



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

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 04.05.2023 г. - 05.06.2023 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #7552-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 предвиждат мерки, които целят да окажат влияние върху поведението на участниците в движението и да съдействат за изменение на отношението на отговорните институции към проблемите на безопасността на движението по пътищата. Проектът съдържа следните основни предложения: 1. Регламентират се подробно стойностите на максимално разрешената скорост за движение в населено място, извън населено място, автомагистрала и скоростен път за различните категории, към които спадат управляваните от водачите моторни превозни средства. Предложено е максималната скорост на движение по автомагистрала да бъде намалена, като бъдат взети предвид добрите примери от държавите членки на ЕС. Въвеждат се нормативни изисквания и регламентация на нарушение на средна скорост, като за място на нарушението при установяване на превишаване на средната скорост се счита участъка от пътя, за който е установено нарушението. 2. В населените места настъпват значително повече ПТП, отколкото извън тях. Основен проблем в населените места е опазването на живота и здравето на уязвимите участници в движението като пешеходци, велосипедисти, водачи на индивидуални електрически средства и други. В тази връзка е предложено прецизиране на някои правила за движение по пътищата и допълване на правила, за които към момента не съществува уредба и създаване на нормативна уредба за обособяване на зони в градска среда, със специални правила за движение в тях. Специално внимание заслужават правилата, свързани с пешеходците, защото често извършват нарушения при пресичане, а същевременно водачите на пътни превозни средства са нетолерантни към тях. Проектът предвижда регламентиране на зони, в

рамките на които да важи едно общо ограничаване на скоростта от 30 км/ч за всички пътни превозни средства. Зоните от този вид целят ограничаване движението на МПС с висока скорост, особено ако такива зони са обособени в гъстонаселени райони. Още повече, че в рамките на проекта „Visio Zero” е доказано, че намаляването на вероятността от настъпване на ПТП с летален изход при движение на МПС с 30 км/ч. е значително по-малък, отколкото ако ППС се движи с 50 км/ч. По този начин се постига намаляване на спирания път от 40 метра при 50 километра в час на 18 метра при 30 километра в час. 3. С цел подобряване на организацията на движението след строително ремонтни работи и персонализиране отговорността на структурите, стопанисващи отделни участъци от пътната мрежа, са въведени конкретни задължения към стопаните на пътя. 4. С цел натрупване на повече опит за управление на МПС под надзор на отговорен възрастен, със законопроекта се предлага възможност моторно превозното средство от категория В да се управлява от водач, навършил 17-годишна възраст, с придружител. Предложението цели да се изградят навици за безопасно управление на моторно превозно средство, под надзор на близък водач с опит. 5. Предлага се отмяна на разпоредбите на ЗДвП, регламентиращи задължение за водачите да носят контролен талон за потвърждаване валидността на притежаваното свидетелство за управление на моторно превозно средство и издаването на такъв. 6. В Закона за движението по пътищата е регламентирано, че ППС трябва да бъдат оборудвани с пожарогасител. В него обаче не са поставени изисквания по отношение броя, вида на пожарогасителите и количеството на гасителното вещество, с които следва да бъдат заредени пожарогасителите, в зависимост от категорията на превозното средство, като също така не е регламентирано и изискване за извършване на обслужване на тези уреди. В тази връзка, с проекта е предложено създаването на изисквания към оборудването на превозните средства с пожарогасители. 7. С проекта се предлага включването в закона на текстове от Правилника за прилагането на Закона за движението по пътищата и създаването на основание за приемането на нов акт от Министерския съвет, което ще позволи отмяната на правилника, уреждащ прилагането на отменения през 1999 г. Закон за движението по пътищата. Целесъобразно е правилата за знаците, маркировката и светофарите, предмет на подзаконова нормативна уредба да бъдат систематизирани в един подзаконов нормативен акт с оглед по-лесното им възприемане и познаване от участниците в движението и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС. За целта е необходимо създаване на основание за издаване на подзаконов нормативен акт, в който да бъде систематизирана информацията за значението, вида, формата и цветовото оформяне на светлинните сигнали, пътните знаци, пътната маркировка, други средства за сигнализация, опознавателни знаци, поставяни на превозното средство, както и средствата за подаване на сигнали към участниците в движението от контролните органи, а в наредбите, издавани от министъра на регионалното развитие и благоустройството да останат правилата за използването на знаците, маркировката и светофарите за нуждите на проектантите и стопаните на пътя. 8. В разпоредбата на чл. 143, ал. 6 от ЗДвП се регламентира на законово ниво всички случаи на прекратяване на регистрацията на регистрирано пътно превозно средство въз основа на заявление от собственика. 9. Предложено е улесняване на процедурите по съобщаване и връчване на издадените електронни фишове и наказателни постановления. Предвижда се възможност за връчване, както

лично на нарушителя срещу подпис от контролните органи по чл. 165, при изпълнение на контролните им функции по ЗДВП, така и от служители на Министерството на вътрешните работи и чрез работодателя. Също така връчването ще 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. Чрез надграждане на портала за електронни административни услуги на МВР ще се създаде възможност за разширяване на информацията за дължимите глоби и след тяхното доброволно заплащане, електронните фишове и НП ще се считат за връчени. Създаването на възможност за електронно връчване и/или плащане по електронен път ще има положителен ефект върху административната тежест, както и намаляване на необходимостта от физическо посещение на граждани на обектите/звена в страната. 10. Извършват се промени, свързани с електронните фишове. 11. С промените в чл. 171 се цели осигуряване на безопасността на движението по пътищата и преустановяване на административните нарушения, като за нарушения, за които е предвидено наказание лишаване от право да се управлява МПС се предвиждат нови принудителни административни мерки (ПАМ) за временно отнемане на СУМПС за всички случаи, в които законодателят е предвидил такова наказание. 12. Предложена е промяна в размера на налаганите наказания, както по отношение на наказанието лишаване от право да се управлява МПС, така и по отношение на наказанието глоба, като се фиксира техният размер. Актуализацията на размера на наложените глоби е съобразена с актуализацията на средната брутна работна заплата в страната. 13. Предвижда се изменение на ЗАНН във връзка с улесняване на процесите по връчване и др.

## Отговорна институция

### Отговорна институция

#### Министерство на вътрешните работи

Адрес: София, ул. „6-и септември“ 29

Електронна поща: [priemna@mvr.bg](mailto: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 - вер. 1.0 | 04.05.2023](#)

[Мотиви - вер. 1.0 | 04.05.2023](#)

[Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието - вер. 1.0 | 04.05.2023](#)

[Становище на дирекция „Модернизация на администрацията“ при Министерския съвет - вер. 1.0 | 04.05.2023](#)

[Бележки и предложения д-р Добромир Доков - вер. 1.0 | 22.05.2023](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 22.03.2024](#)

---

### Консултационен документ:

---

### Справка становища:

---

## Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

**Автор:** Институт за пътна безопасност (05.06.2023 22:09)

Становище ИПБ

1. Дават се правомощия на контролните органи, които са по-скоро опасни и ще създадат предпоставка за ПТП с тяхно участие.

чл. 165, ал. 1, т. 10 се изменя така:

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

В чл. 170 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 4:

„(4) 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. 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 или постоянно светещ или мигащ надпис „ПОЛИЦИЯ!“ и текст с указания към водача на български и английски език, или през високоговорителната уредба на моторното превозно средство.“

В светлината на множеството случаи с участие на автомобили, които са собственост на криминално проявени и имат сигнални светлини или притежават указателни палки с надпис „ПОЛИЦИЯ!“, е меко казано недопустимо да се предлага подобно нещо.

2. На последно място считаме, че предложения Закон дава възможност на най-опасните нарушители, а именно онези, които управляват системно след употреба на алкохол или наркотици на възможност да избегнат наказание. С предложението се дава възможност да се еднократно да се откаже проверка за алкохол или наркотоци БЕЗ медицински причини. Очевидно е, че така предложения текст дава преференция на онези, които съзнателно искат да избегнат наказателна отговорност, да го направят.

Всички предложени промени са поредните кръпки на парче и в годината на поредната трагедия са инструмент за евтин политически ПР, който показва само едно – безсилие и некомпетентност !

Затова считаме, че настоящия Законопроект не трябва да бъде приеман в този му вид, а да всички институции да си подадат ръка и заедно с неправителствения сектор да впрегна усилия в изработването на изцяло нов Закон за движението по пътищата, който да отговаря по адекватен начин на действителността !

**Автор:** Институт за пътна безопасност (05.06.2023 22:08)

Становище ИПБ

1. Дават се правомощия на контролните органи, които са по-скоро опасни и ще създадат предпоставка за ПТП с тяхно участие.

чл. 165, ал. 1, т. 10 се изменя така:

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

В чл. 170 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 4:

„(4) 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. 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 или постоянно светещ или мигащ надпис „ПОЛИЦИЯ!“ и текст с указания към водача на български и английски език, или през високоговорителната уредба на моторното превозно средство.“

В светлината на множеството случаи с участие на автомобили, които са собственост на криминално проявени и имат сигнални светлини или притежават указателни палки с надпис „ПОЛИЦИЯ!“, е меко казано недопустимо да се предлага подобно нещо.

2. На последно място считаме, че предложението Закон дава възможност на най-опасните нарушители, а именно онези, които управляват системно след употреба на алкохол или наркотици на възможност да избегнат наказание. С предложението се дава възможност да се еднократно да се откаже проверка за алкохол или наркотици БЕЗ медицински причини. Очевидно е, че така предложението текст дава преференция на онези, които съзнателно искат да избегнат наказателна отговорност, да го направят.

Всички предложени промени са поредните кръпки на парче и в годината на поредната трагедия са инструмент за евтин политически ПР, който показва само едно – безсилие и некомпетентност !

Затова считаме, че настоящия Законопроект не трябва да бъде приеман в този му вид, а да всички институции да си подадат ръка и заедно с неправителствения сектор да впрегна усилия в изработването на изцяло нов Закон за движението по пътищата, който да отговаря по адекватен начин на действителността !

**Автор:** Институт за пътна безопасност (05.06.2023 22:07)

Становище на ИПБ

1. Дават се правомощия на контролните органи, които са по-скоро опасни и ще създадат предпоставка за ПТП с тяхно участие.

чл. 165, ал. 1, т. 10 се изменя така:

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

В чл. 170 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 4:

„(4) 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. 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 или постоянно светещ или мигащ надпис „ПОЛИЦИЯ!“ и текст с указания към водача на български и английски език, или през високоговорителната уредба на моторното превозно средство.“

В светлината на множеството случаи с участие на автомобили, които са собственост на криминално проявени и имат сигнални светлини или притежават указателни палки с надпис „ПОЛИЦИЯ!“, е меко казано недопустимо да се предлага подобно нещо.

2. На последно място считаме, че предложението Закон дава възможност на най-опасните нарушители, а именно онези, които управляват системно след употреба на алкохол или наркотици на възможност да избегнат наказание. С предложението се дава възможност да се еднократно да се откаже проверка за алкохол или наркотици БЕЗ медицински причини. Очевидно е, че така предложението дава преференция на онези, които съзнателно искат да избегнат наказателна отговорност, да го направят.

Всички предложени промени са поредните кръпки на парче и в годината на поредната трагедия са инструмент за евтин политически ПР, който показва само едно – безсилие и некомпетентност !

Затова считаме, че настоящия Законопроект не трябва да бъде приеман в този му вид, а да всички институции да си подадат ръка и заедно с неправителствения сектор да впрегна усилия в изработването на изцяло нов Закон за движението по пътищата, който да отговаря по адекватен начин на действителността !

## Становище на ИПБ

3. Вместо да се уеднаквяват и опроставят правилата за всички участници в движението се предлагат промени, които от една страна водят до излишна каузистика, а от друга са лишени от всякаква логика. Например:

За водачите на велосипеди и електрически превозни средства, се дава възможност по тъмно или при намалена видимост да НЕ носят светлоотразителни жилетки, а *„светлоотразителни елементи върху видимата част на облеклото, позволяващи да бъде лесно забелязан“*, докато за водачите на в пъти по-големите превозни средства с животинска тяга (каруци) остава изискването да имат жилетка. Защо МВР създава предпоставка за излишни спорове и съдебни дела, не е ясно.

Забранява се поставянето на ВСЯКАКЪВ вид фолио на предните стъкла на автомобила, въпреки че в последните години има достатъчен брой изследвания, които доказват ползите от поставяне на UV и Слънцезащитни фолия, които НЕ намаляват видимостта. Напрактика на водачите на най-трудните за виждане ППС се позволява да носят каквото си поискат, а на тези управляващи по-големи и видими обекти се ограничават правата.

Също така се вменява абсурдното задължение на водачите на МПС да проверяват дали в ограничаваната от конструкцията на превозното средство зона на видимост няма други участници в движението. Очевидно е, че това задължение е неизпълнимо, защото няма как да видиш нещо, което физически си ограничен да можеш да възприемеш.

В същия този дух на водачите на МПС се задължават да спират винаги, когато има пешеходци, които изчакват до пешеходната пътека, но за пешеходците не се създава на срещно задължение да не стоят в тази зона, в случай че няма да пресичат. Как това кореспондира с целта на закона за опазване на „околната среда от замърсяването от моторните превозни средства“, не става ясно.

Това е малка част от взаимно противоречащите си предложения за нови правила към всички участници в движението по пътищата.

4. Вместо да се вмени за пореден път задължение на Министерски съвет да Утвърди Правилник за приложение на ЗДВП, какъвто от 1999 г. насам НЯМА приет, се вменява задължение на МС да утвърди Правилник за пътните знаци и маркировка. Нещо, което е от изключителната компетентност на МРРБ и МВР, и което те могат да изпълняват съвместно.

В същия дух се предлага задължение за Стопаните да пътя да *„извършват оценка на причините и условията за настъпването на пътнотранспортни произшествия и да предприемат мерки за ограничаването им“* без участието на представители на съответната областна дирекция на МВР. Това е меко казано абсурдно и трудно за

изпълнение, тъй като данните за ПТП се събират основно от Пътна полиция.

**Автор:** Институт за пътна безопасност (05.06.2023 22:06)

Становище на ИПБ

3. Вместо да се уеднаквяват и опроставят правилата за всички участници в движението се предлагат промени, които от една страна водят до излишна каузистика, а от друга са лишени от всякаква логика. Например:

За водачите на велосипеди и електрически превозни средства, се дава възможност по тъмно или при намалена видимост да НЕ носят светлоотразителни жилетки, а *„светлоотразителни елементи върху видимата част на облеклото, позволяващи да бъде лесно забелязан“*, докато за водачите на в пъти по-големите превозни средства с животинска тяга (каруци) остава изискването да имат жилетка. Защо МВР създава предпоставка за излишни спорове и съдебни дела, не е ясно.

Забранява се поставянето на ВСЯКАКЪВ вид фолио на предните стъкла на автомобила, въпреки че в последните години има достатъчен брой изследвания, които доказват ползите от поставяне на UV и Слънцезащитни фолиа, които НЕ намаляват видимостта. Напрактика на водачите на най-трудните за виждане ППС се позволява да носят каквото си поискат, а на тези управляващи по-големи и видими обекти се ограничават правата.

Също така се вменява абсурдното задължение на водачите на МПС да проверяват дали в ограничаваната от конструкцията на превозното средство зона на видимост няма други участници в движението. Очевидно е, че това задължение е неизпълнимо, защото няма как да видиш нещо, което физически си ограничен да можеш да възприемеш.

В същия този дух на водачите на МПС се задължават да спират винаги, когато има пешеходци, които изчакват до пешеходната пътека, но за пешеходците не се създава на срещно задължение да не стоят в тази зона, в случай че няма да пресичат. Как това кореспондира с целта на закона за опазване на „околната среда от замърсяването от моторните превозни средства“, не става ясно.

Това е малка част от взаимно противоречащите си предложения за нови правила към всички участници в движението по пътищата.

4. Вместо да се вмени за пореден път задължение на Министерски съвет да Утвърди Правилник за приложение на ЗДВП, какъвто от 1999 г. насам НЯМА приет, се вменява задължение на МС да утвърди Правилник за пътните знаци и маркировка. Нещо, което е от изключителната компетентност на МРРБ и МВР, и което те могат да изпълняват съвместно.

В същия дух се предлага задължение за Стопаните да пътя да „извършват оценка на причините и условията за настъпването на пътнотранспортни произшествия и да предприемат мерки за ограничаването им“ без участието на представители на съответната областна дирекция на МВР. Това е меко казано абсурдно и трудно за изпълнение, тъй като данните за ПТП се събират основно от Пътна полиция.

**Автор:** Институт за пътна безопасност (05.06.2023 22:04)

Становище на ИПБ

На 4.5.2023 г. в портала за Обществени консултации от МВР бе внесен поредния само за 2023 г. Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата. По отношение на този акт е най-добре да цитираме Становището на администрацията на Министерския съвет, което в началото си гласи: „Извършената справка в системата на Народното събрание показва, че в рамките на 48-то Народно събрание са внесени 2 законопроекта за промени в ЗДвП от народни представители (№ 48-354-01-23 и № 48-254-01-25). Основни показатели за качеството на уредбата са нейната стабилност и предвидимост, което изключва честите ѝ промени.“ Считаме за недопустимо в една държава, в която се твърди, че се спазва върховенството на закон, при всяка трагедия или криза да се стига до институционална надпреаваля по „нормотворчество“. Въпреки очевидно неправилния и непрофесионален подход по темата от страна на МВР, ще обърнем внимание на онези моменти от Закона, които се отнасят до пътната безопасност.

Така предложения Законопроект е с обем 28 страници, за сравнение самият Закон за движението по пътищата в цялост е 163, т.е. с предлаганите промени МВР предлагат да се промени 1/5 от него. Считам, че това е поредното доказателство за тоталната липса на връзка между действащия ЗДвП и средата, която се предполага, че е способен да регулира адекватно. Промените са насочени в абсолютно всички посоки, почти не остава глава без промени. Подобна мащабна промяна в правилата на Закон, който отдавна няма само едно приложно поле е опасно, недопустимо и предпоставка за огромно количество грешки.

Дали новите разпоредби ще спомогнат за реализиране на поставените от вносители цели? Краткият отговор е НЕ! Мотиви зад Становището ни са следните:

1. Тихомълком се прави отстъпление от принципите за индивидуализация на наказанието с цел да се увеличат глобите номинално. Повечето промени са насочени към премахване на минималния размер на глобите и запазване само на максималния им размер. Това ще доведе до по-малко събрани глоби, тъй като в голямата си част българското общество остава с ниски доходи и в случай на множество установени и влезли в сила НП и ЕФ, изпълнителните дела ще продължават с години. Липсата на възможности размера на наказанието да се определя спрямо обективни критерии, като имущественото състояние на нарушителя, ще затвърди общественото усещане, че за „кокошка няма прошка“.
2. Създават се изцяло нови понятия за някои нарушения, като:

a. „Забраната за превишаване на стойностите на скоростта в km/h .....се отнася и за средната скорост в определен участък от пътя“.  
Понятие или ред за определяне на средната скорост по смисъла на ЗДВП НЯМА. Дадено е единствено определение на термина средна скорост, което звучи като извадено от учебник по математика за началния курс. Според него средна скорост е: „скоростта, с която пътно превозно средство изминава за определено време определен участък от пътя, установена с автоматизирано техническо средство или система.“

b. Изменя се изцяло понятието за системно извършвано нарушение. Така предложен новия текст на определението ще доведе до разнопосочно тълкуване и неяснота кои нарушения се включват и кои не. На следващо място в закона няма промяна за степенуване на наказанията, които е възможно да се извършат системно.

За сравнение, действащото определение за „системно“ е:

„нарушението, извършено три или повече пъти в едногодишен срок от влизането в сила на първото наказателно постановление или на първия електронен фиш, с който на нарушителя се налага наказание за същото по вид нарушение.“, ако се приеме предложението, то ще се промени така:

„нарушението, извършено три или повече пъти в едногодишен срок от влизането в сила на предходните наказателни постановления или на предходните електронни фишове, с който на нарушителя се налага наказание за същия вид нарушение, определено в този закон.“

По този начин, абсолютно се размива това понятие и губи всякаква логика, кои са тези предходни, кои включваме, кои не.

**Автор:** Георги Тимнев (05.06.2023 19:07)

чл.20, понятие за "непредвидимо препятствие", "несъобразена скорост"

Много се злоупотребява с термина "несъобразена скорост" , защото инспекторите , прокурори и съда не четат до края текста. Не се съобразяват , че "несъобразена скорост" е само при "предвидими препятствия", като приближаване към уязвими участници в движението ,като , водачи на дву-триколесни ПС, пешеходци, сигнализиран пътни съоръжения и опасности, природни явления с които трябва да се съобразяват. Не сигнализиран повреди по пътя , пътни съоръжения , действия и бездействия на нарушители са непредвидими препятствия, невъзможно е водачите да съобразят скоростта си с нещо, което не виждат и не знаят за съществуването му. По велоалеи водачите на двуколесни трябва да се съобразяват с уязвимите участници в движението.Трябва да намалят скоростта си или да спират преди да приближат пешеходци, други водачи на двуколесни върху или близо до велоалеята.

**Автор:** Дамян Войновски (05.06.2023 16:11)

Становище на Българска ИТС Асоциация по проекта на ЗИД на ЗДвП

-

Обема на направените предложения не позволява да се публикуват в един коментар, за това с конкретните предложения може да се запознаете на страницата на БИТСА на адрес:

<https://bitsa.bg/predlojeniya-balgarska-its-asociaciya-kam-proekta-zid-zdvp/>

**Автор:** Хинко Радков (05.06.2023 15:46)

Да се отмени предложението за законови промени

Предлагам, предложените промени да се отменят, като законодателно предложение, поради съмнителната компетентност на предложилите ги. МВР под ръководството на министъра, който предлага тези промени, явно не може да опази личния си състав. Факт е, че за последните 6 месеца на предходната година, загиналите служители на МВР, по време на изпълнение на служебни задължения, са 1% от общо загиналите за годината. От това е видно, че има дефицити по отношение на темата "пътна безопасност" в МВР, което ни дава основание, да се съмняваме в правотата на предложените законови промени. След като за министър бъде избран човек, който поне да няма изявени дефицити по темата, тогава да се предложат законови промени.

**Автор:** Александър Екимов (05.06.2023 14:17)

Предложение от Група заинтересовани страни за промяна на Чл. 155.

Искане за промяна: Чл. 155. (2) Водач с право за управление на моторни превозни средства от която и да е от категориите по чл. 150а има право да управлява и превозни средства от категория АМ, водач с право за управление на МПС от категория В има право да управлява и триколесно МПС от категория L5e, а водач с право за управление на моторни превозни средства от категория С1 или С - и моторни превозни средства от категория Т - колесен трактор. Това предлагаме да се

добави към този чл. водач с право за управление на МПС от категория В има право да управлява и триколесно МПС от категория L5e.

Обосновка и описание на проблема:1.Проблеми в Законодателството:

- Разпределението на триколесни моторни средства – превозни средства (категория L5e), с двигател с работен обем на цилиндъра над 50 cm<sup>3</sup>, ако е с вътрешно горене, и/или с конструктивна максимална скорост, по-висока от 45 km/h, както са определени в чл. 4, параграф 2, буква "д" и приложение I от Регламент (ЕС) № 168/2013 в Категория „А“.
- Като цяло 3-колесните са 2 типа - такива, които са стационарни и на място и в движение и такива, които са стационарни само на място, а в движение са като 2-колесните/лягат/. Заради тези вторите/като Пиаджо МРЗ/, променят закона и поставят всички триколесни в група с мотоциклетите, без оглед на колосалните различия в начина управление между 2-та типа.
- В ЗДВП и до ден днешен продължава да седи изречението в В1, че тези превозни средства, трябва да отговарят на изискванията за L5e, въпреки, че махнаха 3-колесни и оставиха само 4-колесни.
- Поради изключителната специфика и различия на 3-колесните машини, спрямо 2-колесните такива считаме съществуващия полигон за А категория е крайно не съобразен с 3-колесните.
- специфичните умения, които следва да придобие кандидат-водача за категория А са неприложим към водач на 3-колесни.
- Наредбите и закона са в несъответствие по следните линии:
- а/ Задължение на автошколата да предостави МПС съгласно изискваната категория /съответно то може да бъде и такова от I5e, но не е и изрично упоменато.
- б/ невъзможно е всички школи да закупят и регистрират еднотипни триколесни е за целта, за да се оформи еднотипен полигон, който да е съобразен с тях, както е изискването в чл. 14 от Наредба 38.
- От друга страна в Наредба 38, все още стоят 3 и 4-колесни в категория В1.

В Законът за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата, /изм. - ДВ, бр. 9 от 2017 г./, категория В1 –става така „четириколесни превозни средства (без тези от категория L6e) с маса без товар не повече от 400 kg (категория L7e)“.

Чрез изменението триколесни превозни средства не могат да се управляват с категория В1.

Но дори и да са буква „В1“, основните видове триколесни, които се продават в България са над 400 кг, често някои марки са 600-700 кг.

В България все повече се разраства групата та желаещите да управляват триколесни моторни средства – превозни средства (категория L5e), с двигател с работен обем на цилиндъра над 50 cm<sup>3</sup>, ако е с вътрешно горене, и/или с конструктивна максимална скорост, по-висока от 45 km/h, както са определени в чл. 4, параграф 2, буква "д" и приложение I от Регламент (ЕС) № 168/2013.

В България в нито една Авто-школа не е предвиден изпит за изискваната от държавата Категория „А“ за управление на триколесни моторни средства – превозни средства (категория L5e).

Всички изпити се провеждат на двуколесни мотоциклети с мощност над 15 kW.

Водачите, които желаят да управляват триколесни моторни средства – превозни средства (категория L5e) го правят по две причини:

- те имат правоспособност Категория В и В1;
- те имат обективни причини да не желаят да управляват двуколесен мотоциклет по здравословни или други съображения и никога няма да пожелаят
- Затова считаме, че е видимо дискриминационно да се изисква в закона Категория А за триколесни моторни средства – превозни средства (категория L5e), при условие, че никъде не може да се положи изпит на такова ППС, и да бъде издаден лиценз, както в другите държави, че с този лиценз се управлява триколесно!

Съгласно законодателството, дадена Авто-школа може да регистрира друго ППС с което водач да желае да вземе изпита на него. В случая с триколесните, такъв изпит не може да бъде проведен на полигон заради остарелите текстове в наредби 37 и 38, регламентиращи провеждането на изпити за правоспособност.

**Мястото на 3-колесните машини, не би следвало да е в тази категория А по нито един параграф, те трябва или да са изведени като отделна категория или като код към категория А**

**Автор:** Александър Екимов (05.06.2023 14:14)

Предложение от Група заинтересовани страни за промяна на Чл. 155.

Триколесните превозни средства, внасящи се за ползване в България тежат над 500 кг, имат задна скорост и автоматична скоростна кутия. Те не са мотоциклети !

Доста добре е обяснено от: Decision 2016/1945 - Equivalences between categories of driving licences (notified under document C(2016) 6517)- Main contents 1. Legislative text 9.11.2016

Official Journal of the European Union L 302/62:

[https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvk6yhcbpeywk\\_j9vvik7m1c3gyxp/vk92admpr2z7?fbclid=IwAUF8hP-HfPfnL-ydPHeGkr66WkF1D6iQe0dYgDgoxkUZF\\_9HM36YW2bg](https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvk6yhcbpeywk_j9vvik7m1c3gyxp/vk92admpr2z7?fbclid=IwAUF8hP-HfPfnL-ydPHeGkr66WkF1D6iQe0dYgDgoxkUZF_9HM36YW2bg)

ДИРЕКТИВА 2006/126/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**За управление на тяхна територия, държавите-членки могат да дават следните еквивалентности:**

**а)**

**триколесни моторни превозни средства по свидетелство за категория В, на триколесни моторни превозни средства с мощност, превишаваща 15 kW, при условие че притежателят на свидетелството за категория В е най-малкото 21-годишен;**

- [https://www.trike-design.co.uk/information/trike-law/?fbclid=IwAR1whuA0Vw5SGDy0pDGLAKLjHjBrvxL-ZiHGleCOU0jUjGDiaAJ\\_m4uswc0](https://www.trike-design.co.uk/information/trike-law/?fbclid=IwAR1whuA0Vw5SGDy0pDGLAKLjHjBrvxL-ZiHGleCOU0jUjGDiaAJ_m4uswc0)
- [https://eportugal.gov.pt/en/cidadaos-europeus-viajar-viver-e-fazer-negocios-em-portugal/veiculos-e-conduzir-em-portugal/tirar-a-carta-de-conducao-em-portugal?fbclid=IwAR2cK4CRtChvlukuJAKZAgEuv83jXemJurifrecYcf5c4juqlWMqw\\_EEa-o](https://eportugal.gov.pt/en/cidadaos-europeus-viajar-viver-e-fazer-negocios-em-portugal/veiculos-e-conduzir-em-portugal/tirar-a-carta-de-conducao-em-portugal?fbclid=IwAR2cK4CRtChvlukuJAKZAgEuv83jXemJurifrecYcf5c4juqlWMqw_EEa-o)
- [https://www.nabd.org.uk/current-laws/?fbclid=IwAR3W\\_GCHzklxeP1eydClscD5eOwNA36AGlGr8KpgEcs4TfSxlibx\\_nhRPdo](https://www.nabd.org.uk/current-laws/?fbclid=IwAR3W_GCHzklxeP1eydClscD5eOwNA36AGlGr8KpgEcs4TfSxlibx_nhRPdo)
- [https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvk6yhcbpeywk\\_j9vvik7m1c3gyxp/vk92admpr2z7?fbclid=uf8hP-HfPfnL-ydPHeGkr66WkF1D6iQe0dYgDgoxkUZf\\_9HM36YW2bg](https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvk6yhcbpeywk_j9vvik7m1c3gyxp/vk92admpr2z7?fbclid=uf8hP-HfPfnL-ydPHeGkr66WkF1D6iQe0dYgDgoxkUZf_9HM36YW2bg)

**Автор:** Александър Екимов (05.06.2023 14:13)

Предложение от Група заинтересовани страни за промяна на Чл. 155.

**Мястото на 3-колесните машини, не би следвало да е в тази категория А по нито един параграф, те трябва или да са изведени като отделна категория или като код към категория А, но след съобразяването към спецификата на управление и необходимите умения, които трябва да притежава водача или да останат към категория В, както сочи практиката на повечето държави в Европа, които са приели препоръките на Директива 126 на ЕС с подусловие за навършени 21 години. Считам, че към момента не са предоставени никакви възможности за учебна и изпитна дейност, на въпросните машини.**

2. Как е в Европа и други държави:

За целта водачите биха могли да минават обучение и изпит само в градски условия и спазвайки друга практика от Европа за минимум 7 часа обучение на 3-колесна машина, 21 години и минимум 3 години стаж кат. В.

На 19 януари 2013 г. европейското законодателство за „поетапно лицензиране“ за мотоциклети влезе в сила.

В България Закона е сменен през 2017г. ,така че правата за управление на триколесни ПС с Категория „В“ трябва да се запазят за всички изкарали В до 2017г. , а не до 2013г.

В държавите:

За хората, които притежават съществуващи свидетелства за управление на автомобили (категория В) преди 19 януари 2013 г., нищо не се променя. Триколесните се управляват с (категория В). (Новите лицензионни разпоредби не могат да бъдат със задна дата).

Хората, които желаят да започнат да карат триколка с временен лиценз, който е издаден след 13 януари 2013 г., ще трябва да завършат курс по СВТ (леко изменен, за да отговаря на триколките), преди да карат без придружител по пътя.

Триколките използвани за СВТ, обучение и тестове, не трябва да подлежат на ограниченията за мощността или съотношението мощност/тегло, описани в новата директива за поетапно лицензиране на мотоциклети.

На 10 април 2014 г. влезе в сила нов законодателен акт на Обединеното кралство, който позволява на всяко лице на възраст над 21 години, което притежава пълно свидетелство за категория В (автомобил) (независимо от уврежданията или коя година е преминало пълния изпит за категория В) да кара всякакъв размер триколка на територията на Обединеното кралство.

Триколесни превозни средства се управляват с **Категория „В“** или със специален параграф в свидетелството в Швеция, Чехия, Румъния, Португалия, Франция, Холандия, Германия, Испания, Нидерландия, Гърция, Дания, Англия.

В Директивата от 2013г. се дават препоръки триколесните ПС да останат в „В“ категория.

- По държави:

Франция - В категория

\* 21 навършени години

\*2 години стаж В или А1

\*7 часа обучение върху 3-колесни, ако стажа е под 2 години

Испания - В

\*18 навършени години

\*за нови водачи след 2013 година изпит на 3-колесно - 2 маневри, които изпълняват автомобили-градски условия

Швеция - В

\*21 навършени години

\* важи за територията на страната

Холандия - В

\* книжка издадена преди 2013 - без ограничения с код 79.03

x книжка след 2013 година, без ограничения

\* важи за територията на страната

Гърция - В

\* важи за територията на страната

\* А1-стаж 5 години

Дания - В

Без ограничения

Англия - В

Мястото на 3-колесните машини, не би следвало да е в категория „А“ по нито един параграф, те трябва или да са изведени като отделна категория или като код към категория А, но след съобразяването към спецификата на управление и необходимите умения, които трябва да притежава водача или да останат към категория В, както сочи практиката на повечето държави в Европа, които са приели препоръките на **Директива 126 на ЕС** с подусловие за навършени 21 години.

**Автор:** Александър Екимов (05.06.2023 14:13)

Предложение от Група заинтересовани страни за промяна на Чл. 155.

Обосновка и описание на проблема:1.Проблеми в Законодателството:

- Разпределението на триколесни моторни средства – превозни средства (категория L5e), с двигател с работен обем на цилиндъра над 50 cm<sup>3</sup>, ако е с вътрешно горене, и/или с конструктивна максимална скорост, по-висока от 45 km/h, както са определени в чл. 4, параграф 2, буква "д" и приложение I от Регламент (ЕС) № 168/2013 в Категория „А“.
- Като цяло 3-колесните са 2 типа - такива, които са стационарни и на място и в движение и такива, които са стационарни само на място, а в движение са като 2-колесните/лягат/. Заради тези вторите/като Пиаджо МРЗ/, променят закона и поставят всички триколесни в група с мотоциклетите, без оглед на колосалните различия в начина управление между 2-та типа.
- В ЗДВП и до ден днешен продължава да седи изречението в В1, че тези превозни средства, трябва да отговарят на изискванията за L5e, въпреки, че махнаха 3-колесни и оставиха само 4-колесни.
- Поради изключителната специфика и различия на 3-колесните машини, спрямо 2-колесните такива считаме съществуващия полигон за А категория е крайно не съобразен с 3-колесните.
- специфичните умения, които следва да придобие кандидат-водача за категория А са неприложим към водач на 3-колесни.
- Наредбите и закона са в несъответствие по следните линии:
- а/ Задължение на автошколата да предостави МПС съгласно изискваната категория /съответно то може да бъде и такова от I5e, но не е и изрично упоменато.
- б/ невъзможно е всички школи да закупят и регистрират еднотипни триколесни е за целта, за да се оформи еднотипен полигон, който да е съобразен с тях, както е изискването в чл. 14 от Наредба 38.
- От друга страна в Наредба 38, все още стоят 3 и 4-колесни в категория В1.

В Законът за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата, /изм. - ДВ, бр. 9 от 2017 г./, категория В1 –става така „четириколесни превозни средства (без тези от категория L6e) с маса без товар не повече от 400 kg (категория L7e)“.

Чрез изменението триколесни превозни средства не могат да се управляват с категория В1.

Но дори и да са буква „В1“, основните видове триколесни, които се продават в България са над 400 кг, често някои марки са 600-700 кг.

В България все повече се разраства групата та желаещите да управляват триколесни моторни средства – превозни средства (категория L5e), с двигател с работен обем на цилиндъра над 50 cm<sup>3</sup>, ако е с вътрешно горене, и/или с конструктивна максимална скорост, по-висока от 45 km/h, както са определени в чл. 4, параграф 2, буква "д" и приложение I от Регламент (ЕС) № 168/2013.

В България в нито една Авто-школа не е предвиден изпит за изискваната от държавата Категория „А“ за управление на триколесни моторни средства – превозни средства (категория L5e).

Всички изпити се провеждат на двуколесни мотоциклети с мощност над 15 kW.

Водачите, които желаят да управляват триколесни моторни средства – превозни средства (категория L5e) го правят по две причини:

- те имат правоспособност Категория В и В1;
- те имат обективни причини да не желаят да управляват двуколесен мотоциклет по здравословни или други съображения и никога няма да пожелаят.

Затова считаме, че е видимо дискриминационно да се изисква в закона Категория А за триколесни моторни средства – превозни средства (категория L5e), при условие, че никъде не може да се положи изпит на такова ППС, и да бъде издаден лиценз, както в другите държави, че с този лиценз се управлява триколесно!

Съгласно законодателството, дадена Авто-школа може да регистрира друго ППС с което водач да желае да вземе изпита на него. В случая с триколесните, такъв изпит не може да бъде проведен на полигон заради остарелите текстове в наредби 37 и 38, регламентиращи провеждането на изпити за правоспособност.

**Автор:** Александър Екимов (05.06.2023 14:12)

Предложение от Група заинтересовани страни за промяна на Чл. 155.

Искане за промяна: Чл. 155. (2) Водач с право за управление на моторни превозни средства от която и да е от категориите по чл. 150а има право да управлява и превозни средства от категория АМ, водач с право за управление на МПС от категория В има право да управлява и триколесно МПС от категория L5e, а водач с право за управление на моторни превозни средства от категория С1 или С - и моторни превозни средства от категория Т - колесен трактор. Това предлагаме да се добави към този чл. водач с право за управление на МПС от категория В има право да

управлява и триколесно МПС от категория L5e.

**Автор:** Георги Тимнев (04.06.2023 11:20)

Закон за движение по пътищата или закон за автомобилни превози?

Превозите на хора и товари са уредени в закон за автомобилни превози и подзаконови към него. Свидетелствата аз управление не са разделени на предназначени за хора на трудов договор и за лични нужди. Преуморен водач работил 8-9 часа физическа или умствена работа е също толкова опасен на пътя, като работещите зад волана на лек, товарен или за превоз на пътници автомобил. Дублирането на едни и същи теми в различни закони водят до противоречия и не работят. Когато е съществувал ЗДВП, не е имало закон за автомобилни превози, той е създаден след това за да узаконят съществуването на автомобилна администрация. Вместо да прехвърлят експлоатацията и ремонтите на автомобили в закона за автомобилни превози, създадоха противоречия и причини за корупция в двата закона. Едва ли е повече корупцията в ИААА от корупцията в останалите администрации, причините за липса на ефективност от съществуването на тази агенция е в нейната структура, натоварване с отговорности за които няма капацитет, дублиране, размити граници между функциите на специализирани агенции/администрации, като МОН и МВР. Системите за безопасен превоз на хора, режимът на работа на водачите при превози за лични нужди с личен автомобил или обществен превоз трябва да в наредбите от закона за автомобилни превози, защото технологиите се променят непрестанно и законите не са в състояние да отговорят навреме на нуждите за безопасен превоз.

**Автор:** Елица Буенова (03.06.2023 16:07)

специализиран превоз на деца

В големите градове се напълни с частни бусове, превозващи ежедневно деца от и до детската градина и училище. Тези бусове не са снабдени с обезопасителни системи за деца, а може би някои от тях нямат и триточкови колани. Разбирам идеята в такситата и обществения превоз да не се изискват такива системи, но идеята на този превоз няма нищо общо с това и не е случайно, а системно превозване на нашите деца. Трябва ли да чакаме да стане инцидент с такъв бус, да загинат десетки деца и тогава да започнем да се кахърим и да създаваме мерки за тяхната безопасност. Мисля, че е крайно време да започнем да мислим превантивно и в тази връзка предлагам да се въведе изискването специализираните превози за деца да бъдат снабдени със специални системи за всяко дете и децата да се превозват правилно обезопасени.

**Автор:** Елица Буенова (03.06.2023 16:00)

коригиране на предложение

??? ?????? ? ???????????????, ????? ?????????, ?? ?? ????????? ??? ??185? ??? ?????????????  
????????????? ?? ??185 ?? ?????? ??1 ? ?? ?? ????????? ??1, ????? ??????:

"?????? ? ??????????? ?????????? ? ?????????? ? ?????????????? ? ?????? ????, ????????? ?? ??????????."  
?????? ?? ??-?????????? ?? ?????? ? ?? ?? ?????????? ??????? ?? ???? ? ? ?? ?? ?????????? ?  
????????????? ?????? ?? ?????? ?? ?????? ?????? ?? ?????????? ?? ??1, ? ??????? ?? ???????  
????????????? ?????? ?????????? ?????? ??2 ?? ??185

**Автор:** Георги Тимнев (02.06.2023 09:00)

Законът е рамка , не е инструкция

Техническите изисквания към превозните средства, обезопасителни системи трябва да се извадят от закона и преминат в наредби, инструкции, защото технологиите се променят постоянно и правителствата трябва да реагират динамично. Отдавна има транспортни фирми , които работят със състави без шофьори, безпилотни, цели композиции/колони от състави превозни средства управлявани дистанционно по пътищата. Подготвени ли сме за това? Какво става с приложението на българското законодателство ,когато безпилотна "Тесла" участва в ПТП ? Постоянно въвеждат нови системи за безопасност , включително индивидуални за превоз на деца в автомобил. Няма логика подробностите да са в закон, трябва да са в подзаконови документи.Същото е с обучението и изпитите , нямат място в общ закон, когато има специален закон за професионално образование и обучение, подробностите - изискванията към кандидатите за водачи на превозни средства , диплом, контрол,причини за наказания, принудителни мерки, кой, как ще изпитва са постоянно променящи се и са пречки , когато са в закон.

**Автор:** Елица Буенова (01.06.2023 22:31)

Безплатно паркиране за моторни превозни средства, които се задвижват само с електрически двигател

В Закона за пътищата се създава чл.10л, който гласи

„Всички моторни превозни средства, които се задвижват само с електрически двигател и които са снабдени с регистрационен номер по чл.23, ал.4 от НАРЕДБА № I-45 от 24.03.2000г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства паркират безплатно в обособените зони за почасово платено паркиране на територията на цялата страна, без да е необходимо обозначаването им със специални стикери.“

**МОТИВИ:**

Към настоящия момент всяка една община има правото свободно да решава дали да предостави безплатно паркиране на собствениците на електромобили на територията на общината или не. Екомобилността обаче е държавна политика и това трябва да бъде решено от държавата, така както е направено с местния данък в чл.58, ал.2 от ЗМДТ.

На следващо място в момента всяка община, която е позволила безплатното паркиране е приела определен ред, по който това трябва да се случва, като се изисква залепването на специален стикер на предното стъкло.

Досега това имаше смисъл, тъй като служителите на общината, отговарящи за контрола по паркирането, не бяха и няма как да са длъжни да познават устройството на всеки автомобил, така че да знаят кой е електрически и кой не. С въвеждането на новите регистрационни номера това вече е напълно ненужно и се превръща в част от така затормозяващата бумажина на българската администрация.

И не на последно място много от собствениците на електромобили пътуват в цялата страна. За тях е изключително трудно да знаят в коя община паркирането е безплатно и в коя не и още повече да се снабдят с въпросния стикер, за да могат да паркират в съответната община за един или няколко дни през годината.

**Автор:** Елица Буенова (01.06.2023 22:16)

предложения след кръглата маса

След кръглата маса, организирана от ДАБДП на 31.05.2023г. и обменения опит, предлагам да бъдат направени следните промени

1. в ал.4 на чл.5, да се създаде нова т.5, която гласи:

"да бъде особено внимателен, когато в превозното средство има дете, за да не поставя живота му в опасност и да формира в него навици за спазване на правилата за движение."

2. Във връзка с предложението по т.1 се създава нов чл.185а или досегашната разпоредба на чл.185 става ал.1 и се създава ал.1, която гласи:

"Когато в превозното средство в момента на нарушението е имало дете, глобите се удвояват. "

3. От презентацията на „Деца на борда“ стана ясно, че децата под 150см задължително трябва да се превозват в столче, като няма проблем децата да се водят и на предна дясна седалка. Лично според мен това е и по-безопасно, когато водачът е сам с детето в автомобила. Според сега действащите разпоредби това не е достатъчно добре регламентирано.

Съгласно разпоредбата на чл.137в, ал.2, когато в МПС от категориите М1, N1, N2 и N3 пътува дете с ръст под 150см и МПС е оборудвано със система за обезопасяване, се използва съответната система. Това обаче не означава, че тези МПС задължително трябва да са оборудвани с такива системи, за да могат в тях да се превозват деца. Още повече, че в ал.3 изрично е предвидено, че в МПС, които не са оборудвани със системи за обезопасяване, не се допуска превозването на деца под 3 годишна възраст, а деца на възраст 3 и повече години няма проблем да се возят необезопасени, стига да не са на предна седалка.

Т.е. според нашият ЗДвП е задължително използването на система за обезопасяване само за деца под 3 години, а за останалите само ако се возят на предна дясна седалка. Това считам, че е недопустимо, защото макар и на задната седалка, деца под 120см без съответната система, не могат да бъдат задържани и достатъчно добре обезопасени само от монтираните в автомобила колани.

За целта предлагам разпоредбата на ал.2 да бъде променена по следния начин:

„(2) За деца с ръст под 150 сантиметра, които пътуват в моторни превозни средства от категориите M1, N1, N2 и N3, **задължително** се използват системи за обезопасяване на деца от пълния или непълния клас по смисъла на чл. 137б, ал. 2, съобразен с теглото на детето, в съответствие със:

1. класификацията по чл. 137б, ал. 1 - за системите за обезопасяване на деца, одобрени в съответствие с чл. 137г, ал. 1, т. 1;
2. данни от производителя за височината и максималното тегло на детето, за което е предназначена системата за обезопасяване на деца, одобрена в съответствие с чл. 137г, ал. 1, т. 2.“

Ал.3 се променя така:

„Деца над 36кг и с ръст над 120см, могат да се водят в моторните превозни средства от категории M1, N1, N2 и N3 без система за обезопасяване на деца на седалка, която не е предна.“

4. С оглед практиката в други страни предлагам за новите водачи и за водачите на обществен превоз разрешеното количество на алкохол в кръвта да бъде намалено на 0,1 промила

**Автор:** Георги Тимнев (30.05.2023 19:32)

защо наставник, а не придружител

Наставникът наставлява новия водач, не го придружава. Наставникът е водач със стаж, не е наказван, преминава обучение в учебна форма за наставник. Прочетете Директивата за свидетелствата, ще разберете, че една от целите е ранно приобщаване на младите към безопасното движение, а не както е тук ограничение чрез непознато в света изискване за диплом 10 клас. Забрана категории АМ, А1 за граждани ненавършили 18 години, защото няма как да имат диплом за 10 клас? Германия и други страни позволяват нови водачи преди навършване 17 годишна възраст, ако издържат успешно изпитите да управляват на територията на страната с наставник. Наказанията не трябва да стимулират корупция и създаване на нови администрации, като ИААА с глоби от 2000-7000лева срещу учебни форми, плащани от кандидатите за водачи на МПС? За каква обществена опасност от инструктор става въпрос, когато оценяването е външно, от изпитващи на ИААА, а учебните форми не изпитват и не дават права за придобиване на свидетелство за управление. Обучението и изпитите са част от професионално образование и тяхното място е в закон за професионално образование и обучение, а не в общия ЗДвП. Ненужната регулация създаде ИААА, която отне отговорностите от

Националната агенция за професионално образование и обучение?

**Автор:** Николай Гелов (30.05.2023 16:34)

Други коментари

В мотивите към законопроекта е посочен броят на съставените АУАН за последните 4 години. Прави впечатление сериозният брой АУАН по КЗ, които основно са свързани с липсата на задължителна застраховка "Гражданска отговорност".

От това може да се направи извод, че превантивния ефект на наказанията по чл. 638 от КЗ е значително изчерпан. Като се има предвид, че размерът на тези наказания не е променян от 2016 г., предлагам в § 86 от законопроекта да се предвиди и промяна в чл. 686 от КЗ с цел завишаване на размера на тези наказания с 20 % до 50 %.

**Автор:** Николай Гелов (30.05.2023 16:24)

Влизане в сила на закона

В мотивите към законопроекта няма посочени причини, които да налагат законът да влиза в сила от деня на обнародването му.

**Предложение:** Законът да влиза в сила един месец след обнародването му в Държавен вестник, за да имат гражданите и организациите достатъчно време да се запознаят с неговите разпоредби.

**Автор:** Николай Гелов (30.05.2023 16:23)

Наказания по чл. 183

Размерът на наказанието би следвало да съответства на тежестта на извършеното нарушение. Така че е логично нарушенията с по-висока степен на обществена опасност да се наказват по-строго и обратното – тези с по-ниска степен на обществена опасност да се наказват по-леко.

Ето защо предлагам следното:

- 1 . нарушенията, посочени в т. 3 и т. 6 от ал. 2 на чл.183, да се преместят като нови точки в ал. 4 на същия член;
2. предлаганата нова т. 14 към ал. 4 да се премести като нова точка в ал. 1 на чл. 183;
3. да не се отменя т. 5 в ал. 4 на чл. 183 – **няма логика да отпадне наказуемостта за управление на МПС с износени или разкъсани гуми, при положение че това пряко засяга безопасността на движение.**

**Автор:** Николай Гелов (30.05.2023 16:21)

Без глоба за неносене на полица за ГО

**Предложение:** Чрез §71 от законопроекта да се отмени т. 2 към ал. 1 на чл. 183.

**Мотиви:** Задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите е регламентирано в Кодекса за застраховането. Пак там (чл. 638) е регламентирана и отговорността за неизпълнение на това задължение.

След като наличието на валидна застраховка може да се установи от контролните органи чрез проверка в Информационния център на Гаранционния фонд, включително с помощта на електронна услуга, която е свободно достъпна през страницата на Гаранционния фонд в интернет, няма основание да се наказва водач на МПС, за което има валидна застраховка, само за това, че не носи документ, доказващ това обстоятелство.

**Автор:** Николай Гелов (30.05.2023 16:16)

Водач категория В с придружител

С §45 от законопроекта се предлагат изменения и допълнение в чл. 151, целящи въвеждане на възможност непълнолетни лица да управляват превозни средства от категория В с придружител.

Възразявам срещу предлаганите промени по следните причини:

1. предложените промени противоречат с правото на ЕС и по-конкретно с Директива 2006/126/ЕО относно свидетелствата за управление на превозни средства, според която:

- минималната възраст за придобиване на свидетелство за МПС от категория В е фиксирана на 18 години;

- свидетелствата за управление, издадени от държавите-членки, се признават взаимно, от което следва, че не може държава членка да поставя ограничение за териториална валидност на издадено от нея свидетелството за управление, както предвижда новата ал. 11 към чл. 151.

2. не става ясно как ще се проверява придружителят за употреба на алкохол и/или наркотични вещества и/или техни аналози. В ЗДвП е регламентирана подобна проверка само за водачите на МПС, но не и за придружителите им.

**Автор:** Николай Гелов (30.05.2023 16:10)

Периодичен преглед за автобусите

Възразявам срещу предлаганите с §43 от законопроекта промени в ал. 3 на чл. 147 от ЗДвП.

В мотивите към законопроекта не са изложени никакви аргументи защо се предлага тази промяна. При положение че като основна причина за приемане на законопроекта се посочва нуждата от повишаване на безопасността на движението, фактор за което е и техническата изправност на превозните средства, буди остро недоумение кое налага удължаване на срока за извършване на периодичен технически преглед на превозните средства от категории М2 и М3 (автобусите). Няма изложени мотиви и защо подобно удължаване на срока не се предлага за таксиметровите автомобили, тролейбусите и трамвайните мотриси, които също се използват основно за превоз на пътници.

Явно авторите на законопроекта или много бързо са забравили за жестоките катастрофи с автобуси (например тези край Своге и на АМ Струма), или просто лобират в полза на автобусните превозвачи, без изобщо да ги е грижа за безопасността на пътниците.

**Предложение:** да се запази досегашната разпоредба на чл. 147, ал. 3.

**Автор:** Николай Гелов (30.05.2023 16:07)

Пресичане в района на спирка

С §32 от законопроекта се предлага създаване на нова ал. 3 към чл. 115, с която се въвежда забрана за пешеходците да пресичат платното за движение непосредствено зад или пред спряло „на автобусна спирка“ ППС от редовните линии за обществен превоз на пътници.

От мотивите към законопроекта не става ясно защо тази забрана ще важи само за автобусни спирки, но не и за трамвайни или тролейбусни спирки, каквито са изрично посочени в чл. 65 от ЗДвП. Това създава предпоставики за неправилно тълкуване и прилагане на закона.

Също така не става ясно и защо забраната ще важи само за пресичане пред или зад пътно превозно средство от редовните линии за обществен превоз на пътници. По-логично е тази забрана да се отнася за всяко пътно превозно средство, спряло на спирка.

**Предложение:** Текстът на новата ал. 3 на чл. 115 да се измени по следния начин:

„(3) На пешеходците е забранено да пресичат платното за движение непосредствено зад или пред пътно превозно средство, което е спряло на спирка на превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници.“

**Автор:** Николай Гелов (30.05.2023 16:06)

Чл. 100, ал. 1

**Предложение:** В ал. 1 на чл. 100 да се отменят т. 3 и т. 5.

**Мотиви:**

1. Отпадането на изискването за представяне на документите по чл. 100, ал. 1, т. 3 и т. 5 ще намали административната тежест за водачите на МПС;
2. С оглед на § 86 от ПЗР на законопроекта, данни за наличието на застраховка „Гражданска отговорност“ ще се получават от контролните органи по служебен път;
3. Дори и водачът да носи със себе си полица за застраховка „Гражданска отговорност“, това не означава, че тази полица е валидна. Особено, ако тази застраховка е издадена в чужбина;
4. Изискването за носене на сертификат „Зелена карта“ при напускане на територията на страната вече не е актуално. Това беше необходимо допреди няколко години, когато този сертификат се издаваше по желание и често пъти срещу допълнително заплащане. Но с приемането на новия Кодекс за застраховането (в сила от 01.01.2016 г.) този сертификат вече се издава заедно с всяка полица за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите (виж чл. 488, ал. 1 от кодекса). Освен това контролните органи могат да получат данни за този сертификат по служебен път чрез регистъра по чл. 571, ал. 1, т. 1 от Кодекса за застраховането;
5. Изискването за носене на сертификат „Зелена карта“ се прилага само при напускане на територията на Република България, но не и при влизане, което освен, че е алогично, е и форма на дискриминация.

**Автор:** Николай Гелов (30.05.2023 16:04)

Отмяна на ППЗДвП

В мотивите към законопроекта е посочено, че е необходимо ППЗДвП да бъде отменен, но едва след като част от разпоредбите му, за които липсва уредба на друго място, бъдат уредени на законово ниво.

Интересно къде са или ще бъдат уредени разпоредбите за носене на защитна каска (чл. 182, т. 3 и чл. 189 от ППЗДвП), за да може да се прилага наказанието по чл. 183, ал. 4, т. 7 и чл. 184, ал. 4 от ЗДвП. Може би ще чакаме още един или повече ЗИД на ЗДвП, преди ППЗДвП да бъде отменен.

**Автор:** един много (29.05.2023 23:51)

Най-важното липсва!

Всички промени касаят шофьорите, а те са последната брънка във веригата на пътната безопасност

Къде е контролът И САНКЦИИТЕ върху институциите предоставящи транспортната услуга?! Ако даден индивид заплаща за да се движи по пътната мрежа следва да се приеме, че даден обект на правото му предоставя услугата транспортна инфраструктура и безопасност!

Следователно! Къде са санкциите за калпавите пътища? Къде са санкциите за собствениците им. Къде са задълженията на контролните органи да следят не само техническото състояние на автомобилите но по същия начин и техническото състояние на инфраструктурата, която е ОСНОВНОТО ЗВЕНО в пътната безопасност!

Аз пак ще го кажа, колкото и да не се съгласяват "колегите" - искате пари! Търсите как да съдирате кожи и грам ама грам не ви дреме дали на пътя е безопасно или е вакханалия! А вакханалията е само в "институциите" уж гарантиращи безопасни УСЛОВИЯ на ползване! Защото това е тяхната основна роля, а не контрол и терор над шофьорите!

**Автор:** Васил Василев (29.05.2023 19:37)

Становище на велосипедна група ВелоКултура 4

Смятаме също така, че се пропуска удобен момент за допълнителни промени, подпомагащи безопасността и/или удобството на водачите на велосипеди и индивидуални електрически превозни средства (ИЕПС):

- Въвеждане на задължение за осигуряване на минимално разстояние между водач на МПС и водач на велосипед или ИЕПС от 1,5м в раздел IX при изпреварване и в раздел X при разминаване, която е изключително наложителна, когато и двамата водачи се намират на платното за движение;
- От определението за "Пътна лента" (Допълнителни разпоредби, п. 6, т. 2) да отпадне думата "недвуколесни". Още повече при предложението за добавяне на ал. 8 в чл. 15 да може да се използва различна от най-дясната при определените условия. По този начин специално определените за конкретна група ППС ленти ще влязат в определението за "Пътна лента" и няма да има неясноти относно задълженията и забраните при преминаването през тях при маневриране.

**Автор:** Васил Василев (29.05.2023 19:36)

Становище на велосипедна група ВелоКултура 3

3. Относно предложението да се създаде ал. 5 към чл. 35:

Задължението при десен завой да се пропускат преминаващите покрай водача велосипеди и ИЕПС, формулирано по начинът, по който е:

- а) се застъпва с вече съществуващото задължение за пропускане на ППС при маневри (каквато е и завоят надясно) свързани с навлизане в съседна пътна лента указано в чл. 25, ал. 2 в случаите, в които движението на велосипеди и ИЕПС е организирано по лента, специално предназначена за тях;
- б) не указва чие е предимството спрямо движещите се по изградената по тротоари велосипедната инфраструктура поради две причини:
  - макар да липсва определение за "алея" в ЗДВП, има ясно разграничаване между "пътна лента" и "алея" в чл. 15, ал. 4 и ал. 5, а според определението в ЗДВП "Платно за движение" (Допълнителни разпоредби, п. 6, т. 3) е общата широчина на пътните ленти и според определението за "Граница на платното за движение" (Допълнителни разпоредби, п. 6, т. 4) тя отделя платното за движение от други елементи на пътното платно, измежду които е и тротоара, където има изградена велосипедна инфраструктура, която предвид горните аргументи не може да се определи като лента и следователно се определя като "алея";

- когато движението е организирано по велоалеи, пресечната точка между водачите на велосипеди или ИЕПС с водачите на МПС, движещи се по платното за движение, не се намира нито на специално предназначена лента, нито на изградена на тротоар алея, а когато велосипедът или ИЕПС пресича кръстовище по маркировка М9 - "Велосипедна пътека" (ППЗДВП чл. 64, т. 4), което е напречна маркировка и според общата постановка в този случай велосипедът или ИЕПС не минават "покрай" водачът, който прави десен завой, а пресичат пътя му;

\* Подкрепяме това предложение, предвид че указва предимство на велосипед или ИЕПС по платното за движение и специално предназначена лента и пренебрегвайки застъпването с чл. 25, ал. 2, което отбелязахме по-горе в 3. а)

\* Но предлагаме следните допълнения, с които да се предотвратят потенциалните инциденти според 3. б):

След въвеждането на определение за "велосипедна пътека" и аналози на чл. 113 и чл. 114 (описано по-горе):

- да се промени името на Раздел XXII като се добави "и други уязвими участници"

- в чл. 116 да се добави "и водачите на велосипеди или ИЕПС" след думата 'пешеходците';

- в чл. 119, текстът на ал. 1 да се премести в ал. 1, т. 1 и да се добави т. 2 с аналогичен текст за водачи, приближаващи към велосипедна пътека;

- в чл. 119, текстът на ал. 2 да се премести в ал. 2, т. 1 и да се добави т. 2 с аналогичен текст за водачи на велосипеди или ИЕПС;

- в чл. 119, ал. 4 и в чл. 121 текстът да се допълни с "и водачи на велосипеди или ИЕПС";

- да се добави чл. 120а аналогичен на чл. 120, но с преработен текст съобразно разликата в естеството на движение на пешеходците и водачите на велосипеди и ИЕПС;

**Автор:** Васил Василев (29.05.2023 19:36)

Становище на велосипедна група ВелоКултура 2

2. Относно добавянето на т. 4 в чл. 80, ал. 1:

Смятаме, че включването на такъв текст би бил предпоставка за инциденти поради две причини:

а) В определението на "Пешеходна пътека" (Допълнителни разпоредби, п. 6, т. 54) е указано ясно, че предназначението ѝ е за преминаване на пешеходци. Водачът на велосипед не е пешеходец. Предвид фактът, че велосипеди и ИЕПС се управляват както от непълнолетни, така и от пълнолетни, които не притежават никакво свидетелство за управление на МПС, добавянето на подобно задължение би постигнало единствено фалшива увереност у водачите на МПС, че хора, които не са били щателно запознати със ЗДВП и ППЗДВП в процес на обучение преди явяване на шофьорски изпит, ще са наясно с поставеното им задължение и няма да направят грешка;

б) След проучване на мнения на водачи на МПС в социалните мрежи, установихме, че единични бройки сред тях знаят за съществуването на маркировка М9 - "Велосипедна пътека" (ППЗДВП чл. 64, т. 4) и когато се натъкнат на такава, са с убеждението, че това всъщност са пешеходни пътеки, нанесени с жълта боя за по-добра видимост. Предложеният текст ще създаде увереност у водачите на МПС, че

водачът на велосипед или ИЕПС трябва да слезе и да бутва ППС-то си на велосипедна пътека, което ефективно ще го превърне в пешеходец, който е задължен да пресича на пешеходна пътека и би бил пречка на велосипедна;

\* Тук предлагаме следният подход:

- да отпадне текстът на предложената т. 4;

- да бъде въведено определение за "Велосипедна пътека" (в ЗДВП, Допълнителни разпоредби, п. б), в което, подобно на определението за пешеходна пътека да бъде указано, че:

1) предназначението ѝ е за пресичане на водачи на велосипеди и ИЕПС;

2) е очертана или не с пътна маркировка и сигнализирана с пътни знаци;

3) на кръстовища велосипедна пътека е продължението на изградената извън платното за движение велосипедна инфраструктура;

- да се добави аналог на чл. 113 като съответно, предвид разликата в естеството на движение на пешеходците и водачите на велосипеди и ИЕПС, в новия член да се добави към текстът на ал. 1, т. 1 съображение за намаляване на скоростта с готовност за спиране;

- да се добави аналог на чл. 114 като съответно отпадне т. 1 от новия член, защото предвид разликата в естеството на движение на пешеходците и водачите на велосипеди и ИЕПС "внезапно" би бил много неясно установен термин;

**Автор:** Васил Василев (29.05.2023 19:35)

Становище на велосипедна група ВелоКултура 1

Становище на велосипедна група ВелоКултура относно предложенията за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата от 4.5.2023 г.:

След като анализирахме предложените промени, касаещи водачите на велосипеди и индивидуални електрически превозни средства (наричани впоследствие ИЕПС), смятаме, че някои от предложенията създават неясноти относно нужното поведение спрямо алтернативния транспорт или ущърб откъм безопасност и удобство.

1. Относно предложението да се създаде ал. 2 в чл. 80 и конкретно т. 1:

Текстът "На водача на велосипед е забранено: 1. да превозва други лица върху велосипеда освен деца до 3 години на специално предвидени за целта стабилно монтирани столчета;" създава ущърб за алтернативния транспорт и поставя пречки в няколко отношения:

а) Родителите няма да могат да водят децата си на детска градина или училище с велосипед. Безопасността, свързана с превозване на други лица, е основно относно опазването на баланс, а балансът не се влияе толкова от възрастта, колкото от теглото и ръста на превозвания човек. Двуколесните велосипеди позволяват да се возят деца на възраст доста над 3 години. Триколесните велосипеди осигуряват достатъчна стабилност, независимо от теглото на превозвания човек;

б) Тази забрана ефективно не позволява използването на специализирани велосипеди за превоз на инвалиди - <https://www.getcycling.org.uk/wp-content/uploads/2020/05/wheelchair-6.jpg> ;

в) С текстът на т. 1 ефективно се забранява използването на тандемни велосипеди, на които може да се придвижва повече от 1 човек, включително и деца. По смисълът

на ЗДВП "водач" е лице, което управлява ППС. При този тип велосипеди всички задвижват велосипеда с мускулна маса, но управлява само най-предностоящият. Останалите участници биват превозвани.

<https://cdn.mos.cms.futurecdn.net/Sdys6yk4RmjdfaEjflp4nb.jpg> ;

г) Терминът "стабилно монтирани столчета" не обхваща фабрично поставените съоръжения на товарни велосипеди, които могат да се използват за превоз на деца при правилно обезопасяване - <https://mtnweekly.com/wp-content/uploads/2019/07/yuba-kids.jpg> ;

\* Предлагаме текстът на тази забрана да отпадне предвид многото възможности за превоз на други лица и вместо него да бъде въведен чл. 137ж, в който да се указва как превозваните с велосипед лица да бъдат обезопасени чрез класификация по ръст и тегло, използвайки аналогичен подход на този в чл. 137б без да се поставят възрастови ограничения;

**Автор:** Васил Василев (29.05.2023 19:32)

Тест

тест

**Автор:** Георги Тимнев (23.05.2023 17:31)

Алкохол в кръвта или забранено вещество трябва да преминат в НК, зада не се дублират двата закона

Ако има административно нарушение, няма престъпление. Според ЗДВП кръв или забранено вещество в кръвта е административно нарушение, налага глоба, а според НК е престъпление и праща в затвор., това трябва да се избегне, само в НК. Отказ от проверка спасява престъпника от затвора? Изтърпяващи мярка временно отнемане на свидетелството продължават да си карат колите с опасност да убият или да се убият, трябва да са в НК! Тук може бира, а извън РБългария отнемат свидетелството, трябва да намалят съдържанието на алкохол в кръвта. Не искам шофьор с махмурлук да вози деца или да го срещна на пътя!

**Автор:** Георги Тимнев (23.05.2023 17:21)

стимули

(2) Глоби в размер до 500 лева могат да бъдат заменени с посещение на групи за психологическо консултиране в лаборатория за психотест по съдържание утвърдено от министъра на вътрешните работи.-институт по психология

В принудителните мерки:в) който не е спазил изискванията на чл.20 и/или по негова вина в продължение на 1 година допусне самостоятелно пътнотранспортно произшествие или друго произшествие в зоната на завой /хоризонтална крива/, в зоната на пешеходна пътека, в лентата за насрещно движение или в крайпътното пространство не независимо от последствията му се налага комплексна мярка

включваща: проверочен изпит с модули за тестване умения за прогнозиране , избягване на опасности и функционална грамотност по безопасно движение.;, психотест и медицински преглед пред лекарска комисия.“Същата мярка се налага на всички на които е временно отнето свидетелство за управление, независимо от наложените му мерки и /или наказания по този или друг закон .

3) 50% от времето за което е лишен нарушителя може да бъде заменено с посещение на групи за психологическо консултиране в лаборатория за психотест по съдържание утвърдено от министъра на вътрешните работи.-по време на лишаването, нарушителите губят притежаваните от тях умения за управление .Особено упражняващите професията си.

**Автор:** Георги Тимнев (23.05.2023 17:17)

държавата не иска да събира пари от нарушителите

Ако наистина искат да прибират пари от желаещите да се разделят с тях нарушавайки правилата и забраните, ще начислява лихви и ще възложи на НАП събирането. За да е възпитателна мярката, размера на глобите ще зависи от декларирания доход на нарушителите и минималната заплата.Ако не искат да се стига до жертви , своевременно ще пращат нарушителите, включително пешеходци, водачи на дву и повече колесни превозни средства с електрически или друг двигател на психолог за корекции в поведението. Тези хора имат нужда от помощ, от психолог, ТЕЛК , след като не могат да преценят опасностите, обичат болката и унижението от глобата, от неприятностите.Мерки преди да убият или се самоубият, защото това не се връща.Такава мярка в Германия, Франция и други страни работи ,на шега се нарича "идиот-тест", спасява хората от самите тях.Тази мярка е комплексна, освем работата с психолог, включва проверовъчен с тестове умения да прогнозира и избягват опасности и преглед при лекари.

**Автор:** Георги Тимнев (23.05.2023 17:06)

ограничения на скорости и дистанция при различни пътища

Чл. 21. (1) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 43 от 2002 г., в сила от 26.04.2002 г., изм. - ДВ, бр.

54 от 2010 г., изм. и доп. - ДВ, 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, както и посочената в таблицата дистанцията до движещото се пред него превозно средство:

Пътно превозно средство от:	Населено място	дистанция	Извън населено място	дистанция	Автомагистрала	дистанция	Скоростен път	дистанция
Категория А 100	52м	50	30м	80	46 м	100	52 м	
Категория В 120	67м	50	30м	90	50м	130	72м	
Категории С, D 90	50м	50	30м	80	46м	100	52м	
Категории В+Е, С+Е, D+Е 90	50м	50	30м	70	38м	100	52м	
Категории Т -		50	30м	50	30м	-	-	
Категория АМ		45	25м	45	25м			
Самоходни машини		40	22м	40	22м	-	-	-

2) Когато стойността на скоростта, която не трябва да се превишава, е различна от посочената в ал. 1, ако участъкът позволява по-високи скорости се сигнализира с пътен знак.

**Автор:** Георги Тимнев (23.05.2023 17:01)

допълнителни точки към ал.20 Как водачите ще имат умения да прогнозира опасност, когато нее в изпит

Т.6 Участниците в движението са длъжни да спазват безопасна дистанция от превозни средства и състави от превозни средства обозначени с табели, като опасни/"учебен", "извън габаритен товар", "опасен товар", "Военна колона". Това не освобождава водачите на обозначените превозни средства и състави от превозни средства от отговорностите да наблюдават и се съобразяват участниците в движението.- редно ли е когато поради незнание или друга причина вместо хората, които не се съобразяват с табелите, техническите възможности на превозните средства, водачите на обозначените ППС да носят отговорност без физическа и техническа възможност да реагират?

(3) За да придобият уменията от алинеи 1 и 2 на чл.20 кандидатите за водачи на МПС полагат изпити с тестове за умения да прогнозираят и избягват опасности, външно оценяване за годност да упражняват професията водач на превозно средство, и получават свидетелство за професионална квалификация „Водач на превозно средство“ от съответната категория.

**Автор:** Георги Тимнев (23.05.2023 16:52)

всеки 10км/ч повишава още три пъти силата на удара при катастрофата

Не е все едно дали автомобилът ще спре преди мен или в мен, защото при по-висока скорост се увеличава спирачния път. Техническите изисквания към производителите на автомобили са при удар със скорост до 30км/ч в пешеходец, той да остане жив. Направете разликата между 30км/ч и 40км/ч , това е живота на човек на пешеходната пътека. Инфраструктурата също трябва да е безопасна, когато хората правят грешки, не трябва да има жертви.-Визия нула.Когато преди пешеходната пътека има съоръжения не позволяващи скорости над 30км/ч , по булевардите няма възможност за скорости над 50км/ч , няма нужда от патрулка и радари, няма нощни гонки.Нямат място скоростните отсечки в града в зони с интензивно пешеходно движение, край училища, болници, търговски зони .Правите широки улици, с подлез и надлези имат място ,когато свързват квартали и няма опасност водачите да загубят контрол , да ударят спирка, хора на тротоара, в кафето , пътят е безопасен с мантинели, а не рехави оградки пречещи на пешеходците.Зона 30км/ ч за участъци край училища, в тесните улички, търговските зони, около болници и други подобни улици.

**Автор:** Георги Тимнев (23.05.2023 16:36)

Стига панаирджийски промени от дилетанти в ЗДВП

Абсурди с цел облагодетелстване на далавери с дипломи от директори на училища, събиране на пари от БЧК, нотариуси, фирми за узаконяване контруктивни промени и други подобни противоречия на правото на ЕС трябва да бъдат изтрети от българското законодателство. Допълнителни педали за учебни автомобили купуват от магазина за всяка марка . Станахме за смях в Гърция с нотариално заверени пълномощия за управление на продаден автомобил.Долекарската помощ се изучава в училищата, инструктажите по ЗБУТ , в листовките на кандидатите за шофьори, а не за няколко часа в БЧК за печалба.Сервизи с лиценз правят промени в автомобилите.Как диплома за счетоводител или камериерка ще подобрят квалификацията на шофьора? Да направят изпитите качествени за да не пускат неграмотни шофьори на пътя.

**Автор:** Георги Тимнев (23.05.2023 16:25)

чл.20, когато скоростта е съобразена и препятствието е предвидимо. нее за непредвидими нарушители

чл.20(2) Водачите на пътни превозни средства са длъжни **да прогнозират и избягват предвидимите опасности** при избиране скоростта на движението да се съобразяват с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с конкретните условия на видимост, **за да бъдат в състояние да спрат пред всяко предвидимо препятствие.** Водачите са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност за движението.-Препятствия следствие действия или бездействия в противоречие с нормативните документи на участници в движението , стопанин на пътя, физически, юридически лица, държавни , общински органи и други са непредвидими.- има практика на ВАС , че хората не могат да предвиждат действията на нарушителите, не винаги могат да предвидят повреди по пътната настилка, не сигнализирани пътни съоръжения , неправилната организация на движението.Попадаш в дупка, удряш нарушител, това са непредвидими препятствия.

**Автор:** един много (23.05.2023 16:10)

До Димитър Т

Предложенията ви са буквално безумни!

Първо ПТП може да възникне по ред причини и деянието да не е умишлено!

Второ вие тотално отказвате правото за Реабилитация на индивида!

Ако ще поддържате тезите си и наказанията аз ще "наддам" с предложението да разстрелваме всеки получил книжка, защото със сигурност който шофира прави и нарушения и е въпрос само на време - удрамя го на превенция и разстрелваме драгия шофьор превръщайки цялата провинция в крепостници!

Съжалявам ама това са глупости! Слезте на земята!

**Автор:** един много (23.05.2023 16:05)

Правилото ни рак ни щука

До buenova

Ако ще приемаме задължително "зимни гуми" за зимата то следва да има същото такова задължение и за "летни гуми" през лятото.

Зимната гума през лятото има осезаемо по-малко сцепление и значително по-лоши качества при аквапланинг и всъщност точно зимната гума през летото дава възможност за много по-лошо поведение на автомобила отколкото обратното.

Зимната гума има осезаеми предимства на сняг, теглителната и сила е в пъти по-голяма, и спира по-добре НО ТОВА КАСАЕ ПРЕДСТАВЯНЕТО И НА СНЯГ!

Ако няма сняг, а България (малката буква е изрична, докато не си я заслужи като истинска държава) е достатъчно на Юг, зимите са все по-кратки, и има райони, които

виждат подобие на сняг за ден два - то лятната гума не е драстично по-лоша и с по-ниски качества от зимната.

Наистина няма основание за изрично изискване на "зимна гума" със съответната маркировка.

**Автор:** един много (23.05.2023 15:56)

Скорост при изпреварване

До buenova

Изпреварването е най-опасната маневра на пътя заради навлизането в насрещното платно. Безопасна скорост е дори превишената такава за кратък период, позволяваща възможно най-бързото извършване на изпреварването и прибиране в платното!

Ако предприемеш изпреварване при 15тина км разлика в скоростта, примерно да застигнеш кола движеща се със 75 км/ч, а застигащата кола да е с 90 км/ч изпреварването ще отнеме мисля грубо около 300 метра и 20тина секунди!!!

ако увеличим скоростта на изпреварващият автомобил до 105 км/ч същата маневра ще отнеме половината от пътя около 160 метра и под 10 секунди в насрещното - това е значително по-безопасно!!!

безопасна скорост си е достатъчно добър термин, даже следва ясно да се уточни и даде право тя да бъде превишавана за кратък период от време...

**Автор:** един много (23.05.2023 15:05)

30 в час

Първо ще отпочна, че току що Полицията направи 3 груби нарушения пред Полицията залегнала в хрсталака да дебне шофьорите, без да има каквито и да е последици за колегите им - разбира се!..

При ограничение 50 и непрекъсната "патрулката" се изстреля без мигач с над 70 (аз карах с 60 отново доказвайки, че 60 е безопасна скорост ) изпреварвайки 4 коли. Другаря милиционер, който беше на 100 метра в хрстчето разбира се беше съвсем разсеян, но миг по-късно изкочи на пътя да спре буса зад мен (съвсем не безопасно и създавайки ситуация) защото огромен червен бус, който виждаш от километър беше без фарове...

Е те така с правилата! Явно са за бунаците! И не се оплаквам, че не го спряха, защото реално беше съвсем безопасна маневра (опасно беше излизането на колегите им), а че при същата ситуация ще ми загубят цял ден да ми пилят и пишат!

ТОВА БЕШЕ ПЪРВО!

## ВТОРО

Точно днес предиобед правихме експеримент с един либерален кретен (иначе много свесен човек и мой приятел) защитаващ скоростта от 30 км/ч в града.

Минахме един 5 км маршрут 2 пъти - първо със скорост 50 (3та предавка), след което със скорост 30 (2ра предавка). Дори този крайно зелен "еко" либерал зобащ само плява вместо истинска храна беше принуден да се съгласи, че 30 км е БЕЗУМИЕ!

Разликата в разхода при 30 км/ч беше 1.7 литра повече

Колата ми е нова, икономична с относително голям за сегашната мода 1.6 литра обем и евро б стандарт и даде скромните 1.7 литра разлика. Не ми се мисли някой голям мотор колко ще гори!!!

И сега уточнявам: Литър бензин при изгарянето си отделя около 2.3 кг CO<sub>2</sub>, литър нафта около 2.7 кг - средно 2.5 кг ПОВЕЧЕ емисии за ЕДИН автомобил, за СТО километра!... заради безумия нямащо нищо общо с безопасността! Признато дори от заклет зелен либерал... АЙДЕ ЧЕСТИТО!!!

**Автор:** Елица Буенова (20.05.2023 21:39)

наставник, а не придружител

За новите водачи да се предвиди наставник, а не придружител. Има съществена разлика. Наставникът трябва да е минал специален курс. А не неграмотни водачи, нарушаващи правилата за движение и нямащи никакъв подход за обучение, да стресират, вместо да помагат на новия водач. Или лице, което само формално има шофьорска книжка, но никога не е шофирало активно.

**Автор:** Георги Тимнев (19.05.2023 21:03)

закон за дейности по предоставяне на услуги:обучениет и изпитите не са транспортна услуга

(3) (Предишна ал. 2, доп. - ДВ, бр. 22 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 93 от 2009 г., в сила от 25.12.2009 г., доп. - ДВ, бр. 60 от 2012 г., в сила от 07.08.2012 г., изм. - ДВ, бр. 79 от 2015 г., в сила от 01.08.2016 г.) Разрешение за теоретично и практическо обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се издава на физически или на юридически лица, регистрирани по Търговския закон или Закона за юридическите лица с нестопанска цел, или на лица, регистрирани по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, както и на професионални гимназии, професионални колежи, средни училища с паралелки за професионална подготовка и акредитирани по реда на Закона за висшето образование висши училища, от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от упълномощено от него длъжностно лице,когато отговарят на условията на документацията по чл.153.

(4) (Предишна ал. 3 - ДВ, бр. 22 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 9 от 2017 г., в сила от 26.01.2017 г.) За издаване или за удължаване на срока на разрешението лицата по ал. 3 подават заявление, към което прилагат декларация, че за тях не е открита процедура за обявяване в несъстоятелност, и документите, определени с наредбата по ал. 1, т. 3.

(5) (Предишна ал. 4 - ДВ, бр. 22 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) Разрешение за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се издава на лицата по ал. 3 за всеки учебен център поотделно при следните условия на документацията по чл.153.

1-подробностите са предмет на наредба, законът трябва да е рамка.

2.

(10) (Предишна ал. 9 - ДВ, бр. 22 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 93 от 2009 г., в сила от 25.12.2009 г.) Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията води регистър за издадените разрешения по ал. 1, т. 3.

(11) (Предишна ал. 10 - ДВ, бр. 22 от 2007 г.) Правата, произтичащи от разрешението, се прекратяват по реда на закона за ограничаване на администрацията и административното регулиране стопански дейности.

(17) (Нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) В Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" се създава и поддържа регистър на преподавателите, извършващи обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство. В регистъра се вписват данни уточнени в наредба по чл.153.

Подробностите са предмет на наредба, защото се променят по-лесно от закон, може да следват живота, докато законите са статични.

**Автор:** Георги Тимнев (19.05.2023 21:01)

чл.152 дублира документацията по чл.153

**Чл. 152.** (Изм. - ДВ, бр. 43 от 2002 г., в сила от 26.04.2002 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 93 от 2009 г., в сила от 25.12.2009 г.) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията:

1.- изискванията/длъжностната характеристика на които трябва да отговарят кандидатите за всички професии се определя от държавен образователен стандарт, който е в чл.153.Свидетелството за управление на превозно средство е свидетелство за професионална квалификация, право да упражняват професия.Дали ще се прехранва с тази професия или ще седне зад волана за лични нужди е право на избор на всеки, но държавният образователен стандарт,изпитите ,свидетелството са еднакви.

2. Под методическо ръководство на Института по психология към МВР определя изискванията за психологическа годност на водачите на моторни превозни средства и условията и реда за психологическото изследване на:

а) (изм. - ДВ, бр. 54 от 2010 г.) кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства от категориите С, D, С1, D1, трамвайна мотриса и на тези, които се явяват на изпит, след като са загубили правоспособност поради отнемане на контролните точки;

б) (доп. - ДВ, бр. 9 от 2017 г., в сила от 27.02.2017 г.) на водачите, извършващи обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници или товари, както и на председателите на изпитни комисии;

в) (нова - ДВ, бр. 22 от 2007 г.) водачите, които са лишени от право да управляват моторно превозно средство на основание чл.157,ал.5 , по чл. 174, ал. 1 и 2, водачите, на които временно е отнето свидетелството за управление на моторно превозно средство по реда на чл. 171, т. 1, буква "а" и „б“ , както и на водачите, които са лишени от правото да управляват моторно превозно средство на основание чл. 343г от Наказателния кодекс; до успешното полагане на проверочен изпит с разширено съдържание включващо освен психотест , разширено съдържание ,с модул за тестване умения да прогнозира , избягва опасности на пътя и медицински преглед /ТЕЛК;

3. (изм. - ДВ, бр. 74 от 2009 г., в сила от 15.09.2009 г., изм. - ДВ, бр. 68 от 2013 г., в сила от 02.08.2013 г.) министъра на образованието и науката с наредба определя условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение;

4. с наредба по чл.153 на МОН определя условията и реда за провеждане на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, както и реда за провеждане на изпитите на лицата, на които временно е отнето свидетелството за управление по реда на чл. 171, т. 1, буква "в".

(2) (Нова - ДВ, бр. 22 от 2007 г.) Изследвания за психологическа годност на водачи на моторни превозни средства могат да се извършват и извън случаите на ал. 1 по ред уточнен в наредба.

**Автор:** Елица Буенова (19.05.2023 13:24)

дефиниция за скоростен път и автомагистрала

Според §6 от ДР

т.52. "Автомагистрала" е път, който отговаря на изискванията на чл. 3, ал. 7 от Закона за пътищата

т.52а. „Скоростен път" е път, който отговаря на изискванията на чл. 3, ал. 8 от Закона за пътищата

Една такава дефиниция е недопустима, плюс това е неправилна. Не само че не можем да изискваме от водачите да познават и Закона за пътищата, /едно е да се препраща към чл.10 от ЗП за винетните такси, съвсем друго е да се препраща за основополагащи термини, каквито са скоростен път и автомагистрала/, но и дадените там дефиниции за нуждите на ЗДВП са неправилни и неподходящи.

чл. 3, ал. 7 от Закона за пътищата:

Автомагистралите са национални обекти. Те са специално изградени и означени пътища за движение само на моторни превозни средства с високи скорости и притежават следните характеристики:

1. имат самостоятелни платна за движение във всяка посока с разделителна ивица между тях, като всяко платно е с най-малко две ленти за движение и със специална лента за аварийно спиране;
2. пресичането с други пътища, улици, железопътни и трамвайни линии е само на различни нива;
3. вливането и отливването на движението е само на определени места;
4. нямат директни връзки към съседните прилежащи територии;
5. имат площадки за краткотраен отдих;
6. имат предпазна телена ограда

И сега Ви питам - Ако например няма предпазна телена ограда – а такана няма на 99% от БГ магистрали, това означава ли, че не е АМ и не важат правилата за движение по АМ? Участъците от АМ, на които аварийната лента преминава в лента за движение и аварийна няма, превръща ли този участък в скоростен път или продължава да си бъде АМ?

#### **Същото важи и за скоростните пътища:**

Скоростните пътища са национални обекти. Те са специално изградени и означени за движение пътища само на моторни превозни средства с високи скорости и притежават следните характеристики:

1. имат самостоятелни платна за движение във всяка посока с разделителна ивица между тях, като всяко платно е с най-малко две ленти за движение;
2. пресичането с други пътища, улици, железопътни и трамвайни линии е само на различни нива;
3. вливането и отливването на движението се осъществява само от пътни възли на различни нива;
4. връзките към прилежащи територии са чрез локално платно, отделено от директно трасе с разделителна ивица с широчина не по-малко от два метра;

5. имат предпазна телена ограда;
6. имат площадки за принудително спиране;
7. имат площадки за краткотраен отдых.

Можете ли честно, без да четете нищо повече да ми посочите поне един скоростен път в БГ, на който като стъпите знаете, че е такъв и важат правилата за движение за такъв?

Дори и да приемем, че знаете наизуст всички закони, можете ли в качеството си на водачи да ми кажете каква е разликата според Вас между АМ и скоростен път?

Защо т.3 и 4 от двете разпоредби са формулирани по различен начин?

**Автор:** Елица Буенова (19.05.2023 13:22)

премахване на правилото ни как ни щука

Трябва да се отстрани това недоразумение, позволяващо на водачите да управляват МПС при зимни условия с летни гуми. При зимни условия се изискват зимните гуми не заради дълбочината на грайфера, а заради качеството на материала, от който са произведени. Да, българинът няма пари, но има ли право законодателят да поставя в опасност както живота на тези, които нямат пари, така и на тези, които се движат около тях? Затова предлагам разпоредбата на чл.139, ал.1, т.4 да се промени по следния начин:

„с гуми без дефекти и с дълбочина на протектора не по-малка или равна на 1,6 mm, а през периода от 15 ноември до 1 март, когато температурата на въздуха е под 3 градуса, с гуми, предназначени за зимни условия. На една и съща ос или сдвоено колело трябва да са монтирани гуми с еднакъв размер, конструкция и характеристики. Това правило не важи, ако трябва временно да се използва резервната гума на превозното средство поради повреда. В този случай превозното средство се управлява със скорост не по-висока от означената върху резервната гума до най-близкото населено място или специализиран сервиз за отстраняване на проблема.“

**МОТИВИ:**

т.5.2.3 от Приложение 5 от Наредба 32 НАРЕДБА № Н-32 ОТ 16 ДЕКЕМВРИ 2011 Г. ЗА ПЕРИОДИЧНИТЕ ПРЕГЛЕДИ ЗА ПРОВЕРКА НА ТЕХНИЧЕСКАТА ИЗПРАВНОСТ НА ПЪТНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА предвижда извършването на визуална проверка на гумите, като в колона 3 – причини за неизправност е записано – „д) дълбочината на протекторния рисунък на гумите на автомобилите и на мотоциклетите е по-малка от 1,6 mm“, което означава, че за да мине ГТП едно МПС то трябва да има дълбочина на протектора от 1,6мм, но това водачите няма откъде да го знаят, защото едва ли някой от тях е чел въпросната наредба.

Същото важи и за изискването на една и съща ос или сдвоено колело да са монтирани гуми с еднакъв размер, конструкция и характеристики.

Абсурдно е да позволяваме на хората да карат при температура под 3 градуса с летни гуми. Който не е запознат, нека прочете за разликата между материалите, от които са направените двата вида гуми.

Тъй като доста хора са коментирали, че зимните гуми трябва да са с дълбочина на протектора не по-малка от 4мм. за превозните средства от категории N2, N3, M2 или M3 и такава разпоредба е била предвидена в проекта за нов ЗДВП, това трябва да се съгласува със специалисти и ако е така, да се впише тук и да се промени и разпоредбата в Наредба №32. Друг е въпросът, че в нашия закон няма такива категории и разпоредбата трябва да бъде съобразена с предвидените категории в чл.149.

**Автор:** Елица Буенова (19.05.2023 13:17)

възрастово ограничение за водачите на каруци

Недопустимо е да позволяваме каруци да бъдат управлявани от деца. Тези ППС са изключително опасни, защото там има две живи същества, всяко от които може да действа по собствени подбуди, а конят е много по-силен от детето, което няма начин да го спре. Затова предлагам в чл.106 се създава ал.3 и ал.4, които гласят:

„ал.3 Водачът на превозно средство с животинска тяга трябва да е навършил 16 години и да е способен да управлява впрегнатите животни.

ал.4 Превозно средство с животинска тяга, което се движи зад друго превозно средство с животинска тяга, трябва да се движи на разстояние най-малко 50 метра, за да могат по-бързите превозни средства да го изпреварват.“

**Автор:** Елица Буенова (19.05.2023 13:15)

чл.57

Текстът на чл.57 се допълва с думите „или скоростния път“, като текстът придобива следния вид:

„Когато автомагистралата или скоростният път има три и повече пътни ленти за движение в една посока, на водачите на автомобили с допустима максимална маса над 3,5 тона, както и на водачите на състави от пътни превозни средства, чиято обща дължина, включително и товарът, е повече от 7 метра, е разрешено да се движат само в най-дясната пътна лента, а в съседната на нея пътна лента само при изпреварване. Навлизането и движението по другите ленти е забранено, включително и при изпреварване.“

**Автор:** Елица Буенова (19.05.2023 13:14)

минимална скорост на магистрала

Не трябва да се прави ограничение на конструктивната скорост на МПС, а да се забрани движението на магистрала със скорост под изрично определена такава дори и от МПС, които иначе могат да развият и по-голяма скорост, но по някаква причина не го правят - техническа неизправност, товар, неопитен водач или други. В този смисъл предлагам приемането на следните разпоредби - Разпоредбата на чл.55 става ал.1 и се променя така:

„На път, обозначен като автомагистрала или скоростен път със съответния пътен знак, е забранено движението на автомобили и мотоциклети, които поради своята конструкция, товар или по други причини не могат да поддържат на хоризонтален път минимална скорост от 70км./ч. Движението на други пътни превозни средства, както и движението на пешеходци, воденето на животни и навлизането на автомобили, теглещи пътни превозни средства с гъвкава връзка, е забранено.“

Създава се ал.2, която гласи:

„Ако по време на управление на превозното средство или товара възникне неизправност, която не позволява движението по хоризонтален път с минимална скорост от 70км./ч., водачът е длъжен да напусне магистралата по най-близкия изход.“

**Автор:** Елица Буенова (19.05.2023 13:10)

Скорост по време на изпреварване - част 2

Какво пише в ЗДвП на другите държави:

- Белгия - че има възможност да извърши изпреварването за много кратко време
- Австрия - ако разликата в скоростите на изпреварващото и изпреварваното превозно средство е твърде малка за кратка маневра на изпреварване, **като се вземат предвид всички приложими ограничения на скоростта,**
- Германия - Разрешено е и изпреварване само ако се движите със значително по-висока скорост от тази на изпреварвания
- Гърция - на достатъчно разстояние пред него, така че, отчитайки разликата в скоростта на неговото превозно средство, в момента на изпреварването, и тази на превозните средства, които възнамерява да изпреварва, да не застрашава или пречи на идващите отсреща
- Испания - по време на извършване на изпреварването водачът, който го извършва, трябва да поеме своето превозно средство със скорост, значително по-висока от тази, която възнамерява да изпревари и да остави достатъчно странично разстояние между тях, за да направи това безопасно

- проект за нов ЗДвП от 2021г. - да извърши изпреварването безопасно и за кратко време.

**Автор:** Елица Буенова (19.05.2023 13:10)

Скорост по време на изпреварване

Трябва да се изчисти проблема с понятието безопасна скорост като се замени или му се даде дефиниция - Съгласно разпоредбата на чл.42, ал.2, т.3 Водач, който изпреварва, е длъжен „да се убеди, че като се движи с безопасна скорост, може да извърши изпреварването за кратко време.“ Законът използва думата „безопасна скорост“, без никъде да е дадена дефиниция какво означава това.

Какво казва Виенската конвенция: Чл.11, т.2, б.с) че може да го осъществи, без да застраши или да попречи на пътното движение в противоположна посока, като провери дали лентата, която ще заеме, е свободна на достатъчно разстояние и дали **относителната скорост на двете превозни средства позволява да се осъществи изпреварването във възможно най-кратък срок;**

Относителна скорост е скоростта на обект спрямо друг обект.

В т.2 от ТЪЛКУВАТЕЛНО РЕШЕНИЕ № 28 ОТ 28.11.1984 Г. ПО Н. Д. № 10/1984 Г., Върховен съд казва: „В съдебната практика съществува различие при установяване съдържанието на понятието "съобразена скорост". В едни случаи се приема, че тя е различна от т.нар. "намалена скорост", "бавна скорост", "скорост, която дава възможност да се спре", "безопасна скорост" и др., а в други, че такова различие не съществува. Правилното тълкуване на правилата по чл. 20, ал. 2 ЗДвП, чл. 23 ЗДвП, чл. 71, ал. 1, чл. 119, 122,123 и др. ППЗДвП дава основание да се приеме, че не съществуват отделни видове намалени скорости със съответния диапазон на тяхната величина. Макар и законодателят да си е послужил с различни термини за конкретни пътни ситуации, не е целил и не е определил различни видове категории намалени скорости. Водачът на пътното превозно средство трябва да се движи със съобразена скорост в зависимост от факторите, посочени в двете хипотези на чл. 20, ал. 2 ЗДвП.“

И заключава - **ВЪПРЕКИ РАЗЛИЧИЕТО В ТЕРМИНОЛОГИЯТА НА ЗДВП И ППЗДВП ОТНОСНО СКОРОСТТА "НАМАЛЕНА", "БАВНА", "БЕЗОПАСНА" И ПР., НАЛИЦЕ Е САМО ЕДНА "СЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ" С ПОСОЧЕНИТЕ В ЧЛ. 20, АЛ. 2 ЗДВП ФАКТОРИ.**

Това тълкувателно решение обаче е по стария Закон за движение по пътищата. В сега действащия, който е приет през 1999г., няма нито намалена, нито бавна скорост, а само в чл.42 законодателят, без да става ясно защо е останал термина безопасна скорост въпреки съществуването на този проблем до момента.

С новия закон са били отстранени проблемите в тази връзка, които е имало в стария закон, но е останал един. И той е свързан с въпроса „КАКВО ОЗНАЧАВА ВОДАЧЪТ ДА ИЗПРЕВАРВА С БЕЗОПАСНА СКОРОСТ и ЗАЩО НЕ Е НАПИСАНО С РАЗРЕШЕНА СКОРОСТ? Има ли се нещо предвид с използването на различно понятие за скоростта, с която трябва да бъде извършено изпреварването?

Ако имаше предвид разрешената скорост, не трябваше ли законодателят да напише „Водач, който изпреварва, е длъжен да се убеди, че като се движи с разрешена скорост, може да извърши изпреварването за кратко време.“

Защо е записал „Водач, който изпреварва, е длъжен да се убеди, че като се движи с безопасна скорост, може да извърши изпреварването за кратко време.“

Дали законодателят не е имал предвид, че е по-важно да завършим изпреварването за кратко време и то без да настъпи ПТП с насрещно движещите се МПС, отколкото в този момент да шофираме с разрешената за процесния пътен участък скорост?

В практиката по всички дела за ПТП изследваме един много важен въпрос:

След като сме установили каква е разрешената скорост и с каква скорост се е движил автомобилът, питаме вещите лица да отговорят на въпроса – КАКВА Е СКОРОСТТА, ПРИ КОЯТО ПТП НЯМАШЕ ДА НАСТЪПИ? Тази скорост наричаме безопасна.

Това е скоростта, при която ПТП нямаше да настъпи. Скоростта, с която ако се движеше, водачът не би допуснал ПТП. Тази скорост може да е и по-висока от разрешената.

**Автор:** Елица Буенова (19.05.2023 13:05)

локално платно

Трябва да се регламентира проблема с локалните платна. На първо място трябва да се даде определение за локално платно. И на второ място да се въведе разпоредба в следния смисъл -

„Водачите на пътно превозно средство, което завива надясно от главен път или се включва в локална пътна лента, има предимство пред движещите се в локалната пътна лента, на които преминаването също е позволено .“

**Автор:** Елица Буенова (19.05.2023 13:03)

правилото на ципа

Предлагам да се регламентира правилото на ципа, като се създаде нов чл.27а, който регламентира т.нар. правило на ципа – почти във всички други страни има такава разпоредба

„ал.1 На път с повече от една лента за съответната посока на движение и в случаите, при които има стеснение или движението в една от лентите не е възможно да продължи поради наличие на препятствие в тази лента или изчезването ѝ, водачът на превозното средство, движещо се в съседната лента, е длъжен непосредствено преди мястото, където възниква препятствието или мястото на изчезване на лентата, да позволи на поне едно превозно средство да смени тази лента като

премине в съседна, по която движението му може да продължи. В случай, че е възпрепятствано движението както в лявата, така и в дясната лента, първо трябва да се даде предимство на един водач в дясната лента и след това на един водач в лявата лента.“

„ал.2 Шофьорите, на които им се налага да сменят лентата си при условията на ал.1, могат да се включат в съседната свободна лента само непосредствено преди стеснението или препятствието.“

**Автор:** Елица Буенова (19.05.2023 13:01)

предложение

Сега действащата разпоредбата на чл.8, ал.1 гласи:

„Водачите на пътни превозни средства използват дясната половина на пътя по посока на движението си, освен в случаите, когато с пътен знак или със светлинен сигнал е указано нещо друго.“

Сега действащата разпоредбата на чл.15, ал.1 гласи:

„На пътя водачът на пътно превозно средство се движи възможно най-вдясно по платното за движение, а когато пътните ленти са очертани с пътна маркировка, използва най-дясната свободна лента.“

Считам, че тези разпоредби трябва да вървят заедно и че така формулирани от тях не става напълно ясно какво точно се има предвид. Разпоредбата на чл.15 поражда проблеми и спорове между водачите. Освен това не дава отговор на въпроса къде трябва да се движат по ширината на пътната си лента водачите, които се движат по пътен участък, на който има няколко ленти за движение в една и съща посока и на който движението плътно в дясно не е безопасно.

Затова правя следните предложения:

Чл.8, ал.1 се отменя

В чл.15 се създава нова ал.1, която възпроизвежда досегашния текст на чл.8, ал.1 и гласи:

„Водачите на пътни превозни средства използват дясната половина на пътя по посока на движението си, освен в случаите, когато с пътен знак или със светлинен сигнал е указано нещо друго.“

Създава се нова ал.2, която гласи:

„Когато пътните ленти са очертани с пътна маркировка, водачът на пътно превозно средство използва най-дясната свободна пътна лента, освен когато в този закон е предвидено друго.“

Създава се нова ал.3, която гласи:

„Когато водачът на пътно превозно средство се движи по път, на който има една пътна лента за движение в неговата посока, той се движи възможно най-близо до десния край на платното за движение и на такова разстояние от него, че съобразно скоростта на движение на превозното средство, условията на движение и състоянието и характеристиките на пътя не застрашава другите участници в движението и не излага себе си на опасност.“ – *това е много важно с оглед състоянието на пътната инфраструктура у нас и особено що се касае до водачите на двуколесни превозни средства*

Създава се нова ал.4, която гласи:

„Когато водачът на пътно превозно средство се движи по път, на който има две или повече пътни ленти за движение в неговата посока, той се движи в центъра на пътната лента.“ – *това правило е абсолютно задължително, защото едва ли някой от вас си представя или се движи плътно в дясно на средна лента за движение по многолентов път или АМ*

Ал.2 става ал.5 и гласи:

„Разпоредбите на ал.2 не се прилагат и водачът на моторно превозно средство може да използва за движение най-удобната за него пътна лента в следните случаи:

1. (отм.)

2. в населените места, /само запетаята сложена по този начин означава изброяване и създава несигурност в значението на разпоредбата/ където на пътно платно има две и повече пътни ленти за движение в една посока, обозначени с пътна маркировка или пътен знак, по които е разрешено движението на пътни превозни средства със скорост не по-голяма от 90 km/h; - заради участъци от пътища в населени места, на която има разрешена скорост 90км/ч

3. когато навлизането по пътната лента се разрешава от светлинен сигнал.

Създава се нова, която гласи:

„На автомагистрала или скоростен път, на които има три и повече пътни ленти за движение в една посока, водачите на автомобили, извън изрично посочените в чл.57, се движат в средните пътни ленти според скоростта си на движение. Дясната лента остава свободна за вливащите се, излизащите, бавнодвижещите се автомобили и тези, посочени в чл.57, а най-лявата лента се използва само по време на изпреварване или заобикаляне на препятствие.“

**Автор:** Цветан Деянов (18.05.2023 13:55)

преглед на промените по закона за движение по пътищата

Четейки предложенията оставам с следното впечатление.

МВР иска да е приходна агенция и да реализира приход към бюджета.

Изменя закони и услуги които ги има у нас както в ЕС. ( пример промяна на скоростта по магистралата един и същ знак за магистрала и скоростта с различно тълкование от общо европейското)

Промените които е редно да направи не ги прави и по-този начин не намалява административната тежест.

Променяйки в изречения запетайки и думички няма как да се освободи от излишни съдебни дела с граждани.

Промените не трябва да са чести смислени

**Автор:** Стоян Стойчев (12.05.2023 19:51)

Ограниченията на скоростта.

Всички ограничения които не се спазват от джигитите ще продължат да не се спазват.

Вместо да се вземат мерки това да не се случва ще налагаме нови ограничения, вместо да се направят пътищата както се правят по целия свят, на всяка отбивка да има уширяване за излизащите, за да могат да се включат в движението с нормална скорост, слагаме едно ограничение, което е хранилка за катаджиите. Може да се монтират умни светофари в градовете с радар и камера, който надвиши разрешената скорост свтва червено, ако премине получава глоба за скорост и за преминаване на червен светофар и т.н.

Докато не се вземе световните добри практики и да се внедрят по нашите пътища няма да се получи нищо.

**Автор:** Стоян Стойчев (12.05.2023 19:40)

Категория А, А2 и А1

Тези ограничения няма да помогнат за намаляне на ПТП, а напротив и сега автомобилите засичат и не дават предимство на мотоциклетите.

**Автор:** Георги Тимнев (12.05.2023 08:50)

С какво водачите на велосипеди и индивидуални електрически превозни средства са по-различни от пешех

Защо заради нарушителите да забраняваме движението на велосипедисти и водачи на ИПС да ползват пешеходните пътеки? Когато пешеходните пътеки се изтеглят на 30 метра преди кръстовищата, каквато практика има в ЕС, обозначени, обезопасени с острови за безопасност разделящи лентите пред тях, ще се намалят катастрофите, водачите ще виждат пешеходците при завиване, защото избягват слепия ъгъл на колонките, намаляват задръстванията в кръстовищата. Организацията на движението е предмет на закон за пътищата. Постоянно показват гонки по правите пътища в населените места, но не проектират пътищата в центъра по начин непозволяващ високи скорости? Дават на децата шоколад, но го издърпват от устата им? Защо харчат пари за градски магистрали край училища, болници, ресторанти, спирки, когато скоростта убива хората по тротоарите, спирлките, пешеходните пътеки, кръстовищата? Подлезите, пасарелките имат своето място на скоростните отсечки между кварталите, но в зони с интензивно пешеходни движение увеличават скоростта, а тя убива!

**Автор:** Георги Тимнев (12.05.2023 08:36)

към изнервен и НАП

Мястото на задълженията на българските граждани не е в МВР, а в НАП. Вместо данъчните инспектори да се заяждат с малкия бизнес, да изпълняват поръчки на конкуренцията, да събират парите, които нарушителите бутат в ръцете на бюджета. Закона за движение по пътищата не е на финансовото министерство. Стимулите за плащане, формирането размера на наказанията трябва да са в нормативните документи на финансовото министерство според декларирания доход на нарушителя

Трябва да приложим практиката на ЕС комплексна мярка- профилактика на системните нарушители чрез работа с психолог, ежегодно актуализиране на държавния образователен стандарт, съдържанието на изпитите според европейското във водещите държави, ТЕЛК. Сега отнемат свидетелството на нарушителите, но те продължават да си карат колите? Каква е ползата, след като никой не работи с тях за корекции на поведението, когато нямаме качествено съдържание на изпитите по теория? Агенциите си прехвърлят отговорности, все другите не работят, пречат? Защо са поели отговорности, след като няма ефект, на дъното на статистиката на ЕС, най-много жертви на милион жители? По-малко агенции, повече ефективност.

**Автор:** Галентин Грозев (11.05.2023 23:03)

Бележки по отношение на параграф 85

Здравейте!

Параграф 85 от ЗИД на ЗДвП е изцяло противоконституционен. На гражданите се вменява наказателна отговорност за отказ да бъдат изследвани доброволно. Самата конструкция на деянието е нелепа и противоречива. Щом нещо е доброволно, т.е. съдържа в себе си възможността за съгласие или отказ, то се касае за право. Щом някой упражнява свое право, не може да бъде подвеждан под наказателна отговорност - недопустимо е упражняването на право да е престъпно.

На следващо място, налице е конкуренция с чл. 270, ал. 1 от НК, при който деецът противозаконно пречи на орган на властта да изпълни задълженията си (в случая да установи нивото на алкохол, НВ или техни аналози). В чл. 270, ал. 1 от НК е посочено наказание ЛОС без долна граница, до три години, като глобата е от 500 до 2000 лв. За сравнение в новото предложение има долна граница за ЛОС от 1 година и глоба от 3000 до 5000 лв. Деецът винаги ще се ползва от по-благоприятния за него текст, следователно предложената норма ще остане неприложима на практика. Хайде да не се престараваме излишно с дублирането на престъпни състави с различни санкции, както например в чл. 212а, ал. 2 и чл. 319б, ал. 3 от НК.

Последно, нежеланието на дееца да съдейства за установяване на алкохол и НВ в кръвта се преодолява напълно успешно при своевременно завеждане на досъдебно производство при условията на чл. 212, ал. 2 от НПК и принудителното изземване на образци за изследване (кръв) по реда на чл. 146, ал. 3 от НПК. Това е въпрос на организация и координация на органите на полицията, прокуратурата и съдебната власт. Липсата на такава организация и координация не може да се вменява във вина на гражданите, били те невинни, или виновни.

Що се отнася до санкционната част в ЗДвП, за мен е необяснимо как в ЗАНН, ЗООРПСМ, УБДХ и НК е приемливо полагането на общественополезен труд, а ЗДвП изцяло игнорира тази възможност, която е приложима при всички случаи, както кумулативно, така и алтернативно и може да се прилага напълно успешно на практика. Ако искате, направете глобите и 1 милион лева за нарушение с 1 км./ч. над позволената скорост, ако нарушителите не могат да ги платят, всъщност не правите нищо.

И последно, обърнете внимание не само на водачите на леки автомобили, но и на товарни автомобили, които нарушават правилата за скорост в 100 процента от случаите, както и на чуждестранните водачи. По пътя София - Русе румънци, турци и молдовци летят със 150-160 км./ч. и няма един от тях, на който да са смъкнати номерата на Дунав мост.

**Автор:** Галентин Грозев (11.05.2023 22:56)

Бележки по отношение на параграф 85

Здравейте!

Параграф 85 от ЗИД на ЗДвП е изцяло противоконституционен. На гражданите се вменява наказателна отговорност за отказ да бъдат изследвани доброволно. Самата конструкция на деянието е нелепа и противоречива. Щом нещо е доброволно, т.е. съдържа в себе си възможността за съгласие или отказ, то се касае за право. Щом някой упражнява свое право, не може да бъде подвеждан под наказателна отговорност - недопустимо е упражняването на право да е престъпно.

На следващо място, налице е конкуренция с чл. 270, ал. 1 от НК, при който деецът противозаконно пречи на орган на властта да изпълни задълженията си (в случая да установи нивото на алкохол, НВ или техни аналози). В чл. 270, ал. 1 от НК е посочено наказание ЛОС без долна граница, до три години, като глобата е от 500 до 2000 лв. За сравнение в новото предложение има долна граница за ЛОС от 1 година и глоба от 3000 до 5000 лв. Хайде да не се престараваме излишно, както например с дублирането на престъпни състави с различни санкции като в чл. 212а, ал. 2 и чл. 319б, ал. 3 от НК.

Последно, нежеланието на дееца да съдейства за установяване на алкохол и НВ в кръвта се преодолява напълно успешно при своевременно завеждане на досъдебно производство при условията на чл. 212, ал. 2 от НПК и принудителното изземване на образци за изследване (кръв) по реда на чл. 146

**Автор:** Галентин Грозев (11.05.2023 22:56)

Бележки по отношение на параграф 85

Здравейте!

Параграф 85 от ЗИД на ЗДвП е изцяло противоконституционен. На гражданите се вменява наказателна отговорност за отказ да бъдат изследвани доброволно. Самата конструкция на деянието е нелепа и противоречива. Щом нещо е доброволно, т.е. съдържа в себе си възможността за съгласие или отказ, то се касае за право. Щом някой упражнява свое право, не може да бъде подвеждан под наказателна отговорност - недопустимо е упражняването на право да е престъпно.

На следващо място, налице е конкуренция с чл. 270, ал. 1 от НК, при който деецът противозаконно пречи на орган на властта да изпълни задълженията си (в случая да установи нивото на алкохол, НВ или техни аналози). В чл. 270, ал. 1 от НК е посочено наказание ЛОС без долна граница, до три години, като глобата е от 500 до 2000 лв. За сравнение в новото предложение има долна граница за ЛОС от 1 година и глоба от 3000 до 5000 лв. Хайде да не се престараваме излишно, както например с дублирането на престъпни състави с различни санкции като в чл. 212а, ал. 2 и чл.

3196, ал. 3 от НК.

Последно, нежеланието на дееца да съдейства за установяване на алкохол и НВ в кръвта се преодолява напълно успешно при своевременно завеждане на досъдебно производство при условията на чл. 212, ал. 2 от НПК и принудителното изземване на образци за изследване (кръв) по реда на чл. 146

**Автор:** Галентин Грозев (11.05.2023 22:56)

Бележки по отношение на параграф 85

Здравейте!

Параграф 85 от ЗИД на ЗДвП е изцяло противоконституционен. На гражданите се вменява наказателна отговорност за отказ да бъдат изследвани доброволно. Самата конструкция на деянието е нелепа и противоречива. Щом нещо е доброволно, т.е. съдържа в себе си възможността за съгласие или отказ, то се касае за право. Щом някой упражнява свое право, не може да бъде подвеждан под наказателна отговорност - недопустимо е упражняването на право да е престъпно.

На следващо място, налице е конкуренция с чл. 270, ал. 1 от НК, при който деецът противозаконно пречи на орган на властта да изпълни задълженията си (в случая да установи нивото на алкохол, НВ или техни аналози). В чл. 270, ал. 1 от НК е посочено наказание ЛОС без долна граница, до три години, като глобата е от 500 до 2000 лв. За сравнение в новото предложение има долна граница за ЛОС от 1 година и глоба от 3000 до 5000 лв. Хайде да не се престараваме излишно, както например с дублирането на престъпни състави с различни санкции като в чл. 212а, ал. 2 и чл. 3196, ал. 3 от НК.

Последно, нежеланието на дееца да съдейства за установяване на алкохол и НВ в кръвта се преодолява напълно успешно при своевременно завеждане на досъдебно производство при условията на чл. 212, ал. 2 от НПК и принудителното изземване на образци за изследване (кръв) по реда на чл. 146

**Автор:** Галентин Грозев (11.05.2023 22:56)

Бележки по отношение на параграф 85

Здравейте!

Параграф 85 от ЗИД на ЗДвП е изцяло противоконституционен. На гражданите се вменява наказателна отговорност за отказ да бъдат изследвани доброволно. Самата конструкция на деянието е нелепа и противоречива. Щом нещо е доброволно, т.е. съдържа в себе си възможността за съгласие или отказ, то се касае за право. Щом някой упражнява свое право, не може да бъде подвеждан под наказателна отговорност - недопустимо е упражняването на право да е престъпно.

На следващо място, налице е конкуренция с чл. 270, ал. 1 от НК, при който деецът противозаконно пречи на орган на властта да изпълни задълженията си (в случая да установи нивото на алкохол, НВ или техни аналози). В чл. 270, ал. 1 от НК е посочено наказание ЛОС без долна граница, до три години, като глобата е от 500 до 2000 лв. За сравнение в новото предложение има долна граница за ЛОС от 1 година и глоба от 3000 до 5000 лв. Хайде да не се престараваме излишно, както например с дублирането на престъпни състави с различни санкции като в чл. 212а, ал. 2 и чл. 319б, ал. 3 от НК.

Последно, нежеланието на дееца да съдейства за установяване на алкохол и НВ в кръвта се преодолява напълно успешно при своевременно завеждане на досъдебно производство при условията на чл. 212, ал. 2 от НПК и принудителното изземване на образци за изследване (кръв) по реда на чл. 146

**Автор:** Галентин Грозев (11.05.2023 22:56)

Бележки по отношение на параграф 85

Здравейте!

Параграф 85 от ЗИД на ЗДвП е изцяло противоконституционен. На гражданите се вменява наказателна отговорност за отказ да бъдат изследвани доброволно. Самата конструкция на деянието е нелепа и противоречива. Щом нещо е доброволно, т.е. съдържа в себе си възможността за съгласие или отказ, то се касае за право. Щом някой упражнява свое право, не може да бъде подвеждан под наказателна отговорност - недопустимо е упражняването на право да е престъпно.

На следващо място, налице е конкуренция с чл. 270, ал. 1 от НК, при който деецът противозаконно пречи на орган на властта да изпълни задълженията си (в случая да установи нивото на алкохол, НВ или техни аналози). В чл. 270, ал. 1 от НК е посочено наказание ЛОС без долна граница, до три години, като глобата е от 500 до 2000 лв. За сравнение в новото предложение има долна граница за ЛОС от 1 година и глоба от 3000 до 5000 лв. Хайде да не се престараваме излишно, както например с дублирането на престъпни състави с различни санкции като в чл. 212а, ал. 2 и чл. 319б, ал. 3 от НК.

Последно, нежеланието на дееца да съдейства за установяване на алкохол и НВ в кръвта се преодолява напълно успешно при своевременно завеждане на досъдебно производство при условията на чл. 212, ал. 2 от НПК и принудителното изземване на образци за изследване (кръв) по реда на чл. 146

**Автор:** един много (11.05.2023 21:41)

Без коментар

Всякакви безумни идеи целящи ДА СВАЛЯТ ХОРАТА ОТ КОЛИТЕ! Дерзайте - хаоса ви го гарантирам!

Само с рестрикции не става!!! повече от 20 години пробвате едно и също и то повече от 20 години не работи - айде напънете си малко междуушията и току виж разберете къде са скрити истинските проблеми!

ПС към joro112

Искаш от МВР да преотдаде БИЗНЕСА с глобите и да изгуби бонусите за шефовете ли?! Истината е една и само една и тя е приложена във всяка държава с ниска смъртност от ПТП и доказана!

ДОБРЕ ПРОЕКТИРАНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И ДОБРЕ ОБУЧЕНИТЕ ШОФОРИ това са двете основни компоненти на безопасния път с малко жертви (не говорим за катастрофи - катастрофи всички имат, но отличниците имат малко жертви)!

Всички "мерки" са насочени към ненужно забавяне на трафика, което води до повече изнервени водачи, което води до повече недооценяване на ситуацията и рисковете! Ако трафика има нужната пропускливост ще намалее и броят катастрофи. Всичко друго е псевдо мерки насочени към повишаване на приходите!

**Автор:** Георги Тимнев (11.05.2023 09:07)

Към изнервен

Ако наистина искат да прибират парите на гражданите, ще начисляват лихви върху глобите, ще определят размера на глобите според дохода на нарушителите и минималната заплата, ще позволят на частни фирми да контролират скоростта, ще възложат на НАП и съдия изпълнител да събира глобите. Никой не ви иска парите, нарушителите сами ги предлагат, а след това си играят с КАТ на криеница, обжалват, търсят си неприятности.

ЗДвП, чл.152 трябва да се изчисти от противоречията с чл.153, защото обучението и изпитите по професиите водачи на превозни средства е документацията на МОН по чл.153. За да има разделение на властите, законодателната власт за професионалното образование и обучение на водачи на МПС трябва да е в МОН. Сега никой не контролира изпитите, като трябва да е по Директива на ЕС, защото ИААА е над всички, само ГДБОБ арестува обвинените в корупция в агенцията. 15 пъти сменят изпълнителните директори на ИААА с обвинения за корупция и бездействие, но структурата и служителите остават едни и същи? ДАИ трябва да мине към МВР, а образованието да се върне обратно в МОН.

**Автор:** Димитър Тасев (10.05.2023 08:46)

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

Моля да бъдат разгледани следните предложения за допълнителни мерки:

- нова ПАМ - отнемане на МПС в полза на държавата и отнемане на СУМПС без право на възстановяване при:

причиняване на ПТП със поне 1 загинал човек или поне 1 човек със средна или по-тежка телесна повреда или при причиняване на ПТП с тежки материални щети (само едно от трите условия е необходимо за изпълнение на мярката)

причиняване на нелеко ПТП при водач с опит до 5 години, с един или повече пострадали или загинали или с немаловажни материалните щети (изключват се всякакви дребни щети като ожулвания, "одиране" на бордюр, лек удар с друг автомобил в паркинг и т.н.)

- нова ПАМ - отнемане на СУМПС на водачи с до 5 годишен опит, забрана за управление на МПС и за изкарване на СУМПС за същия период при следите нарушения:

преминаване на червен светофар

причиняване на ПТП с тежки материални щети или поне един загинал човек или поне един човек с средна или по-тежка телесна повреда (необходимо е само едно от условията за отнемане на СУМПС)

превишавае на максимално допустимата скорост в населено място с 10 км в час или повече

превишаване на максимално допустимата скорост извън населено място с 20 км в час или повече

Смятам че подобни мерки биха имали дисциплинаращ ефект за младите шофьори, както и за шофьорите с десетки години опит.

Моля да бъде разгледана възможността за драстично увеличаване и фиксиране на глобите за движение с превишена скорост в населени места и минаване на червен светофар. И двете нарушения са изключително обществено опасни, вземайки предвид голямото автомобилно и пешеходно движение в населените места, вероятността за ПТП-та с множество жертви/пострадали е много голяма. За съжаление практиката го доказва.

Моля да бъде въведена разпоредба, според която камерите за следене на БУС лентите да са задължени да следят и за превишаване на скоростта на автомобилите и да са задължени да генерират електронен фиш, без да има нужда от намеса на човек и независимо от това чия собственост е камерата.

Моля да отпадне възможността за лица навършили 17 години да могат да управляват автомобил с придружител. Мярката не е добре обмислена и ще причини още повече ПТП-а. Смятам за по-добра идея, водачи с до три години опит зад волана задължително да шофират с придружител, като в първата година да нямат право да се движат в тъмната част на денонощието. При шофиране без придружител следва да се отнема СУМПС. При издаване на ново СУМПС, срока от 3 години започва да тече отначало.

**Автор:** Валентин Ганчев (09.05.2023 17:51)

Предложения по Закона за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата

В проект на закона за движение по пътищата липсват предвидени разпоредби относно т.нар"претоварване, движение на извънгабаритни и/или тежки моторни превозни средства.Превозите в България се извършват в нарушение на нормите на закона за движение по пътищата и издадените въз основа на него подзаконовни нормативни актове.Всеки ден,товарни автомобили се движат в нарушение на закона за движение по пътищата,с товар,понякога надвишаващ значително определените норми за съответния клас автомобили.Това претоварване често превишава с 40% и повече максимално допустимата маса.Тази ситуация причинява преждевременно износване на пътната настилка и създава предпоставки за настъпване на тежки пътно-транспортни произшествия,като застрашава здравето и живота на останалите участници в движението.По данни на прокуратурата,претоварването на тежкотоварните превозни средства е една от сновните причини за настъпването на тежки пътни инциденти,при които често се стига до смърт на невинни жертви.Не на последно място води до нарушаване на конкуренцията между транспортните предприятия ,тъй като нарушителите могат незаконно да се сдобият с неоснователни конкуретни предимства.

Действащия закон за движение по пътищата,в разпоредбите на чл.139,ал.1 посочва,че движещите се по пътя пътни превозни средства е необходимо да бъдат с размери,маса и натоварване на ос,които не надвишават нормите установени от министъра на регионалното развитие и благоустройството,и стовари,които не представляват опасност за участниците в движението.

Допустимите при извършване на превоз размери,маса и натоварване на ос са подробно описани в наредба 11 от 03.07.2001г за движението на извънгабаритни/или тежки пътни превозни средства,издадена от Министъра на регионалното развитие и благоустройството.Спазването на нормативните изисквания се осъществява от Изпълнителна агенция автомобилна администрация.

Разпоредбата на чл.177,ал.3 от закона за движение по пътищата,предвижда водач,който управлява пътно превозно средство с размери имаса или натоварване на ос,които надвишават нормите,определени от министъра на регионалното развитие и благоустойството се наказва с глоба от 500 до 3000лв,а при повторно нарушение-от 1000 до 5000лв.

Относно контролът по спазването на разпоредбите на закона за движение по пътищата и издадените въз основа на същия подзаконов нормативни актове да е предвиден и понастоящем, считаме че уредените в закона санкции не кореспондират на обществената опасност на нарушението и нямат възпиращ ефект по отношение на нарушителите. Този извод се извежда от данните предоставени от областните дирекции на МВР, от които е видно, че акции и проверки се извършват редовно, като на нарушителите се съставят актове, наказателни постановления за констатираните нарушения и се налагат определените от закона глоби.

Практиката по прилагане на цитираната разпоредба показва, че обичайно се налагат глоби в минимален размер, доколкото за глоба в по-висок размер е необходимо обосноваване на наличие на по-висока степен на обществена опасност и/или настъпване на неблагоприятни правни последици от нарушението. Видно от текста на закона е, че глобите, предвидени за този тип нарушение са изключително ниски и в голяма част от случаите, същите напълно се компенсират от спестените разходи за допълнително превозения товар. Не е учудващо обстоятелството, че при проверка, повечето дружества предпочитат да заплатят глобата, вместо да спазват надлежно законовите изисквания. С оглед на изложеното, уредените понастоящем санкции за нарушаване на законовите разпоредби за претоварване, не могат да постигнат целите на наказанието, в частност неговата санкционираща и превантивна функция.

Изложеното налага инициране на законодателни промени и поставянето им за общественно обсъждане, с цел опазване на здравето и живота на всички участници в движението, съхранение на пътния фонд на република България, избягването на чести ремонтни дейности и подобряване условията за пътуване по пътната мрежа на нашата държава.

Считаме, че размерът на предвидените глоби за нарушение на разпоредбите на закона за движение по пътищата, касаещи претоварване на превозните средства следва да бъде осъвременен, съответстващ на реалната вреда, която нанася претоварването, като няма пречка голбата да бъде посочена като стойност и като процент от превозвания товар.

Уважаеми господа,

изложеното в настоящото изказване показва сериозността на проблема и налага предприемането на своевременни и решителни мерки за преодоляването му.

С оглед на горното, моля да предприемете необходимите действия в рамките на Вашата компетентност относно инициране на законодателни промени в закона за движение по пътищата, касаещи завишаване на предвидените глоби и имущественни санкции за неспазване на разпоредбите относно претоварването на товарните автомобили при осъществяване на превози на територията на Република България, както и предвиждане на допълнителни санкции.

**Автор:** Георги Тимнев (09.05.2023 08:54)

има ли качествени изпити, как да продължи обучението на водачите?

Над 70% от кандидатите успяват да издържат изпитите от първи път! Вместо за качество на изпитите, по медиите излизат едни и същи хора, които под предлог мерки за безопасност прокарват свои интереси на бизнеса за полигони, унищожение на конкуренцията. Хората забъркали проблемите не са решение, а проблем! Защо законът допуска нарушителите след отнемане свидетелството за управление да продължат да си карат превозните средства и да нарушават? Практиката в ЕС е системните нарушители принудително да посетят "идиот-тест", групи за психологическа подкрепа? Това е комплексен тест с проверовъчен, беседа с психолог и ТЕЛК, преди да убият, а не след това. Относно глобите, до този момент има само симулация. Ако искаха да влизат пари в бюджета, до сега щяха да въведат лихви при неплащане, размера на глобата ще зависи от приходите на нарушителя и средната работна заплата.

**Автор:** Тихомир Петров (08.05.2023 22:11)

несъгласие

Здравейте,

Против промяна по § 7.

Мисля, че не видях, определения на:

**Автор:** Георги Тимнев (08.05.2023 10:36)

Нов подход

Харесва ми, че най-после предвиждат промени в закон за предучилищно и училищно образование, отделен предмет по безопасно движение. До този момент пропускаме най-важните години от живота на човека, когато формираме поведение, умения за социализация, трябва да се научим да мислим. Не разбирам, как водачите ще направят всичко възможно да видят хора в "сляпа зона", след като е ограничена от конструкцията на автомобила, вместо да предвидят до колкото е възможно развитието на опасностите? чл.20, при съобразяване на скоростта с "предвидимите препятствия" изброени в текста, може да посочат и примери на "непредвидими препятствия", като нарушения на други участници в движението, действия/бездействия на стопанина на пътя, контролни органи. Обучението и изпитите по професиите водачи на превозни средства според Директива на ЕС за услугите на вътрешния пазар и Закон за дейностите по предоставяне на услуги изрично посочват, че услугите свързани обучение на водачи на превозни средства не са транспортни. Тяхното място не е в закон за движение по пътищата, а в специалния закон за професионално образование и обучение. Професионалното образование трябва да може да реагира на момента според особеностите на всеки обучаван, а законът предвижда глоба от 2000-7000 лева за преподавател направил

това? Определението "придружител" не е правилно, защото вече в закона за професионално образование и обучение, чл.17а е уредено обучение чрез наставник по различни професии ,Законът за движение по пътищата се нуждае от генерално прочистване от подробности, текстове предназначени за други специални закони, за подзаконови документи , където лесно могат да бъдат адаптирани към динамичните , постоянно променящи се технологии.Всеки момент през страната ни може да преминат автомобили без водач, с различни конструктивни особености,а закон не е в състояние да реагира за разлика от правилник, наредба, инструкция или друг нормативен документ.

**Автор:** Асен Михалков (08.05.2023 09:52)

Бележки по проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата

Втора част:

- да отпадне §33 относно чл.117 - никъде в правния мир не съществува дефиниция на понятието "престарели хора". Кои са престарели хора? Хора на 70-80 години работят и имат валидни СУМПС, след минаване на медицински преглед за водач на МПС! На какво основание например те, докато управляват автомобил ще спират защото други в близост до платното за движение изглеждат възрастни!
- да отпадне §37 - ненужно влошаване на административната тежест за граждани и бизнес с изискване за отделна проверка на пожарогасители.
- да отпадне §45 относно чл.151 за създаване на възможност за управление на автомобил кат. В от 17 годишни с придружител. На фона на непрекъснати коментари, че не е добра подготовката на младите водачи и че управляват мощни автомобили да се прибягва до такава новост без широко обществено обсъждане е немислимо и ненужно. Няма достатъчно обосновка на предложението с отразяване на евентуалната наказателна отговорност в други закони, както на водачите, така също и на придружителите. Оценката на въздействието по този законопроект е направена само от специалисти по пътна безопасност. Идеята, според мен, трябва да се разгледа и от психолози, съдии относно носенето на наказателна отговорност от нарушителите и придружителите, педагози и др.
- да не се променя чл. 180 относно предвидената нова сума за глоба от 100лв. за включване на аларма без основание. Считам, че е неоснователно завишена.
- В §71 относно чл. 183, ал.1, т.2 да не се предвижда глоба ако водач не носи полица за сключена застраховка ГО. Считам, че е редно да се помисли за възможността да се облекчи административната тежест за граждани и бизнес като не се изисква носенето на полица на хартиен носител. Така гражданите ще имат възможност да я сключват и по електронен път, като се намалят разходите за сключването ѝ.
- Относно ПЗР на законопроекта считам, че освен промяната на Правилника, което не е направено от 1.09.1999г., следва да се изброят и други наредби, които следва да бъдат променени в съответствие с новия закон.
- Относно §86 относно Кодекса за застраховането - считам, че така създадения запис остава в сила издаването на знак за сключена застраховка ГО на втомобилистите,който вече не следва да се лепи на предното стъкло на автомобила. Ненужен разход или недоглеждане в подготвения законопроект? Отново правя предложението да отпадне издаването на стикер и да се създаде възможност за

проверка на наличието на сключена застраховка в сайта на Гаранционния фонд. Относно последното тире в моите предложения само отбелязвам, че в действащият закон в чл.123, ал. 2 и сега е записано, че при участие в пътнотранспортно произшествие водачът дава данни за сключената застраховка ГО на автомобилистите. Пълна кулизия е това, че при необходимост други физически лица, нямащи достъп до автоматизирани регистри, водачът "дава данни", а в закон за доказване пред държавните органи е записано, че му се издава стикер, който той следва да залепи на предното стъкло и представя документ за сключена застраховка.

С уважение: Асен Михалков

**Автор:** Асен Михалков (08.05.2023 09:50)

Бележки по проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата

Уважаеми Госпожи и Господа,

Предложеният Проект на закон отново е с много идеи за облекчаване на административната тежест за граждани и бизнес. В мотивите се посочва, че изпълнява заложените точки от РМС 704/05.10.2018г., но както винаги се случва със законопроектите по този закон се добавят множество рестриктивни мерки към водачите, увеличение на глобите и редица неизпълними неща по смисъл.

В периода на обществено обсъждане, отправям няколко коментара и предложения по законопроекта:

- да отпадне §7 с предложената нова таблица с намаление на скоростта за магистрала. В мотивите е записано, че нямало страни в ЕС, освен Германия, с толкова високи скорости и че 8-10% от загиналите били на магистрала, а също и че този процент стигнал до 13 при катастрофата на автобус на магистрала Тракия. Считам, че всичко това е несъстоятелно в мотиви към закон, който ще ограничава множество водачи, защото специално катастрофата с автобус на магистрала Тракия води до повече загинали без участие на други автомобили и след много допълнителни коментари относно пътната маркировка, обезопасителни мантинели и др., а не само на скоростта на движение.

- да отпаднат §14 и §15 относно създаване на "зона 30" в населените места, защото не може да се създават такива рестрикции към водачите необосновано. Затрудняването на трафика с бавно движещи се автомобили е ненужно, защото така или иначе населените места са зони на съвместно "съществуване" на автомобили и пешеходци, като не винаги от много гледни точки, като например замърсяване на околната среда е целесъобразно това намаление на максималната скорост. От друга гледна точка в закона съществуват и други възможности, като легнали полицаи, обезопасителни мрежи, които да предпазят жителите от движещите се автомобили.

- да отпадне §16, защото добавя нови функции на Министъра на регионалното развитие и благоустройството, които следва да бъдат изпълнени по предложение на други органи като например кметове на общини.

- да отпадне §18 т.4 - ненужно изискване към велосипедистите. Всеки велосипедист не трябва да нарушава личното пространство на пешеходците, съответно това не прави изключение и при преминаването на пешеходна пътека за да бъде отделено

като нов запис в закона.

Край на първа част

**Автор:** Божидар Христов (05.05.2023 23:52)

ИЕПС

Защо не се позволи на индивидуалните електрически превозни средства да се карат навсякъде където и велосипедите (визирам извънградско)? С какво те са по-опасни от велосипед, при положение, че се движат с по-ниска скорост от него?

Харесва идеята за: ?????????? ? ?????????????? ?????? ?? ?????? ?????????????????? ????? ?? ?????? ?????????? ?????????? ?? ?????? ?????????????? ?? ??? ?????? ?????????? ?????????????? ?? ????? ?? ?????? ?????????????? ?? ?????????? ??????????, ????? ?? ?????????????? ?? ????? ??-????? ?? ?? ??????????.

Също трябва да се разграничат по-ясно пешеходна пътека и велоалея т.к. много шофьори не правят разлика между тях и се карат на велосипедисти, че трябвало да бутат на велоалеята.

**Автор:** един много (05.05.2023 21:00)

Права на пешеходците

Тук съм КРАЕН!

Пешеходците не само не трябва да имат абсолютно право... НАПРОТИВ! на пешеходците трябва да се отнемат права и да им се вмени задължението да осигуряват време на водачите да спрат (вярвам, че всеки шофьор се е случало пешеходец вървящ успоредно изведнъж тръгва да пресича на метри от автомобила изправяйки шофьора на нокти)

Законите на Републиката не отменят законите на физиката, а шофирането е подвласно изцяло на закона на физиката за маса и инерция!

Към това смятам, че могат да се въведат изисквания в нормативната уредба за пътна инфраструктура като се сложат визуални маркери на пътя показващи от коя точка нататък автомобилът не може да спре при разрешената за участъка скорост, така че пешеходецът да може по-лесно да се ориентира.

И това го пиша от позиция на пешеходец какъвто съм през повечето време в градска среда.

П.С. относно велосипедите (отново от позицията на такъв, автомобилът ми е средство за движение извън града) трябва да се направи ясно разделение.

Ако се движи по шосето - да спазва всички правила за движение валидни за автомобилите

Ако се движи по обособени зони на тротопара - да пресича без да слиза, но със скорост на пешеходец

**Автор:** един много (05.05.2023 20:44)

Относно полевите тестове

Подкрепям казаното от buenova

До излизане на референтната кръвна проба водачът следва да не губи правата си. Особено в случаите касаещи тестове за наркотични вещества, които са с много нисък процент на точност.

Докато за алкохол техническите средства са относително точни то за наличие на наркотици реагират на цели групи медикаменти, някои от които широко приложими и без рецепта.

Би следвало при положителен тест водачът да бъде свалян от колата за 24 часа, но да не губи правата си до излизане на кръвните проби.

Има изключително много случаи вече на водачи загубили за месеци права заради изпито обезболяващо - абсурдно е и изцяло се съгласявам с buenova, че принципът за невинност трябва да бъде прилаган!

П.С. Това важи и за свалянето на номера, което то в момента е по-скоро по преценка на служителите на МВР, което създава условия за корупция...

**Автор:** един много (05.05.2023 20:30)

До Буенова относно параграф 9

Това, което предлагате за кръговото ще доведе до още повече хаос - то и сега остава неразбрано от повечето шофьори.

Основната функция на кръговото е високата му пропускливост - сегашната му уредба регулиране чрез занаци или при липсата им правото на десностоящият дава възможност да се приоритизира едно от направленията за вход и изход - за пример мога да дам моментната уредба да кръговото на магистрала Хемус при Боаза - където приоритет е даден на потока излизащ и влизаш в магистралата - ако отпадне и се приеме предимство на влезият там ще се създадат условия за огромни задръствания.

Факт, че това за 50% от водачите е мъглива територия, факт е, че всеобщото разбиране е, че влезият по презумпция има предимство - но законът е кратък и ясен и това е проблем, който за мен произтича от неправилно обучение.

Правото на десния важи във всички "неизяснени" ситуации и ако започнем да го мешаме, в кръговото да дадем право на левия излизащ, а в други ситуации да бъде

старото на десния включващ се аз лично виждам още по-голям хаос и неразбиране.

Всъщност законът си е доста добър, но си остава широко непознат.

**Автор:** Елица Буенова (05.05.2023 18:08)

параграф 81

Считам, че комисията трябва да има един независим председател, различен от министрите, тъй като нейната роля е да прави предложения, да дава становище и да осъществява един вид контрол върху дейността, свързана с пътната безопасност, изисквайки от всички институции да работят в тази насока и да изпълняват поетите ангажименти. МВР като една от основните структури, отговарящи за безопасността, е и основният изпълнител на тези ангажименти и е абсолютно недопустимо точно министъра на вътрешните работи да председателства комисията. В тази връзка считам, че Фонд Безопасност на движението трябва се предостави за управление от независимо лице, а не от министъра на вътрешните работи и средствата в него да могат да бъдат използвани за всички видове дейности, свързани с безопасността на движението, а не да потъват неотчетно в бюджета на МВР и да се харчат за бюра, компютри и автомобили.

**Автор:** Елица Буенова (05.05.2023 17:48)

Във връзка с промените, които се предлагат в разпоредбата на чл.343б от НК

Отказът от тест е огромен проблем и се използва масово от пияни и дрогирани водачи, за да не бъдат наказани. Този проблем обаче не опира само до административно-наказателните разпоредби и до случаите, при които водачът е заловен да кара пиян или дрогиран. Той е още по-сериозен що се касае до случаите, при които такива водачи причинят ПТП и откажат да бъдат тествани.

На първо място считам, че винаги отказът от тест /полеви и кръвен/ трябва да се третира като положителна проба. Хората трябва да имат право да откажат един от двата теста, но не и двата едновременно, освен ако не са налице медицински причини за това.

В този смисъл считам, че отказът няма място в ЗДвП, а водачите трябва да бъдат наказвани директно по НК като употребили наркотични вещества или като водач с наличие на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда.

С предложените от вас промени продължавате да толерирате и насърчавате водачите да отказват да бъдат тествани, защото ако са пияни или дрогирани, ще получат административно наказание, а няма да бъдат съдени по НК, както биха били, ако се докаже положителната им проба.

Освен това промяната не трябва да свършва с разпоредбата на чл.343б, а трябва да намери място и **в разпоредбата на чл.343, ал.3 от НК**, където са регламентирани случаите на причиняване на телесни повреди и/или смърт при ПТП и изрично трябва да бъде записано, че:

„Ако деянието е извършено в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или лицето без медицински причини откаже да бъде тествано за алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози, ....“

**В разпоредбата на чл.343б предлагам да бъдат направени следните промени:**

**Чл. 343б.** (1) Който управлява пътно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта си над 1,2 на хиляда, установено по надлежния ред или без медицински причини откаже да бъде тестван за алкохол, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от две до три хиляди лева.

(2) Ако деянието по ал.1 е извършено от водач, който осъществява обществен превоз, наказанието е лишаване от свобода от две до пет години и глоба от четири до шест хиляди лева.

(3) Който управлява пътно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта си над 0,5 на хиляда, установено по надлежния ред или без медицински причини откаже да бъде тестван за алкохол, след като е осъден с влязла в сила присъда за деянието по ал.1, се наказва с лишаване от свобода от две до седем години и с глоба от четири до осем хиляди лева.

(4) Ако деянието по ал.3 е извършено от водач, който осъществява обществен превоз, наказанието е лишаване от свобода от три до осем години и глоба от осем до шестнадесет хиляди лева.

(5) Който управлява пътно превозно средство след употреба на наркотични вещества или техни аналози или без медицински причини откаже да бъде тестван за тяхното наличие, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от две до три хиляди лева.

(6) Ако деянието по ал.5 е извършено от водач, който осъществява обществен превоз, наказанието е лишаване от свобода от две до пет години и глоба от четири до шест хиляди лева.

(7) Ако деянието по ал.5 е извършено повторно, наказанието е лишаване от свобода от две до седем години и глоба от четири до осем хиляди лева.

(8) Ако деянието по ал.7 е извършено от водач, който осъществява обществен превоз, наказанието е лишаване от свобода от три до осем години и глоба от осем до шестнадесет хиляди лева.

**Автор:** Елица Буенова (05.05.2023 17:48)

Категорично не подкрепям предложението, направено в §15 - чл.62, ал.1, т.2, съгласно което в зона 30 пешеходците се ползват винаги с предимство пред останалите участници в движението. Такава зона вече има обособена в центъра на гр.София, където е изключително натоварено както с пешеходци, така и с МПС. Движението с 30км./ч. е оправдано с цел безопасност, но в никакъв случай не следва да се дава пълно предимство на пешеходците. Все пак това не е пешеходна зона, а при движение с 30км./ч. на всяко едно МПС му трябва определено разстояние, за да спре и няма как, ако пешеходец изскочи внезапно на платното за движение, водачът да спре, за да му осигури предимство. Освен това в тази част има паркирали МПС по цялата дължина на пътя много често и от двете страни на платното за движение. Какво правим с пешеходците, които получавайки тази свобода, започнат да изскачат из зад паркираните МПС? Как водачите ще ги възприемат и как ще имат възможността да спрат при движение с 30км./ч.? Едно такова предложение и една такава свобода ще доведе до блокиране на движението по централните градски „зони 30“, ставайки предпоставка за множество ПТП.

**Автор:** Елица Буенова (05.05.2023 17:46)

предложение

За пореден път ще насоча вниманието Ви към разпоредбите на чл.171, т.1, б., чл.171, т.2а и чл.174, ал.3 съгласно които МВР нарушава основното право в целия свят, че всеки човек е НЕВИНЕН ДО ДОКАЗВАНЕ НА ПРОТИВНОТО.

Съгласно тези разпоредби водачите, които откажат полеви тест или имат положителен резултат, но го оспорят и се подложат на кръвен тест, се третираат като пияни и/или дрогирани, отнемат им се шофьорските книжки, свалят им се номерата на колите и започва великото чакане на резултатите от кръвните тестове.

Държа дебело да подчертая, че не говоря за водачите, които изцяло са отказали да бъдат тествани. Говоря за водачите, които по една или друга причина откажат полеви тест или оспорят резултата на положителния такъв /всички знаем за проблема с фалшивите положителни тестове/, но не откажат кръвен тест. Тези водачи не целят да се спасят от репресиите на закона, а просто не желаят да бъдат тествани с тест, който може да се окаже фалшиво положителен или не приемат резултата от такъв тест, защото знаят, че не са употребявали съответните субстанции. Те дават кръв за лабораторен анализ, но докато същият стане готов, се водят ВИНОВНИ – без книжки и без регистрационни табели на автомобилите си.

**ТОВА Е АБСОЛЮТНО НЕДОПУСТИМО!!!**

Едно такова разрешаване на въпроса води до множество дела срещу МВР, които на 100% биват спечелени от жалбоподателя. Ефектът от такива рестрикции е обратен и води до пълно недоверие към системата. Да, ако водачът е положителен и по този начин иска да спечели време, той ще го спечели, но вина за това има системата, защото не е осигурила нужния брой лаборатории, така че резултатите от тестовете да излизат до седмица. Вина нямат десетките, а може би и стотици отрицателни, които са излезли фалшиво положителни или са отказали полеви тест от страх да не

излязат фалшиво положителни.

В закона ясно трябва да се предвиди, че ако водачът откаже полеви тест или не приеме неговия резултат, но се подложи на кръвен тест, то всички санкции се налагат след излизане на резултата от него и в случай, че той е положителен.

Промяната е много лесна. Просто в разпоредбите ИЛИ става И. и същите придобиват следния вид:

Чл.171, т.1, б.б който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда, установена с медицинско и химическо лабораторно изследване или с изследване с доказателствен анализатор, или с друго техническо средство, определящо съдържанието на алкохол в кръвта чрез измерването му в издишания въздух, или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, установена с медицинско и химико-токсикологично лабораторно изследване или с тест, **както и който откаже да бъде проверен с техническо средство или с тест, изследван с доказателствен анализатор И да даде биологични проби за химическо изследване и/или химико-токсикологично лабораторно изследване**, но за не повече от 18 месеца; при наличие на изследване от кръвна проба или изследване с доказателствен анализатор по реда на чл. 174, ал. 4 установените стойности са определящи;

чл.171, т.2а б) с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда и/или е употребил наркотични вещества или техни аналози, **както и при отказ да му бъде извършена проверка с техническо средство и/или с тест за установяване концентрацията на алкохол и/или употребата на наркотични вещества или техни аналози, И не изпълни предписанието за изследване с доказателствен анализатор или за медицинско изследване и вземане на биологични проби за извършване на химическо и/или химико-токсикологично лабораторно изследване за установяване на концентрацията на алкохол в кръвта му и/или за употреба на наркотични вещества или техни аналози** - за срок от 6 месеца до една година.

Чл.174, ал.3 Водач на моторно превозно средство, трамвай или самоходна машина, който откаже да му бъде извършена проверка с техническо средство за установяване употребата на алкохол в кръвта и/или с тест за установяване употребата на наркотични вещества или техни аналози **И не изпълни предписанието за изследване с доказателствен анализатор или за медицинско изследване и вземане на биологични проби за химическо лабораторно изследване за установяване на концентрацията на алкохол в кръвта му, и/или химико-токсикологично лабораторно изследване за установяване на употребата на наркотични вещества или техни аналози**, се наказва с лишаване от право да управлява моторно превозно средство, трамвай или самоходна машина за срок от две години и глоба 2000 лв.

**Автор:** Елица Буенова (05.05.2023 17:45)

предложение

Не мога да разбера защо отказвате да предвидите наказания за водачите на дву- и триколесни превозни средства и каруците, ако ги управляват с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда или са употребили наркотични вещества или техни аналози.

Чисто формално чл.5, ал.3, т.1 забранява на водачите на пътно превозно средство, което включва каруците, велосипедите и тротинетките, да управляват пътно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда и/или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, но след като няма санкция, това си остава напълно пожелателно и наличието на наказание по чл.185 от ЗДВП е неприложимо, защото не е уреден начинът на тестване и санкциониране на тези водачи. А повярвайте ми те са изключително опасни, както за себе си, така и за останалите участници в движението.

Осъзнавам, че Ви се вижда малко сложно регламентирането на този проблем, но след като се насърчава използването на тези ППС, то задължително трябва да се подходи отговорно към техните водачи.

В чл.102, ал.1, т.1, в чл.165, ал.2, т.3, в чл.171, в чл.174 се говори само и единствено за водачи на МПС. Просто в тези разпоредби думите МПС, трябва да бъдат заменени, както е в чл.5, ал.3, т.1 с пътно превозно средство. Ако решите все пак да проявите някаква толерантност към тези водачи, то бихте могли да предвидите за тях по-малки санкции. Но при това натоварено движение и при този хаос, който настанва с все повечето движещи се велосипеди и индивидуални електрически превозни средства /тротинетки/, да ги оставите да си карат пияни и дрогирани е просто абсурдно.

Едно такова изменение трябва да повлече след себе си и изменение на чл.1, ал.1 от НАРЕДБА № 1 от 19 юли 2017г. за реда за установяване употребата на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози, където моторни превозни средства (МПС), трамваи и самоходни машини трябва да се замени с ППС.

**Автор:** Елица Буенова (05.05.2023 17:45)

параграф 9

В §9 предлагате една уникална промяна на чл.35, която разрешава един от основните проблеми при движение в кръстовище с кръгово движение. Не знам защо отказвате да създадете нов раздел, който да посветите изцяло на уреждане правилата за движение в кръгово, но освен тази, която сте направили, абсолютно задължително е да направите и още една промяна.

С направената промяна решавате проблемът с изхода от кръгово, като давате право на водачите да излизат и през лявата лента по лявата лента на изхода. Така е редно и така се прави по целия свят. Така се прави и в България. Какъв е смисъла от две

ленти на изхода иначе?!?

Входът и изходът на едно кръгово обаче са конфликтната точка и промените, които предлагате не трябва да спират до тук. Остава още един огромен проблем, по който има спор както между самите водачи, така и между експерти и инструктори. Именно този проблем е причината за 100% от ПТП в тези кръстовища.

Проблемът, който следва да бъде разрешен по един безспорен начин е „Кой е с предимство – водачите, които напускат кръстовището или тези, които влизат или въртят по дясната лента?“

На тези кръстовища влизането се урежда от знаците или ако няма такива от правилото за дясностоящия.

От една страна на кръстовищата, на които движещите се в кръга са с предимство, влизащият, който би имал намерение да продължи направо и да излезе по дясната лента, излизайки от втория изход, трябва да изчака водачите, които въртят и искат да излязат от първия за него изход, за да осигурят неговото предимство.

От друга страна обаче особено на големите кръстовища, където за един малък период от време тези водачи се движат успоредно има проблем и конфликта точка.

Имаме водач, който се движи в лявата лента и от лявата лента в кръговото иска да излезе по лявата лента на изхода. В кръговото се включва друг водач, който не излиза по дясната лента на първия за него изход, а продължава с намерението да излезе от втория за него изход. Траекториите на движение на двамата се пресичат. Кой трябва да пропусне другия? Ако това е водачът, който ще сменя лентите, който се явява и левият и трябва да пропусне дясностоящия, то тогава той трябва да набие спирачки и да спре в самото кръгово и то в лявата лента за движение, където зад него други водачи въртят с доста по-висока скорост от влизащите. Не само че ще стане задръстване, но могат да станат и сериозни верижни ПТП.

Затова считам, а такова е становището и на голяма част от инструкторите, с които съм говорила, че в ЗДВП изрично трябва да бъде записано, че водачите са длъжни да осигурят предимство на напускащите кръговото. Много по-лесно е да спреш в дясна лента, където току-що влизаш или се каниш да излизаш, движейки се с по-ниска скорост и да блокираш водачите зад теб, които и без това чакат, за да се включат, отколкото ако се движиш в лявата лента.

**За изчистване и на този проблем предлагам да се създаде разпоредба, която да гласи, че този, който се движи в кръга по дясната лента, трябва да даде предимство на този, който излиза от кръговото.**

Такова е и правилото при влизане или излизане от стая, автобус или каквото се сетите. Тези, които искат да влязат, пропускат тези, които искат да излязат, за да освободят място за тях.

**Автор:** Елица Буенова (05.05.2023 17:44)

във връзка с възражението на ctomahata

Слизането и бутането на пешеходна пътека е абсолютно задължително, защото това е пътека за пешеходци, а велосипедистът не е пешеходец, ако кара, а когато бута велосипеда си и върви пеша. Така че тази промяна е абсолютно задължителна. Във връзка със забележката за продължението на тротоарите като пешеходни пътеки съм обърнала внимание на този проблем, който има и други измерения и съм направила предложение за заличаване на продължението на тротоарите от определението за пешеходна пътека. коментарът на ctomahata ??????? ?? ??????? ???, ?? ??? ????? ?????? ?????????????? ??? ?? ?????? ?? ?????????? ?? ?????????????????? ?? ??????????????, ?????? ???????, ?? ?? ??????? ?? ?????????????? ?????????????? ?????????????? ?? ???????, ? ?? ?? ?? ??????? ? ?????????????? ?????? ???. ??? ??????? ??-????????? ?????? ?? ?????????????? ?????? ?? ??????? ?? ?????? ?????????????? ? ??? ?????? ?????? ??? ?????????????? ?????????????? ?????????????? ?????????????????????? ?? ?????????????? ?????? ?????????????? ????????. ? ?????? ??????? ?????? ?? ?????????????? ?????????????????????, ?????? ??? ?????????????, ??????? ?? ?????????????? ?? ?????????????? ? ?????????? ?? ???????, ?? ?? ?????????????????? ??? ??????? ?????????????????? ?? ?? ?????????? ? ?????????????????? ?? ?.54 ?? §6 ?? ?? ?? ??????

**Автор:** Ивайло Железарски (05.05.2023 13:33)

Да слезе от велосипеда и да пресече на собствен ход + Опасна максимална скорост за А, А1 и А2

Здравейте,

Като любител на двуколесния вело и мото транспорт приветствам много от предложените промени. Подкрепям регламентирането на зона 30, разрешаването да се използва не само най-дясна лента при обикаляне, престояване, завиване на велосипеди и тяхното пропускане от дясно завиващите моторни превозни средства.

Гледам обаче с резерва на здължителното слизане и пресичане на собствен ход. При осъствие на вело алеи това означава, че при всяко едно пресичане на улица следва да се слезе от колелото (продължението на тротоарите са със статут на не-маркирани пешеходни пътеки). Това изключително много би затруднило и забавило придвижването в градска среда. По-правилно е да се ограничи скоростта на пресичане до пешеходна (5-6км/ч), но слизането и качването отнема време в което водачите не рядко стоят и чакат. Бутането също отнема повече време и може да се категоризира като ненужно удължаване на престоя върху платното. В случай на опасност колоездач може по-бързо да реагира ако е в готовност върху педалите отколкото до колелото. Задължителното слизане и бутане е унизително и не осигурява по-добра безопасност. Това което е важно колоездача да се огледа и в двете посоки и при осъствие на преминаващи автомобили да премине бавно и внимателно. Тичането също е опасно, но за пешеходците няма препоръчителна скорост за пресичане, а би трябвало.

От гледна точка на мотирист бих искал да кажа, че предложените ограничения за максималната скорост продължават да поставят най-малките и уязвими учасници в движението с състояние на жертви. По-ниската скорост от категория "B" в която попадат бусове и малки камиони създава опасност за водачите на мотициклети.

Каква е обосновката за тези по-ниски скорости? Спирачния път на мотоциклета по-дълъг ли е от този на камион с допустима маса до 3.5 тона? Защо на извънградски път и магистрала ограничението е с 10 км/ч по-ниско от това на "B" категория, а на скоростен път с 20 км/ч? С какво е по-опасен скоростния път за моториста и как тези 20 км/ч са по-безопасни?

Практиката в Европейския съюз е за равна максимална скорост за мотициклети и леки и лекотоварни автомобили. Изключения от това са предимно страни извън европейския съюз. Ако мотивите са да се съобразим с европейските практики, моля съобразете се и с тази.

Поздрави и успех с обсъждането в парламента

**Автор:** един много (05.05.2023 11:56)

Глобите

Един от мотивите за повишение на глобите е повишението на доходите... не знам за софиските селяни как е, но ние в провинцията нещо не се радваме на подобен разкош!

А дори и официалното повишение на СРЗ изсмукано от пръстите на родния статистически гений е по-малко от инфлацията, така че имаме реално понижение на разполагаемия доход.

**Целия пакет промени е абсолютна простотия, която по никакъв начин не отразява действителността!** Шайка милиционери симулира дейност - (визирам "висшия клир", момчетата на терен в болшинството си не са лоши и помагат при нужда, просто са превърнати от полицаи в събирачи на налог. Черните овце в системата обикновено са назначавани с протекции от същите висшестоящи шапкари със затруднения в мозъчната дейност предлагащи и безумните промени)!

**Автор:** един много (05.05.2023 11:26)

А стимулите?

И къде са стимулите за водачите? При вече доста над половин милион километра без инциденти съм доказал, че съм безопасен за движението водач (а за професионалистите нормата е от 1 милион км нагоре). Кде са стимулите за това, че на пътя мисля и правя оценка на ситуациите.

А къде са стимулите да инвестираме в умения зад волана, защото това са умения, които се придобиват включително с тренировки. Включително в България (отново

изрично малка буква точно заради безобразните безумици които подобие то на държава и дежурните тунейдци на служба пробутват)... Включително в България има школи предлагащи обучение за безопасно управление, за владение на автомобила в критични ситуации и т.н.

Уменията придобити при подобни обучения са преко свързани с безопасността на пътя но никой никъде и по никакъв начин не си прави труда да ги стимулира и да създава условия за развитие и разширяване на обхвата им!

Всичко в МВР и КАТ ли е една гнусна Пунта Мара за пари другари милиционери?!

**Автор:** един много (05.05.2023 11:16)

Пожарогасители

Заверката на пожарогасителите също е поредна простотия, въпреки, че изискването си го има и сега. По спомен дори нов пожарогасител за драгия законодател е неизряден, докато не му се сложи стикер.

А истината е, че и 5 стикера да сложим дали ще проработи при нужда или не е въпрос на чист късмет! И в момента има наредба за това какво се приема като пожарогасител, Наредба 8000 и нещо. Преоблемът е, че дори да имаш напълно изряден и заверен годишно пожарогасител (между другото доколкото знам в Германия и някои други държави няма подобно изискване) - вероятността да загасиш пламнал автомобил с него граничи с шанса да спечелиш от тотото! Просто с 2 или 3 кг вещество според типа пожарогасител не правиш нищо!

И тук остава отворен въпросът какво правим с електроавтомобилите - какви ще са изискванията за пожарогасител в електромобил като възпламенените батерии дори и професионална пожарна техника не може да ги спре от самовъзпламеняване и става само чрез потапяне във водна баня - за електрическите какво трябва да нося в багажника и на каква база същият 3 килограма пожарогасител се смята за достатъчен при доказана невъзможност да потуши хранваните от химичните реакции пламъци?!!!

Което автоматично прави новите промени нищо повече от картбланш да бъдат глобявани водачите с нулев принос към реалната безопасност!

**Автор:** един много (05.05.2023 11:02)

Към коментара на Джорджа

Ако вземем за пример магистрала Тракия средногодишно дневната натовареност е над 40 000 автомобила - тоест ежедневно десетки хиляди шофьори доказват, че 140 е безопасна скорост!

Аз не говоря за каране с 200 (въпреки, че смятам и тази скорост при правилните условия за безопасна!) Говоря, че 130 като скорост не е обоснована по никакъв начин освен с алабалистика. Също може да кажем 120 или дори 100.

В градската среда намаляването на 30 не е гарант, че ще спаси детето ви - намаляването на 30 както е отбелязано е с цел да се повиши шанса му за оцеляване при удар - тоест "лекуваме" следствието! А правилният подход е да се организира самата градска среда по начин, който предотвратява възникването му и това става основно чрез по-добра видимост за шофьорите и препятствия за пешеходците да изскочат на платното.

Аз пак ви казвам този закон е променян над 100 пъти с много над 1000 промени - резултатът продължава да е константен брой жертви на пътя!

Говорим за цялостен подход, по-точно за обръщането му на 180 градуса!

За да постигнем безопасност на движението ТРЯБВА ДА ИНВЕСТИРАМЕ в такава! Но държавата казва: Не аз няма да дам пари аз ще взема пари! И тези промени са отново насочени към джоба на шофьора, а не към оцеляването му!

Няколко са основните причини за възникване на ПТП и скоростта не е сред тях!

Най-много катастрофи има по причина ОТНЕМАНЕ НА ПРЕДИМСТВО - в различните години 40 до 45% от възникналите ПТП. Предлаганите промени не адресират този проблем по никакъв начин!

Втората основна причина за ПТП 35 до 40% от регистрираните ПТП е НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ - т.е разрешена от закона т.е. дори да намалим разрешената скорост ние пак ще ги имаме тези катастрофи и отново не сме адресирали проблема!!

Две причини дават над 70% от жертвите, а ние сме се съсредоточили към причината, която дава 1-2 БРОЯ годишно, а не дори процента!!!! И каква мислите ще е разликата при 101вата промяна на закона, която се предлага?!!! НИКАКВА! ГАРАНТИРАМ ГО! Нещата ще са същите като предходните 100 промени!!!

А искате ли още една неформална и нерегистрирана причина за големият брой жертви (както мисля споменах по-горе ние имаме по-малък брой на милион население от мнозина други, но с повече жертви). Тази причина е остарелият автопарк! Потърсете в you tube краштестове на Euro NCAP, имат сравнения между 20 годишна и нова кола и вижте разликата - точно тук е разликата между живот и

смърт!

Искате решения. Ами решението е инфраструктура! Не глоба (което не значи, че нарушителите не трябва да се санкционират)! За да намалее броя на ПТП с отнето предимство трябва да се изградят ускорителни ленти на кръстовищата, трябва да се изградят кръгови кръстовища, които са и по-пропускливи и доказано по-безопасни от нерегулираните. За да намалее броят на жертвите от НЕСЪОБРАЗЕНА трябва да се обезопасяват пътищата, да се "изправят" завоите, да се извеждат пътни артерии от населени места, да се изградят зони за сигурност в банкетите, да се поставят асфалтови покрития с повишено сцепление на опасните места и преди кръстовища!

Искате по-малко жертви на пътя - трябва да се "инвестира" в автопарка, да се подпомага закупуването на по-нови автомобили и за бедна държава като нашата това не означава закупуването на Нови, а също и на втора употреба. Българина няма 60 000 за нова малолитражка, той купува дърт кочак за 5000 - една премия от 5000 би му дала двойно по-нов автомобил който е и по-екологичен и по-безопасен!

Ченгесарските методи на ЩЕ ТЕ ГЛОБЯ не работят! Доказано е вече второ, даже трето десетилетие! И сега няма да проработят! Време е за инвестиции в безопасност! Иначе просто пълним една милиционерска касичка, от която шефовете по високите етажи си разпределят едни бонусчета и плащат едни безумно много пари на "експерти" за да симулират промени!

Войната срещу скоростта е грешната война! Те е нищо повече от война за приходи!

**Автор:** Георги Александров (05.05.2023 09:08)

Отговор на потребител " Изнервен "

Обосновката ми е следната :

За да има някаква разлика в начина ни на живот, и да можем да се доближим поне малко до намаляване на броя на жертвите всяка година по пътищата, трябва да се започне от някъде.

Да, за вас намаляване на максималната скорост може и да няма голямо значение, но спрямо трагичната ни инфраструктура и всичко друго което не е направено през последните 30 години, всяко нещо трябва да започне от някъде. Като родител на малко дете, за мен е важно в населените райони да има повече зони с ограничение от 30 км/ч и също така когато пътувам по единствената ни магистрала да не се притеснявам постоянно, че някои ще ме отнесе с над 200 км / ч ако шофирам с 140 км/ч. Може и да не ви изглежда като голяма разлика, но всяко ново начало започва от някъде. Ако толкова много сте наясно какво трябва да се направи, защо не напишете вие изменение на законът и не го сложите тук за обществено обсъждане,

за да можем всички ние - нормалните граждани да се запознаем и да ви подрепим. Само с критика и писане в постове, едва ли ще е от полза.

**Автор:** Gabriela Goranova-Banovic (05.05.2023 08:48)

"Зона 30" = "Жилищна зона" с 10 км/ч повече

Единствената разлика, която съществува между чл. 61 за "Жилищна зона" и чл.62 за нововъведената "Зона 30" е в ограничението на скоростта от 20 km/h на 30 km/h. Правилата за пешеходци и паркиране за "Зона 30" биха попречили на нейното въвеждане, особено в по-малките населени места.

1. Въвеждане на "Зона 30" е наложително и в жилищни райони, на улици с предимно ниско застрояване, където поради високата моторизация на населението, паркирането често се осъществява на уличното платно. Така разписана чл. 62 може да се тълкува, че ако се въведе "Зона 30" на такива места, то е нужно или изцяло да се забрани паркирането по улиците в зоната (което ще доведе само до изнервени живущи в тези зони) или да се въведе еднопосочно движение, а свободната лента да е "специално обозначена" за паркиране. "Зона 30" не е предвидена за игра на деца и рекреативни дейности както "жилищна зона" и следователно там паркирането би трябвало да може да се осъществява и извън обособени за това зони, стига да не пречи на останалото движение.

2. По-сериозния проблем в чл. 62 е това: „пешеходците се ползват винаги с предимство пред останалите участници в движението“. Отново "Зона 30" е сведена до "жилищна зона". В законовата дефиниция за "Зона 30" в други страни в ЕС, на пешеходеца в "Зона 30" е разрешено пресичането на пътното платно и без да съществува пешеходна пътека, **НО Е ДЛЪЖЕН ДА ПРОПУСНЕ ДВИЖЕЩИТЕ СЕ ПО НЕГО ППС.**

Т.е. няма и не би трябвало да има "винаги предимство пред останалите участници в движението". Допълнително могат да се поставят на места знаци A19/A20.

Така разписана новата "Зона 30" е трудно осъществима, а толкова нужна... Така разписана, ще се въвежда точно толкова, колкото и "жилищна зона" (която към момента в България и без това се среща изключително рядко). Оставяйки правилата в този им вид, има голям риск от ПТП и определяне на вината, тъй като пешеходците са "господари на пътя", а същевременно шофьорите без да е "жилищна зона" едва ли очакват появяването им на пътното платно по всяко едно време. Така разписана, въвеждането на "Зона 30" ще се избягва, а вместо това ще се поставят просто знаци за ограничение на скоростта до 30 km/h (което съответно означава повече знаци във всяко населено място. Т.е. се обезсмисля изобщо законовото и дефиниране.

Допълнително липсва каквото и да е правило за велосипедисти. В "Зона 30" велосипедистите би трябвало също да се движат в най-дясната част на пътното платно и пресичайки да се огледат и да пропуснат движещите се ППС. Без да има такава дефиниция, може да се разбере, че велосипедистите могат да си карат и посредата на пътното платно.

В други страни в ЕС масово се въвежда "Зона 30", но правилата не са идентични с тези на "жилищна зона", следователно и чуждестранни шофьори в България, знаейки че пешеходците не са с пълни правомощия в "Зона 30" в други страни, също евентуално биха били участници в ПТП.

**Автор:** един много (04.05.2023 23:49)

Към коментара на ДжорджА

GeorgeA

Сега остава да се аргументирате как след като за период 2020-2021 според НСИ при 5000 катастрофи 1 (СЛОВОМ ЕДНА) е по причина превишена скорост тези промени ще подобрят ситуацията на пътя!

**Чакам да разбере каква е разликата между 5000 и бъдещите 4999.**

Също така чакам да обясните как ДЕСЕТКИТЕ промени на закона до момента доста над 100 пъти променян с много над 1000 промени, като последната беше в края на 2022 и драстичните промени в нагаганите глоби промениха броя на жертвите, който е константен за последните може би вече 20тина години

Човек като е ЗА нещо трябва да е аргументирано и да може да обясни как дадена промяна на законодателството всъщност се отразява на реалността.

По мое знание ако те боли зъб взимането на разхлабително не се отразява на зъбобола, явно вие и господа шапкарите обаче черпите друг вид знание!

**Автор:** Георги Александров (04.05.2023 22:33)

Подкрепям и съм съгласен

Подкрепям с две ръце.

Тези предложения са необходими и наложителни.

**Автор:** един много (04.05.2023 21:40)

Отново говорим за ПРИХОДИ, не за безопасност!

**В основата си това са пълни простотии! ПАК!**

Основанията за намаляване на скоростта на какво са базирани? **Къде е статистиката колко са възникналите ПТП по причина скорост НАД 130 км/ч, за да твърдим, че 130 ще бъде по-безопасна!** Твърдението се основава на чисти пожелания! Съответно може да предложим скорост по магистралите 90 км/ч като още по-безопасна, а в градска среда 10 км/ч ще гарантира още по-малко ПТП.

Няма и обосновка освен по-ниският спирачен път защо намаляваме от 50 на 30 км/ч - **причината за повишения брой ПТП в градска среда на скоростта ли се дължи или преобладаваща част от катастрофите са поради отнето предимство и несъобразена, а не превишена скорост** (напомням Несъобразена скорост е скорост разрешена от закона като безопасна и скорост, с която се отбелязва НЕКАДЪРНОСТТА И НЕЗАИНТЕРЕСОВАНОСТТА на институциите да проектират безопасна инфраструктура!!!!)!

Особено в големите градове това ще доведе до още повече задръствания и повишаване на емисиите от изгорели газове. Докато всъщност потокът в големия град се саморегулира и скоростта рядко надвишава "заветното" от БГ шапкаря и политически некадърник 30!

Относно измерване на **средна скорост - Европа вече отрича този способ като неточен и прекалено скъп и премахва тези отсечки** - ние тепърва ще харчим пари за глупост, отречена от опита!

За глобите дори не ми се започва - те бяха ревизирани за последно само преди месеци - **очевадно е, че стоейки в храстите, зад БЕЗУМНО ограничение и налагайки глоба не решаваме проблема!** Всъщност вътрешен одит на английската полиция откри точно това - и в Мъгливия Албион камери се слагат не там, където има по-голяма опасност от възникване на ПТП, а там където има по-висока вероятност за нарушаване на ограничението! КАМЕРИ СЕ СЛАГАТ ЗА ПАРИ!

Хайде да си говорим за истинска безопасност на пътя, която не е в ограничаване на скоростта!

**Истинската безопасност идва от дизайна на инфраструктурата! Идва също така от подготвеността на шофьорите** (няма страница в социална медия или печатна такава със секция за коментари, в която елементарни въпроси за предимство да не се бъркат от 40-50% от отговорилите!!!!)

**Безопасността също така идва и от автопарка** - като сравняваме нивата на смъртност с "развитите" държави слагаме ли в знаменателя значително по-новият им автопарк, който е с последните системи за пасивна и активна безопасност, докато в България (малката буква е изрична) с 23 годишният автопарк разчитащ на технологии от началото на века - и още по-лошо в голяма част автомобили горди победители в няколко катастрофи, с компрометирани от предходните инциденти и "изписвани" на запад като "тотал щета" заради компрометирана структура, внасяни и съживявани от гаражни майстори.

А правим ли сметка за медицинската помощ оказвана на пътя "Там" и тук? Че в Германия нормативът е на претърпелият инцидент да бъде оказана медицинска помощ до 15 минути - тук се чака по половин час и повече - разликата е живот и смърт!!! И говорейки за Германия там броя катастрофи е двойно по-висок на 100 хил души, но жертвите са почти 3 пъти по-малко! Германия с нейните автобани без лимит на скоростта!

**Тези неща не ги слагаме в уравнението нали?! Ние сме решили да налагаме санкции за скорост, нищо, че това всъщност оказва най-малко влияние!** Че преди да подмени методологията, **статистиката на КАТ показваше по 1-2 БРОЯ катастрофи поради причина превишена скорост ГОДИШНО!** А 70% от фаталните инциденти бяха заради две причини: отнето предимство и несъобразена скорост! Само че тази статистика е неудобна за наратива "Скорост" и я спряхме!

И да се върна отново на глобите - а предвижда ли се преди да се налагат глоби за скорост да се направи пълен одит на самите ограничения - как и къде са поставяни, актуални ли са, реални ли са, може ли да се осъвременят и да се облекчи трафика?!

**НЕ! Нали?!!**

**ГОСПОДА ШАПКАРИТЕ И ПОЛИТИЧЕСКАТА ПЛЯВА В България ПРОСТО ИСКА ДА ДЕРЕ КИНТИ! Имаш кола - ще плащаш! Ходиш пеша - пак! Важно е да плаща!**

**ТВЪРНО НЕ НА ПРЕДЛАГАНИТЕ ПРОМЕНИ!**

Те не са обосновани на ясни критерии, не отразяват причините за възникване на

произшествия, не кореспондират с реалностите на пътя и прилагането им по никакъв начин не подобрява безопасността!!! Няколкократно са прилагани тези мерки, без да има резултат! Само кръгъл тъпанар (и не се извинявам за езика, който ползвам) може да настъпва една и съща мотика многократно!

Не на поредните промени на най-променяния закон в България! КАЗАХ!

## История

**Начало на обществената консултация - 04.05.2023**

**Приключване на консултацията - 05.06.2023**

**Справка за получените предложения - 22.03.2024**

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

**Окончателен акт на Министерския съвет**

---