията, които са одобрени за тази цел, са важни за извършването на контрол при провеждането на изследванията и ограничаването на фиктивните изследвания.

Друго нарушение, за което следва да бъде предвидена санкция в закона е провеждането на психологическо изследване на чужденец, без преводач. В наредбата по чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движението по пътищата има предвидено задължение за извършване на психологическо изследване на лице, което не владее български език, с преводач, но за това нарушения няма санкция. Изследването на лице, което не владее български език, без преводач поставя под съмнение обективността на крайния резултат от изследването.

Добавени са санкции и за нарушаване на изискването за представяне на предвидените в наредбата по чл. 152, ал. 1, т. 2 от закона документи, поради което не могат да бъдат санкционирани случаите на провеждане на психологическо изследване на лица, които не са представили изискваните документи.

Предложеното допълнение в 178в, ал. 2, т. 6 е във връзка с това, че не само удостоверението може да е издадено въз основа на липсващи данни, както е предвидено в момента в посочената разпоредба. Заключение за психологическа годност може също да е направено въз основа на липсващи данни или несъответстващи на определените с методиките резултати от изследването, независимо дали то е положително и е свързано с издаването на удостоверение за психологическа годност, или е отрицателно и не е свързано с издаването на документ.

Предлага се санкцията за нарушаване на изискванията за водене и съхраняване на документацията във връзка с организирането и провеждането на психологическите

изследвания да бъде същата като санкциите за останалите нарушения, за извършването на които отговорно е лицето, получило удостоверението за регистрация. В момента предвидената санкция за това нарушение е в чл. 178в, ал. 4 и е по-ниска в сравнение с останалите санкции, а нарушаването на изискването за правилно водене и съхраняване на документацията е не по-малко важно от всички останали изисквания, тъй като има значение за проследимостта на извършваните психологически изследвания и на дейностите, свързани с това.

Отговорността за цялостната подготовка, организация и провеждане на психологическото изследване, правилното водене и съхраняване на документацията, е не само на психолозите, но и на лицата, получили удостоверение за регистрация, поради което предложените санкции са, както за психолозите, работещи в психологическите лаборатории, така и за лицата, получили удостоверенията за регистрация.

Предложените по-горе изменения и допълнения имат за цел да се ограничат фиктивните изследвания и да се подобри ефективността на контрола.

III. Изменения, свързани опростяване и улесняване на административните процедури и административното обслужване:

С измененията в чл. 152, ал. 4 и в чл. 148, ал. 3 се премахва изискването за представяне на документи, удостоверяващи статуса на търговците и юридическите лица с нестопанска цел съответно в Търговския регистър и в регистъра на юридическите лица с нестопанска цел. Посочените регистри са публични, а информацията, необходима на администрацията за извършване на съответната административна услуга, е достъпна и не е необходимо предоставянето на документи, удостоверяващи факти от значение за административния процес по издаването на разрешение съответно за извършване на обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. Предлага се също така срокът на разрешението за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност да може да се продължава за нови 5 години, а не да се издава ново разрешение. Така предложената промяна има за цел да се улеснят, както лицата, извършващи обучение, така и администрацията, тъй като с продължаването на срока на разрешението няма да е необходимо да се представят всички документи, които се представят при първоначалното му издаване, удостоверяващи съответствието с изискванията, предвид, че те вече веднъж са представяни пред администрацията, както и да се премине през цялата процедура по установяване на това съответствие.

Лице за контакт: Цветелина Йорданова; Началник на отдел в Дирекция "ППС";
Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация"; Тел.: 02/930 88 81; E-mail:
cilieva@rta.government.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.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.

Документи

Пакет основни документи:

[Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата - вер. 1.0 | 13.11.2015](#)

[Мотиви към Закона за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата - вер. 1.0 | 13.11.2015](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Милен Атанасов (17.11.2015 22:59)

Как е в развитите страни

Законът за движение по пътищата трябва да е на първо място СТРОГ. Не може някой да кара без книжка, поставяйки не само в стресово положение останалите водачи на пътя, но и в опасност пешеходците, колоездачите и другите около себе си.

Не може такъв човек да получава абсурдно смешната глобичка от 300 лева, докато във Франция наказанието е 3 неща, взети заедно: отнемане на превозното средство в полза на държавата (та ако ще и 100 000 евро да струва колата!) + до 7500 евро глоба (по спомен) + до 2 години затвор (като отнемането е задължително, дори и да е само 2000 евро глоба и 1 година затвор при по-леки обстоятелства!) Бяхме свидетели как кола се врязва с над 100 км/ч в дървета в населено място (т.е. максимални 50 км/ч) и... някои умни глави решиха да режат дърветата край пътя, вместо да тряснат такава глоба на "екстремистите по пътя", че свят да им се завие... Действия трябват, а не проформа, господа политици!

История

Начало на обществената консултация - 13.11.2015

Приключване на консултацията - 26.11.2015

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
