



Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 18.04.2022 г. - 18.05.2022 г. Неактивна

Номер на консултация: #6711-К

Област на политика: Архив - Правосъдие и вътрешни работи

Тип консултация: Закон

Вносител: Министерство на вътрешните работи

Тип носител: Национално

С проекта на Закон за изменение и допълнение (ЗИД) на Закона за движението по пътищата (ЗДвП), се предлага регламентирането на нов ред за връчване на актове за установяване на административни нарушения (АУАН) и наказателни постановления (НП), фишове и електронни фишове, който да осигури необходимата бързина и своевременност при осъществяването на административнонаказателната отговорност за нарушения на правилата за движение по ЗДвП, което ще способства за постигането на превантивния и възпитателен ефект на административното наказание. Предложеният ЗИД на ЗДвП предвижда гаранции за протичането на административнонаказателното производство в най-кратки срокове, като предвижда възможности за използването на съвременни технически начини за връчване на документи и книжа в производството. Със законопроекта се цели повишаване на безопасността на движението по пътищата, увеличаване на превантивния ефект на нормативната уредба, подобряване ефективността и ефикасността на контролната дейност, ограничаване на усещането за безнаказаност в нарушителите на правилата за движението по пътищата, чрез бързо, ефективно и възпитателно производство. Прецизират се ограниченията на максимално разрешената скорост за движение в населено място, извън населено място, автомагистрала и скоростен път. Цели се намаляване на максимално разрешената скорост за движение по автомагистрала на 130 км/ч. Цели се още да се предвидят съответните ограничения на скоростта за категории А1, А2 (мотоциклети с понижена мощност и с отношение мощност/тегло, което не превишава 0,2 kW/kg), В1 - четириколесни превозни средства /без тези от категория L6e/ с маса без товар не повече от 400 kg /категория L7e/), С1, С1Е, D1 и D1Е (превозни средства за превоз на товари и пътници). Разширяват се способите и

се улесняват процедурите по съобщаване и връчване на издадените фишове, електронни фишове и НП. Цели се да се създаде възможност фишове, електронни фишове и НП, издадени от органите на МВР да се връчват както лично на нарушителя срещу подпис от контролните органи по чл. 165, 166, 167, ал. 2 и 167а, при изпълнение на контролните им функции по ЗДвП, така и от други служители на МВР, и от служители на административните органи, при осъществяване на административно обслужване по смисъла на Закона за администрацията, по ред, определен с наредбата по чл. 5а, ал. 1 от Закона за администрацията. Също така, връчването следва да може да се извършва и с препоръчано писмо с обратна разписка, чрез лицензиран доставчик на пощенска или куриерска услуга, както и по електронен път чрез информационната система за сигурно електронно връчване като модул на Единния портал за достъп до електронни административни услуги по смисъла на Закона за електронното управление. Друга цел е повишаване на превантивния ефект на налаганите наказания, чрез актуализацията им, при съобразяване с промените на средната брутна работна заплата в страната през изминалите години. Чрез предвиждането на условие за извършване на преглед за проверка на техническата изправност на пътно превозно средство, да са заплатени глобите по влезли в сила наказателни постановления, фишове и електронни фишове за нарушения на ЗДвП, извършени с представеното за преглед превозно средство се цели повишаване на ефективността при изпълнение на наложените наказания. Законопроектът цели още пълнота на законовата уредба по отношение на основанията за прекратяване на регистрацията на превозните средства и регламентация на разрешенията за временно движение, както и намаляване на административната тежест за водачите на МПС. Предлага се отпадане на изискванията за носене при управление на МПС от водача на контролен талон, знак за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и удостоверение за преминат годишен технически преглед. Предлага се и отпадане на задължението за поставяне на стикер към знака за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на вътрешните работи

Адрес: София, ул. „6-и септември“ 29

Електронна поща: priemna@mvr.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:

[Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата \(ЗИДЗДвП\) - вер. 1.0 | 18.04.2022](#)

[Мотиви към проект на ЗИДЗДвП - вер. 1.0 | 18.04.2022](#)

[Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието по проект на ЗИДЗДвП - вер. 1.0 | 18.04.2022](#)

[Становище на дирекция "Модернизация на администрацията" при Министерския съвет - вер. 1.0 | 18.04.2022](#)

[Асоциация на българските застрахователи - Становище с изх.№ И-22-36/13.05.2022 - вер. 1.0 | 18.05.2022](#)

[Становище на Омбудсмана относно Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата - вер. 1.0 | 18.05.2022](#)

[Lubomir Douridanov - LLumar - lubomir@llumar.bg - Становище и предложение във връзка с предложени промени в чл. 105 от Закона за движение по пътищата \(обновено на 20 май 2022 г.\) - вер. 1.0 | 20.05.2022](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 23.11.2022](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: БФАС Българска федерация по автомобилен спорт (19.05.2022 00:04)

Българска федерация по автомобилен спорт - предложение

От сдружение „Българска федерация по автомобилен спорт“ (БФАС) предлагаме в заключителните рзпоредби на Закона за движение по пътищата да бъде добавен, следният текст:

„ Законът за движение по пътищата не се прилага в етапите за максимална скорост и минимално време (специалните етапи) на автомобилни състезания, организирани съгласно правилниците на лицензираната от Министерството на младежта и спорта, федерация по автомобилен спорт.“

Мотивация за нашето предложение е факта, че в случай на инцидент по време на автомобилно състезание, органите на Пътна Полиция съставят протокол за ПТП поради превишена / несъобразена скорост, навлизане в лентата за насрещно движение и износени гуми на автомобила.

За провеждането на всяко автомобилно състезание, преди затварянето за движения на МПС на състезателното трасето се изисква разрешение от Общинските власти , АПИ и Пътна полиция.

- Целта на всеки един състезател е да измине трасето за най-кратко време, което може да се постигне само ако е с най-висока скорост и в това същността на автомобилния спорт въобще.
- Използването на цялата ширина на пътното платно спомага за преминаването на всеки един завой с максимална скорост , затова състезателите отварят завоя максимално, като навлизат в лентата на насрещно движение, затварят завоя прибирайки се в своята лента и след това го отпускат, за да постигнат най-голям радиус на завоя и съответно най-малка центробежна сила, която се стреми да ги изхвърли от трасето. Това е възможно тъй като предварително трасето е затворено и обезопасено от организаторите, проверено от контролиращите официални лица на федерацията и няма никакво движение на МПС, освен тези участващи в състезанието и подчиняващи се на правилниците на федерацията по автомобилен спорт. С други думи, участъкът от път, започващ от стартовата линия и свършващ с финалната линия на специалния етап на състезанието, временно не изпълнява ролята на път за свободно движение на МПС.
- Гумите, които използват състезателните автомобили са тип „слик“, хомологирани и предназначени само за използване в състезания. Абсолютно е забранено и не се допуска по време на състезание използването обикновенни гуми, защото те не издържат на натоварванията и са опасни.

В заключение бихме искали да добавим , че всяко едно състезание се застрахова и отговорността към трети лица се поема от застрахователна компания.

Надяваме се с добавянето на този текст да стимулираме развитието на спорта, да привлечем по-голям брой млади хора, които вместо да шофират неразумно и опасно по нормалните пътища, да практикуват автомобилен спорт с правила и висока степен на безопасност. Също бихме желали да защитим интересите на българските състезатели и автомобилния спорт в България.

Автор: Иван Михалев (18.05.2022 23:59)

коментар 4

В чл. 5, ал. 1, т. 2, думата "вещества", да се замени с "материали".

Мотив: Съгласно Тълковния речник, терминът "материали" означава "Вещества или предмети, от които се произвежда нещо; суровини. Строителен материал.", докато терминът "вещество" има по-абстрактен характер, и се използва в химията и физиката. Видно от дефиницията на "материали", този термин има по-общ характер, като включва в себе си и термина "вещество".

Автор: Иван Михалев (18.05.2022 23:57)

коментар 3

С предложените промени на чл. 189, по-точно новите ал. 8 и ал. 9, не става ясно как точно ще се измерва средната скорост. Например, ако между две контролни точки има два маршрута с различна дължина, за кой маршрут ще се изчислява средната скорост? Ако успоредно на част от маршрут има по-кратък селскостопански път и автомобила премина по по-краткия маршрут, водачът ли ще трябва да доказва невинността си или контролните органи ще трябва да докажат вината? Как ще се гарантира, че въведените временни промени в организацията на движението по даден участък от пътя, ще се отчитат от системата за контрол точно от момента на въвеждане и до момента на премахване. Аке се премине по даден участък на който преди 10 мин. е премахнато ограничение на скоростта, кога и как точно системата ще разбере, че ограничението е премахнато, за да не санкционира водача? На участък от пътя с контрол на средната скорост, по който има няколко различни ограничения на скоростта, как точно ще се изчисли средната скорост? За да не се ощетяват водачите, точността на измерване на дължината на отделните участъци трябва да е до 1 м. Как ще се определя истинската дължина - по проектната документация или по действително измерено разстояние?

В чл. 2, ал. 3 от Закона е посочено, че "Компетентността на органите за контрол по този закон не се разпростира върху пътищата, които не са отворени за обществено ползване.". Ако на подобен път след ПТП се стигне до смърт на водач/пътник/пешеходец, кой е компетентният орган?

Автор: Иван Михалев (18.05.2022 23:34)

коментар 2

Началото на текста на чл. 113, ал. 1 да се промени на "При пресичане на или движение по платното за движение..."

Мотив: Има случаи при които пешеходци се движат по платното за движение, например при липса на тротоар. Наскоро станах свидетел на подобен случай - майка

с количка, поради повреден тротоар се движеше по платното за движение, като с едната ръка се опитваше да бутне количката с детето, а с другата държеше телефона, по който разговаряше.

В чл. 170 да не се включва новата ал. 5.

Мотиви: Създава се възможност недобросъвестни лица да имитират подобни моторни превозни средства, за да осъществят примерно грабеж или отвличане. Или пък само за да получат предимство на пътя. Да, незаконно е, но ако на място няма други охранителни органи, кой и как ще предотврати подобни действия. В интернет се продават подобни на описаните сигнални устройства, а освен това, те не са сложни за изработка от сръчен майстор.

В параграф 6 от допълнителните разпоредби на закона да се въведе определение на "Градина", във връзка с разпоредбата на чл. 15, ал. 7.

Мотиви: Преди известно време бях глобен за това, че съм паркирал в "градинка" (частично застлана с чакъл), както неправилно беше интерпретирана във фиша въпросната алинея 7. За едно и също нарушение ли става въпрос, ако се паркира в необозначена и неподдържана тревна площ до жилищен блок и например на центъра на Борисовата градина в София или Морската градина на Бургас/Варна?. Заплащайки глобата си, установих, че има още доста лица като мен. Липсата на дефиниция за "градини", за разлика от "паркове", дава възможност за интерпретации от страна на контролните органи, които разбира се не са в полза на водачите.

Автор: САЕПБ Авто технически експерти по пътна безопасност (18.05.2022 23:01)

Предложения на Сдружение "Автотехнически експерти по пътна безопасност"

Предложение 1: Във връзка с предлаганото изменение и допълнение на ЗДВП, в чл. 21, ал. 1, предлагаме скоростта на движение по автомагистрален път да се запази 140км/ч. за МПС от категория „В“.

Мотиви: Тази скорост не е задължителна. Ако водачът на МПС не се чувства комфортно при движение с горепосочената скорост, то той е свободен да се движи с избрана от него по-ниска скорост. През последните години се наблюдава тенденция на подобряване състоянието на автомагистралната пътна мрежа и автомобилния парк. ЗДВП не се предполага, че ще бъде изменян ежегодно, за да бъде актуален към състоянието на пътната мрежа. В тази връзка предлагаме скоростните режими за категория „В“ да се запазят, а в участъците, които по съображения на Пътна полиция или собственика на пътя не отговарят на стандартите, да бъде въведено ограничение с временна организация на движението – ограничена скорост (с пътни знаци).

Предложение 2: Скоростните режими на движение на МПС от категория „А“ да бъдат изравнени с тези от категория „В“ в чл. 2 от ЗДВП.

Мотиви: Основният трафик по автомагистралите и първокласните пътища е генериран от МПС категория „В“. При МПС категория „А“ в съответствие с наложените от закона ограничения (до 100 км/ч. по автомагистрален път и до 80 км.ч. извън населени места), последните се явяват препятствие за голяма част от останалия трафик. Това води до рискови маневри и сериозна опасност от ПТП. В съвременните мотоциклети са интегрирани системи за безопасност, като ABS, системи за контрол на сцеплението и др., което заедно с високата специфична мощност, позволяват движение със скорости равни на тези на МПС категория „В“. От друга страна поставените ограничения в закона преактически масово не се спазват, а това води до девалвиране на законовата рамка и правилата за движение по пътищата като цяло.

Автор: Иван Михалев (18.05.2022 22:58)

коментар 1

В чл. 55, ал. 1 да се промени само изискването за скорост.

С предлаганата редакция, ще се даде възможност например велосипеди, които конструктивно могат да развиват скорост 70 и повече км/ч (има такива), да се движат по магистрала. Ако производителят е издал такъв документ, няма да има формално право да се забрани движението им.

Обхватът на чл. 104а да се увеличи, като се добави изискване за забрана на водачът на пътно превозно средство да пуши по време на управление на превозното средство.

Мотив: Пушенето отвлича вниманието в не по-малка степен от говоренето по мобилно устройство. Изтръскването на пепелта изисква водача да погледне към пепелника, т. е. да не гледа пътя. Падането на гореща пепел или тлееща маса например върху крайник, задейства условен рефлекс следствие изгарянето, който може да доведе до рязко ускоряване или промяна посоката на движение, което от своя страна да доведе до ПТП.

Да се въведе забрана за покриването на главата на водача с качулки, забрадки, шалове и други, които закриват изцяло ушите или ограничават страничната видимост. Закриването на ушите възпрепятства възприемането на звукови сигнали от други водачи или автомобили със специален режим на движение. За ограничаването на видимостта мисля, че няма нужда от коментар.

Може би е удачно и да се забрани на водача по време на управление да консумира храни и напитки. Очевидно, в едни такива действия отвличат вниманието на водача.

Чл. 105, ал. 2 да важи само за автомобили със специален режим на движение (напр. тези на НСО).

Мотив: Автомобил със "затъмнени" стъкла е идеално средство за вземане на заложенници от престъпни/терористични групи, както и за прикритие на самоличността на членовете на подобни групи. Има например автобуси, които са така покрити с реклами, че няма видимост нито навън нито навътре.

Да се въведе наказание за лице, което допусне автомобил, нарушаващ изискванията на чл. 105, да премине технически преглед. По време на прегледа автомобилът се заснема, така че лесно може да се установи виновността или невинността на лицата в техническите пунктове.

Автор: Венцислав Трендафилов (18.05.2022 15:06)

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промени

„§ 18. В чл. 158, ал. 1 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 1 запетаята и думите „което удостоверява със съответните платежни документи“ се заличават.

2. В т. 2 се създава изречение второ:

„Когато с наказателното постановление е наложено лишаване от правото да се управлява моторно превозно средство, срокът, през който водача е бил лишен от право да управлява моторно превозно средство, се добавя към изискуемия срок от две години за служебно възстановяване на контролните точки.“.

§ 24 относно чл. 171 предлагаме да отпадне б. „г“ на т. 1, защото противоречи на разпоредбите на чл. 106а, ал. 1 от Закона за автомобилните превози.

В т. 2 от същия параграф, относно б. „а“, т. 2 на чл. 171 предлагаме следната редакция:

„а) когато пътното превозно средство има техническа неизправност, застрашаваща безопасността на движението по пътищата, така както е определена в наредбата по чл. 147, ал. 1, включително и когато съдържанието на вредни вещества в изгорелите газове или шумът са над установените норми или конструкцията му е изменена без съответното разрешение или когато моторното превозно средство е със снети шумозаглушители - до отстраняване на неизправността;“

Следва да се има предвид, че някои технически неизправности са маловажни и не оказват сериозно влияние върху безопасността на движението по пътищата.

В т. 2 от същия параграф, относно създаваната нова б. „о“ в т. 2 на чл. 171 предлагаме следната редакция:

„о) когато пътното превозно средство е с размери, маса или натоварване на ос, които надвишават нормите, определени от министъра на регионалното развитие и благоустройството или навлиза след пътен знак, забраняващ навлизането на моторно превозно средство с размери, маса или натоварване на ос над означените и не притежава съответното разрешение по НАРЕДБА № 11 от 3.07.2001 г. за движение

на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства или чл. 26 от Закона за пътищата – до отстраняване на несъответствието.“

В чл. 8 на Наредба № 11 за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства се разрешава движение на извънгабаритни ППС при определени условия, а с предложената разпоредба се забранява, също така е предвидена глоба за неспазване на изискванията за маси и размери и е редно да се предостави възможност товарът от превозното средство да се претовари, а не да се спира последното от движение. Такава е практиката в много европейски държави.

§ 25 относно чл. 172, предлагаме т. 4 относно отменяне на ал. 7 да отпадне. Не става ясно какво се случва с превозно средство на което му е прекратена регистрацията и регистрационните табели са отнети.

§ 33 относно чл. 179, предлагаме т. 2 относно новата ал. 1а да отпадне, защото е предпоставка за дискриминация на определени водачи.

§ 35 относно чл. 181, предлагаме т. 2 относно редакцията на т. 1 да отпадне.

С предложената редакция се предлага санкциониране на собственик, ако превозното средство не премине технически преглед. Ако превозното средство е технически неизправно и не премине преглед или ако собственика има обективна причина поради болест или ако не е в страната да бъде санкциониран. Следва да се санкционира движението на превозно средство без преглед, а не действието по непредставяне на превозното средство на преглед.

Автор: Венцислав Трендафилов (18.05.2022 15:06)

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промени

Сегашната разпоредба значително затруднява създаването на кадри в транспортния сектор. Предложените промени не противоречат на на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства и не създават предпоставки за намаляване на безопасността на движението по пътищата.

Предлагаме създаването на нов параграф както следва:

„§ ... В чл. 154а се създава изречение трето „Когато водачът е придобил правоспособност по реда на чл. 162, ал. 5, стажът като водач се зачита от датата на придобиване на съответната категория, която е необходима за придобиване на по-висока категория, отразена в чуждото свидетелство за управление на моторно превозно средство.“

Допълнението е необходимо, защото, когато лице притежава национално СУМПС, издадено от чужда държава за категории различни от категория В, и СУМПС не отговаря на изискванията на чл. 162, ал. 4, за явяване на изпит за придобиване на правоспособност от категории СЕ и D в момента се изисква да има стаж, въпреки, че

лицето може да е управлявало превозни средства от тези категории до момента. Този факт значително затруднява транспортните фирми при набиране на шофьори от трети страни при съществуващия недостиг на професионални шофьори в България.

§ 18 относно чл. 158 – с предложеното изречение второ към ал. 1 е възможно срока за служебно възстановяване на контролните точки на водача да наратсне на 5 години. Ако на водача са отнети контролни точки с наказателно постановление, влязло в сила на 01.01.2020 г. и с наказателно постановление 31.12.2022 г. са му отнети още контролни точки и е лишен от право да управлява МПС за една година, то възстановяването на отнетите контролни точки от 2020 г. може да стане чак на 01.01.2025 г. Предлагаме следната редакция:

Автор: Венцислав Трендафилов (18.05.2022 15:06)

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промени

Предлагаме следната редакция на ал. 11: „(11) В случай на управление на превозно средство със служебно прекратена регистрация на основание ал. 10, **ако водача управлява без валидна застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“** или ал. 15, табелите с регистрационен номер и част 2 на свидетелството за регистрация на пътното превозно средство се отнемат със съставянето на акта за установяване на административното нарушение, ~~като реда за връщането им се определя с наредбата по чл. 140, ал. 2.~~“ Редът за връщане на табелите с регистрационен номер и част 2 на свидетелството за регистрация на пътното превозно средство, отнети за нарушение по ал. 15 се определя с наредбата по чл. 140, ал. 2.“

В ал. 10 е посочено, че регистрацията се възстановява при представяне на застраховка, също така в действащата към ал. 12 се определя реда за възстановяване на регистрацията.

§ 13 относно новата ал. 9а към чл. 147 изразяваме несъгласие за въвеждане на подобно ограничение и предлагаме да отпадне от проекта. Буква „д“ от т. 1 и б. „к“ от т. 2 на чл. 171 са обявени за противоконституционни от КС на РБ - бр. 26 от 2021 г. и имат аналогично действие. Недопускайки МПС, за което има неплатени глоби, до преглед, реално се ограничават правата за ползването му.

§ 15 относно чл. 152 предлагаме следната редакция:

„§ 15. В чл. 152, ал. 1 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 2, б. „б“ думите „на водачите, извършващи обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници или товари, както и“ се заличават. (Има становище на Европейската комисия, че това изискване за психологическа годност е дискриминационно спрямо българските водачи извършващи обществен превоз и текста е в противоречие на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на

превозни средства);

2. В т. 4 думите „буква „в“ се заменят с „букви „б“ и „в““ и се добавя „както и на водачите, които са лишени от правото да управляват моторно превозно средство на основание чл. 174, ал. 2 или на основание чл. 343г от Наказателния кодекс“.

Предлагаме създаването на нов параграф както следва:

„§ ... В чл. 154 се правят следните изменения:

1. В ал. 2 буквата „С“ се заменя с „В“;
2. В ал. 5 след символите „С1“ се добавя или „D1“;
3. В ал. 6 думите „и със стаж като водачи с тези права не по-малко от една година“ се заличават.
4. В ал. 7 думите „категории D1 и“ се заменят с „категория“ и думите „и със стаж като водачи с тези права не по-малко от една година“ се заличават.

Автор: Венцислав Трендафилов (18.05.2022 15:04)

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промени

Предлагаме параграфът да отпадне.

§ 9 относно създаване на чл. 141а – в ал. 1 на новия член е уточнено на кого се издават временни табели с регистрационен номер и разрешение за временно движение, но в ал. 4 не е уточнено, кой може да получи такива (собственикът или всяко лице което пожелае). Също така в ал. 7 е посочено, че с наредбата по чл. 140, ал. 2 се определя реда за издаване, за използването и редът за придвижване на превозни средства с табели с регистрационен номер със срок на валидност, докато за разрешението за временно движение е посочено, че с наредбата се определят само реда и условията за издаване. Предлагаме редакции на ал. 4 и 7: „(4) Органите на Министерството на вътрешните работи могат да издават **на собствениците на ППС**, разрешение за временно движение на пътни превозни средства по пътищата, отворени за обществено ползване и табели с регистрационен номер със срок на валидност до 30 дни, с определен маршрут или район на движение:„; „(7) Условията и редът за издаване и използване на разрешения за временно движение по ал. 1, 4 и 5 и на табели с регистрационен номер по ал. 1 и 4, както и редът за придвижване на превозни средства с тях, се определят с наредбата по чл. 140, ал. 2.“

Предвид новият чл. 141а считаме, че е необходима редакция и на чл. 140, ал. 1, като в изречение първо след думата „Регистриране“ се добави „или имат издадено разрешение за временно движение“.

§ 11 относно чл. 143 – има немало случаи, когато превозното средство вече не е във владение на неговия собственик и той няма представа къде се намира, в същото време той под никаква законна форма не може да се освободи от него, въпреки, че не го владее. Предлагаме към ал. 6 да се добави точка 9 както следва: „**9. Когато превозното средство не е в фактическо владение на собственика за повече от**

една година, изгубено по причини, за които не отговаря, които обстоятелства се установяват с декларация от собственика.“.

Автор: Венцислав Трендафилов (18.05.2022 15:03)

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промени

Предложения за изменения на § 2 и § 3

§ 2, относно чл. 21, ал. 1 - Категории, C, C1, C1E, CE, D, D1, D1E, DE извън населено място - 90 вместо 80; скоростен път BE, D, D1, D1E, DE магистрала 100 вместо 90.

§ 3, относно чл. 55, ал. 1 – заменяйки „автомобили и мотоциклети“ се заменят с „пътни превозни средства“ с конструктивна скорост надвишава 70 км/ч, ще позволи по магистрала да се движат и някои велосипеди, както и някои самоходни машини.

Предлагаме редакция „моторни превозни средства с или без ремарке“.

§ 4, т. 1, б. „б“ относно чл. 100, ал. 1, т. 6 – Законът важи както за български така и за чужди водачи, ако водача управлява МПС с чужда регистрация, няма начин да се провери има ли редовен технически преглед, ако не носи документ. Техническият преглед е съществен елемент от безопасността на движението по пътищата и трябва да може да се провери. Предлагаме редакция „в края на изречението се поставя запетая и се добавя: „за превозни средства, които не са регистрирани в Република България“.

§ 5 относно чл. 104а, ал. 1 – Предложената редакция е неточна и объркваща. Към мобилно средство за комуникация може да се причисли и „hands free“, както и слуховите апарати. Също така, голяма част от устройствата „hands free“ се включват и изключват с ръка, без да се отклонява вниманието на водача от пътя. Предлагаме следната редакция „На водача на моторно превозно средство, по време на управлението на превозното средство е забранено да използва електронно устройство, освен ако устройството може да се управлява без участие на ръцете му или отнемане на вниманието на водача от пътя.“

§ 6 относно чл. 105, ал. 1 – На пазара се предлагат множество фолиа предназначени за монтиране на стъклата на автомобилите, като не всички са предназначени за затъмняване на стъклата. Част от фолиата са предназначени за UV защита, за повишаване якостта на стъклото и не на последно място за повишаване на безопасността чрез ограничаване заслепяването от слънчевите лъчи. Считаме, че действащият текст е пределно ясен и не е необходима редакция.

Автор: Емилиян Митев (17.05.2022 21:04)

Ограничение на скоростта - A, A2, A1

Здравейте, смятам че ограничението на скоростта за мотоциклетите би довело единствено до негативи на пътната обстановка. Както за водачите на мотоциклети, така и на всички останали.

Промените биха довели до непрекъснати изпреварвания от страна на водачите от Б категория, което създава дискомфорт на пътя (за А1 и А2 дори и камионите ще трябва да изпреварват).

Автор: Стелиян Хараланов (17.05.2022 15:09)

Предложение от НАДРБ

В чл. 91 да се създаде нова алинея 5:

„(5) Специален режим на движение може да ползват и моторните превозни средства предназначени за дейността на доброволните формирования по чл. 41 от Закона за защита при бедствия. Моторните превозни средства се обозначават с опознавателни знаци и постоянно монтирани устройства върху превозното средство или на специална стойка. Кметовете на общини и лицата представляващи юридическите лица със заповед определят моторните превозни средства със специален режим на движение.“

2. Досегашната ал. 5 става ал. 6.

МОТИВИ: Доброволните формирования, създадени по реда на Закона за защита при бедствия са съставна част на единната спасителна система, по смисла на Закона за защита при бедствия. Те предоставят помощ и участват съгласно плановете за защита при бедствия и плановете за взаимодействие. Съгласно разпоредбите на чл. 2, ал. 2 от Наредба за реда за създаване и организиране на дейността на доброволните формирования за предотвратяване или овладяване на бедствия, пожари и извънредни ситуации и отстраняване на последиците от тях, приета с Постановление на Министерския съвет № 123 от 25.06.2012 г., след решение на общинския съвет доброволното формирование може да изпълнява и дейности по носене на дежурства. Навременната реакция при пожари, бедствия и извънредни ситуации е изключително важен елемент за осигуряването на ефективна защита живота и здравето на гражданите на Република България. Осигурявайки възможност доброволните формирования да използват специален режим на движение ще осигурим и възможност за по-бързото придвижване до мястото на произшествието и респективно ще намалим времето за реакция. Доброволците притежават част от правомощията на професионалните пожарникари и спасители, те са физически и психически здрави и неосъждани.

Автор: Иван Табаков (17.05.2022 14:57)

Премахване на устройствата за отчитане на времетраенето на светлинния сигнал

????????? ?????????? ?? ?? 6 ?? ?? 12, ?????? ? ?????????????????, ?? ?? ????????????? ?
???????????? ?????????? ?? ?????????? ?????????????? ?? ?????????? ?? ?????????????????? ?? ?????????????
????????? ?????????? ?????? ?????????????????? ?? ?????????????? ?? ?????? ?????????????? ? ??????????????
????????????? ?? ??? ?????? ?????????? ?? ?????????? - ?????? ?? ??? ?????????????? ?? ?????????? ??????????????
?????? ?????????????????, ?? ?? ?????? ?? ?????????? ?? ?????? ???????, ??????? ?????? ?????????????
????????????, ???? ?????? ?? ?????????????? ?????????? ?? ?????? ????????. ???? ??????? ??????????????
????????????? ?????? ?? ?????????????? ?? ?????????????????????? ??????????????????

Автор: Иван Пеев (17.05.2022 00:00)

Мнение за предложенията

1. Премахването на стикери и картончета - Подкрепям! Напълно излишни и ненужни!
2. Намаление на максимално допустимата скорост на АМ от 140 km/h на 130 km/h - НЕ ПОДКРЕПЯМ! Съвременните автомобили позволяват и много по-висока и безопасна скорост. Дълг е на всеки сам да прецени скоростта и действията си според възможностите си!

Не виждам основание да се ограничава някой, само защото друг не умее или няма възможност (това си е дискриминация)!

А и катастрофите по АМ-те не са причинени от скоростта от 140 km/h, а от недоспали шофиори, лоша настилка или грешна преценка на шофьор/и. Дори няма катастрофи, със скорост много над разрешената?! Тогава защо?

3. Ограничение на категории А, А1 и А2 - НЕ ПОДКРЕПЯМ! Тотална некомпетентност. Тази категория трябва да се квалифицира само за ШОФЬОРИТЕ, а не на класа МПС. За това има категория "М". Всеки мотор от 125 сс нагоре покриват критериите за максимални 90 km/h за извън градско, 120 km/h за скоростен път и 140 km/h за АМ, дори и предложените минимални 70 km/h за АМ-те!

Поздрави.

Автор: Теодор Тишев (16.05.2022 10:30)

Предложение за редакция на чл. 144 от ЗДвП

При преглед на нормите на ЗДвП и по специално разпоредбата на чл. 144 ал. 2 и ал. 3 се установяват несъответствия при препращащата норма, както и неясноти по отношение на кръга от обществени отношения, които се регулират.

С ал. 2 на чл. 144 от ЗДвП са въведени изисквания при прехвърляне на собствеността на регистрирани автомобили, на регистрирани ремаркета с товароносимост над 10 тона, на регистрирани колесни трактори и на регистрирани мотоциклети с работен обем на двигателя над 350 cm³, подписите на страните да са нотариално заверени, като тези изисквания е разписано да се прилагат и по отношение на случаите, когато регистрацията на съответното превозно средство е прекратена. С второто изречение е въведено изключение, с което общо се препраща към всички описани хипотези на ал. 2, а не само към тези с прекратена регистрация, като са въведени общо изисквания към излезли от употреба превозни средства.

Отделно от това в ал. 3 на чл. 144 от ЗДвП, още с ДВ, бр. 77 от 2017 г., в сила от 27.12.2017 г. е създадена нова разпоредба, с която е регламентиран реда за прехвърляне собствеността на регистрирано превозно средство на лице без постоянен адрес или адресна регистрация в Република България да се извършва по реда на ал. 2, след прекратяване регистрацията на превозното средство и връщане на табелите с регистрационен номер в съответната служба за регистрация на пътното превозно средство, която норма дублира регламентираните обществени отношения, въведени в последствие през 2020 г., с точка 2 на ал. 2 на чл. 144 от ЗДвП.

Не на последно място т. 3 на ал. 2 на чл. 144, въвежда изключение, попадащо в обхвата на т. 1 на ал. 2, тъй като по смисъл прекратената регистрация на ПС по причина тотална щета е от кръга ПС които не подлежат на последваща регистрация и по смисъл са излезли от употреба ПС.

В тази връзка предлагам чл. 144, ал. 2 от ЗДвП да бъде съобразен с **§ 11. от Законопроекта** и да придобие вида:

„(2) При прехвърляне на собствеността на регистрирани автомобили, на регистрирани ремаркета с товароносимост над 10 тона, на регистрирани колесни трактори и на регистрирани мотоциклети с работен обем на двигателя над 350 см³, подписите на страните трябва да бъдат нотариално заверени. Изискването за нотариална заверка на подписите се прилага и в случаите, когато регистрацията на съответното превозно средство е прекратена, с изключение на прекратена регистрация по причини:

- 1. взето решение от лицензиран застраховател за изплащане на тотална щета за превозното средство;*
- 2. приемане на превозното средство за разкомплектоване;*
- 3. унищожаване на превозното средство при пожар или природно бедствие;*
- 4. конфискуване или отнемане на превозното средство в полза на съответната държава;*
- 5. обявяване на превозното средство за издирване.“*

моля направените предложения да бъдат обсъдени след приключване на обществените консултации.

Автор: Николай Гелов (16.05.2022 09:50)

Допълнение относно стикера за ЗЗГОА

Похвално е, че се предлага отпадане на изискването за залепване на стикера за ЗЗГОА на предното стъкло на МПС, но това няма да доведе до съществено намаляване на административната тежест за гражданите, ако не се внесат съответни промени и в Кодекса за застраховането, с които изцяло да отпадне издаването на този стикер, като по този начин ще намалее и финансовата тежест за

гражданите и юридическите лица при сключването на ЗЗГОА.

Затова предлагам в ЗИД на ЗДвП да се добави нов параграф §48а със следното съдържание:

§ 48а. В Кодекса за застраховането (Обн. - ДВ, бр. 102 от 29.12.2015 г., в сила от 01.01.2016 г.; доп., бр. 62 от 09.08.2016 г., в сила от 09.08.2016 г.; изм. и доп., бр. 95 от 29.11.2016 г.; доп., бр. 103 от 27.12.2016 г.; доп., бр. 8 от 24.01.2017 г.; доп., бр. 62 от 01.08.2017 г.; изм. и доп., бр. 63 от 04.08.2017 г., в сила от 04.08.2017 г.; изм. и доп., бр. 85 от 24.10.2017 г.; изм. и доп., бр. 92 от 17.11.2017 г.; изм. и доп., бр. 95 от 28.11.2017 г., в сила от 01.01.2018 г.; изм., бр. 103 от 28.12.2017 г., в сила от 01.01.2018 г.; изм., бр. 7 от 19.01.2018 г.; изм. и доп., бр. 15 от 16.02.2018 г., в сила от 16.02.2018 г.; изм., бр. 24 от 16.03.2018 г.; изм., бр. 27 от 27.03.2018 г.; доп., бр. 77 от 18.09.2018 г., в сила от 01.01.2019 г.; изм. и доп., бр. 101 от 07.12.2018 г., в сила от 07.12.2018 г.; изм. и доп., бр. 17 от 26.02.2019 г.; доп., бр. 42 от 28.05.2019 г., в сила от 28.05.2019 г.; изм., бр. 83 от 22.10.2019 г., в сила от 22.10.2019 г.; доп., бр. 26 от 22.03.2020 г.; засегнат от Закон за мерките и действията по време на извънредното положение, бр. 28 от 24.03.2020 г., в сила от 13.03.2020 г.; доп., бр. 34 от 09.04.2020 г., в сила от 09.04.2020 г.; засегнат от ЗИД на Закона за здравето, бр. 44 от 13.05.2020 г., в сила от 14.05.2020 г.; изм., бр. 64 от 18.07.2020 г., изм. ДВ. бр.21 от 12 Март 2021 г., изм. и доп. ДВ. бр.16 от 25 Февруари 2022 г., изм. и доп. ДВ. бр.25 от 29 Март 2022 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 332:

а) в ал. 3 - в първото изречение се заличават думите „знак по чл. 487 и“, а във второто изречение се заличават всички думи след „Зелена карта“;

б) в ал. 4 - във второто изречение се заличават думите „знак по чл. 487 и“, а в четвъртото изречение се заличават всички думи след „Зелена карта“.

2. В чл. 487:

а) в ал. 1 се заличават думите „и знак, който се издава от Гаранционния фонд“ заедно със запетаята преди тях;

б) ал. 2 и 3 се отменят.

Автор: Димитър Чанев (15.05.2022 23:23)

Не съм съгласен с ограниченията за А, А1 и А2 категория

Автор на текста може да се убеди сам в неправотата си. Единствено трябва да се пробва да мине отсечката Бургас Варна с гореупоменатото ограничение на скоростта.

Автор: Стоян Стойчев (15.05.2022 13:37)

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2 - ПРОТИВ!!!!

?????? ?? ?? ????? ? ?? ????????? ?? ?????, ?? ????????? ????? ?? ??????????? ? ????????? ?? ????? ?????? ???-?? ? ??? .??? ?? ??????????? ??????????? ?? ??
?????????? ??? ?????? ??????????? ?? ??????????

Автор: Stoycho Stoychev (15.05.2022 02:07)

Ограничения за скоростта за Категории А, А1 и А2

Здравейте,

Имам кат. А1 и мотор за кат. А1 от 8 години и от скоро кат.А. Смя да твърдя, че мотоциклет от категория А1 може да се движи относително без проблем с 120 км/ч. дори ако не по магистрала поне по скоростен/автомобилен път особено в сравнение с някои по-маломощни градски автомобили - все пак не е състезание до 250 а до ограничението(120/140) до което почти всички мотоциклети 125сс могат да вдигнат. Каква е логиката да се ограничават мотоциклети от кат.А1 и кат.А2, но да не ограничавате коли под 90 конски сили на магистралата като съотношението мощност-тегло на моторите е по-високо, ускоряват по-бързо до ограничението и заради съотношението на скоростите не могат да вдигнат над 160-180.

Не веднъж ми се е случвало да ме изпреварват тирове по магистралата, особено когато се движа с ограничението, което благодарение на въздуха който завихрят тировете и лек мотор е много плашещо и опасно особено когато се движат 2-3км/ч по-бързо от теб.

При извънградски условия отново не е добра идея ограничението за мотоциклети да е по-ниско. Не е имало каране в което съм решил да спазвам ограниченията и колите зад мен да са на дистанция от 1-2метра. Ако се случи нещо и моторист падне дори с 50км/ч с дистанцията която повечето автомобилисти спазват е трудно да не бъде блъснат моториста освен че е паднал.... пък да не говорим че из малките градове и селата голямо количество от автомобилите имат течове и пътищата съвсем не стават за каране с колело.

Ако тези ограничения в скоростта са писани с цел намаляване на ПТП-тата с мотоциклети мога да ви гарантирам, че няма да постигнете нищо - "опитвайте се да лекувате симптом а не болестта".

Няма един ден в който да съм ходил до работа с колата и да не съм видял поне 2 маневри за обратен завой на двойна непресечена, пък да не говорим че всеки 3ти е на телефона а в пиковите часове всеки 2ри си гледа тик ток, фейсбук и тн....

Имам чувството, че хората които пишат тези закони, нито са карали мотоциклет, нито живеят в реалността и знаят как трябва да се случват нещата за безопасно движение независимо дали то мотор или кола...

Автор: Яким Якимов (14.05.2022 20:38)

Промени в скоростта на движение за мотори А1 и А2 категории в новия закон за движение по пътищата

Принуждаването на едно превозно средство да се движи с по-ниска скорост от останалите участници в пътното движение, без значение къде се извършва, създава предпоставки за ПТП или задръстване! Всеки водач на МПС се движи най-безопасно когато е със скоростта на останалите участници в движението! Културата на шофиране в България е меко казано - ниска! Шофьорите на автомобили и камиони ще притискат мотоциклетиста за изпреварване, което си е предпоставка за ПТП! Това съществува и в момента!

Мнението ми е, че скоростта на всички МПС трябва да се изравни, пък и била тя по-ниска като цяло!

Автор: Ivan Petkov (13.05.2022 17:43)

Размишления за скоростите

По мои наблюдения човечеството все още изпитва огромни затруднения да прецени скоростта на околните обекти. По магистралите ни при наличието на само 2 ленти разликата от 140+ (колите рядко ги следят с колко карат) в едната лента и 100 (камионите си имат тахографи и спазват ограниченията) в другата е доста голяма и това води до много чести "ситуации" които от време на време прерастат в ПТП-та. Мисля че ограничаването на максималната скорост на магистралите на 130 е стъпка в правилната посока. Вдигането на минималната на 70 също е добре въпреки че това ще кара МПС с висока максимална конструктивна скорост не пречи пак да си караш 50. От друга страна по същите причини ограничението от 100 на магистрала и 80 на междуградски за мотоциклетите ги вкарва в доста "ситуации" ако се опитат да ги спазват. Даже бих казал че цялото пътуване става една постоянна "ситуация". Като аргумент за свалянето на максималната скорост на 130 се дава - защото така е в много европейски страни. До колкото успех да намеря само Беларус и още в една две европейски страни правят разлика между мотоциклети и леки коли като става дума за максимално разрешена скорост. Защо по отношение на това не се стремим да правим както е в много европейски страни?

За забраната на А1 и А2 да се движат по магистрала не видях никаква смислена мотивация освен че досега таблицата била непълна. Малко ми звучи като няма мотор на магистралата няма проблеми.

Автор: Симеон Топчийски (12.05.2022 21:46)

Документи при управление на МПС

Уважаеми управляващи,

Приветствам предвидените промени внесени за обществено обсъждане, в това число, облекчаване на водачите на МПС да носят със себе си при управление ненужни документи в.ч. хартиен носител ГО, удостоверение за годишен технически преглед, син талон и стикер за ГО, които са в електронната система и то не от скоро. Ако готвените промени станат факт, ще се облекчат както водачите на МПС, така и контролните органи, а възможността за корупция при проверка на пътя ще се сведе до по-малка вероятност, ако не носите някой от гореизброените документи. От

наредбата не става ясно какво следва за превозните средства (ремаркета, каравани, мотоциклети и др.), при които не се лепи ЕКО стикер на челното стъкло, който удостоверява годишен технически преглед, а се залепва на гърба на хартиеното удостоверение. Въпросът ми е, стикерът ще се предоставя отделно, като само той ще се представя при проверка или за тази категория автомобили си остава хартиеният носител със стикера на гърба, или няма да се изискват и двете. Друг е въпроса и за съществуването изобщо на ЕКО стикера, но да приемем че е от скоро и все още се тества ефективността му. Освен ЕКО стикера има и още документи, за които може да се помисли и да се проверяват за валидност и наличност само от единната система, става въпрос за удостоверението за психическа годност, което се изисква само в България на професионалните водачи, за което лично съм глобяван за неносенето му.

Надявам се промените да се случат и дигитализацията по българските пътища да стане факт, корето ще улесни всички нас!

Автор: Widows_Sons Bulgaria (12.05.2022 14:47)

Widows sons Grand Chapter Bulgaria (Предложение: част 4)

ПРЕДЛОЖЕНИЕТО Е ИНИЦИРАНО И ПОДКРЕПЕНО ОТ:

1. ATROX MC
2. ALPHA RIDERS MCC
3. ANARCHY MCC
4. BROTHERS FROM HELL MC
5. BOYS OF HELL MC
6. BROTHERS IN THE WIND MC
7. BLACK LEGION MC
8. BLACK SCORPINS MC
9. BENZIN MC
10. BOHEMIANS MCC
11. BULGARIAN CHOPPER SOCIETY
12. CRAZY RIDERS MC
13. DULO MC
14. EASY RIDERS MC
15. FREE RIDERS MC
16. FOREVER BROTHERS MC
17. FREE WIND RIDERS MC
18. FIRE WINGS MC
19. GENTLEMEN MC
20. HELLS ANGELS MC BULGARIA
21. H.O.G. SOFIA CHAPTER
22. HOOLIGANS MC

23. INDIAN MOTORCYCLE RIDERS GROUP
24. IRON BROTHERS MC
25. IRON CROSS MCC
26. IGNIS ROTA MCC
27. JOKERS MC
28. LOWLANDERS MC
29. LOS AMIGOS MCC
30. MONTANA MC
31. MOTOMAFIA MC
32. MOUNTAIN BROTHERS MCC
33. NOMADS MC
34. NIGHT RIDERS MC
35. NORTH WEST MOTORS MC
36. NUCLEARS MC
37. NEW RACE MCC
38. NESSEBAR MOTO MCC
39. ROVERS MC
40. ROLLING WHEELS MC
41. SOUTH BROTHERS MC
42. STORMBRINGERS BROTHERHOOD MCC
43. SEA BROTHERS MCC
44. SEA HORSE MCC
45. THE BLACK ROSES MC
46. THE JACKALS MC
47. THE THIRTEENS MC
48. THE PROPHETS MC
49. THE DEVILS MC
50. TORNADO MC
51. THE RIDERS MC
52. THE DEMONS MC
53. THE WEREWOLVES MC
54. THE HAWKS MC
55. THE KEEPERS MCC
56. THE WARRIORS MCC
57. THE MONSTERS MCC
58. THE EAGLES MCC
59. TMAX CLUB BULGARIA
60. VAGABONDS MC
61. VIKINGS MC
62. WIND FELLOWS MC
63. WILD CHILDREN MC
64. WIDOWS SONS & MASONIC RIDERS GRAND CHAPTER BULGARIA
65. WILD CROWS MCC
66. YAGULA MC
67. ZMEYOVETE MC
68. БЕЛИ ВЪЛЦИ MCC
69. БОЛЯРИ MCC

70. ДУНАВСКИ БРАТЯ МС
71. КОВАЧИТЕ МС
72. КАН АСПАРУХ 681 МС
73. КАЛАШНИЦИТЕ МСС
74. ЛУДОГОРСКИ БРАТЯ МС
75. ЛЯСТОВИЦА 33 МСС
76. МЕЖДУНАРОДНА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ЖЕНИТЕ МОТОРИСТИ БЪЛГАРИЯ/WIMA
BULGARIA
77. НЕБЕСНИТЕ СИЛИ МС
78. НОЩНИ ВЪЛЦИ МС
79. НАРОДНИ МОМЧЕТА МСС
80. ОСОГОВСКИ ЕЗДАЧИ МС
81. ОГНЕНИ СЕНКИ МСС
82. ПИРИНСКИ ВЪЛЦИ МС
83. СДРУЖЕНИЕ „СОФИЙСКИ МОТОРИСТИ“ – СОФИЯ РАЙДЪРС
84. СДРУЖЕНИЕ „БГ РАЙДЪРС“
85. СДРУЖЕНИЕ „ЖЕНИТЕ МОТОРИСТИ ЕМПАУЪРД БЪЛГАРИЯ“
86. ТРАКИТЕ МС
87. ХАЙДУТИ МС
88. ХАН КУБРАТ МС
89. ХАСКОВО РАЙДЪРС МСС

ДРУГИ ОРГАНИЗАЦИИ:

1. ЕВРОПЕЙСКИ ЦЕНТЪР ЗА ТРАНСПОРТНИ ПОЛИТИКИ И АМЕРИКАНО БЪЛГАРСКА
ТЪРГОВСКА КАМАРА В САЩ
2. СПАСИ СОФИЯ ФОНДАЦИЯ
3. СДРУЖЕНИЕ „АВТОТЕХНИЧЕСКИ ЕКСПЕРТИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ“
4. АСОЦИАЦИЯ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ В БЪЛГАРИЯ
5. АСОЦИАЦИЯ „ПЪТНА ПОМОЩ БЪЛГАРИЯ“
6. НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА ПУНКТОВЕТЕ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ПЕРИОДИЧНИ
ПРЕГЛЕДИ НА МПС
7. БЪЛГАРСКА АСОЦИАЦИЯ НА ПОСТРАДАЛИ ПРИ КАТАСТРОФИ
8. СЪЮЗ НА АВТОСЕРВИЗИТЕ – СОФИЯ
9. АСОЦИАЦИЯ НА СОБСТВЕНИЦИТЕ НА ЕЛЕКТРОМОБИЛИ В БЪЛГАРИЯ
10. СДРУЖЕНИЕ НА ПУНКТОВЕТЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКА ИЗПРАВНОСТ НА МПС
11. БЪЛГАРСКА АСОЦИАЦИЯ ЗА РЕКРЕАЦИЯ, ИНТЕГРАЦИЯ И СПОРТ
12. НАЦИОНАЛНА МРЕЖА ЗА ХОРА С УВРЕЖДАНИЯ – КЛОН РУСЕ

Автор: Widows_Sons Bulgaria (12.05.2022 14:34)

Widows sons Grand Chapter Bulgaria (Предложение: част 3)

1. Да се направи ревизия на текстовете в Глава II в ЗДвП определящи разположението на нерелсови ППС върху платното за движение. Да се проучи международния опит и възможността за уреждане на споделянето на пътните ленти между автомобилите и двуколестните моторни превозни средства.
2. Да бъдат направени инфраструктурни промени в участъците от пътя с концентрация на ПТП. Да се следи за спазването на правилата при поставяне на ограничителни системи за пътища. На пътно платно с две или повече еднопосочни ленти за движение, да се осигурява физическо разделение между лентите с различни посоки на движението.
3. Да се уреди нормативно поставянето на животоспасяващи предпазители (предпазни огради) под ограничителните системи за пътища (мантинели) с цел при настъпване на ПТП с участието на двуколесно моторно превозно средство да се избегне възможността от откъсване на крайници или фатален край.
4. Изразяваме категорично несъгласие с разпоредбата на § 2. в чл. 21, ал. 1 от Проекта за изменение и допълнение на ЗДвП, касаеща изричната забрана за движението по автомагистрала и скоростен път на пътни превозни средства категория А1, А2. Нашето предложение е пътни превозни средства категория А1, А2 да могат да се движат по автомагистрала и скоростен път.

Декларираме нашата и на подкрепящите ни организации готовност, да участваме активно в разработването на правила, изменението и допълнението на нормативните актове и популяризирането на промените, сред тази все по-голяма общност.

Вярваме, че с общи усилия можем да допринесем за това войната по пътищата да спре и заедно да върви по пътя към „Визия 0, за нула жертви по пътищата“!

Оставаме в готовност и настояваме за провеждането на работни срещи, на които да обсъдим нашите предложения. Надяваме се, че в рамките на законоустановения срок ще разгледате предложенията ни.

Автор: Widows_Sons Bulgaria (12.05.2022 14:33)

Widows sons Grand Chapter Bulgaria (Предложение: част 2)

В градове като Барселона, Рим, Лондон, Атина и др. този вид транспорт е широко застъпен, като са разработени карти и правила, регламентиращи при какви условия мотоциклетистите могат да ползват „бус лентите“. Тези стъпки са предприети след

изследвания, доказващи положителният ефект в няколко направления:

- намаляване на рисковете от пътно-транспортни произшествия, с участието на една от уязвимите групи водачи и реализация на принципите на Визия 0 за намаляване на загиналите и тежко ранени в следствие на ПТП;
- намаляване на въглеродните емисии, особено в централните градски части; оптимално използване на ограничените възможности за паркиране;
- значително съкращаване на времето за пътуване и др.

НАШИТЕ КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ СА СЛЕДНИТЕ:

1. Във връзка със зачестилите ПТП с мотоциклетисти в градска среда и позовавайки се на успешни европейски и световни практики за превенция предлагаме изменение в Правилника за движение по пътищата в раздел „Бус лента“, а именно: „Чрез решение на съответния общински съвет да се разреши на водачите на двуколесните моторни превозни средства да се движат в бус лентите“;
2. Ограничаване водачите на МПС, които придобиват правоспособност за движение по пътищата чрез свидетелство за управление на МПС категория „В“, да получават автоматично правото да управляват мотопеди, двуколесни или триколесни превозни средства с конструктивна максимална скорост не по-висока от 45 км в час. Нашето предложение е правилото на чл. 150а, ал. 2, т. 1 от Закона за движение по пътищата да отпадне изцяло или да бъде прилагано след категорично заявяване желанието на кандидата при придобиване на правоспособност да му бъде предоставено правото да управлява мотопед и/или двуколесни или триколесни превозни средства с конструктивна максимална скорост не по-висока от 45 км в час. В този случай обаче задължително да бъде въведено изискване кандидатът за правоспособност да преминава през практическо обучение и полагане на изпит. Законът за движение по пътищата в момента дава възможност автоматично на хора, които не разполагат със специфични умения, да управляват мотопед, което на практика застрашава пътната безопасност;
3. Преработване на Наказателния кодекс, в частта завишаване на долната граница на санкциите на водачите на МПС, при причиняване на телесни повреди и смърт на уязвимите групи участници в движението (мотоциклетисти, велосипедисти, пешеходци) при нарушаване Закона за движение по пътищата и Правилника за прилагане на закона за движение по пътищата.

4. Да бъде изравнена скоростта за движение на мотоциклети управлявани с Категория „А“ с МПС управлявани с Категория „В“ в Извън населено място, Автомагистрала и Скоростен път, регламентирани в ЗАКОН за движението по пътищата **Чл. 21.** (1) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 43 от 2002 г., бр. 47 от 2012 г.) При избиране скоростта на движение на водача на пътно превозно средство е забранено да превишава следните стойности на скоростта в km/h:

Пътно превозно средство от Категория А:

В населено място: 50

Извън населено място: 80 **(90)**

Автомагистрала: 100 **(140)**

Скоростен път: 90 **(120)**

Пътно превозно средство от Категория В:

В населено място: 50

Извън населено място: 90

Автомагистрала: 140

Скоростен път: 120

Автор: Widows_Sons Bulgaria (12.05.2022 14:31)

Widows sons Grand Chapter Bulgaria (Предложение: част 1)

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

На основание чл. 18 Закон за нормативните актове /ЗНА/

ОТНОСНО: Мерки за намаляване на пътно-транспортният травматизъм при мотоциклетистите и други уязвими участници в движението в контекста на нарастващия пътно транспортен травматизъм в страната от началото на 2022 г.

ЦЕЛ: Повишаване на безопасността при движение по пътищата, чрез усъвършенстване на нормативната база, регламентираща правилата за движение по пътищата, задълженията и отговорностите на участниците в движението и създаване на ефективни механизми за реализиране на административно - наказателната отговорност за нарушения на правилата за

движението по пътищата.

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

Като представители на неправителствения сектор, ангажирани с проблеми и аспекти от сферата на пътната безопасност, но и в ролята си на участници в движението по пътищата, се чувстваме длъжни да сме активни по отношение на инициативи, целящи намаляване на пътнo-транспортния травматизъм и смъртността на пътя. Това касае всички участници в движението, включително мотоциклетистите и колоездачите, които все по-често се оказват въввлечени по различни причини в пътнo-транспортни произшествия в градовете и извън тях.

Предвид гореизложеното, ние подписалите настоящия документ неправителствените организации сме подготвили предложения за промени в Закона за движение по пътищата, за които настояваме да бъдат разгледани от компетентните държавни органи.

По наши наблюдения, в големите градове, като София, Пловдив, Варна, Бургас и др., все още предпочитана форма на транспорт е личното моторно превозно средство. Въпреки разрастването на метро-transporta, модернизацията на трамвайни и автобусни линии, основните булеварди в столицата и големите градове, особено в натоварените часове, са блокирани от автомобили, в които се превозват до двама пътника.

От друга страна се наблюдава увеличаващ се интерес към регистрацията на двуколесни моторни превозни средства и придобиването на съответната квалификация за управление. Все по-голяма част от активното население, открива високата мобилност и ниската себестойност при използването на мотоциклети, особено в градски условия. За съжаление, честата практика за движение на мотоциклетисти между колоните чакащи автомобили, в разрез със законовите и нормативни разпоредби, крие голям риск за тях и другите участници в движението.

Автор: Ивелин Димитров (07.05.2022 19:54)

Ограничаване на скоростта

???? ??????????? ?? ????????? ?? ????????? ????????? ?? ??????????,?????? ?? ?????????:

1. ??????????? ?? ?1/?2 ?? ????? ????????????? ???????????????.

2.???????????? ?? ????????? ? 10?/? ???? ?? ????? ??????? ????????? ?? ?????.

?????? ?? ?????? ??????????????? ?? "? ??????????" ?? ????? ????????????? ??? ?????? ????????????? ?????? ?? "? ??????????"

?????? ??????????? ?? ?1/?2 ?? ????? ?? ????????????? ???????.

Автор: Динко Пенев (06.05.2022 17:23)

По отношение изменение § 22. В чл. 165, ал. 2 т.3

Уважаеми законотворци:

Създават се т. 13-14: и по конкретно т.13

„13. имат право да извършват контрол по спазване на правилата за движението по пътищата и с необозначени автомобили“

За съжаление предложената нова т.13. е добре забравена стара. Така единствено ми връщате неприятните спомени от 90-те години. Това не е стъпка към намаляване безопасността и засилване на контрола, а стъпка към намаляване на превенцията по пътищата и създаване предпоставки за корупция. Основната цел на Закона и Пътна полиция е *„да се опазват животът и здравето на участниците в движението“* За съжаление тази ЦЕЛ се коментирала с години, но винаги оставяна на заден план.

Манипулирането на радарните системи, използването на бинокли, скриването на обозначените автомобили по всевъзможен начин НЕ води до намаляване на нарушенията (става ясно от направените от Вас анализи в обосновката на измененията). Сега се предвижда да ни контролират и с не обозначени автомобили, практика от близкото минало, която не повиши безопасността.

Нека този път да бъдем разумни и обърнем повече внимание на превенцията. В България са добре известни невралгичните места, на които се случват най-тежки пътно транспортни произшествия с най много жертви. Ако на тези места има засилено полицейско присъствие НО на видимо за всеки водач място (не след завой или зад храст или зад каквото и да е било препятствие) на добре обозначен автомобил, ще накара нарушителите на правилата да се съобразят с това присъствие, както всички такива водачи се съобразяват със стационарните камери по пътищата. За мен, ако чрез видимо присъствие накараме днес само един водач да спазва правилата за движение и по този начин предотвратим дори и едно ПТП е много по ценно от десетките фишове и актове който ще бъдат издадени.

п.п. Контролните органи и без окончателно приета промяна вече използват не обозначени автомобили на км. 1 на АМ Тракия както и в София.

Автор: Динко Пенев (06.05.2022 17:03)

По отношение таблицата към чл. 21, ал. 1

Уважаеми законотворци:

Като водач на мотоциклет категория А смятам, че промените предложени в таблицата към чл. 21, ал. 1 (касаещи ограниченията в скоростта на движение на категория А) не само не са в посока безопасност на водачите на мотоциклети, а дори напротив. Движението с 30 км разлика по магистрала силно ще затруднява трафика, това ще налага стотици автомобили да ни изпреварват. Усещането да те размине с

30 км разлика 1.5 тонен автомобил не е никак приятно, а това да се случва непрекъснато още по малко. Турбулентните вихри, които създава всеки автомобил оказват влияние върху движението на мотоциклета. Така вместо приятно преживяване карането на мотоциклет по магистралите ще бъде оцеляване. Много често ние (мотоциклетистите) караме в групи от 2, 3 или повече мотора. Изпреварването на такава колона ще представлява риск и за изпреварващите ни автомобили. При една рискована ситуация познайте кой ще бъде жертван!

Също така необяснимо за мен е защо се поставя забрана за движение на мотоциклети от категория А2 по магистрала. Ако това е свързано с възрастта на водачите обвържете я с нея, а не с мотоциклета. Мотоциклети категория А2 нямат ограничение в кубатурата и позволява мощност до 35 Kw (47.6 конски сили) и с отношение мощност/тегло, което не превишава 0,2 kW/kg. Тази мощност е напълно достатъчна мотоциклет от тази категория да може спокойно да се движи с трафика от автомобили по магистрала.

Съжалявам но колкото и да го мисля не виждам (не се сещам) за нито една основателна причина за предложените промени. Те единствено ще поставят водачите на превозни средства категория А пред избора да нарушат закона или да се поставят в риск.

Предложението ми е максималната скорост за категория А и А2 да бъде изравнена с тази на леките автомобили (категория В).

Автор: Йелиз Йелиз (06.05.2022 14:05)

ПРОТИВ обсъжданите промени

Смятам, че голяма част от обсъжданите промени са неадекватни и по никакъв начин не биха спомогнали за безопасността за движение по пътищата. Преди да започне обсъждането на каквито и да било промени, приоритет би следвало да бъде подобряване на пътната инфраструктура. Пътната ни мрежа е под всякаква критика и голяма част от произшествията са именно следствие на това. В стремежа си за избягване на дупки (в някои случаи "кратери") водачите правят неочаквани маневри. Сигнализацията също е под всякакво ниво. Процента на произшествията би намалел много повече при подобряване условията на пътната мрежа, вместо намаляването на скоростта с 10 км/ч. Причината на произшествията не е превишаната скорост, а несъобразената скорост с пътните условия. При възникнало произшествие на пътя, в повечето случаи именно това обозначават контролните органи.

Следваща и много болезнена точка - ограниченията към категориите А, А1 и А2!!! КРАЙНО недопустимо е приемането на закон, който ограничава водачи с мотоциклети попадащи в категории А1 и А2 да се движат по магистрала и скоростни пътища!!! Камо ли ограниченията към скоростта на тези категории. Смятам, че те трябва да бъдат преравнени с категория В. Именно това предложение ме навежда на

мисълта, че предложенията са подадени от неопитни лица и следва да не бъдат приети. Непрофесионално и абсурдно е! Моля Ви, това е смешно! Вие някога управлявали ли сте мотоциклет?! Няма да се повтарям, колегите достатъчно аргументирано са се обосновавали в коментарите по-горе.

Относно чл. 170 и новата ал. 5:

(5) Длъжностни лица от Министерството на вътрешните работи могат да осъществяват контролните си функции по този закон и от необозначени служебни моторни превозни средства на Министерството на вътрешните работи, оборудвани със средства за аудиозапис и видеозаснемане, като контролът се осъществява само в обхвата на средствата за видеозаснемане. Контролът от необозначени служебни моторни превозни средства може да се извършва и с автоматизирани технически средства и системи. Сигналите за спиране, които се подават от движещи се необозначени служебни моторни превозни средства са едновременно светлинен сигнал с проблясваща синя светлина, специален звуков сигнал и чрез постоянно светещ или мигащ надпис „ПОЛИЦИЯ!“ на български и английски език и текст с

Това предложение е поредното крайно недопустимо! Звучи като да е част от сценария на поредния американски екшън. Въобще давате ли си сметка, колко това ще повиши корупцията?!

Автор: Петко Тончев (05.05.2022 19:17)

Против закона за ограничение на скоростта на А1/А2 категории

Аз съм твърдо ПРОТИВ този закон, не смятам и за нужно да давам обяснения останалите колеги достатъчно ясно са се изразили по темата !

Автор: Игнат Тончев (04.05.2022 20:36)

Ограничение на скоростта - Категории А, А1, А2

Здравейте, не съм съгласен, че намалянето на максималната скорост за категории А1, А2 ще спомогне за повишаване безопасността по пътищата. Според предвиденото в проектозакона, почти всички видове превозни средства имат правото да се движат по-бързо от мотоциклетите (А1, А2) и по този начин, се застрашават пряко животите на мотористите, а и не само, защото щом другите ППС-та имат правото да се движат по-бързо от мотоциклетите, (А бъдете сигурни, че никой няма да чака специално мотористите, защото имат ограничение 70... Масовият шофьор кара на границата на позволеното) Моля ви да ми обясните, защо това нещо се предвижда да бъде установено като закон? Нима не харесвате мотористите, или искате сега да нарушават още повече ограниченията за скорост...

Предложението ми е следното:

Изравнете скоростта на автомобили и мотоциклети извън населени места, по-този начин няма мотористите да нарушават ограниченията за скорост, опитвайки се

камионите отзад да не ги смачкат и за да има равенство между всички шофьори на пътя. А и не виждам какъв е проблема А2 да се движат по магистрали и скоростни пътища, за А1 съм съгласен, но за А2... За В категория от 140 на 130 съм съгласен.

Автор: Стефан Плачков (03.05.2022 21:38)

Ограничения на скоростта на категория А

Ако вземем например Австрия, където ограничението на скоростта е 130км/ч. за магистрали ще видим, че те се отнасят както за автомобили, така и за мотоциклети. Моето мнение, че и в България ограниченията трябва да са еднакви за МПС кат.А и кат.Б.

Автор: Живко Живко (03.05.2022 01:45)

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2

Пълно безумие от едни паднали от Космоса, дишали бял звезден прах "Народни" представители.

Категорично ПРОТИВ това недоразумение, по редица вече изброени причини.

Автор: Мая Рашкова (02.05.2022 11:35)

Предвидените мерки са неадекватни

Ще се радвам да чуя някой от авторите на тези промени, да обясни публично как точно е по-безопасно за двуколесно да се движи извън населено място със 70 или 80 по път, на който е разрешено на автомобилите да се движат с 90?

Каква е логиката например А1 и А2 да не могат да се движат по магистрали? Не могат да вдигнат 120км/ч ли??

Къде е смисълът моторите да се движат със 100км/ч по магистрала, а автомобилите със 130?? Как точно го намирате за по-безопасно???

Повече от необходимо е законът да бъде актуализиран, но това са просто неадекватни предложения..

Автор: Анастас Костов (01.05.2022 21:20)

Против ограниченията за категории А1 и А2

Имам книжка за кат А но карам мотоциклет кат. А2. Максималната му скорост е 143 км/ч. Кой идиот и по каква причина иска да забрани да карам по магистрала и скоростен път. Шофьорската ми книжка ли ме ограничава или мотоциклета? На магистрала има ограничение за минимална скорост и ако превозното средство не може да я поддържа не може да се движи по нея. Или целта е да се карат само изключително мощни мотори. Пълно безумие.

Автор: Бурак Вели (01.05.2022 20:49)

НЕ подкрепям обсъжданите промени!

Смятам, че предложените промени няма да допринесът с нищо положително на обстановката по родните пътища, даже напротив! Мнението ми относно забраната за предвижване на двуколесните превозни средства от категория А2, по автомагистрала и скоростни пътища, е неоснователна, тъй като Мотори от категория А и А2, могат безпроблемно и безопасно да се движат със същата максимална допустима скорост за превозните средства от категория В и намаляването ѝ, може само да създаде допълнителни опасности и усложнения на всички водачи на пътя.

Автор: Константин Димитров (01.05.2022 01:21)

Справедлив закон!

Уважаеми Дами и Господа, целта на всеки един закон е да бъде както справедлив за всички, така и да възпира нарушителите. На този етап ЗДвП успява да възпира единствено хората в социална зависимост, тъй-като те не разполагат със средства и не могат да си позволят санкциите. При богатите хора и тези със среден социален статус Законът няма възпиращ ефект, което е видно от резултатите през годините - а те са, че огромна част от пътните престъпления са извършени със скъпи автомобили. Причината е, че санкциите не могат да бъдат вдигнати до такива нива, че богатите да се замислят, тъй-като случайни нарушители в социална зависимост ще бъдат поставени в състояние на фалит. В същото време санкциите не могат да бъдат и ниски, тъй-като пътната статистика е тревожна. Огромен процент от пострадалите при ПТП е поради превишаване на скоростта поради което за целите не един справедлив закон предлагам санкциите за превишена скорост да бъдат оформени по следния начин:

§ 36. В чл. 182 се правят следните изменения:

Ал.1 т.5: З? ??????????? ? 40 km/h - ? ????? 4% ?? ?????????????????? ????????? ? ??????????, ? ????? ? ?????????? ?????????????, ?? ?? ??-????? ?? 600 ?? . За всеки следващи 5 км./ч превишаване над 40 км./ч, глобата се увеличава с по 1% ?? ?????????????????? ????????? ? ???????????

т.6 - Отпада

??2 т.6: З? ????????????? ? 50 km/h - ? ????? 6% ?? ?????????????????????? ????????? ? ?????????????, ? ????? ? ?????????? ?????????????, ?? ?? ??-????? ?? 600 ?? . ?? ????? ? ????????? 5 km/h ????????????? ? 50 km/h ????????? ? ????????? ? ?? 1% ?? ?????????????????????? ????????? ? ???????????.

се променя скоростта за автомагистрала от 140 km/h на 130 km/h, е редно да бъде намалена и скоростта за скоростните пътища. В противен случай се развива разликата между автомагистрала и скоростен път по отношение на въведените скоростни режими.

2. В чл. 182. ал.1, т.1 изразът „с 10 km/h“ да се промени на „до 10 km/h“. Досегашната разпоредба позволява на водачите да се движат с 9 km/h над разрешената скорост на движение. Като добавим и факта, че уредите, използвани за контрол на скоростта, имат определена точност на измерване и разликата в нея е в полза на водачите, се получава така, че реално разрешените скорости, които не подлежат на санкция са с поне 12 km/h над законоустановените в таблицата към чл.21, ал.1.

3. В § 6, т.8 от Допълнителните разпоредби да се направи следното допълнение: "Не се считат за кръстовища транспортни достъпи на имоти, селскостопански пътища, пътища без настилка и пътища, които не са отворени за обществено ползване."

Автор: Антон Душев (29.04.2022 15:03)

Две предложения за нови параграфи в ЗИД (част 2)

2. В Преходните и заключителните разпоредби да се добави нов параграф, с който да се създаде задължение в определен (по възможност кратък) срок Министерският съвет:

а) изцяло да отмени на Правилника за прилагане на Закона за движението по пътищата (приет с ПМС № 36 от 05.03.1996 г.)

или

б) да подготви изменения на Правилника за прилагане на Закона за движението по пътищата, с които да се отменят абсолютно всички разпоредби, които са уредени в други, по-нови нормативни актове, като напр. Закона за движението по пътищата (обн., ДВ, бр. 20 от 1999 г.), Наредба № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка, Наредба № 17 от 23 юли 2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали, Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци и др.

Мотиви:

А. От юридическа гледна точка:

Още с приемането през 1999 г. на сега действащия Закон за движението по пътищата, и по-конкретно с § 10 от неговите Преходни и заключителни разпоредби (*"§ 10. Подзаконовите актове по прилагането на отменения Закон за движението по пътищата запазват действието си, доколкото не противоречат на този закон"*) е нарушен чл. 13, ал. 2 от Закона за нормативните актове (*"(2) Новият закон може да разпореди да останат **временно** в сила всички или някои разпоредби на акта по прилагане на отменения закон, ако те са съвместими с разпоредбите на новия закон."*). ЗНА е нарушен, тъй като с § 10 не е указан срок, в който остават в сила разпоредбите от ППЗДвП, непротиворечащи на новоприетия ЗДвП.

Три години по-късно, през 2002 г., вероятно в опит да бъде поправено това нарушение на ЗНА, е приет закон за изменение и допълнение на ЗДвП (обн. - ДВ, бр. 43 от 2002 г., в сила от 26.04.2002 г.), с чийто § 80 Народното събрание възлага на изпълнителната власт в шестмесечен срок от влизането на ЗИД в сила (т.е. до 26.10.2002 г.) да приеме правилник за прилагането му. И досега, двадесет години по-

късно, това задължение все още не е изпълнено. Следователно нарушението на ЗНА от 1999 г. все още е налице.

Б. От практическа гледна точка:

Законът за движението по пътищата е един от сравнително малкото на брой закони, които ежедневно се прилагат от голяма част от населението на страната. Този закон и правилното му спазване на практика потенциално засягат цялото население, с изключение на пренебрежимо малкото на брой хора, които по една или друга причина не излизат извън пределите на собствения си дом. Следователно, разпоредбите на този закон трябва да се познават добре, трябва да са ясни, разбираеми и лесно изпълними. Самото съществуване на Правилника за прилагане на Закона за движението по пътищата, в съчетание със споменатия по-горе § 10 от ПЗР на ЗДвП прави тази задача доста трудна. Човек следва да има висше юридическо образование, за да може правилно да анализира кои разпоредби на ППЗДвП противоречат на ЗДвП, че да не ги прилага, съответно - кои разпоредби на ППЗДвП не противоречат на ЗДвП, така че да ги прилага. Това е практически невъзможно за огромна част от населението, от което се очаква да прилага правилно правилата за движение по пътищата в ежедневния си живот.

Има ентузиастични, които атакуват конкретни разпоредби на ППЗДвП и искат от административния съд да реши дали те противоречат или не на ЗДвП. Последният такъв случай е описан тук (

<https://news.lex.bg/%d1%81%d1%8a%d0%b4%d1%8a%d1%82-%d1%81%d0%bb%d0%be%d0%b6%d0%b8-%d0%ba%d1%80%d0%b0%d0%b9-%d0%bd%d0%b0-%d0%b0%d0%b1%d1%81%d1%83%d1%80%d0%b4%d0%b0-%d0%bd%d0%b0-%d0%bc%d0%b0%d0%b3%d0%b8%d1%81%d1%82%d1%80/>). Но

решенията по отделни случаи не решават генералния проблем със съществуването на текстове от ППЗДвП от 1996 г., противоречащи на ЗДвП от 1999 г.

Ето защо е крайно време държавата, в лицето на МВР като вносител на настоящия ЗИДЗДвП и Народното събрание като Законодател да изпълнят дълга си към обществото и да създадат ясна и непротиворечива нормативна уредба на един толкова важен аспект на живота на всеки от нас като движението по пътищата, било то като водач на автомобил или камион, пешеходец, велосипедист, мотоциклетист и т.н.

Автор: Антон Душев (29.04.2022 15:01)

Две предложения за нови параграфи в ЗИД (част 1)

1. Да се добави нов параграф за изменение на чл. 94, ал. 4, където след думата "престой" да се добави "и паркиране".

Мотиви:

Необоснована е действащата нормативна уредба, предвиждаща да е забранено паркирането, но да е позволено спирането от лявата страна на път с еднопосочно движение, и то при изричното условие превозното средство да не пречи на движението на останалите пътни превозни средства.

Независимо дали е спряно или е паркирано, превозното средство физически е там.

Когато не пречи на движението на останалите пътни превозни средства няма логична причина паркирането да е забранено, а спирането - разрешено.

Промяната на законовия текст, която предлагам, до известна степен ще облекчи проблема с местата за паркиране в централните (където предимно се намират улици с

еднопосочно движение) на градове, където тези места са силно дефицитни. Промяната ще има положителен ефект и върху приходите на съответните общини, които събират такси за временно или абонаментно паркиране. В отделни случаи промяната ще узакони съществуващо статукво в някои градове, където паркиране от лявата страна на еднопосочни улици се толерира. Считам, че от промяната няма да произтекат никакви отрицателни последици.

Автор: Крис Томов (29.04.2022 13:40)

Ограничения за Категории А,А1 и А2 ПРОТИВ

Смятам, че е изключително глупаво да се ограничава движението на мотори А1 и А2 по магистрали и скоростни пътища. Всеки мотор от А2 може да се движи с магистрална скорост. Почти всички машини от категория А1 могат да поддържат предвидената в закона скорост от 100км/ч. Ограничението от 70км/ч за мотоциклети по извънградски пътища ще постави водачите им в риск, защото непрекъснато ще бъдат изпреварвани. На моторите трябва да се изравни ограничението с това за категория Б!

Автор: ЕМИЛ МИТКОВ (29.04.2022 11:29)

Аз съм против намаляването на скоростта от 140 км/ч на 130 км/ч
?????? ?? ????? ?????????? (????? ??-?? ?? ??????? ?? ??????????????)
? ????? % ?? ?? ????????? ??? 130 ???/?? 140 ???/?? (????????? ?? ? ??????..., ? ?? ? ?????? ??????????)
??????, ?? ??? ? ??????? ??????? ?? ?? ????????? ?????????? ?? ??????????????...

Автор: Натали Вранчева (28.04.2022 23:46)

Пълен абсурд

Изключително разочарована останах от прочетеното!

Тези нови мерки в никакъв случай не трябва да влизат в сила.

Това е подигравка с народа.

ако магистралите бъдат оправени съвсем спокойно може да се сложи ограничение на скоростта 160.

Автор: Делян Александров (28.04.2022 15:24)

Ограничение на скоростта от 140 км/ч на 130 км/ч

Здравейте,

Предложените промени, мога да ги класифицирам само като „Отклоняване фокуса от истинските проблеми“.

Къде е отчета, колко ПТП-та със смърт има по магистралите, като се извадят тези, причинени от скоростта между 130 и 140 км/ч? Няма го, няма и да го има, защото ще покаже, че няма такива. Кое налага намалянето на максималната скорост? ПТП-та със смърт са главно по междуградските пътища и са предизвикани от неразумни скорости в късните часове от не опитни шофьори или под въздействието на алкохол/наркотици!

Защо не се коментират неадекватната и/или липсваща сигнализация и маркировка?

Помислете за цялостна ревизия на цялата пътна мрежа! Има толкова много абсурди с безумни ограничения, маркировки и сигнализации, както и липсата на такива!

Фокусирайте се върху спирането на практиките, които чрез роднини, познати или корупция, дадени личности да избягват наказания на нарушения, като по този начин придобиват чувство на безнаказаност и правят каквото си поискат по пътищата!

С Уважение,

Делян Александров

Автор: Делян Александров (28.04.2022 15:23)

Ограничение на скоростта от 140 км/ч на 130 км/ч

Здравейте,

Предложените промени, мога да ги класифицирам само като „Отклоняване фокуса от истинските проблеми“.

Къде е отчета, колко ПТП-та със смърт има по магистралите, като се извадят тези, причинени от скоростта между 130 и 140 км/ч? Няма го, няма и да го има, защото ще покаже, че няма такива. Кое налага намалянето на максималната скорост? ПТП-та със смърт са главно по междуградските пътища и са предизвикани от неразумни скорости в късните часове от не опитни шофьори или под въздействието на алкохол/наркотици!

Защо не се коментират неадекватната и/или липсваща ограничения, сигнализация и маркировка?

Помислете за цялостна ревизия на цялата пътна мрежа! Има толкова много абсурди с безумни ограничения, маркировки и сигнализации, както и липсата на такива!

Фокусирайте се върху спирането на практиките, които чрез роднини, познати или корупция, дадени личности да избягват наказания на нарушения, като по този начин придобиват чувство на безнаказаност и правят каквото си поискат по пътищата!

С Уважение,

Делян Александров

Автор: Драгомир Кънев (28.04.2022 15:05)

Максимално разрешена скорост

С това предложение се цели:

1. Улесняване на движението на по-бързо движещите се участници с категория А.
2. Изравняване на скоростта на движение между участниците с категория В.
3. Улесняване на изпреварването на категории С, С+Е и D от участници с категории А и В.

Категория А

За Категория А, да се увеличи максимално разрешената скорост с 10 км/ч по извънградски пътища, скоростни пътища и автомагистрала.

Мотоциклетистите задължително трябва да се движат по-бързо от трафика, дори и в градски условия, тъй като не затрудняват движението на останалите участници. Изпреварването от мотоциклетист става доста по-бързо и по презумция никой мотоциклетист не кара с трафика. Това е така, защото другите участници в движението системно не се съобразяват с мотоциклетистите. Мотоциклетистите имат да анализират много повече фактори по време на управление на мотоциклет и 100% ангажимент при управлението на машината и за това, мотоциклетистите трябва да бъдат улеснени в участието им в движението като се движат по-бързо от трафика.

Категория В

За категория В, максималната разрешена скорост трябва да остане 140 км/ч.

Към настоящият момент движението по автомагистрала от 99% от водачите на леки моторни превозни средства с категория В се осъществява под 140 км/ч. Системно повечето водачи се движат под максимално допустимата скорост и често създават предпоставки за ПТП като в последния момент започват маневра по изпреварване без да съобразят дистанцията със застигащите автомобили, които спазват максимално разрешената скорост от 140 км/ч.

Да се въведе задължителна минимална скорост за движение по автомагистрала от 130 км/ч.

Всички водачи от категория В, които не спазват минималната скорост за движение по автомагистала да се глобяват с отнемане на контролни точки, фиш и отвеждане от автомагисталата.

По-бавно движещите се водачи са честа причина за ПТП чрез отнемане на предимство и създават предпоставки за превишаване на максималното допустимата скорост за движение.

Да се въведе толеранс при контрол на скоростта от +20 км/ч над максимално допустимата скорост за движение по пътищата за категории А и В.

За категория В, при движение извън населени места:

Да се въведе минимална разрешена скорост от 80 км/ч. Всички водачи, които не спазват минимално разрешената скорост за движение, да се глобяват с отнемане на контролни точки и фиш. При повторно нарушение да се изпращат за допълнителни часове по курмуване.

Категории С, С+Е и D

За категории С, С+Е, и D, да се увеличи контрола за спазване на ограниченията.

Масово водачите от категории С, С+Е и D се движат с 10 км/ч над максимално допустимата скорост при движение извънградските пътища. Това е предпоставка за усложнено изпреваране и създаване на трафик. Със стриктно спазването на ограничението за всяка от категориите С, С+Е и D ще се улесни изпреварването от останалите участници в движението няма да е необходимо да попадат в ситуации за предприемане на рискови изпреварвания и превишаване на скоростта при изпреварване.

Автор: Христофор Христов (28.04.2022 12:45)

Ограничения за скоростта - Категории А, А2 - против

Здравейте!

Не разбирам какъв е замисъла от намаляване ограничението на скоростта, за категории А и А2. Ако презумцията е безопасността, то тази мярка ще доведе точно до обратното. Мотоциклетистите трябва да се движат със скоростта на пътния трафик.

Мотоциклетите категория А2 са достатъчно бързи и мощни, за да се движат по скоростни пътища и магистрали. **Не е логично** да им бъде забранено да се движат по тях. По този начин вие ограничавате правото на човек притежаващ мотоциклет категория А2, да се движи по 30-40% от пътната мрежа.

Според мен **ограниченията на категории А и А2 трябва да са същите, като категория В.**

Автор: Slavcho Dinev (27.04.2022 21:11)

закон дискриминиращ шодаюите на мотоциклети

Господа, "мислещи" законите. НЕ Е НОРМАЛНО да поставяте най-уязвимите участници в движението в позиция, която да създаваме опашки в движенията по националната пътна мрежа. Давам пример - Камион 15м дълъг и тежаш няколко тона, тръгва да изпреварва мототрист, но насреща се появява кола и той трябва да изблъска мотоциклета извън пътя, за да не се блъсне челно в колата или камиона, идващ отсреща. Това защото мотоциклета няма право да се движи със скорост, която е законна и опомената в Закона за движение по пътищата. Камион да има право да се движи с 80, а мотоциклет със 70 ?!? Почти същото нещо и на магистралта. Каравани, огромни джипове и какви ли не други спортни коли, които могат да развият 300 км в час се движат със 130 по закон, а мотор, който не може да вдигне такива скорости, не може да се движи със 130 км/ч. Господа, не правете тази идиотщина, защото рискувате живота на много начинаещи и други мотористи, които ще бъдат принудени да създават опашки и да задръстват движението. Това създава нервност у шофьорите и може да се стигне до саморазправи. Също така това е и дискриминация към нас, мотористите, защото аз не виждам, с какво сме по-лоши като хора или участници от останалите. Един моторист има много по-бърза реакция зад волана на автомобила, след като е карал мотор и е по-внимателен, защото инстинкта на самосъхранение е по-голям от на тези, които не са се качвали на мотор никога Това е ПЪЛНА ДИСКРИМИНАЦИЯ и наглост.

Автор: Димитър Георгиев (27.04.2022 20:23)

Категории А1, А2 и А

Здравейте, като собственик на мотоциклет от категория А2, мисля че предложените промени за А1, А2 и А категория са безумни и по-скоро опасни за водачите на двуколесни МПС. ?? ?????? ?????? ? ?????????????? ?? ??-??, ????? ?????????????? (???? ?1) ????? ?? ?? ?????? ?? ?????????? ?? ??-?? ?? ???. В.?? ?????????????????? ????? ?????? ?? ??-????????? ??-?? ?? ?????????????? ?? ?????????? ??????? ? ??????????. ?????????? ?? ??????????, ? ?????? ??? ? ?????? ?????? ?????? ?? ?????????, ??????? ?? ?????????? (?????? ?????????????? ?? ??????????) - ?????????, ?????? ?? ??????? ? ?? ? ????????? ??????, ?????????? ??? ???????.

Автор: Martin Grigorov (27.04.2022 18:45)

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2

????????????? ?????? ?? ?? ?????? ?? ?????? ??????? ?????? ?????????????? ??? ? ?????????? ?????? ?????? ?? ?????? ?????????? ?? ?????? ?? ?? ?????????????? В, С ??? D, ?????????? ? ?.?. ? ?????? ??-?????. ???, ?????? ?? ?????? ?? ?????? ?????? ?? ? ?????? ?? ?????????????????? ??? ?? ?????? ?????? ?? ??????? ?? ?????????? ?? ?????????????? ?????? ??????????????

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

Автор: Ивайло Железарски (27.04.2022 17:25)

Как мога да изтрия дублирано съобщение?

Как мога да изтрия дублирано съобщение? Лош потребителски интерфейс!!! Липсва и функционалност за редакция!

Автор: Ивайло Железарски (27.04.2022 17:22)

Изравняване на скоростите за А, А1 и А2 с тези на В категория - сравнение с други Европейски страни
Здравейте,

Прилагам списък с максималните допустими скорости в Европа на магистрала - категории В и А (ако е различна). Видно е, че България е единствената страна в Европейския съюз в която ограничението за мотоциклет (А, А1, А2) е по-ниско от тези за лек автомобил (В). От всички коментари стана ясно, че по-ниската скорост на малкия уязвим мотоциклет спрямо останалия трафик е опасна. **В тази промяна на закона моля изравнете максималната скорост на мотоциклетите категории (А, А1, А2) с тези на леките автомобили (В).** И трите категории могат да поддържат нужната скорост за магистрала и скоростен път и не виждам причина да се ограничават по този начин.

Нека вземем пример от развитите европейски страни и по този параграф.

- Albania - 110
- Armenia - 110
- Austria - 130
- Azerbaijan - 110 (**А 90**)
- Belarus - 110 (**А 90**)
- Belgium - 120
- Bosnia and Herzegovina - 130

Bulgaria - 140 (**A 100**)
Croatia - 130
Cyprus - 100
Czech Republic - 130
Denmark - 130
Estonia - 110
Finland - 120
France - 130
Georgia - 110
Germany - 130
Great Britain - 112
Greece - 130
Hungary - 130
Ireland - 120
Italy - 130
Lithuania - 130
Luxembourg - 130
Montenegro - 130
Netherlands - 130
North Macedonia - 130 (**A 120**)
Norway - 110 (**A 100**)
Poland - 140
Portugal - 120
Romania - 130
Russia - 110
Serbia - 130 (A 120)
Slovakia - 130
Slovenia - 130
Spain - 120
Sweden - 120
Switzerland - 120
Turkey - 120 (**A 100**)
Ukraine - 130 (**A 80**)

Ако се мисли за ограничаване на по-млади и неопитни водачи, нека ограниченията бъдат за тях, а не за категорията на мотоциклета.

Автор: Ивайло Железарски (27.04.2022 17:20)

Скоростите в Европа на магистрала - Изравняване на категории A,A1 и A2 с ограниченията за B

Прилагам списък с максималните допустими скорости в Европа на магистрала - категория B и A (ако е различно). Видно е, че България е единствената страна в Европейския съюз в която ограничението за мотоциклет (A, A1, A2) е по-ниско от тези за лек автомобил (B). От всички коментари стана ясно, че по-ниската скорост на малкия уязвим мотоциклет спрямо останалия трафик е опасна. В тази промяна на закона моля изравнете максималната скорост на мотоциклетите категории (A, A1, A2) по всички пътища с тези на леките автомобили (B). И трите категории могат да поддържат нужната скорост за магистрала и скоростен път и не виждам причина да

се ограничават.

Нека вземем пример от развитите европейски страни и по този параграф!

Albania - 110
Armenia - 110
Austria - 130
Azerbaijan - 110 **(A 90)**
Belarus - 110 **(A 90)**
Belgium - 120
Bosnia and Herzegovina - 130
Bulgaria - 140 **(A 100)**
Croatia - 130
Cyprus - 100
Czech Republic - 130
Denmark - 130
Estonia - 110
Finland - 120
France - 130
Georgia - 110
Germany - 130
Great Britain - 112
Greece - 130
Hungary - 130
Ireland - 120
Italy - 130
Lithuania - 130
Luxembourg - 130
Montenegro - 130
Netherlands - 130
North Macedonia - 130 **(A 120)**
Norway - 110 **(A 100)**
Poland - 140
Portugal - 120
Romania - 130
Russia - 110
Serbia - 130 **(A 120)**
Slovakia - 130
Slovenia - 130
Spain - 120
Sweden - 120
Switzerland - 120
Turkey - 120 **(A 100)**
Ukraine - 130 **(A 80)**

Ако се мисли за ограничаване на по-млади и неопитни водачи, нека ограниченията бъдат за тях, а не за категорията на мотоциклета.

Автор: Юлия Андреева (27.04.2022 16:38)

Против новите още по-неадекватни ограничения за А; А2 и А1 Законът в частта си касаеща ограниченията е абсурдно стар и Вие сега вместо да го промените адекватно, правите нещата още по--зле. Няма логика да принуждавате мотористите да се движат заедно с тежките МПС-та, защото така ни правите жертви. Ще ви опиша следната картинка: карате по магистралата /или извънградски път/, решавате да изпреварите камион и пред него автобус, стигате до средата на камиона и зад Вас лети състезател /или срещу Вас в насрещното/, решавате да се спасите, като се прибирате между камиона и автобуса, НО.... там има моторист, или 2-ма....нямате ход. Вие вече сте УБИЕЦ ИЛИ МЪРТВЕЦ. Ако останете в ляво, ще ударят Вас, ако се приберете ще убиете друг...

Поставяте ни в позицията на жертва още в закона.

Искаме само да се движим с равна скорост на категория В, защото щом ние сме жетва, то на Вас останалите е отредена ролята на убийци! Моторите от кат. А2 с нищо не отстъпват на тези от кат. А или на автомобилите, защото да се движат със 70 на извънградско, при позволена 90 на леки автомобили и камиони.... вие нормални ли сте изобщо!? Ако се подредим 7 мотора един зад друг и караме със 70 км/ч къде ще се денете, как ще предприемете изпреварване без да застрашите себе си или нас!? Ние водачите на двуколесни МПС сме най-уязвимите участници в движението и Вие ни хвърляте на вълците под предлог "безопасност", сериозно ли!?

Автор: Павлин Гроздев (27.04.2022 14:10)

Ограничаване на скоростта на кат А, А1, А2

Здравейте,

Ограничаването на скоростите на А, А1 и А2 по предложението начин създава предпоставка водачите на мотоциклети да бъдат изпреварвани от ТИРове и автобуси, както и други големи МПС от кат В.

В допълнение ограниченията за мрежата по която могат да се движат МПС от категория А2 насърчават неопитни мотоциклетисти да прибегнат директно към закупуването на мотоциклет от кат. А (ако имат годините), с по-голяма кубатура, което само по себе си също крие допълнителни рискове. Известен факт сред инструктори и любители на мотоциклетите е, че винаги е по-добре да добиете опит с по-малки мощности преди да се качите на мотор 600 или повече м³см.

В предложението промени виждам една много добра идея, която се опитва да ограничи младите и неопитни мотоциклетисти (тези под 24г, които не могат да притежават кат. А) в скоростта им и пътната мрежа, която могат да ползват.

Определено приветствам тази идея, НО би било по-добре ако кат. А1 бъде ограничена само за градски условия, скоростта на кат. А и А2 да е равна на МПС от кат. В навсякъде по пътната мрежа, кат. А и кат. А2 да имат достъп до цялата пътна

мрежа, С УСЛОВИЕТО, че всички притежатели на кат. А2 без определен стаж (примерно 4 години) - не могат да ползват скоростни пътища, магистрали и пътища извън населени места.

По този начин ще поставим неопитните основно в града, където скоростите са ниски.

Тези с недостатъчен стаж - също, а притежателите на кат. А2 с достатъчно опит, ще могат да добият опит по различните видове пътища, докато не придобият достатъчно опит или години за кат. А.

Също, ще избегнем прибягването към големи кубатури на неопитни мотоциклетисти, които имат години за кат. А, защото макар и да притежават кат.А ще могат да ползват мотоциклет от кат.А2 без да бъдат ограничавани в пътната мрежа, която могат да ползват.

Автор: Михаил Кръстев (27.04.2022 11:36)

Ограничения за скоростта - Категории А1 и А2

Бих искал да изкажа скромното си мнение по няколко пункта свързани с предложените промени в ЗДвП.

- Напълно подкрепя предложението за ограничаване на Максималната скорост по магистралите на 130км/ч. Доводите ми са продиктувани от не достатъчно добротата състояние на пътната настилка и съоръженията за безопасност по тях, както и все повечето инциденти. Тези 10км/ч по-ниска скорост биха могли да предотвратят много инциденти и в същото време ако се пътува от София до - Бургас човек ще стигне само с 10-12мин по-късно. Да не говорим за по-кратки разстояния!!!
- Като управител на фирма притежаваща над 15 МПС-та бих казал, че мъките които имам с получавани/върчване на всякакъв вид АУАН и пр. са невероятни и е крайно време да се изгради електронна система която да РАБОТИ активно, за да може да се ВРЪЧВАТ и плащат всички актове, фишове и т.н. своевременно.
- Относно предложението за ограничаване на максималната скорост на категория А1 и А2, като мотоциклетист от повече от 10 години и притежаващ мотоциклет от категория А и „скутер“ от категория А2 бих изразил следното мнение: категорично не разбирам защо законодателя иска да застраши моя живот, този на съпругата ми и на всички останали мотоциклетисти, като иска да направи така, че постоянно да бъда притискан и изпреварван от камиони, ТИРове и автобуси и това само защото съм решил да изляза на разходка със скутер. Защо същият този законодател иска да ме стимулира да управлявам по-мошен и съответно по-замърсяващ мотоциклет само за да се чувствам поне малко по-сигурен. Няма никаква логика.
- Почти никъде в Европа няма разлика в максимално допустимата скорост при категория А и В по съответните пътища. Защо на МПС с максимално допустима маса от порядъка на 40 тона допустимата скорост да е 80-100км/ч, а на такова с маса 130-200кг да е по-ниска (70км/ч), не Ви ли звучи ОПАСНО?!?

Дори и действащото ограничение в момента (100 км на магистрала за всички мотоциклети) поставя мотоциклетистите в потенциално опасни ситуации, защото лека и малка машина се задължава да се движи със скоростта на много по-големи и тежки МПСта, докато всички автомобили, независимо от габаритите и мощността им, се движат с 40 км по-бързо. България е една от малкото държави в Европа, която разделя максималната скорост на мотоциклетите от тази на леките автомобили и ги поставя в 2 различни категории.

Слагането на мотоциклети от категория А2 и А1 в една категория не е обмислено добре, защото разликите между мотори от тези категории са доста големи. Категория А1 се простира до 125 куб. см. и 11 Kw (14.96 конски сили), докато А2 няма ограничение в кубатурата и позволява мощност до 35 Kw (47.6 конски сили). Следователно, мотоциклет от категория А2 може спокойно да се движи с трафика от автомобили по магистрала, тъй като има капацитета за това.

Предложението ми е максималната скорост за категория А и А2 да бъде изравнена с тази на леките автомобили (категория В). Мотоциклетите от тези категории нямат технологично ограничение да се движат с максимално позволената скорост за категория В, и в реалността се движат със същата тази скорост.

Оставянето на толкова голяма разлика в максимално допустимата скорост между мотоциклети и автомобили изкуствено поставя и без това по-уязвимите мотоциклетисти в опасна и неравна ситуация, когато няма основание за създаването на такава.

Автор: Ваньо Косев (26.04.2022 20:19)

Не съм съгласен с ограниченията на скоростта за категория А

Здравейте, ограничаването на скоростта за категория А, не трябва да бъде по-гъломо от това за автомобилите. Проблемните ситуации на пътя възникват най-вече при големи разлики в скоростта м/у участниците в движението. В приложените документи, за най-честа причина за ПТП се споменава термина "несъобразена скорост", а не превишена. Истинската превенция срещу ПТП се постига с разяснителни кампании и обучения, а не с ограничения.

Поздрави,

Косев.

Автор: Мирослав Стоименов (26.04.2022 20:05)

Относно категории А1, А2, А

Като активен моторист притежател на свидетелство за правоспособност от категории А1, А2, и А смятам, че предложените ограничения са абсурдни. Моето предложение е те да се изравнят с тези на категория В. Следното е продиктувано от това, че карайки на извънградски път със сегашното ограничение от 80 км/ч бивам изпреварван неправилно и засичан от останлите превозни средства. Считам, че тези ограничения са предпоставка за ПТП и изявена неравнопоставеност от другите

Здравейте,

Искам да си изкажа възмущението от предложението за ограничението за скорости за мотоциклети! Дори съм абсолютно сигурен ,че предложенията се предлагат от хора ,който никога не са карали мотоциклети и си нямат никаква представа от това как ,къде и по какъв начин се кара мотор и какво може да стане.

Според вас ,какво ще стане, ако мотористите спазват 100 км ограничение? Може да бъдете сигурни, че ще бъдат притискани от коли,автобуси,тирове,бусове и други. Това ще доведе до повече смъртни случаи и повече опасни ситуации ,който застрашават всеки един водач от движението. Трябва ограниченията на А,А2 да станат еднакви с тези на В категория, че и дори с 10 км отгоре ,за да няма конфликтни ситуации. Искам да допълня, че мотор който се кара с А2 почти не се различава по скорост, ускорение от това на А категория и не разбирам и дори не проумявам, как е възможно тези вид мотори да не се допускат по магистрали и скоростни пътища. Плюс това мисля ,че този вид закон ще пренуди повече мотористи да изкарат А категория, да си купят мотор за А категория (доста мощна машина) и по този начин фаталните случаи ще се увеличат драстично!

За А1 категорията ми е мнението, че това са мотори ,който са около 15 коня и по нищо не отстъпват по ускорение на 110-120 коня автомобил. Тези мотори вдигат около 140 км/ч и съвсем спокойно могат да поддържат 110 км/ч ,което е с 30 км повече от минималната скорост по магистрала. Безумен е предложението закон! Имайте солидарност към тези ,който са избрали да карат по слаби мотоциклети и не им взимайте правото да ги използват по всякакъв вид път.

В заключение смятам ,че предложите закони са безумни и подтикват повечето да карат големи и мощни мотори. Не бива хора ,който не са карали и запознати с мотоциклетите да предлагат закони. **ТВЪРДО СЪМ ПРОТИВ И СМЯТАМ ,ЧЕ ВСЕКИ ЕДИН Е НА МОЕТО МНЕНИЕ И НЕ БИВА ТЕЗИ ЗАКОНИ ДА ВЛИЗАТ В СИЛА.**

Автор: Nikola Nikolov (26.04.2022 15:39)

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2 - поредния абсурд

Не съм съгласен!

Такъв закон само в нашата държава ще се появи за първи път. Малоумно управление и измишлютини повече от 30 години.

Автор: Силвестър Цоков (26.04.2022 15:15)

.....

Аз викам направете го на 50 да ни блъскат тировете отзад.Скапана държава и некадърна биурокрация.

Предложението за спиране на движение на МПС-та от А1 и А2 категория от автомагистрала и скоростни пътища е абсурдно, защото машините от тези категории разполагат с мощност достатъчна за поддържането на 100 км/ч.

Време е МПС-та от А1, А2, А категория да имат ограничение в скоростта равни със тези на Б категория, защото сегашните застрашават живота на водача много често поради ниската скорост на движение, която кара останалите водачи да го притискат на пътя.

Автор: Ивайло Ивелинов (26.04.2022 13:24)

Несъгласен с промените относно кат. А/А1/А2

Съгласен съм с всички останали колеги относно ограниченията за скорост за МПС-та от категория А и производните ѝ А1 и А2. Не намирам логика в ограничаването на МПС-та, които конструктивно (дори А1) могат да се движат със скоростта на МПС-та от кат. В по автомагистрала. По републиканската пътна мрежа едни от най-опасните МПС-та за мотористите са товарните камиони. Безкрайни са ситуацияите, в които може да изпадне един моторист, карайки покрай тир, който не може да изпревари (поради ограничение на скоростта) - засичане, липса на каквато и да е видимост напред, директен контакт, хвърчащи камъни (за справка - между двойните гуми на тир може да се побере камък с размерите на юмрук), висящи/незатегнати колани по ремаркетото и т.н. Друго сравнение - МПС от кат. А1/А2 може да се движи само със 20 км/ч по-бързо от МПС с кат. М, с макс конструктивна скорост от 50 км/ч. За справка - ограничението на бул. Цариградско шосе в София е 80 км/ч, а на бул. България е 70 км/ч. т.е. в извън градска среда тези мотоциклети ще трябва да се движат със скорост равна или по-НИСКА от някои софийски булеварди. Според Вас, къде има повече риск - на извън градски пуст път или на столичен булевард?

Автор: Lady D (26.04.2022 13:03)

Относно чл. 21, ал. 1 и допълнителни предложения, които не са включени в Проекта Здравейте!

Включвам се, за да изразя и моето мнение по обсъжданото предложение, а именно:

1. "Пътно превозно средство от:" в чл. 21, ал. 1 - каква е разликата от ППС категория В и В1? Абсолютно не правилно формулиране на таблицата - в действащата в момента - категориите са описани така, но без да са разбити на поднивата 1 и 2.

2. Не разбирам промяната в чл. 21, ал. 1 - на какво основание се делят категориите пътни превозни средства? От една страна - водач от йерархично по- високо ниво категория, управлявайки МПС от по- ниска категория - трябва да се съобразява с категорията на превозното средство, а не от собствената си категория. От друга страна - конкретно превозни средства от категория А2 функционално от производител нямат проблем да поддържат и са технически пригодни да поддържат

Здравейте,

Мисля че намаляването на скоростта на категории А1, А2 или А, ще доведе до редица затруднения и пътно транспортни произшествия(ПТП). Дори в момента ограничението на мотори от категория А за движение по магистрала е немислимо ниско(100км/ч), при положение че скоростта на околните МПС - та е 140! За да се движи един мотор безопасно спрямо скоростта на трафика, той трябва да се движи със равна или леко по-голяма скорост от скоростта на заобикалящите го МПС - та. Решението е безумно и недомислено!

Мотористите са уязвими и поставяйки по-строги ограничения спрямо останалите участници в движението създават повече проблеми и предпоставки за ПТП.

Напълно подкрепям написаното от stomahata!

Автор: Hristo Lichev (26.04.2022 12:04)

Относно категория А

Машините от категория А2 са достатъчно мощни и могат спокойно да се третират както тези от категория А. По - ниската скорост за категория А е предпоставка за ПТП. Водачите често са притискани и изпреварвани неправилно. Смятам, че категории А и А2 трябва да бъдат изравнени с категория В

Автор: Радослав Шолев (26.04.2022 11:56)

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2

???????? ?????? ?? ?? ?????? ??? ?????? ???????, ? ?????? ? ??? ?? В, С ? D ??????????. ? ????????? ?????? ?????? ?? ?????? ?????? ?????????? ??? ??????????? ? ?????????? ?? ?????? ?? ?????? ?? ?????????????? ?? ?????? ??? ?? ??????????? В, С ??? D. ?????? ? ?????????? ?? ? ? ?2 ?? ??? ?????????????? ??? ? ? 130 ???.

Автор: Kalin Gavrakov (26.04.2022 11:29)

Коментар 9

XV. Относно отговорността на преподавателя и обратна връзка за качеството на обучение.

С настоящото предложение ще се въведе много по стройна система за следене на качеството на обучение и поведение на водачи, отколкото с контролните точки.

В чл.152, ал.10 и ал.17 от ЗДвП са въведени регистри за така наречените „автошколи“ и преподаватели, извършващи обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство.

Предлагам да се въведе обективен критерий за контрол на качеството на обучение, в който да се отчитат брой причинени ПТП-та и причиняване на смърт, от курсист завършил съответната школа преди не повече от две години.

Всяка година да се публикува статистиката за всяка школа и преподавател.

На всеки две години да се извършва преглед на статистиката от ДАИ и да се отнема правото да бъде преподавател на онова лице, на което курсистите са причинили най-много ПТП-та и/или смъртни случаи.

Същото да се извършава и за „автошколите“

Така преподавателите ще се замислят дали да допуснат (вземат подкуп) до изпит обучаващи се, които не са готови да бъдат безопасни участници в пътното движение, като водачи на МПС със съответната категория.

Същата статистика и отнемане на правото да бъде изпитващ да се извършава и за служителите, които имат правомощието да оценят дали обучаващият се е покрил законовите изисквания по време на изпита за правоспособност.

С направените предложения, считам ще се обезопаси движението по пътищата, без да се извършват колосални разходи, нито да се "мародерства" върху шофьорите.

По сега действащата политика за безопасност на движението по пътищата, никъде не се отчита отговорността на :

- собствениците на пътища, относно организацията на движението;
- обучаващите, относно качеството на завършващите курсисти придобиващи правоспособност;
- служителите на администрацията, натоварени със задължението да оценяват уменията на курсистите в практическия изпит по управление на МПС.

Автор: Kalin Gavrov (26.04.2022 11:19)

Коментар 8

XIII. Относно предложението за § 41. Създава се чл. 186а:

Текста на предложението следва да бъде в Закона за административните нарушения и наказания, а не в ЗДвП.

ЗАНН е процесуалния закон, а ЗДвП е материалният.

Съгласно чл.10, ал.1 и ал.2 от Закона за нормативните актове, горното предложение е в нарушение на правилата за създаване на нормативен акт.

Манифестиране на пълна правна немощ е да се приемат различни процесуални правила за отделен административен орган.

Не е редно да има въобще процесуални правила в материални закони. Това води до лоши закони, които от 2010 са с чудовищно ниско качество.

Ако искате проекта на ЗИД на ЗДвП да бъде различен от законодателството между 2010г. и 2020г., вкарайте § 41 в ЗАНН. Съвсем отделен е въпросът дали са сполучливи или не, но поне ги направете в правилното място.

И ще стане много лесно ... Пример: текста на чл.186а, ал.1, т.1 буква „а“ и „б“, може да придобие следния вид:

а. „контролните органи по съответния материален закон, при изпълнение на контролните им функции по същия закон;

б. „ други служители, извън контролните органи по материалният закон , но от същото министерство.

Виждате, че универсалността много бързо може да бъде направена.

Моля да обърнете внимание какво стана в административното правосъдие, след като се нароиха материални закони с процесуални правила изключващи АПК, като екологичното, данъчното, правила по отчуждаване за държавни нужди ... и в трите има текстове ограничаващи дори обхвата на извършваната проверка от съда за законосъобразност, което е грубо нарушение на правото на ЕС по темата правосъдие и редица Решения на Съда на ЕС точно по темата!

Описаното е образец на законодателен произвол от административен орган имащ правото на законодателна инициатива, чрез Министерски съвет.

Последното мащабно изменение на ЗАНН от 2021г., беше направено с идеята да се даде време за окончателното изготвяне на Административнонаказателен кодекс.

Проектът го има, разбира се има още много работа, но категорично трябва да се върви към единен кодекс, а не към разпръснати процесуални правила в материални закони, които да обслужват „щенията“ на поредния ръководител на една или друга администрация.

Така не се гради добро управление, а за доверие в държавния апарат пък въобще!

XIV. Относно предложението за § 43. В чл. 189 се правят следните изменения и допълнения:

В ал.6 предлагам да се добави т.9:

- копие от снимка на заснетото нарушение.

МОТИВИ: Разходът за копието от снимката, ще бъде покрит от наложената глоба/санкция, но ако има снимка на заснетото нарушение приложена към фиша ще намалите оспорванията в съда поне с 15-25%. Така или иначе при оспорване в съда, следва да бъде предоставена като доказателство.

Хората по принцип са честни и когато видят безспорното доказателство, ще се замислят дали да обжалват или да се възползват от намалението, като се приключи случая с плащане и се ползва отстъпката.

И още нещо ... колкото повече завишавате размера на глобите и санкциите, толкова повече ще има обжалване в съда. А, там статистиката е потресаваща ... в ущърб на МВР.

По неофициална статистика ... при обжалване на фиш или наказателно постановление издадени по ЗДвП, около 80% са отменени от съда. Замислете се!

Автор: Kalin Gavrov (26.04.2022 11:13)

Коментар 7

XI. Относно предложението за § 26. В чл. 174 и § 28. В чл. 175а се създават ал. 3 и 4

Няма смисъл от лишаване от правото да се управлява за дълъг период, ако не се подложи водача на шофьорски изпит. Дори е опасно, защото се губят знания, навици и умения.

Ето защо предлагам за посочените нарушения да се отнема правоспособността, а след изтичането на срока за забрана за управление на МПС за съответния срок, да има водача правото да се яви на листовки и кормуване (изпит), като си го заплати естествено. Ако издържи, връща му се правоспособността, ако бъде скъсан, да си кара целия шофьорски курс от самото начало, за да се научи.

Не ни трябва на пътя неграмотни, незнаещи или загубили навици шофьори.

Трябват ни точно обратното на описаното. Ето защо трябва да се отнема правоспособността и да се защитава с изпит.

XII. Относно предложението за § 29. В чл. 176, § 30. В чл. 177, § 31. В чл. 178, § 32. В чл. 178ж, § 33. В чл. 179

Предложенията са безпринципни, защото повишението на глобите, чрез предложените числа не са мотивирани с нищо и не са обвързани с реалните доходи.

Предлагам глобите да са в някакво съотношение спрямо минималната работна заплата /МРЗ/ или друг обективен показател. Така глобите ще се осъвременяват автоматично, с приемането на по-висока МРЗ.

Преди всичко глобите трябва да са платими, а не докарващи до мизерия.

Все пак основния мотив в нашето наказателно право е превъзпитанието. Моля да направите справка с чл.36 от НК ...

Ето защо предлагам да се въведе наказание отнемане на правоспособността и да се връща след положен изпит, а не толкова да се завишава размера на глобите, като ефектът им ще доведе до мизерия на наказаното лице.

Така само ще превърнете в длъжници към НАП десетки хиляди хора, които няма да искат да работят на „светло“, както го правят поне 300 хиляди, които са с изпълнителни дела от ЧСИ за дългове, които не могат да платят до края на земните им дни.

Вместо да превъзпитате нарушителя, ще го подтикнете да наруши и трудовото, осигурителното, че и данъчно законодателство, като работи без трудов договор и му се плаща на ръка, без да са платени данъци и осигуровки!!!

Има статистика, че над 1 милион физически лица в България, които са в трудоспособна възраст не работят по официален ред (трудов договор или като самоосигуряващо се лице), не учат или не са се записали като безработни.

Е, една голяма част са точно такива, за които ви пиша по-горе.

Ще получите същото, като с текста за шофиране след употреба на наркотични вещества, а не да се отчита влиянието им.

Ще създадете много социални проблеми, вместо да решите един.

Автор: Kalin Gavrakov (26.04.2022 11:12)

Коментар 6

IX. Относно предложения в § 16. В чл.153, т.4, § 17. В чл.157 и § 18. В чл.158, ал.1, т.2, § 19. В чл.159, ал.1 и § 21. В чл.162, ал.7

Крайно време е не само да се откажете от „синия“ талон, но и от контролните точки, защото те не са наказание по смисъла на чл.2, ал.1 от Закона за административните нарушения и наказания във връзка с чл.4, ал.1 от Конституцията.

Т.е. с отнемането на контролни точки не може (противозаконно е!) да се отнема СУМПС по реда на чл.157, ал.4 от ЗДвП, камо ли да се забранява правоуправление, да не говорим пък за отнемане на правоспособност.

Това съм го доказал още през 2015г. с редица актове на съда, като давам за пример Решение №1377/07.07.2015г. (ECLI:BG:AD718:2015:20150601342.001) по КАНД №1342/2015 по описа на Административен съд – Пловдив, цитирам:

„Колкото до отнетите контролни точки следва да се посочи, че отнемането на контролни точки не фигурира нито сред принудителните административни мерки, нито сред наказанията по ЗДвП, респективно ЗАНН, което потвърждава различната им правна същност. Отнемането на контролни точки не е санкция, която би подлежала на самостоятелно обжалване, а фактическо действие с контролно-

отчетен характер, което изпълнява предупредителна (по отношение на водачите) и информационно-статистическа (от гледна точка на контролните органи) функция.

X. Относно предложението за § 23. В чл. 170 се създава ал.5.

КАТЕГОРИЧНО съм против новата ал.5.

Май забравихте за магистралните грабежи с автомати Калашников, които приключиха към 2013 г., защото бяха арестувани извършителите и осъдени с наложено наказание лишаване от свобода, но по-важното е, че тогава и се премахна текста от ЗДВП даващ възможността полицейски служители да спират от движение участници, ако полицейските автомобили не са обозначени по съответния ред.

Дърпате дяволите за опашките или по-скоро крокодилите, които са и на свобода!

Това е абсолютно безумие с оглед подкупността и липсата на какъвто и да е интегритет от служителите на полицията извършващи пътен контрол.

Ще ви напомня резултатите от акциите Палките 1 и особено Палките 2 проведени от Вътрешна сигурност на МВР ... от проверени 60 екипа за пътен контрол, подкуп са приели 59 !!! Последният екип не е взел подкуп, защото е участвал в операцията.

Т.е. от 100% проверени служители 100% подкупни!!! Това е тъжната действителност.

<https://www.dnevnik.bg/bulgaria/2013/09/23/2146569 edin ot sheiset ekipa na kat ne e vzel podku>

В случай, че се гласува това безобразие, считайте, че давате старт както на магистралните грабежи, така и на още по-голяма корупция и то активна - изисквана от служители на реда.

Навярно ще отчетете и наскоро добилия известност случай на заснет побой над турски шофьор, който е отказал да плати подкуп на пътен полицай.

Автор: Kalin Gavrakov (26.04.2022 11:09)

Коментар 5

V. Относно предложението за § 2. В чл. 21, ал. 1 таблицата се изменя ...

Превишената скорост НЕ Е най-често срещаната причина за ПТП, а НЕСЪОБРАЗЕНАТА скорост с пътните условия. И това много добре го знаете в МВР.

Същото е видно и от приведените данни в мотивите към проекта - най-много ПТП-та и загинали има по първокласните пътища,, после по второкласни и третокласни, и чак тогава идва реда на магистралите, т.е. на четвърто място!!!

Магистралите са пътищата с най-малко ПТП-та изобщо от всичките от републиканската пътна мрежа! Няма никаква логика да се намалява скоростта от 140 на 130 км/ч за магистралите освен да се упражнява тормоз над шофьорите, за да

ни е гадно още повече пътуването.

Оставете максималната скорост да си бъде 140 км/ч, а с временно ограничение си регулирайте скоростта по съответните негодни или подлежащи на ремонтни дейности участъци. Така всеки преминаващ шофьор по магистралите в България ще знае, че реално нямаме магистрала, а черни (финансови) дупки за милиарди левове.

VI. Относно предложението за § 3. В чл. 55, ал. 1 предлагам да се раздели на две:

- за автомагистрала и предложената скорост от 70 км/ч е малка! Магистралите в България са двулентови за движение, а не три и повече. Ето защо моля минималната скорост да бъде увеличена на числото 90, защото по нагорнище скоростта на подобно МПС ще падне на 50;
- за първокласен път да остане числото 70.

VII. Относно предложението за § 5. В чл. 104а, ал. 1 предлагам цялостна редакция на текста защото не съответства на техническото развитие.

Какво имам предвид ... сегашните автомобили позволяват да се свързва телефона, таблета или предложеният текст за „мобилно устройство“ с инфотейнмънт системата на автомобила (дали чрез USB кабел или безжична връзка), която се командва с ръцете, без оглед дали се натиска бутон или екран (touchscreen)

Чл. 104а. На водача на моторно превозно средство е забранено да използва мобилно устройство за комуникация или друго мобилно устройство по време на управление на превозното средство, освен чрез устройство, позволяващо използване на мобилно устройство за комуникация или друго мобилно устройство без да го докосва с ръце или чрез системите за комуникация и управление налични в самото превозно средство.

VIII. Относно предложението за § 15. В чл. 152, ал. 1 да се добавят и случаите при отнемане на правоспособността описани в предложение в Коментар 4 в т. IV

Автор: Kalin Gavrov (26.04.2022 11:07)

Коментар 4

IV. Относно предложението за § 1. В чл. 5, ал. 3, т.3

Предложеното само издава безсилието на контролните органи да си свършат работата.

Освен това виждам проблем и с влизането в сила, предвид законоустановените начини за връчване. От текста излиза, че нарушителят трябва да следи сам, кога

влизат в сила наказателни постановления или електронни фишове.

Съвсем отделна тема е, че не може с електронен фиш да се констатира и налага наказание за системно нарушение, защото съгласно дефиницията по т.62 от §6 към ДР на ЗДвП, то може да бъде установено единствено и само с акт за установяване на административно нарушение и да се наложи наказание съответно с наказателно постановление.

Предлагам следната редакция:

„3. да управлява пътно превозно средство, когато с влязло в сила наказателно постановление е лишен от правоуправление до изтърпяване на наказанието или е лишен от правоспособността за управление до нейното последващо придобиване по съответния ред;“

Крайно време е за системни нарушения или за причиняване на особено тежки ПТП-та да има и наказание лишаване от придобита правоспособност, като лишеният от правоспособността да има правото да си я възвърне, чрез явяване отново на шофьорски изпит за съответната категория в определен срок след изтърпяване на наказанието, с което му се забранява да управлява МПС

Така ще се постигнат следните цели относно системните или с тежки провинения водачи:

- ще си опресняват знанията по ЗДвП, Правилника за прилагане на ЗДвП и подзаконовите му актове;
- ще бъдат ефективно отстранени от пътя, като ще се включат отново в пътното движение, като водачи след проверка на знания, навици и умения по шофиране;
- школите за обучение ще имат курсисти в изобилие;
- вместо да се плащат баснословни глоби, поне една част от сумите със сигурност ще отидат за ограмотяване на водач-нарушител;
- ще се лишат от правоспособността неграмотни лица с 8-ми и/или 10-ти клас, като така ще се стимулира и ограмотяване, чрез завършване на средно образование до втори гимназиален клас по смисъла на чл.73, ал.3, т.2 от Закона за предучилищното и училищно образование.

Който не иска да си губи правоспособността, да спазва правилата!

Правоспособността за правоуправление на МПС е придобивно право и не е гарантирано в случай, че не се покриват условията/изискванията.

Относно лицата с правоспособност с категории С, D и следващите, ако не издържат изпита за правоспособност при повторното явяване за съответната категория, то да се лишават въобще от правоспособността и да започват отначало ... с В категория, а стажът за професионалните категории да се трупат отначало и да не се зачита предходният.

Така пътищата ще бъдат освободени от шофьори на тежкотоварни автомобили и автобуси, които са системни нарушители, способни са и по занятие могат да причинят смърт на повече от 1 лице на пътя.

За особено тежки ПТП-та с изключително тежки последици (смърт на повече от 10 лица) и с квалифициращи обстоятелства вината на шофьора, трябва да се предвиди и наказание: лишаване завинаги от правото за придобиване на правоспособност по-висока от категория В.

ЗАДЪЛЖИТЕЛНО е да се въведе забрана за образуване на колони от товарни автомобили по еднолентов път в посока за движение, ако не спазват разстояние поне от 40 метра един от друг, а при многолентови пътища в посока за движение поне от 15 метра.

Международните шофьори (и не само те) карат плътно един зад друг и не дават възможност за изпреварване, като в резултат имаме ужасяващи челни удари. Това е и една от причините за високата смъртност по първокласните ни пътища

Автор: Kalin Gavrov (26.04.2022 11:04)

Коментар 3

III. Относно чл.5, ал.3, т.1 на ЗДВП, предлагам, да се измени в следния смисъл:

- да управлява пътно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда и/или под въздействието на наркотични вещества или техни аналози в определените прагови стойности в подзаконов акт;

Същото трябва да залегне и в чл.171, ал.1, т.1, буква „б“

Сегашният смисъл на текста е след употреба на наркотични вещества или техни аналози, което е неиздържано. Кръвните тестове са толкова чувствителни, че дори шест месеца след употреба ще бъде констатирано наличие на наркотично вещество, защото сега в закона е казано, че щом има наличие то следва, че има употреба по време на шофиране, ерго следва наказание.

Като се има предвид, че половината държави от Западна Европа са разрешили употреба на канабис, включително и в няколко щата на САЩ, то тогава, гражданин законно употребил канабис в тези държави, при шофиране в България и при направа на полеви тест, а в последствие и кръвен, ще бъде арестуван и съден, и то не за административно нарушение, а за престъпление по чл.343б, ал.3 от НК.

Отделна е темата, че ако осъдено лице по чл.343б, ал.3 от НК се обърне към Европейския съд по правата на човека, ще спечели делото, защото закона наказва употребата въобще, дори ако е била преди месеци, а не се отчита влиянието и въздействието съобразно концентрацията на наркотични вещества или техните аналози при самото управление на МПС върху водача.

Отделно, служителите на МВР ползват положителния тест като разрешение за извършване на обиск на лице и претърсване на дома в неотложност по реда на НПК,

като така всички съседни разбират, че съседът им е „престъпник“ още преди да се произнесъл съдът.

Съвсем отделна тема е, че над 1/3 от полевите тестове дават грешни резултати, но опозоряването вече си е факт и то по законен повод.

За пример как е решен въпросът давам Франция: според френското законодателство праговата концентрация на кръвта за положителен тест е 0,5 ng/mL за канабис (9-тетрахидроканабинол (THC)) и 10 ng/mL за амфетамин (като амфетамин, Метилен диоксиметамфетамин (MDMA)), 3,4-метилендиоксиамфетамин (MDA), 3,4-метилендиокси-N-етиламфетамин (MDEA) и метамфетамин, кокаин (и неговия метаболит бензоилекгонин), и опиати (като морфин и б-моно ацетилморфин (MAM)).

Не знам дали си давате сметка колко хора станаха престъпници с този текст. След като се дава за пример какво било в Западна Европа, то вижте как е решен въпросът там с концентрацията и отчитане на влиянието на наркотичните вещества.

Въобще не толерирам употребата на наркотици, но с този текст превърнахте в престъпници, буквално невинни водачи на МПС.

Та е редно депутатите ни да се замислят за вреди/ползи от превръщането в престъпник на лице, което не е било под влиянието на наркотици по време на управление на МПС, но има следи от употребата им в кръвта.

Нагледах се на обърнати човешки съдби, както на практически невинни лица обявени от закона за престъпници, така и на виновни лица (т.е. управлявали под влияние!!! на наркотици), погубили човешки животи, но със същата процедура по НПК и отчасти тежест на наказание по НК, относно наличие на следи от наркотични вещества в кръвта.

Автор: Kalin Gavrov (26.04.2022 11:02)

Коментар 2

I. Относно изискванията за придобиване на правоспособност за управление на МПС

1. Следва да се измени навсякъде където има възраст под 18 години в чл.151, ал.1 от ЗДвП, да бъде завишена на 18 години.

2. Следва да се измени чл.151, ал.2 от ЗДвП, като завършената образователна степен от 10 клас, да бъде завишена на втори гимназиален клас по смисъла на чл.73, ал.3, т.2 от Закона за предучилищното и училищно образование.

МОТИВИ: И сега е видно, че изграждане на социални контакти (умения за общуване) и уважение към другия индивид (включително и неговите права) трудно са култивирани след завършване на втори гимназиален клас, но със сигурност такива липсват при завършилите 10-ти клас.

А, движението по пътищата е социален контакт воден по правилата на ЗДвП, Правилника за прилагането му и другите подзаконовни актове.

Неграмотността, липсата на социални умения и уважение към другия индивид, буквално убиват по пътищата!

II. Относно организацията, администрирането и поставянето на хоризонтална, вертикална и светлинна сигнализация за организация на движението (регулиране) по пътищата

1. Собствениците на пътища по Наредба № 1 от 17 януари 2001 г. за организиране на движението по пътищата [Наредба 1/2001], са задължени съгласно чл.36и от Закона за пътищата да планират и осъществят безопасна организация на движението, съобразена с подзаконовите актове по чл.14, ал.1 от ЗДвП.

Никъде не е въведена административнонаказателна отговорност за длъжностни лица, допуснали организация на движението в нарушение на ЗДвП и подзаконовите му актове.

Ето защо предлагам да се въведе нов член в административнонаказателната част от ЗДвП, в която длъжностно лице по смисъла на чл.15 и чл.17 от Наредба 1/2001, което одобри организация на движение в нарушение на подзаконовите актове на ЗДвП, да му се налага глоба в размер от 200 до 500 лева за всяко едно установено нарушение.

2. Категорично трябва да се премахне даденото право по чл.5, ал.1 от същата наредба на собствениците на крайпътен обект, а да се възложи същото само на собственика на пътя.

Освен това, който иска да експлоатира подобен обект да бъде задължен да изгради лента за забавяне на скоростта и съответно лента за ускорение.

Не може на всяко крайпътно заведение или сергия да се слага ограничение 50 или 60 км/ч. Това „убива“ поддържането на средна скорост, предпоставка е за ПТП-та и е източник на корупционни доходи за служители на Пътна полиция, като се крият в храстите с радар.

3. Категорично трябва да се премахне каквото и да е съгласуване по Наредба 1/2001 специално с органите за контрол на пътното движение (Пътна полиция). Така съгласуването се ползва за „индулгенция“ за неспазване на нормативната уредба по организация на движението.

Работата на Пътна полиция е не само да санкционира нарушенията на участниците в движението по пътищата, а и нарушенията на тези, които го организират в качеството си на собственици на пътна инфраструктура.

Така служителите на Пътна полиция, които работят на терен, ще имат възможността при констатиране на нарушение по пътната сигнализация и организация на движението, да издаде предупреждение или направо да се състави акт за установяване на административно нарушение, а наказващият орган да издаде

наказателно постановление, за да се санкционира нарушителя.

МОТИВИ: В България МАСОВО се слагат знаци за организация на движението в пълно нарушение на ЗДвП и подзаконовите актове. Освен това, излишно се създават „тапи“ и риск от ПТП-та, чрез слагане на ограничения на скоростта поради конюнктурни съображения, за да не кажа корупционни, относно крайпътните обекти (нарочно се цели намаляване на скоростта, за да се предизвика желание за спиране, съответно ще има и консумация, т.е. приход).

Автор: Kalin Gavrakov (26.04.2022 11:01)

Коментар 1

Уважаеми дами и господа,

публикувам коментари по така предложения ЗИД на ЗДвП, но преди всичко ... , за да ме разберете най-добре ще е, а и ви моля, да направите експериментално пътуване от София до Русе и обратно (около 620 км.) или от Пловдив до Варна и обратно (около 720 км.), като спазвате всички ограничения на скоростта! Всички !!!

Тогава ще разберете, защо най-много ПТП-та са станали на първокласни пътища, а не по магистрали, и защо шофьорите карат (истината е, че всички караме!) безумно ...

Ако човек може да планира времето за пътуване от точка А до точка Б, той ще планира и времето си, но сега в България това е абсолютно невъзможно. То за влаковете не може, че уж вървят по разписание и по релси, камо ли за автомобилен транспорт.

Ако се пътува със средна скорост на движение от 80 км/ч, то посочените разстояния ще се взимат за близо 8 часа първото и около 9 часа за второто.

Но ако започнете да спазвате всички безумни (малоумни) ограничения на скоростта, като някои са дори от 30 км/ч, няма да ви стигне и денонощие, за да отидете и да се върнете.

А, времето за целта на пътуването (бизнес среща или друго) е съвсем отделно.

България географски е малка страна и ако не може да се правят пътувания със средна скорост от 80 км/ч то проблемът не е в шофьорите, а в инфраструктурата и организацията на движението по републиканската пътна мрежа.

За данъкоплатците (частния бизнес) времето е изключителен ресурс и то невъзстановим. Всички пък знаем за безвремието и пълната липса към отношение за пестене на време в държавната администрация ...

Ето защо моля министърът на вътрешните работи и всички шефове от АПИ, да направят пробно пътуване до произволно избрана дестинация отдалечена на поне 300 км. в едната посока, като спазват всички наложени ограничения на скоростта. Всички!!! Имайте търпението и ще прогледнете, къде са проблемите с безопасността

на движението по българските пътища, а те са:

- инфраструктурни – безобразно състояние на пътната мрежа;
- организационни – незаконосъобразно и безсмислено разположени хоризонтална, вертикална и светлинна сигнализация за организация на движението;
- неопитни шофьори;
- неграмотни шофьори и/или абсолютни хулигани на пътя;
- неизправни МПС-та;
- пълна липса на обратна връзка и последващ контрол относно шофьори причинили тежки ПТП-та и преподавателите, и школите, в които са се обучавали.

Контролът над участниците в движението по пътищата е необходим, но много повече е необходимо да се преразгледа системата за изготвяне на безопасна организация на движението от собствениците на пътища (главно АПИ и общините), както и нелогичните (безумните) ограничения на скоростта въведени с пътни знаци, които създават „тапи“ и „убиват“ темпото на каране, т.е. средната скорост.

Също така обучението на шофьорите е повече от недостатъчно, за качествено пък да не говорим. То даже не се и следи, като показател.

С уважение:

Калин Гавраков

юрист

Автор: Калин Йоргов (26.04.2022 09:54)

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2

Относно категория А2, ограниченията трябва да са като тези за автомобили, като градско дори с 10-15 км повече.

За А категория на магистрала трябва ограничението да е минимум 50км/ч повече от В категория

за скоростен път също. За извънградски път трябва минимум 20км/ч повече от В категория.

Същото важи за градски път.

За градски път е ясно че нещата трудно биха са променили, а трябва. Но за

мотоциклети с по-ниска скорост. Вместо да се движи заедно с потока от трафик моториста бива поставен в състояние на жертва. Подобно ограничение не отговаря на реалните условия и често бива нарушено. Същата забележка имам и за ограниченията на скоростен и нормален - извън градски път. За по-голяма безопасност на мотористите - категория А предлагам ограниченията да са същите като тези за лек автомобил категория В.

Мотоциклетите категория А2 са достатъчно бързи и мощни да се движат по скоростни пътища и магистрали. Не разбирам защо това се забранява не техните водачи. Според мен ограниченията на категория А2 трябва да са същите като категория А и В със същата аргументация като горния абзац.

Категория А1 - има смисъл от предложените ограничения. Единствено бих предложил максималната скорост за извън градско да се увеличи на 80км/ч. Това ще позволи на водачите да се движат наравно с камиони и автобуси. Ако ограничението остане 70км/ч водачите са поставени в по-голяма опасност.

Заключение:

Мотористите са уязвими и поставяйки по-строги ограничения спрямо останалите участници в движението създават повече проблеми и предпоставки за ПТП.

Автор: Антоан Атанасов (20.04.2022 11:17)

Нарушение на международно признат принцип!

Предвидената норма на чл.5 ал.3 т.3 е в противоречие на международно признатия принцип *ne bis in idem* и това е видно в практиката на Европейския съд за правата на човека. Принципът *ne bis in idem* означава, че не можеш да бъдеш наказван два пъти за едно и също. Правилото забранява кумулирането на две санкции с еднакъв характер - в случая наказателни санкции. Тази норма също е приобщена и в нашия Административнопроцесуален кодекс- чл. 17.

Предвижда се санкция на лице, което системно е нарушил правилата за движение по пътищата, има влезли в сила НП или ЕФ и е минал срок от 1 месец. Тази санкция е с най-тежък характер забрана за управление не само на моторно превозно средство, но и на пътно превозно средство (дори колело) и се равнява изцяло на лишаване от право на управление на МПС - санкции, които откриваме в най-тежките състави на ЗДвП и НК.С предвидената норма се очаква да се повиши събираемостта на дълговете установени от МВР във връзка с наложени санкции за установени нарушения на правилата за движение по пътищата. Този опит на законодателя да помогне на изпълнителната власт да увеличи своята събираемост на дългове влиза в стълкновение с международно признатия принцип *ne bis in idem* (не два пъти за едно и също).

Аргументът, че незаплащането на санкцията е ново нарушение, противоречи на правото и морала, защото лицето вече е санкциониран с глоба, лихви текат и рискът от принудително изпълнение тежи върху нарушителя. Изкуственото създаване на тази забрана води до наказание върху наказанието. Лицето веднъж вече е наказан с имуществена санкция за своето нарушение на правилата по пътищата и повторно е наказан за същото нарушение, което не е заплатил, с още по-строга мярка - забрана или по-точно лишаване от право на управление на ППС (дори КОЛЕЛО). Повдигат се и въпроси относно "системност" - до какъв период се брои, че си системен нарушител, размерът има ли значение с оглед тежестта на нарушението и още много други въпроси.

С общата норма на чл.5 се уреждат обществени отношения от общ характер, а предвидената т.3 от ал. 3 урежда материя, която е специфична и подлежи на тълкуване. Мястото на тази норма и под тази форма не е в общата норма на чл. 5, най-малкото, че предвижда забрана с най-тежък характер. Може да бъде уредена на друго място и под друга форма, така че да принуждава системните нарушители да спазват правилата или в противен случай ще бъдат лишавани от правото им да управляват МПС, но не и под тази форма. Прекалено неясна е, прекалено обща е, а се предвижда тежка санкция. Моля вземете го това в предвид, в противен случай ще има негативни последици и за законодателя, и за изпълнителните органи и за гражданите.

С оглед гореизложеното предлагам предвидената норма да бъде изключена изцяло от проекта:

"В чл. 5, ал. 3 се създава т. 3: „3. да управлява пътно превозно средство когато с влязло в сила наказателно постановление или електронен фиш е наказан за системно нарушение, изтекъл е повече от един месец от влизане в сила на наказателното постановление или електронния фиш и наложеното наказание не е изтърпяно.“

С уважение,

Антоан Атанасов

юрист

Автор: Николай Гелов (19.04.2022 11:02)

Промяна на чл. 179

????? ?????? ???? ?????? ?????????????, ?? ? ????????????? ?? ??? ?? ??? ?????? ?? ??????
????????? ??? ?????????????? ??? ?? ????????? ?? ?????????? ?????????????? "????????????? ??????????????"
?? ??????????????????????. ? ??? ?????????????? ??? ?????????? ?????? ?? "????? ??????" ?? ??????????????????
??.

????? ?? ????????? ? ? ??? ?????????????????? ?? ?????????????????????? ?????? ?? ?????????? ? ??????,
????????????? ?? ?? ?????????? ??? ?????????? ?? ?????????? ?????????????????? ?? ?????????? ?? ????.100,
???.1, ?.3 ? ???.183,???.1, ?.2.

??? ?????????????????? ?? ?????????? ?? ?????????? ?????????? ?????????????? "????????????? ??????????????"
?? ?????????????????????? ?????? ?????????????????????? ?????? ?? ?????????? ?????? ?? ?????????? ?????????? ??
????? ?? ?????????????????? ??????

????? ?? ??? ???? ?????????????? ?????? ?????????????? ?? ?? ?????????? ?????? ?? ??????????????????, ????
????????????????????? ?? ?????????? ?? ?????????? ??? ? ???? ?? ????, ? ?????????? ?????????? ??
????????? ??? ??? ?????, ?????????? ?? ?????? ?????????? ?? ?????????????????????? ?? ??-?????
????????????? ?? ?????????? ??????????

? ??????????:

????? ??????????

История

Начало на обществената консултация - 18.04.2022

Приключване на консултацията - 18.05.2022

Справка за получените предложения - 23.11.2022

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

Окончателен акт на Министерския съвет
