



**Консултациялни документи по проекта на Закон за пътните
превозни средства и проекта на Закон за водачите на моторни
превозни средства**

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 24.11.2017 г. - 24.12.2017 г. Неактивна

Номер на консултация: #3054-K

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Закон

Тип вносител: Национално

Със заповед на министъра на вътрешните работи, министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството е създадена междуведомствена работна група, която да изготви проект на Закон за движението по пътищата, проект на Закон за пътните превозни средства и проект на Закон за водачите на моторни превозни средства.

Към настоящия момент от представителите в работната група на Министерството на вътрешните работи е изготвена структура на проекта на Закон за движението по пътищата, а от представителите на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията са изготвени структурите на проекта на Закон за пътните превозни средства и на проекта на Закон за водачите на моторни превозни средства.

В рамките на работната група беше обсъдена възможността 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 закони.

В тази връзка представителите на Министерството на вътрешните работи са изготвили консултациянен документ по проекта на Закон за движението по пътищата, а представителите на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията са изготвили консултациялни документи по проекта на Закон за пътните превозни средства и по проекта на Закон за водачите на моторни

превозни средства.

В тази връзка, работната група предложи за срок от 30 дни трите консултациялни документа да бъдат публикувани за обществено обсъждане на интернет сайтовете на двете министерства в един и същ ден.

Предвид изложеното и с оглед продължаване на работата по изготвяне на проектите на трите закона, предлагам на интернет сайта на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията да бъдат публикувани консултациялните документи и структурите на проекта на Закон за пътните превозни средства и на проекта на Закон за водачите на моторни превозни средства.

Лице за контакт: Мария Калева Началник отдел в дирекция „Правна“ Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията Тел.: 02 9409 471 E-mail: mkaleva@mtitc.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:

[Консултациялен документ по проекта на Закон за пътните превозни - вер. 1.0 | 24.11.2017](#)

[Консултациялни документи по проекта на Закон за водачите на моторни превозни средства - вер. 1.0 | 24.11.2017](#)

[Структура на проекта на Закон за пътните превозни - вер. 1.0 | 24.11.2017](#)

[Структура на проекта на Закон за водачите на моторни превозни средства Закон за пътните превозни - вер. 1.0 | 24.11.2017](#)

[Мотиви към Консултациялни документи по проекта на Закон за пътните превозни средства и проекта на Закон за водачите на моторни превозни средства - вер. 1.0 | 24.11.2017](#)

[Становище на Добромир Доков, получено по ел. поща \(15 декември 2017 г.\) - вер. 1.0 | 16.12.2017](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Георги Тимнев (05.12.2017 19:40)

за обучение на водачи на МПС

Липса на компетентност от страна на МТИТС не позволява да препишат , разпределят по обявената структура Директивата на ЕС за свидетелствата на кандидатите за водачи на моторни превозни средства. Една агенция трябва да проучва и въвежда най-новите и дали резултати практики от ЕС, включително обучение с придружител. Да въведе в МОН френски опит за обучение в училищата по безопасно движение , ситуационно обучение, сертификати на всяка образователна степен. Да въведе изпитно съдържание в два модула по европейски тип с изискване за разбиране, тест за умения на изпитваните да прогнозира и избягват опасностите. Да въведат право на общинските съвети , да определят изпитващи по практика на кандидатите за водачи на МПС от различни категории, подобно съдебните заседатели. Ще седят на задната седалка по време на изпита и не се интересуват дали автомобила е оборудван с допълнителни педали или друго устройство за аварийно спиране от страна придружителя. Важно е да не помага никой на изпитваните. От 100-200 изпитващи в града, трудно ще улучат с кого да правят договорка за книжка. Допи изпитващият не знае кого ще изпитва днес.

Автор: Дочко Дойчев (05.12.2017 13:07)

Промени свързани с таксиметровия превоз

Нужен е изцяло нов закон за таксиметров превоз на пътници, който да бъде на подчинение на общините. Принципа на този закон трябва да бъде следния: автомобила да получава „удостоверение за годност на лек таксиметров автомобил“ на пункта за технически преглед и от там с автоматизирана система да се вписва в регистър на общината. Разрешителното да се издава на името на водача с платени осигуровки и данъци. „Удостоверение водач на лек таксиметров автомобил“ да се издава

от браншова организация в дадената община, като за целта таксиметровите водачи си учредят такива. Като мотивите за това са да се намали административната и излишната финансова тежест за водачите от страна на посредниците и по този начин тези средства ще отиват за осигуровки без излишно да ги натоварват. Лизингодателните фирми, рента кар фирмите, диспечерските пунктове да не се месят в таксиметровата дейност, като ценообразуване, правила и прочие. Една браншова организация не би имала финансов интерес от правени на компромиси и по този начин контролът и качеството на услугата би бил много по-висок. Контрола по изпълнението на дейността да се осъществява от браншовите организации, общините и пътна полиция. Принципа на ценообразуване също трябва да бъде променен-късото разстояние да се таксува с по-висока тарифа, да има добавки за повече от 4 човека, животни, багаж и други, както и възможност за отстъпки, тарифа за извън населено място. Сегашните таксиметрови апарати не позволяват това и за това е добре да бъдат заменени с подходящи устройства, например мобилно приложение.

Да отпадне изискването за превозвач за таксиметров превоз на пътници, както и автомобилите да са до 9 места съгласно чл.2 ал.2 („професия автомобилен превозвач на пътници“ означава дейността, осъществявана от всяко предприятие посредством моторни превозни средства, конструирани и оборудвани по такъв начин, че да са подходящи за превозване на повече от девет лица, включително водача, и предназначени за тази цел, услуги по пътнически превози за всички или за определени категории пътници срещу заплащане от страна на превозваното лице или от организатора на превоза) от приетият от Р.България РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1071/2009 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 21 октомври 2009 година

за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета.

Да отпаднат изискванията за жълт цвят, ограничения на години, минимални и максимални тарифи, които ограничават свободната инициатива и конкуренция.

Автор: Георги Тимнев (01.12.2017 19:14)

Придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство

Няма нужда да откриваме отново "топлата вода" , защото другите страни отдавна работят по изпитани , дали резултати практики. Директива на ЕС за услугите на вътрешния пазар и Закон за дейностите по предоставяне на услуги, допълнителни разпоредби, т.13 "услугите свързани с обучение на водачи на МПС не са транспортни". "Водач на превозно средство" е допълнителна професионална квалификация, една от многото професии , реда за която е в Стандарт за обучение на водачи на превозно средство. Всичко е в ръцете на министъра на МОН , но по някаква нелогична причина МТИТС са самонатовава с още една отговорност за която няма нужния капацитет и всяка намеса завършва с намеса на прокурори и вече дори не е новина в медиите разследване на изпълнителен директор, на негови служители за корупция. Ще е новина , най-после да има осъден от обвинените за корупция. Като начало МОН да актуализират документацията от ЗДвП, чл.153 по примера на Германия , отделна за обучение на водачи на МПС в системата за средно образование в бюджетни училища. Друг закон за алтернативни възможности за обучение на водачи на МПС , включително и в частни фирми, с придружител следвайки Национална стратегия за безопасно движение до 2020година. Отделен закон за изпитите на кандидати аз водачи на МПС. Още сме жертва на чиновници от съветско време, работещи в планова икономика, защото измислят причини за глоби от 2000-7000 лв. по преценка на изпитващия-инспектор , ако доставчик и потребител на услуги договорят свободно условията за обучение. Подобни причини за глоби стимулират корупцията , злепоставят за пореден път агенцията, страната пред света.

Автор: Свилен Стефанов (25.11.2017 18:23)

Скодоумие или катаджийско-гробарска мисъл

Действащият в момента ЗАКОН ЗА ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА е променян над 70 пъти за последните десет години. В по-голямата си част промените са наложени от казуси, които нямат никакво отношение към повишаването на безопасността на пътното движение, а по-скоро "измиване на ръцете" на родните ни депутати при пътено-произшествие с голям обществен отзвук. Конструкцията на сегашният закон е логически подредена, като изключим правените на ръка промени, с нормална за обикновения човек логика и завършеност. Ако си позволя да изляза от субекта на обсъждане мога да обобща законотворческия напън в последните години, че ако за всяка влязла в сила неефективна промяна предложилите я бяха санкционирани, то можеше с години да не получават депутатската си заплата.

Да се върнем на действащият закон - още при разглеждането му той отразява изцяло и урежда отношенията между всички участници в движението по пътищата, като разбира се единствената страна, която не е с уредени отношения, това е гробарската мафия, която се изроди в специалист по безопасност на движението в последното време, а по-точният изказ е в лобисти на определени компании и сектори.

Липсата на ефективен контрол по спазването на сегашният Закон за движение по пътищата не го прави лош или неадекватен. Няма как общественото внимание с помощта на катаджийско-гробарския интелект да се фокусира върху санкционирането на нарушителите на скоростта за движение по пътищата, а тя да е причина за около 10 процента от катастрофите. И въпреки това, да се продължава да се фокусира вниманието върху това. Дори и статистиката на Европейския съюз сочи това. В същото време елементарните нарушения - неупотреба на хендс фрий, неподдаване на сигнал при маневра, шофиране в бус-лента, бавно движение - не се санкционират, а напротив това, че няма санкция, дори води до епидемичност при извършването им.

Физическото разделяне на Закона за движение по пътищата на две няма да направи правилата по-добри, защото в по-голямата си цялост те са валидни и единни за целия свят. Прилагането на практики от други държави също няма да подобри безопасността на движението, докато собствениците на пътищата не носят отговорност за състоянието им - наказателна и финансова. В предложените рамки на двата законопроекта се следва логика, която по-скоро ще затрудни, отколкото улесни обществените отношения между всички участници в процеса по движение по пътищата. Затрудняването на един процес, както и нелогичното му усложняване водят до липсата на комуникация между участниците в този процес, отколкото до друго. Казусните решения са пожарникарски подход и това доказано във времето. Ако в Германия или Франция след всяка голяма катастрофа на аутобан сменяха закон, със сигурност щяха да влязат в обсега на медиите и обществото и това нямаше да е добър път за политиците им. Казусните решения по-скоро объркват един процес, защото в тях липсва логика, налице е лобизъм или липсата на цялостен поглед върху решението на проблема. Доказателствата са в последните осем промени на Закона за движение по пътищата в момента, нито една от тях не е постигнала целта, набелязана при предлагането им. Въпреки това експертизата, ползвана при тях, вероятно ще се ползва и сега, а това отново ще доведе до отчет на два приети закона от Народното събрание, а резултатите на пътя ще са абсолютно същите.

И не на последно място държа да уточня, че пътните произшествия в България стават главно заради състоянието на пътя, а не само заради задкормилните устройства. Когато един път е неподдържан, тесен, и силно натоварен, резултатът ще са винаги пътни произшествия заради неправилно изпреварване или липса на достатъчна дистанция. Освен това когато "експертите" говорят за пътна безопасност нека не си затварят очите за забраната на движение на товарни автомобили от петък вечер до понеделник сутрин. В съседните държави това е целогодишно и дава резултат.

История

Начало на обществената консултация - 24.11.2017

Приключване на консултацията - 24.12.2017

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
