



Проект на Закон за водачите на моторни превозни средства

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 24.01.2019 г. - 23.02.2019 г. Неактивна

Номер на консултация: #3984-K

Област на политика: Архив - Правосъдие и вътрешни работи

Тип консултация: Закон

Тип вносител: Национално

Предложената систематизирана нормативна уредба, уреждаща обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства и на водачите относно познаването и спазването на правилата за движението по пътищата, уменията и поведението им за управление на превозното средство е един от механизмите за намаляване на пътнотранспортния травматизъм. Една от мерките за формиране на трайна тенденция на намаляване броя на тежките пътнотранспортни произшествия и пострадалите при тях лица е свързана с усъвършенстването на нормативната база, регламентираща правилата за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства, за провеждане на теоретичните и практическите изпити и за провеждане на психологически изследвания на водачите и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства. Следва да бъде създадена адекватна нормативна база, съобразно настъпилите промени в пътнотранспортната обстановка.

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:

[Проект на ЗВМПС - вер. 1.0 | 24.01.2019](#)

[Мотиви по проект на ЗВМПС - вер. 1.0 | 24.01.2019](#)

[Резюме на оценка по проект на ЗВМПС - вер. 1.0 | 24.01.2019](#)

[Оценка по проект на ЗВМПС - вер. 1.0 | 24.01.2019](#)

[Таблица за отразяване на становища от проведени предварителни обсъждания - вер. 1.0 | 24.01.2019](#)

[Становие на ДМА-МС - вер. 1.0 | 24.01.2019](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Емил Марков (19.02.2019 11:57)

?

Докога така?

Автор: Антон Душев (13.02.2019 17:50)

Няколко предложения

I. В чл. 10 ал. 3, 4 и 5 да отпаднат

Мотиви: Отпадането на контролния талон към СУМПС е предвидено в Мярка № 370 в Приложение 2 към РМС 704/2018 г.

II. В чл. 13, ал. 1 да приеме следния примерен вид „ (1) Министерството на вътрешните работи създава, води и поддържа електронен централизиран регистър на водачите на моторни превозни средства, техните нарушения и наказания. До доказване на противното се смята, че данните, съдържащи се в електронния регистър, съответстват на данните в документите на хартиен носител, от които са снети. По документите подадени на хартиен носител не се правят справки и не се издават удостоверения, освен в случаите на съдебен спор.“

Мотиви: Крайно време е изрично да се укаже в закона, че регистърът на водачите на МПС и нарушенията им е електронен и че електронните данни се ползват с презумпция за достоверност.

III. В чл. 13, ал. 2 да отпаднат думите „и за предоставянето на информация от регистъра“. Да се създаде нова ал. 3 с текст в следния смисъл: „Информация от регистъра се предоставя:

1. безплатно - на субектите по чл. 3 от Закона за електронното управление;
2. срещу заплащане на такса в размер, определен с тарифа, приета от Министерския съвет - на лица извън тези по т. 1.“

Мотиви: Така законопроектът за водачите на МПС ще бъде съобразен с принципите и разпоредбите на Закона за електронното управление и Административнопроцесуалния кодекс.

IV. В чл. 19, ал. 4 (и други по-надолу) да отпадне думата „задължително“

Мотиви: В нормативен акт е излишно да присъстват думи като „задължително“, тъй като нормите са задължителни по подразбиране. В случаите когато законодателят желае да направи една норма факултативна, той изрично го предвижда чрез думата „може/могат“.

V. В чл. 29, ал. 2 основният текст да приеме следния вид: „Регистрация се извършва и удостоверение се издава при следните условия:“

Мотиви: Издаването на удостоверение не е самостоятелен акт, а неразривно свързано и подчинено на извършена преди това регистрация. Ето защо условията в ал. 2 реално са за извършването на регистрация, а не за издаването на удостоверение. Ако се приеме предлаганият от вносителя текст, при който условия за регистрация не съществуват, а има такива само за издаване на удостоверение, може да се изпадне в хипотеза, при която регистрация може да бъде отказана, но пък същевременно да се издаде удостоверение при изпълнение на заложените условия, а подобна хипотеза първо е абсурдна, и второ - противоречи на устройствения закон за административните режими (ЗОАРАКСД).

VI. В чл. 30, ал. 1 след думата „поддържа“ да се добави думата „електронен“

VII. В чл. 30 да се създаде нова алинея 4 със следния текст „Информацията по ал. 3, т. 1-4 е публична. Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ организира публикуването ѝ на интернет страницата на агенцията.“

Мотиви: В интерес на обществото като цяло и на кандидатите за психологическо изследване в частност е посочените елементи от регистъра да са публични. Това ще даде възможност на кандидатите предварително да се информират от достоверен източник (ИААА) за това кои лаборатории имат валидна регистрация в конкретния момент. По този начин могат да се предотвратят измами и поява на нерегистрирани (фалшиви) лаборатории.

VIII. В чл. 39 регистрацията на учебните центрове следва да се извършва на ИААА, а не от МТИТС.

Мотиви: „Издигането“ на процеса по регистрация към административен орган, който е толкова високо в йерархията (министерство) е необосновано. ИААА е администрация със специализирана компетентност, която е достатъчна за извършването на административна процедура като регистрация на учебни центрове.

IX. В чл. 40, ал. 1 след думата „поддържа“ да се добавят думите „електронен публичен“

Мотиви: Аналогични на мотивите за предложенията ми за чл. 30 (т. VII)

Автор: Румен Брусарски (05.02.2019 21:02)

Цялостна предварителна оценка на въздействието

В т. нар. цялостна предварителна оценка на въздействието (доклад и резюме) няма истински анализ и оценка за очакваното въздействие на проекта на Закон за водачите на моторни превозни средства върху благосъстоянието на българските граждани. Съвременната оценка на въздействието се прави с числа (за обществените разходи и ползи), а не с общи приказки!

проф. д-р Румен Брусарски, катедра "Финанси", УНСС

Автор: Ивайло Димитров (02.02.2019 23:25)

Съгласен съм с промените, имам две предложения за добавки

-????????? ??????? ?????????? ?? ??? ? ????? ??????????. ??????? ??????? ? ?? ????? ??? ?? ?
?????? ? ????? ???????.

1. ?????????????? ? ?????????? ?? ?????????????? ?????????? ? ?????? ?????????????? ?? ?????????????? ? ???????, ?? ?? ?????? ? ?? ?? ??????? ?????????????????? ? ??? ?? ??????????????. ?????? ?? ?????????????? (? ??????)

Предложение към закона за водачите на МПС

Във връзка с предложението да се въведе изпит на полигон за Водачите на МПС от кат.В.

1) С това ще се ликвидират всички малки фирми поради невъзможността да се намери подходяща площадка за обучение и така ще останат няколко големи фирми в София.

2) Цената на курса ще се повиши значително

3) Ако бъдат вдигнат броя на учебните часове от 31 на 50 часа, между 10 и 15 часа ще са необходими за обучение на полигон, по този начин реално няма да има ефект от вдигането на часовете защото курсистите няма да карат повече учебни часове от колкото в момента в градски и извън градски условия където стават най често ПТП с тежки полседници (аз лично не знам за тежко ПТП на паркинг) .

4) И в момента на всеки изпит има паркиране напред, назад - напречно и успоредно на пътя както и обръщане на посоката на движение на паркинг. При това положение защо е необходимо това да се извършва на полигон?

Моето предложение да се подобри реално обучението на кандидат Водачите на МПС:

1) да бъдат вдигнати кормилните часове от 31 на 50. Тези двайсет часа да се използват за шофиране в реална пътна обстановка където стават всички ПТП-та, (а не по голямата част от тях да отиват за полигон ако бъде прието и въведено предложението). Каква ще е ползата ако някой паркира перфектно но не може да управлява безопасно в реална пътна обстановка?

2) при подмяна на свидетелството за управление поради изтичане на валидност, Водачите да се явяват на Теоретичен изпит. По този начин повечето водачи ще минават на Теоретично обучение на 5 или 10 години, според валидността на свидетелството за управление.

Автор: Пламен Стефанов (25.01.2019 21:30)

предложение

Здравейте

Цялата ни грешка тръгва от проблема, че трябва от по-рано да се дават книжки на млади шофьори. Закъсняваме се едно 18 годишен неук и необразован да го пратите в първи клас, резултата ще е трагичен! Трябва от по ранна възраст да образоваме водачите на МПС!

Очакват хората след 18 годишна възраст, след 1 месец обучение и полагане на изпит да са годни и неопасни за движението водачи на МПС = Не е възможно!

Помислете, една страна като САЩ с стотици милиони жители позволяват на 14 годишни да се качват зад волана, да се обучават и да взимат СУМПС след 16 годишна възраст. Или казано упражняват се с придрожител 2 години!! Не месец, а 2 години! Но това не е за България!

За нас решението е полагане на изпит - Листовки на 16 годишна възраст + изпит на полигон!

Ако издържи изпит ще има право да управлява (да се упражнява) под надзора и присъствието на посочено изрично лице във временното свидетелство! - Така младите шофьори ще имат 2 години да се подготвят (като ще имат забрана да се движат по магистрали и скоростни пътища, а само в градски условия и второкласни и третокласни) След това ще полагат интензивен курс по курмуване, и ще се явяват на Нов писмен изпит (Листовки) и официален изпит по курмуване!

Смятам че с този начин на обучение и по-строги/крути мерки и наказания ЗдвП, ще допускаме много по-опитни и подготвени водачи на МПС!

Желая ви успех

Съжалявам че се повтарям но смятам, че така е правилно!

Автор: В А (25.01.2019 16:09)

Против въвеждането на задължителни зимни гуми

За това, че някой си източва пари през снегопочистващите фирми, гражданите нямат вина. Утре може да посикате да си купим БТР за зимни условия. Нито пък някой е длъжен да поддържа финасовата стабилност на фирми търгуващи с автомобилни гуми. България не е част от Алпийската планинска система, нито пък е част от Хималаите или Северният полюс, тук рядко вали обилен сняг, и още по-рядко се задържа за дълго време. В съседни нам държави подобни безумни изисквания няма, но има действащо законодателство. Винетки плащаме, в чиято цена е включено и снегопочистването, и поподдръжка на пътната мрежа в страната - въпреки, че резултати видни няма. Може би е по-подходящо да ни задължат да си купим Марсоходи. Достатъчно е, гумите да са с необходимата дълбочина на грайфер, но не задължително зимни. Видно е , че при непочистен сняг и вериги не помагат. Спрете издевателството върху народа!

Автор: Йордан Коев (25.01.2019 13:48)

Против въвеждането на задължителни зимни гуми.

Против въвеждането на задължителни зимни гуми.

От Бургас съм. Тук има сняг няколко дни в годината. Средната темепратура през зимата е около 5 градуса. Според тестовете за гуми . **ЗИМНИТЕ ГУМИ ИМАТ ПО-ДОБРИ КАЧЕСТВА САМО И ЕДИНСТВЕНО НА СНЯГ. На суха и мокра настилка предимство имат летните гуми.**

По сигурно за шофьорите в тази част на страната при мокра настилка е да ползват летни гуми. Зимните са предпоставка за повече произшествия.

Предлагам тексата да се промени - зимните гуми да са задължително когато природните условия го изискват - има сняг и лед. (когато пътищата са покрити със сняг или лед), (или когато има поставен специален пътен знак на пътя.)

Стига сме натоварвали гражданите с допълнителни задължения.

Проверете статистика на КАТ в колко от произшествията причината са гумите на автомобила.

История

Начало на обществената консултация - 24.01.2019

Приключване на консултацията - 23.02.2019

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
