



## Консултационен документ относно проект на Закон за движението по пътищата

[линк към консултацията](#)

### Информация

**Откриване / Приключване:** 21.02.2020 г. - 06.03.2020 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #4928-К

**Област на политика:** Архив - Правосъдие и вътрешни работи

**Тип консултация:** Закон

**Тип вносител:** Национално

Министерството на вътрешните работи, Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерството на регионалното развитие и благоустройството и Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ организират обществена консултация по предложение за изготвяне на проект на нов Закон за движението по пътищата (ЗДвП). Консултацията цели да се запознаят заинтересованите страни с предложението за изготвяне на проект на нов ЗДвП, като им бъде предоставена възможност да изразят становищата си. Основните цели на приемането на нов ЗДвП 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.

### 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:

[Консултационен документ - вер. 1.0 | 21.02.2020](#)

[Приложение към Консултационен документ - проект на структура на ЗДвП - вер. 1.0 | 21.02.2020](#)

---

### Консултационен документ:

---

### Справка становища:

---

## Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

**Автор:** Катя Захариева (06.03.2020 18:53)

СТАНОВИЩЕ по въпрос 11

В новия ЗДвП предлагам да се засегнат проблемите свързани с кражба на катализатори, като освен предвидената наказателна отговорност за кражба, която на практика не функционира, тъй като извършителите са трудно откриваеми, да бъде предвидена административна отговорност и сурова санкция, както за установените извършители, но така и за тези пунктове за изкупуване на цветни метали, които са приели такава част от МПС. Ако не може да се ограничи приемането на такава част от МПС в пунктовете за изкупуване на цветни метали, то да се въведе строго формална процедура, която да не буди съмнение и лесно да води към лицето предало съответната част от МПС, като задължително предостави данни от ЛК, копие от талона на въпросното МПС, както и констативен протокол от лицензиран автосервиз, че въпросната част е амортизирана и не може да се ползва. по този начин, ще се упражни превенция срещу зачестилите се кражби именно та катализатори и ще се защитят гражданите от неоправдани набези, които за някои от тях са системни.

На следващо място, предлагам да се въведе административна санкция за агресивното поведение на водачите на МПС, които прибягват към саморазправа на пътя, или поставят другите водачи в опасно поведение на пътя, използвайки техники с МПС като присветквания, на високоскоростните отсечки, притискане, и

други похвати, пречещи на нормалното и безопасно движение по пътищата.

Да се отнема за постоянно шофьорската книжка, при системно констатиране на пиян или дрогиран шофьор( над три и повече пъти) и забрана да упражнява професии свързани с управлението на МПС, като се въведе регистър на "пияните шофьори", до който да имат достъп и работодателите. По този начин, ще се предотвратят пътните инциденти, ще се предпазят транспортните фирми и не само, в качеството на работодатели, при наемането на шофьори, с недостойно поведение, застрашаващо живота, здравето и имуществото на участниците в движението по пътищата, както и пътната инфраструктура, която често страда от неправомерното поведение на шофьорите.

**Автор:** Катя Захариева (06.03.2020 18:35)

Становище относимо по въпрос 7, 10 и 11

## **С Т А Н О В И Щ Е**

Предстоящо изработване на нов Закон за движение по пътищата и в частност текстовете, които ще засегнат регламентирането на движението на МПС по платената пътна мрежа.

Във връзка с организираната обществена консултация по предложение за изготвяне на проект на нов Закон за движението по пътищата, сега съществуващия Закон, считам че е необходимо да се вземе предвид разпоредбата на чл. 10 от Закона за пътищата /ЗП/ и по- специално- неговата ал. 9. В чл. 10, ал. 9 от Закон за пътищата са изброени пътни превозни средства, за които такси, съгласно чл. 10, ал. 1, т. 2 във връзка с чл. 10б, ал. 3 ЗП, не се дължат.

Законодателят е пропуснал да включи в пътните превозни средства по чл. 10, ал. 9 ЗП, тези от тях, с които се осъществява целогодишната поддръжка и ремонт на самите пътища. Нелогично и икономически необосновано е пътните превозни средства, които ще осъществяват поддръжката и ремонта на пътищата, да заплащат такси за тяхното ползване. Именно тези пътни превозни средства ще изпълняват пряко самите функции по ремонт и поддръжка на пътищата, и в частност платената пътна мрежа. Основна част от приходите от ТОЛ такси /таксите съгласно чл. 10, ал. 1, т. 2 във връзка с чл. 10б, ал. 3 ЗП/ за ползване на платена пътна мрежа, ще се отделят именно, от изпълнителите, чиито пътните превозни средства, техника и механизация, целогодишно ще ремонтират и поддържат тази мрежа! Следователно изпълнителите са длъжни да заплащат такса, за да могат да изпълняват задълженията си по ремонт и поддръжка на пътната мрежа, размерът на която е поставена в зависимост от интензитета на съответните ремонти, а разходи които в крайна сметка ще се генерират, ще рефлектират отново върху Държавата, която от своя страна ще се нложи да заплати по-висока цена за ремонтните и поддържащи дейности.

Този законодателен пропуск трябва задължително да бъде отстранен като в чл. 10, ал. 9 от Закон за пътищата, бъдат добавени всички пътни превозни средства, техника и механизация, с които се изпълняват договорите за текущ ремонт,

рехабилитация и поддържане(зимно и лятно) на републиканската пътна инфраструктура сключени с Агенция пътна инфраструктура или други държавни и общински структури, включена в списъците към тях като, но не само: снегорини, самосвали доставящи асфалт и пътно строителни материал, пясакоразпръсквачи и други, като това намери отражение и в новия закон за движение по пътищата и всички норми регламентиращи редът и условията за движение по платената пътна мрежа, да изключат МПС извършващи нейната поддръжка. Тъй като при изброяването е трудно да се обхванат всички съществуващи пътни превозни средства, изброяването на МПС не трябва да е изчерпателно, а да фигурира **„и всички други, които изпълняват дейности по целогодишни ремонт и поддръжка на републикантската пътна мрежа“**, за да се избегнат ситуации на буквално, стеснително тълкуване на закона, което би могло да доведе до излишно затормозяване на сектора изпълняващ пътното поддържане.

Държавата би могла да регулира тази техника, като вземе пример от германското или австрийското законодателство, което е освободило именно тези МПС от пътните налози, като за улеснение на контролните органи същите са със „зелени номера“. Дори и да не се прибегне до този начин на регулиране, би могло да се организира предоставяне на списък на МПС, с които се изпълняват договорите за поддръжка и контролни органи при проверка, да отчитат, чрез регистрационните номера, че конкретно МПС е освободено от ТОЛ такса, което ще се реализира при добро взаимодействие между Агенция „Пътна инфраструктура“ и МВР – сектор пътна полиция и контрол

Подобна законодателна промяна ще направи местното законодателство адекватно на европейското и ще освободи строителния бранш изпълняващ пътната поддръжка от неоправдани налози, които ще рефлектират върху повишаване цената на услугите му, които се заплащат от Държавата, чрез съответната администрация стопанисваща републиканската пътна мрежа и в крайна сметка от данъкоплатеца.

**Автор:** Стоян Стоянов (04.03.2020 19:47)

Несъгласие с проекта на ЗДП

Изразявам **НЕСЪГЛАСИЕ** с проекта на закона, а именно не е редно при установяване на нарушение установено с техническо средство "камера за превишена скорост" да се наказва с издаването на фиш. По този начин се многократно се удължава бюрократичната процедура за обжалване на нарушението и се прикрива незнанието и практиката на органите за контрол МАСОВО да неспазват правилата за установяване и съставяне на административно нарушение. Надявам се в новия закон да се опазат правата на проверяваните и нееднозначно да се опише и съкрати процедурата по обжалване.

**Автор:** Pavel Manolov (27.02.2020 11:30)

Първите 7 години

Здравейте, казвам се Павел Манолов.

На всеки е ясно, че първоначалното обучение, възпитание, образование е това което създава едни добри , морални, честни, мислещи и разбиращи хора. Училището , обучението , родителите, роднините, хората около нас създават едно общество в което ако по горе изброените хора дават добър пример на децата си и на всички около нас , Закон може и да няма. Това е само средство за контрол над това което сме пропуснали да научим.

1.Моето предложение е всеки инструктор , да носи ЛИЧНА отговорност за курсиста на когото в предал знанията си, в рамките на времето което законодаделят е написал неща като "Млад шофьор". Всяко нарушение на Закона за движение по пътищата на "Младия" да се пренася на инструктора на 50%. Нека инструкторите да застанат зад инструктирания и бъдат наказвани за грешките в обучението които те самите са направили. И обратното нека има система която да ги подстрекава да бъдат най-добрите, нека получат похвала или възнаграждение , че "Младокът" е успял да предмине 3-4-5 години без нарушение.

2. Общодостъпна Статистика за Инструктори с най-много "слаби" ученици и най-много отлични ученици.

3. Всяка фирма ,личност, отговаряща за инфраструктурата - маркировки, мантинели, пътна сигнализация, общо състояние на пътната настилка, нека носи поименна Лична отговорност за настъпилите произшествия с водачи със "Златен талон" , професионални водачи и вадачи с висок стаж без нарушения.

Всички знаем , че зад всяко действие с подписа си стои един конкретен човек, а не някаква си фирма или организация. Ако някой не си е свършил работата за която е поставен , значи трябва да носи лична отговорност , че не е проверил лично маркировката, че не е предал правилните знания и умения, че е допуснал ненаучен човек да премине към по високо ниво. Така както шофьора в автомобила носи отговорност за това че няма пожарогасител и не спазва Закона за движение по пътищата, така и всеки подписал се да понесе своята отговорност.

Нека дадем най-добрия пример на околните ;)

**Автор:** Васил Атанасов (25.02.2020 13:03)

Фокус върху ефективността по прилагане на ЗДвП

Уважаеми Дами и Господа,

Според мен е необходимо да се заложат и предприемат по ефективни действия по реалното прилагане на ЗДвП, като в тази насока следва да бъдат ясно и еднозначно регламентирани всички контролни органи, институции, звена (национални и общински), взаимовръзките между тях, регламентираната комуникация, които вземат отношение по прилагане на ЗДвП, координацията между тях за ефективното и навременно прилагане на ЗДвП. Създаване на единен достъпен регистър на МПС ползван от прилагащите ЗДвП институции, даващ в съвременните условия моментен

достъп до актуална и поддържана актуална информация (Гаранционен фонд, лицензирани пунктове за ГТП, регистрационен масив на КАТ, електронна система за проверка на регистрирани нарушения, обхващане на не електронно издадени фишове на база на рег. номер на МПС и пр.).

Промяна и адаптиране на комуникацията на граждани с оправомощените контролни органи по прилагане на ЗДвП със съвременните комуникационни реалности и цифровизация на електронния обмен на информация. Възможност за подаване на електронни сигнали с регламентирана изискуемата и необходима информация за оформяне, съставяне на АУАН (достъпни електронни образци или единна електронна система за оформяне и подаване на сигнали до компетентните институции), използване и прилагане на електронен снимков, аудио и визуален материал от видео-регистратори чрез съвременните функционалности за обмен: e-mail, cloud services, video платформи и елиминиране на необходимостта от дублиране на писменото подаване на сигнал на място в РДВР, звено "Общинска Полиция" и други органи при спазени формално зададените изискуеми реквизити при подаване на електронен сигнал, с възможност за дистанционна (по телефон или електронен път) проверка на самоличност / идентификация от страна на компетентния прилагач орган, на база заложените изискуеми електронни реквизити (като: име, телефон, адрес, e-mail, ЕГН, СУМПС, ID Card), с цел по-ефективна, навременна и пълноценна обработка на постъпващите сигнали и жалби към компетентните органи и обхващане на по-голям обхват и състав на обективно показаните нарушения. Реципрочна възможност за обратен достъп, след съставяне на АУАН, до доказателствения материал приложен към документираното нарушение при обжалване или несъгласие (снимков / видео материал за състава на нарушението). В момента предпоставките за реализиране на граждански контрол е на много ниско ниво, поради факта, че се налага съставяне на няколко идентични документа: подаване на писмен електронен сигнал до компетентна институция, отново оформяне и описване на място пред контролен орган състава и фактологията, оформяне на АУАН описващ предхоно описаните два пъти факти и събития, като това може да се случи единствено и само в работното време на контролния орган, като не рядко не се отчита трудовата и служебна ангажираност на подаващите сигнала.

Личното ми убеждение, като гражданин на Република България е, че е необходимо фокуса да бъде насочен към ефективността и прилагането на ЗДвП, включващо и подобряване на ефективността при събиране на наложените санкции, в противен случай ще имаме поредната "Препоръка за Движение по Пътищата" - ПДвП.

**Автор:** Асен Михалков (24.02.2020 12:04)

спазване на приетото решение 704/05.10.2018

Уважаеми Дами и Господа,

При изработване на нов ЗДвП е добре да се предвидят всички точки на РМС 704/05.10.2018г. касаещи отговорните институции МВР, МРРБ и АПИ с цел промяна на административното обслужване на граждани и бизнес.

Точно сега е момента да се предвиди какви документи ще са нужни при управление на автомобил, при яване на изпит, при регистрация на автомобил. Добре е да бъде вписано дали е необходимо покупко-продажбата на автомобил да се извършва при нотариус. Добре е да се вмени задължение на всички държавни институции справките за платена ГО да правят само по електронен път. Може да се предвиди отпадане за лепене на стикери за преминат ГТП и ГО. Важно е да бъде изяснен начина на налагане на глоби и връчване на НП, както и сроковете за тяхното плащане или обжалване. Може закона да не изисква създаване на Правилник за приложение, а само конкретните наредби, които и в момента съществуват в правния мир.

С уважение: Асен Михалков

**Автор:** Антон Душев (24.02.2020 11:50)

Единен ЗДвП

Преди няколко години замесените институции широко рекламираха идеята си ЗДвП да бъде разделен на три отделни закона - за правилата за движение, за МПС и за водачите.

Идеята бе мотивирана с аргумента, че ще се постигне по-голяма яснота и по-лесна приложимост.

В приложения проект на структура на нов ЗДвП фигурират части втора и трета, които ще уреждат именно правилата за МПС и за водачите.

Същевременно, в консултационния документ изобщо не се споменава въпросът за тази генерална смяна на подхода.

Вносителите на консултационния документ дължат обяснение на обществеността защо изведнъж са се отказали от силно подкрепяната от тях преди време идея за разделяне на закона на три отделни и как изведнъж аргументите за разделяне са се превърнали в невалидни.

В дискусиата около новия закон следва да бъде включен и въпросът за съществуването на Паравилника за приложение на закона за движението по пътищата, който е най-добре да бъде изрично изпратен в историята, тъй като огромна част от разпоредбите му се дублират с други подзаконовни нормативни актове (най-вече наредби на МРРБ), което води до объркване относно приложимата нормативна база.

## История

**Начало на обществената консултация - 21.02.2020**

**Приключване на консултацията - 06.03.2020**

**Справка за получените предложения**

Справка или съобщение.

**Окончателен акт на Министерския съвет**

---