

КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕТО НА ЗАКОНА ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

Коментар

Българска федерация по автомобилен спорт - предложение От сдружение „Българска федерация по автомобилен спорт“ (БФАС) предлагаме в заключителните разпоредби на Закона за движение по пътищата да бъде добавен, следният текст: „ Законът за движение по пътищата не се прилага за етапите за максимална скорост и минимално време (специалните етапи) на автомобилни състезания, организирани съгласно правилниците на лицензираната от Министерството на младежта и спорта, федерация по автомобилен спорт.“ Мотивация за нашето предложение е факта, че в случай на инцидент по време на автомобилно състезание, органите на Пътна Полиция съставят протокол за ПТП поради превишена / несъобразена скорост, навлизане в лентата на насрещно движение и износени гуми на автомобила. За провеждането на всяко автомобилно състезание, преди затварянето за движения на МПС на състезателното трасето се изисква разрешение от Общинските власти , АПИ и Пътна полиция. Целта на всеки един състезател е да измине трасето за най-кратко време, което може да се постигне само ако е с най-висока скорост. Това е същността на автомобилния спорт въобще. Използването на цялата ширина на пътно трасето спомага за преминаването на всеки един завой с максимална скорост , затова състезателите отварят завоя максимално, като навлизат в лентата на насрещно движение, затварят завоя и прибирайки се в своята лента и след това го отпускат, за да постигнат най-голям радиус на завой и съответно най-малка центробежна сила, която се стреми да ги изхвърли от трасето. Това е възможно тъй като предварително трасето е затворено и обезопасено от организаторите, проверено от контролиращите официални лица на федерацията и няма никакво движение освен тези участващи в състезанието и подчиняващи се на правилниците на федерацията по автомобилен спорт. С други думи, участъкът от път, започващ от стартовата линия и свършващ с финалната линия на специалния етап на състезанието, временно не изпълнява ролята на свободно движение на МПС. Гумите, които използват състезателните автомобили са тип „спортивни“ хомологирани и предназначени само за използване в състезания. Абсолютно е забранено и не се допуска по време на състезание използването обикновени гуми, защото те не издържат на натоварванията и са опасни. В заключение бихме искали да добавим , че всяко едно състезание е застраховано и отговорността към трети лица се поема от застрахователна компания. Надяваме се добавянето на този текст да стимулира развитието на спорта, да привлечем по-голям брой хора, които вместо да шофират неразумно и опасно по нормалните пътища, да практикуват автомобилния спорт с правила и висока степен на безопасност. Също бихме желали да защитим интересите на българските състезатели и автомобилния спорт в България.

коментар 4В чл. 5, ал. 1, т. 2, думата "вещества", да се замени с "материали". Мотив: Съгласно Тълковния речник, терминът "материали" означава "Вещества или предмети, от които се произвежда нещо; суровини. Строителен материал.", докато терминът "вещество" има по-абстрактен характер, и се използва в химията и физиката. Видно от дефиницията на "материали" този термин има по-общ характер, като включва в себе си и термина "вещество".

коментар 3С предложените промени на чл. 189, по-точно новите ал. 8 и ал. 9, не става ясно точно ще се измерва средната скорост. Например, ако между две контролни точки има два маршрута с различна дължина, за кой маршрут ще се изчислява средната скорост? Ако успеем на част от маршрут има по-кратък селскостопански път и автомобила премина по по-кратък маршрут, водачът ли ще трябва да доказва невинността си или контролните органи ще трябва да докажат вината? Как ще се гарантира, че въведените временни промени в организацията на движението по даден участък от пътя, ще се отчитат от системата за контрол точно от момента на въвеждане и до момента на премахване. Аке се премине по даден участък на който преди е било премахнато ограничение на скоростта, кога и как точно системата ще разбере, че ограничението е премахнато, за да не санкционира водача? На участък от пътя с контрол на средната скоростта, който има няколко различни ограничения на скоростта, как точно ще се изчисли средната скорост? За да не се ощетяват водачите, точността на измерване на дължината на отделните участъци трябва да е до 1 м. Как ще се определя истинската дължина - по проектната документация или по действително измерено разстояние? В чл. 2, ал. 3 от Закона е посочено, че "Компетентността на органите за контрол по този закон не се разпростира върху пътищата, които не са отворени за обществено ползване.". Ако на подобен път след ПТП се стигне до смърт на водач/пътник/пешеходец, кой е компетентният орган?

коментар 2Началото на текста на чл. 113, ал. 1 да се промени на "При пресичане на или движение по платното за движение..."Мотив: Има случаи при които пешеходци се движат по платното за движение, например при липса на тротоар. Наскоро станах свидетел на подобен случай - мъж с количка, поради повреден тротоар се движеше по платното за движение, като с едната ръка опитваше да бутне количката с детето, а с другата държеше телефона, по който разговаряше. 170 да не се включва новата ал. 5.Мотиви: Създава се възможност недобросъвестни лица да имитират подобни моторни превозни средства, за да осъществят примерно грабеж или отворение. Или пък само за да получат предимство на пътя. Да, незаконно е, но ако на място няма други охранителни органи, кой и как ще предотврати подобни действия. В интернет се продават на описаните сигнални устройства, а освен това, те не са сложни за изработка от сръчен мъж. параграф 6 от допълнителните разпоредби на закона да се въведе определение на "Градина" във връзка с разпоредбата на чл. 15, ал. 7.Мотиви: Преди известно време бях глобен за това, че паркирал в "градинка" (частично застлана с чакъл), както неправилно беше интерпретирано от полицията. фиша въпросната алинея 7. За едно и също нарушение ли става въпрос, ако се паркира в неозначена и неподдържана тревна площ до жилищен блок и например на центъра на Бургаска градина в София или Морската градина на Бургас/Варна?. Заплащайки глобата си, установих още доста лица като мен. Липсата на дефиниция за "градини", за разлика от "паркове", дава възможност за интерпретации от страна на контролните органи, които разбира се не са в полза на водачите.

Предложения на Сдружение "Автотехнически експерти по пътна безопасност" Предложенията са свързани с предлаганото изменение и допълнение на ЗДВП, в чл. 21, ал. 1, предлагаме скорост на движение по автомагистрален път да се запази 140км/ч. за МПС от категория „В“. Мотиви: Тези скорости не са задължителни. Ако водачът на МПС не се чувства комфортно при движение с горепосочената скорост, то той е свободен да се движи с избрана от него по-ниска скорост. В последните години се наблюдава тенденция на подобряване състоянието на автомагистралната пътна мрежа и автомобилния парк. ЗДВП не се предполага, че ще бъде изменен ежегодно, а ще бъде актуален към състоянието на пътната мрежа. В тази връзка предлагаме скоростните режими за категория „В“ да се запазят, а в участъците, които по съображения на Пътна полиция или собственика на пътя не отговарят на стандартите, да бъде въведено ограничение с времетраеност на организация на движението – ограничена скорост (с пътни знаци). Предложение 2: Скоростните режими на движение на МПС от категория „А“ да бъдат изравнени с тези от категория „В“ на ЗДВП. Мотиви: Основният трафик по автомагистралите и първокласните пътища е генериран от МПС от категория „В“. При МПС категория „А“ в съответствие с наложените от закона ограничения (до 100 км/ч. по автомагистрален път и до 80 км.ч. извън населени места), последните се явяват пречка за голяма част от останалия трафик. Това води до рискови маневри и сериозна опасност от ПТП. В съвременните мотоциклети са интегрирани системи за безопасност, като ABS, ESP, системи за контрол на сцеплението и др., което заедно с високата специфична мощност, позволява движение със скорости равни на тези на МПС категория „В“. От друга страна поставените ограничения в закона преактивно масово не се спазват, а това води до девалвиране на законната рамка и правилата за движение по пътищата като цяло.

коментар 1В чл. 55, ал. 1 да се промени само изискването за скорост. С предлаганата редакция да се даде възможност например велосипеди, които конструктивно могат да развиват скорости до 45 км/ч (има такива), да се движат по магистрала. Ако производителят е издал такъв документ, няма да има формално право да се забрани движението им. Обхватът на чл. 104а да се увеличи, за да се добави изискване за забрана на водачът на пътно превозно средство да пуши по време на управление на превозното средство. Мотив: Пушенето отвлича вниманието в не по-малка степен от говоренето по мобилно устройство. Изтръскването на пепелта изисква водача да погледне надолу към пепелника, т. е. да не гледа пътя. Падането на гореща пепел или тлееща маса например в близост до крайник, задейства условен рефлекс следствие изгарянето, който може да доведе до рязко ускоряване или промяна посоката на движение, което от своя страна да доведе до ПТП. Да се въведе забрана за покриването на главата на водача с качулки, забрадки, шалове и други, които частично или изцяло ушите или ограничават страничната видимост. Закриването на ушите възпрепятства възприемането на звукови сигнали от други водачи или автомобили със специален режим на движение. За ограничаването на видимостта мисля, че няма нужда от коментар. Може би е по-добре да се забрани на водача по време на управление да консумира храни и напитки. Очевидно, такива действия отвличат вниманието на водача. Чл. 105, ал. 2 да важи само за автомобили със специален режим на движение (напр. тези на НСО). Мотив: Автомобил със "затъмнени" стъкла е идеално средство за вземане на заложници от престъпни/терористични групи, както и за защита на самоличността на членовете на подобни групи. Има например автобуси, които са така проектирани, че реклами, че няма видимост нито навън нито навътре. Да се въведе наказание за лице, което управлява автомобил, нарушаващ изискванията на чл. 105, да премине технически преглед. По време на прегледа автомобилът се заснема, така че лесно може да се установи виновността или невинността на лицата в техническите пунктове.

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промени, § 18. В чл. 171 се правят следните изменения и допълнения: 1. В т. 1 запетаята и думите „което удостоверява съответните платежни документи“ се заличават. 2. В т. 2 се създава изречение второ: „Когато наказателното постановление е наложено лишаване от правото да се управлява моторно превозно средство, срокът, през който водача е бил лишен от право да управлява моторно превозно средство, се добавя към изискуемия срок от две години за служебно възстановяване на контролните точки“. 24. относно чл. 171 предлагаме да отпадне б. „г“ на т. 1, защото противоречи на разпоредбата на чл. 106а, ал. 1 от Закона за автомобилните превози. В т. 2 от същия параграф, относно б. „а“, т. 171 предлагаме следната редакция: „а) когато пътното превозно средство има техническа неизправност, застрашаваща безопасността на движението по пътищата, така както е определено в наредбата по чл. 147, ал. 1, включително и когато съдържанието на вредни вещества в изгорелите газове или шумът са над установените норми или конструкцията му е изменена без съответно разрешение или когато моторното превозно средство е със снети шумозаглушители - до отстраняване на неизправността;“ Следва да се има предвид, че някои технически неизправности са маловажни и не оказват сериозно влияние върху безопасността на движението по пътищата. 25. относно чл. 171 предлагаме следната редакция: „о) когато пътното превозно средство е с размери, маса или натоварване на ос, които надвишават нормите, определени от министъра на регионалното развитие и благоустройство, навлиза след пътен знак, забраняващ навлизането на моторно превозно средство с размери, маса или натоварване на ос над означените и не притежава съответното разрешение по НАРЕДБА № 3.07.2001 г. за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства или чл. 171 от Закона за пътищата - до отстраняване на несъответствието.“ В чл. 8 на Наредба № 11 за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства се разрешава движение на извънгабаритни ППС при определени условия, а с предложената разпоредба се забранява, така е предвидена глоба за неспазване на изискванията за маси и размери и е редно да се предостави възможност товарът от превозното средство да се претовари, а не да се спираща последното от движение. Такава е практиката в много европейски държави. § 25 относно чл. 171 предлагаме т. 4 относно отменяне на ал. 7 да отпадне. Не става ясно какво се случва с превозното средство на което му е прекратена регистрацията и регистрационните табели са отнети. § 26 относно чл. 179, предлагаме т. 2 относно новата ал. 1а да отпадне, защото е предпоставка за дискриминация на определени водачи. § 35 относно чл. 181, предлагаме т. 2 относно редакцията на т. 1 да отпадне. С предложената редакция се предлага санкциониране на собственик, ако превозното средство не премине технически преглед. Ако превозното средство е технически неизправно и не премине преглед или ако собственика има обективна причина поради болест или увреждане да не е в страната да бъде санкциониран. Следва да се санкционира движението на превозното средство без преглед, а не действието по непредставяне на превозното средство на преглед.

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промени
Сегашната разпоредба значително затруднява създаването на кадри в транспортния сектор. Предложени промени не противоречат на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства и не създават предпоставки за намаляване на безопасността на движението по пътищата. Предлагаме създаването на нов параграф както следва: „§ ... В чл. 154а се създава изречение трето „Когато водачът е придобил правоспособност по реда на чл. 162, ал. 5, стажът като водач се зачита за датата на придобиване на съответната категория, която е необходима за придобиване на по-висша категория, отразена в чуждото свидетелство за управление на моторно превозно средство.“ Допълнението е необходимо, защото, когато лице притежава национално СУМПС, издадено от чужда държава за категории различни от категория В, и СУМПС не отговаря на изискванията на чл. 162, ал. 4, за явяване на изпит за придобиване на правоспособност от категории СЕ и D в момента се изисква да има стаж, въпреки, че лицето може да е управлявало превозни средства от тези категории до момента. Този факт значително затруднява транспортните служби при набиране на шофьори от трети страни при съществуващия недостиг на професионални шофьори в България. § 18 относно чл. 158 - с предложеното изречение второ към ал. 1 е въведен срока за служебно възстановяване на контролните точки на водача да нарастне на 5 години. Водача са отнети контролни точки с наказателно постановление, влязло в сила на 01.01.2020 г. Наказателно постановление 31.12.2022 г. са му отнети още контролни точки и е лишен от право да управлява МПС за една година, то възстановяването на отнетите контролни точки от 2020 г. да стане чак на 01.01.2025 г. Предлагаме следната редакция:

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промениПредлагаме следната редакция на ал. 11: „(11) В случай на управление на превозно средство със служебно прекратена регистрация на основание ал. 10, ако водача управлява без валидна застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите“ или ал. 15, табелите с регистрационен номер и част 2 на свидетелството за регистрация на пътното превозно средство се отнемат със съставянето на протокол за установяване на административното нарушение., като реда за връщането им се определя с наредбата по чл. 140, ал. 2.“. Редът за връщане на табелите с регистрационен номер и част 2 на свидетелството за регистрация на пътното превозно средство, отнети за нарушение по ал. 10, се определя с наредбата по чл. 140, ал. 2.“В ал. 10 е посочено, че регистрацията се възстановява след представяне на застраховка, също така в действащата към ал. 12 се определя реда за възстановяване на регистрацията. § 13 относно новата ал. 9а към чл. 147 изразяваме несъгласие с въвеждане на подобно ограничение и предлагаме да отпадне от проекта. Буква „д“ от т. 1 на чл. 171 от т. 2 на чл. 171 са обявени за противоконституционни от КС на РБ - бр. 26 от 2021 г. и имат аналогично действие. Недопускайки МПС, за което има неплатени глоби, до преглед, реално ограничават правата за ползването му. § 15 относно чл. 152 предлагаме следната редакция: В чл. 152, ал. 1 се правят следните изменения и допълнения: В т. 2, б. „б“ думите „на водачите извършващи обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници или товари, както и за таксиметрови превози“ се заличават. (Има становище на Европейската комисия, че това изискване за психологическа оценка е дискриминационно спрямо българските водачи извършващи обществен превоз и текста е в противоречие на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства); В т. 4 думите „букви „б“ и „в““ се заменят с „букви „б“ и „в““ и се добавя „както и на водачите, които са лишени от правото да управляват моторно превозно средство на основание чл. 174, ал. 2 или на основание чл. 34 от Кодекса на Наказателния кодекс“. Предлагаме създаването на нов параграф както следва: „§ ... В чл. 152 се правят следните изменения: В ал. 2 буквата „С“ се заменя с „В“; В ал. 5 след символите „С1“ се добавя или „D1“; В ал. 6 думите „и със стаж като водачи с тези права не по-малко от една година“ се заличават. В ал. 7 думите „категории D1 и“ се заменят с „категория“ и думите „и със стаж като водачи с тези права не по-малко от една година“ се заличават.

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промениПредлагаме параграфът да отпадне. § 9 относно създаване на чл. 141а - в ал. 1 на новия член е уточнен се издават временни табели с регистрационен номер и разрешение за временно движение, 4 не е уточнено, кой може да получи такива (собственикът или всяко лице което пожелае). така в ал. 7 е посочено, че с наредбата по чл. 140, ал. 2 се определя реда за издаване, за използването и редът за придвижване на превозни средства с табели с регистрационен номер срок на валидност, докато за разрешението за временно движение е посочено, че с наредбата определят само реда и условията за издаване. Предлагаме редакции на ал. 4 и 7: „(4) Органът на Министерството на вътрешните работи могат да издават на собствениците на ППС, разрешение за временно движение на пътни превозни средства по пътищата, отворени за обществено ползване, табели с регистрационен номер със срок на валидност до 30 дни, с определен маршрут или ограничение на движение: „; „(7) Условията и редът за издаване и използване на разрешения за временно движение по ал. 1, 4 и 5 и на табели с регистрационен номер по ал. 1 и 4, както и редът за придвижване на превозни средства с тях, се определят с наредбата по чл. 140, ал. 2.“Предлагаме новият чл. 141а считаме, че е необходима редакция и на чл. 140, ал. 1, като в изречение първо изречението думата „Регистриране“ се добави „или имат издадено разрешение за временно движение“. Чл. 143 - има немалко случаи, когато превозното средство вече не е във владение на неговия собственик и той няма представа къде се намира, в същото време той под никаква форма не може да се освободи от него, въпреки, че не го владее. Предлагаме към ал. б да се добави точка 9 както следва: „9. Когато превозното средство не е в фактическо владение на собственика повече от една година, изгубено по причини, за които не отговаря, които обстоятелства се установяват с декларация от собственика.“.

Сдружение "Съюз на международните превозвачи" - Предложения за промениПредложения за изменения на § 2и § 3§ 2, относно чл. 21, ал. 1 - Категории, С, С1, С1Е, СЕ, D, D1, D1Е, DE извън населено място - 90 вместо 80; скоростен път BE, D, D1, D1Е, DE магистрала 100 вместо 90. § 4 относно чл. 55, ал. 1 - заменяйки „автомобили и мотоциклети“ се заменят с „пътни превозни средства“ с конструктивна скорост надвишава 70 км/ч, ще позволи по магистрала да се движат някои велосипеди, както и някои самоходни машини.Предлагаме редакция „моторни превозни средства с или без ремарке“. § 4, т. 1, б. „б“ относно чл. 100, ал. 1, т. б - Законът важи както за български така и за чужди водачи, ако водача управлява МПС с чужда регистрация, няма как да се провери има ли редовен технически преглед, ако не носи документ. Техническият преглед е съществен елемент от безопасността на движението по пътищата и трябва да може да се провери. Предлагаме редакция „в края на изречението се поставя запетая и се добавя: „за превозни средства, които не са регистрирани в Република България“. § 5 относно чл. 104а, ал. 1 - Предложената редакция е неточна и объркваща. Към мобилно средство за комуникация могат да се причисли и „hands free“, както и слуховите апарати. Също така, голяма част от устройствата с „hands free“ се включват и изключват с ръка, без да се отклонява вниманието на водача от пътя. Предлагаме следната редакция „На водача на моторно превозно средство, по време на управлението на превозното средство е забранено да използва електронно устройство, освен ако устройството може да се управлява без участие на ръцете му или отнемане на вниманието на водача от пътя.“ § 6 относно чл. 105, ал. 1 - На пазара се предлагат множество фолиа предназначени за монтиране на стъклата на автомобилите, като не всички са предназначени за затъмняване на стъклата. Част от фолиата са предназначени за UV защита, за повишаване на безопасността на стъклото и не на последно място за повишаване на безопасността чрез ограничаване на заслепяването от слънчевите лъчи. Считаме, че действащият текст е пределно ясен и не е необходима редакция.

Ограничение на скоростта - А, А2, А1Здравейте, смятам че ограничението на скоростта за мотоциклетите би довело единствено до негативи на пътната обстановка. Както за водачи мотоциклети, така и на всички останали.Промените биха довели до непрекъснати изпреварвания страна на водачите от Б категория, което създава дискомфорт на пътя (за А1 и А2 дори и когато те ще трябва да изпреварват).

Предложение от НАДРБВ чл. 91 да се създаде нова алинея 5:„(5) Специален режим на движение може да ползват и моторните превозни средства предназначени за дейността на доброволните формирования по чл. 41 от Закона за защита при бедствия. Моторните превозни средства са обозначават с опознавателни знаци и постоянно монтирани устройства върху превозното средство или на специална стойка. Кметовете на общини и лицата представляващи юридическите лица по заповед определят моторните превозни средства със специален режим на движение.“2. Досега чл. 5 става ал. 6. МОТИВИ: Доброволните формирования, създадени по реда на Закона за защита при бедствия са съставна част на единната спасителна система, по смисла на Закона за защита при бедствия. Те предоставят помощ и участват съгласно плановете за защита при бедствия и плановете за взаимодействие. Съгласно разпоредбите на чл. 2, ал. 2 от Наредба за реда за създаване и организиране на дейността на доброволните формирования за предотвратяване и овладяване на бедствия, пожари и извънредни ситуации и отстраняване на последиците от бедствията е приета с Постановление на Министерския съвет № 123 от 25.06.2012 г., след решение на общинския съвет доброволното формирование може да изпълнява и дейности по носене на дежурства. Навременната реакция при пожари, бедствия и извънредни ситуации е изключително важен елемент за осигуряването на ефективна защита живота и здравето на гражданите на Република България. Осигурявайки възможност доброволните формирования да използват специален режим на движение ще осигурим и възможност за по-бързото придвижване до мястото на произшествието и респективно ще намалим времето за реакция. Доброволците притежават част от правомощията на професионалните пожарникари и спасители, те са физически и психически здрави и неосъществяват

Премахване на устройствата за отчитане на времетраенето на светлинния сигналПредлага се заличаване на ал. 6 от чл. 12, където е регламентирано, че на кръстовища с интензивно движение се поставят устройства за отчитане на времетраенето на светлинния сигнал. Ефектът върху безопасността на движението на тези устройства е негативен. Наблюдават се два вида реакции от водачите - част от тях ускоряват от далечно разстояние преди кръстовището, за да могат да преминават на зелен сигнал, докато други намаляват скоростта, като дори се наблюдава спиране на зелен сигнал. Тези ефекти значително увеличават риска от настъпване на пътнотранспортни произшествия.

Мнение за предложенията1. Премахването на стикери и картончета - Подкрепям! Напълно и ненужни!2. Намаление на максимално допустимата скорост на АМ от 140 km/h на 130 km/h ПОДКРЕПЯМ! Съвременните автомобили позволяват и много по-висока и безопасна скорост на всеки сам да преценя скоростта и действията си според възможностите си! Не виждам о да се ограничава някой, само защото друг не умеє или няма възможност (това си е дискриминация)! А и катастрофите по АМ-те не са причинени от скоростта от 140 km/h, а от недоспали шофиори, лоша настилка или грешна преценка на шофьор/и. Дори няма катастрофи с скорост много над разрешената?! Тогава защо?3. Ограничение на категории А, А1 и А2 - НЕ ПОДКРЕПЯМ! Тотална некомпетентност. Тази категория трябва да се квалифицира само за ШОФЬОРИТЕ, а не на класа МПС. За това има категория "М". Всеки мотор от 125 сс нагоре по критериите за максимални 90 km/h за извън градско, 120 km/h за скоростен път и 140 km/h дори и предложените минимални 70 km/h за АМ-те! Поздрави.

Предложение за редакция на чл. 144 от ЗДвП При преглед на нормите на ЗДвП и по специална разпоредбата на чл. 144 ал. 2 и ал. 3 се установяват несъответствия при препрещаната норма както и неясноти по отношение на кръга от обществени отношения, които се регулират. С а чл. 144 от ЗДвП са въведени изисквания при прехвърляне на собствеността на регистрирани автомобили, на регистрирани ремаркета с товароносимост над 10 тона, на регистрирани комбайни, трактори и на регистрирани мотоциклети с работен обем на двигателя над 350 cm³, подписаните документи да са нотариално заверени, като тези изисквания е разписано да се прилагат и по отношение на случаите, когато регистрацията на съответното превозно средство е прекратена. Второто изречение е въведено изключение, с което общо се препраща към всички описани случаи на ал. 2, а не само към тези с прекратена регистрацията, като са въведени общо изискванията, които са излезли от употреба превозни средства. Отделно от това в ал. 3 на чл. 144 от ЗДвП, още с ДЗ от 2017 г., в сила от 27.12.2017 г. е създадена нова разпоредба, с която е регламентирано при прехвърляне собствеността на регистрирано превозно средство на лице без постоянен адресна адресна регистрацията в Република България да се извършва по реда на ал. 2, след прекратяване регистрацията на превозното средство и връщане на табелите с регистрационен номер в съответната служба за регистрацията на пътното превозно средство, която норма дублира регламентираните обществени отношения, въведени в последствие през 2020 г., с точка 2 на чл. 144 от ЗДвП. Не на последно място т. 3 на ал. 2 на чл. 144, въвежда изключение, попадащо под обхвата на т. 1 на ал. 2, тъй като по смисъл прекратената регистрацията на ПС по причина то щета е от кръга ПС които не подлежат на последваща регистрацията и по смисъл са излезли от употреба ПС. В тази връзка предлагам чл. 144, ал. 2 от ЗДвП да бъде съобразен с § 11. от Законопроекта и да придобие вида: „(2) При прехвърляне на собствеността на регистрирани автомобили, на регистрирани ремаркета с товароносимост над 10 тона, на регистрирани комбайни, трактори и на регистрирани мотоциклети с работен обем на двигателя над 350 cm³, подписаните документи трябва да бъдат нотариално заверени. Изискването за нотариална заверка на подписаните документи се прилага и в случаите, когато регистрацията на съответното превозно средство е прекратена. Изключение на прекратена регистрацията по причини: 1. взето решение от лицензиран застраховател за изплащане на тотална щета за превозното средство; 2. приемане на превозното средство за разкомплектоване; 3. унищожаване на превозното средство при пожар или природно бедствие; 4. конфискуване или отнемане на превозното средство в полза на съответната държава; 5. обременяване на превозното средство за издирване.“ моля направените предложения да бъдат обсъдени и приключване на обществените консултации.

Допълнение относно стикера за ЗЗГОА Похвално е, че се предлага отпадане на изискването за залепване на стикера за ЗЗГОА на предното стъкло на МПС, но това няма да доведе до съществено намаляване на административната тежест за гражданите, ако не се внесат съответни промени в Кодекса за застраховането, с които изцяло да отпадне издаването на този стикер, като по този начин ще намалее и финансовата тежест за гражданите и юридическите лица при сключване на ЗЗГОА. Затова предлагам в ЗИД на ЗДвП да се добави нов параграф §48а със следното съдържание:

48а. В Кодекса за застраховането (Обн. - ДВ, бр. 102 от 29.12.2015 г., в сила от 01.01.2016 г.; бр. 62 от 09.08.2016 г., в сила от 09.08.2016 г.; изм. и доп., бр. 95 от 29.11.2016 г.; доп., бр. 101 от 27.12.2016 г.; доп., бр. 8 от 24.01.2017 г.; доп., бр. 62 от 01.08.2017 г.; изм. и доп., бр. 63 от 04.08.2017 г., в сила от 04.08.2017 г.; изм. и доп., бр. 85 от 24.10.2017 г.; изм. и доп., бр. 92 от 17.11.2017 г.; изм. и доп., бр. 95 от 28.11.2017 г., в сила от 01.01.2018 г.; изм., бр. 103 от 28.12.2017 г., в сила от 01.01.2018 г.; изм., бр. 7 от 19.01.2018 г.; изм. и доп., бр. 15 от 16.02.2018 г., в сила от 16.02.2018 г.; изм., бр. 24 от 16.03.2018 г.; изм., бр. 27 от 27.03.2018 г.; доп., бр. 77 от 18.09.2018 г., в сила от 01.01.2019 г.; изм. и доп., бр. 101 от 07.12.2018 г., в сила от 07.12.2018 г.; изм. и доп., бр. 102 от 26.02.2019 г.; доп., бр. 42 от 28.05.2019 г., в сила от 28.05.2019 г.; изм., бр. 83 от 22.10.2019 г., в сила от 22.10.2019 г.; доп., бр. 26 от 22.03.2020 г.; засегнат от Закон за мерките и действията за намаляване на извънредното положение, бр. 28 от 24.03.2020 г., в сила от 13.03.2020 г.; доп., бр. 103 от 09.04.2020 г., в сила от 09.04.2020 г.; засегнат от ЗИД на Закона за здравето, бр. 44 от 13.05.2020 г., в сила от 14.05.2020 г.; изм., бр. 64 от 18.07.2020 г., изм. ДВ. бр.21 от 12 Март 2021 г., изм. и доп., бр.16 от 25 Февруари 2022 г., изм. и доп. ДВ. бр.25 от 29 Март 2022 г.) се правят следните изменения и допълнения:1. В чл. 332:а) в ал. 3 - в първото изречение се заличават думите „знак по чл. 487 и“, а във второто изречение се заличават всички думи след „Зелена карта“;б) в ал. 4 - във второто изречение се заличават думите „знак по чл. 487 и“, а в четвъртото изречение се заличават думите след „Зелена карта“.2. В чл. 487:а) в ал. 1 се заличават думите „и знак, който се издава от Гаранционния фонд“ заедно със запетаята преди тях;б) ал. 2 и 3 се отменят.

Не съм съгласен с ограниченията за А, А1 и А2 категория Автора на текста може да се убедят в неправомерността си. Единствено трябва да се пробва да мине отсечката Бургас Варна с гореупоменатите ограничения на скоростта.

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2 - ПРОТИВ!!!!Трябва да се мисли и за водачите на мотори, че другите много ги подценяват и предимно за това стават ПТП-та с тях. Ако им ограничат скоростта ще ги заплашат още повече особено от тировете.

Размишления за скоростите По мои наблюдения човечеството все още изпитва огромни затруднения да прецени скоростта на околните обекти. По магистралите ни при наличието на само 2 ленти разликата от 140+ (колите рядко ги следят с колко карат) в едната лента и 100 (камионите с тахографи и спазват ограниченията) в другата е доста голяма и това води до много чести "ситуации" които от време на време прерастват в ПТП-та. Мисля че ограничаването на максимална скорост на магистралите на 130 е стъпка в правилната посока. Вдигането на минималната на е добре въпреки че това ще кара МПС с висока максимална конструктивна скорост не прецизи си караш 50. От друга страна по същите причини ограничението от 100 на магистрала и 80 междуградски за мотоциклетите ги вкарва в доста "ситуации" ако се опитат да ги спазват. Бих казал че цялото пътуване става една постоянна "ситуация". Като аргумент за свалянето на максималната скорост на 130 се дава - защото така е в много европейски страни. До колкото знам намеря само Беларус и още в една две европейски страни правят разлика между мотоциклетите и леки коли като става дума за максимално разрешена скорост. Защо по отношение на това не стремим да правим както е в много европейски страни? За забраната на А1 и А2 да се движат по магистрала не видях никаква смислена мотивация освен че досега таблицата била непълна и ми звучи като няма мотор на магистралата няма проблеми.

Документи при управление на МПС Уважаеми управляващи, Приветствам предвидените промени, внесени за обществено обсъждане, в това число, облекчаване на водачите на МПС да носят по-малко документи при управление ненужни документи в.ч. хартиен носител ГО, удостоверение за годишен технически преглед, син талон и стикер за ГО, които са в електронната система и то не отговарят. Ако готвените промени станат факт, ще се облекчат както водачите на МПС, така и контролните органи, а възможността за корупция при проверка на пътя ще се сведе до по-малка вероятност да не носите някой от гореизброените документи. От наредбата не става ясно какво следва за превозните средства (ремаркета, каравани, мотоциклети и др.), при които не се лепи ЕКО стикер на челното стъкло, който удостоверява годишен технически преглед, а се залепва на гърба на хартиеното удостоверение. Въпросът ми е, стикерът ще се предоставя отделно, като само ще се представя при проверка или за тази категория автомобили си остава хартиеният носител на стикера на гърба, или няма да се изискват и двете. Друг е въпроса и за съществуването изобщо на ЕКО стикера, но да приемем че е от скоро и все още се тества ефективността му. Освен ЕКО стикера има и още документи, за които може да се помисли и да се проверяват за валидност и наличие само от единната система, става въпрос за удостоверението за психическа годност, което се изисква само в България на професионалните водачи, за което лично съм глобяван за неновобавяне му. Надявам се промените да се случат и дигитализацията по българските пътища да стане по-лесно корето ще улесни всички нас!

Widows sons Grand Chapter Bulgaria (Предложение: част 4)ПРЕДЛОЖЕНИЕТО Е ИНИЦИРАНО И ПОДКРЕПЕНО ОТ: ATROX MCALPHA RIDERS MCCANARCHY MCCBROTHERS FROM HELL MCBOYS C MCBROTHERS IN THE WIND MCBLACK LEGION MCBLACK SCORPINS MCBENZIN MCBOHEMIANS MCCBULGARIAN CHOPPER SOCIETYCRAZY RIDERS MCDULO MCEASY RIDERS MCFREE RIDERS MCF BROTHERS MC FREE WIND RIDERS MCFIRE WINGS MCGENTLEMEN MCHELLS ANGELS MC BULGARIAH.O.G. SOFIA CHAPTER HOOLIGANS MCINDIAN MOTORCYCLE RIDERS GROUPIRON BROTH MC IRON CROSS MCCIGNIS ROTA MCCJOKERS MCLOWLANDERS MCLOS AMIGOS MCCMONTA MCMOTOMAFIA MCMOUNTAIN BROTHERS MCCNOMADS MCNIGHT RIDERS MC NORTH WEST MOTO MCNUCLEARS MC NEW RACE MCC NESSEBAR MOTO MCC ROVERS MCROLLING WHEELS MCSOUTH BROTHERS MC STORMBRINGERS BROTHERHOOD MCC SEA BROTHERS MCCSEA HORSE MCCTHE B ROSES MC THE JACKALS MC THE THIRTEENS MC THE PROPHETS MCTHE DEVILS MCTORNAD RIDERS MCTHE DEMONS MCTHE WEREWOLVES MCTHE HAWKS MCTHE KEEPERS MCCTHE WARRIO MCCTHE MONSTERS MCCTHE EAGLES MCCTMAX CLUB BULGARIAVAGABONDS MCVIKINGS MCWIN FELLOWS MCWILD CHILDREN MCWIDOWS SONS & MASONIC RIDERS GRAND CHAPTER BULGARIAV CROWS MCCYAGULA MCZMEYOVETE МСБЕЛИ ВЪЛЦИ МССБОЛЯРИ МССДУНАВСКИ БРАТЯ МСКО МСКАН АСПАРУХ 681 МСКАЛАШНИЦИТЕ МССЛУДОГОРСКИ БРАТЯ МСЛЯСТОВИЦА 33 МССМЕЖДУНАРОДНА ОРГАНИЗАЦИЯ НА ЖЕНИТЕ МОТОРИСТИ БЪЛГАРИЯ/WIMA BULGARIANEБ СИЛИ МСНОЩНИ ВЪЛЦИ МСНАРОДНИ МОМЧЕТА МСССОСоговски ЕЗДАЧИ МСОГНЕНИ СЕНКИ МССПИРИНСКИ ВЪЛЦИ МССДРУЖЕНИЕ „СОФИЙСКИ МОТОРИСТИ“ - СОФИЯ РАЙДЪРСДРУЖЕ РАЙДЪРС“СДРУЖЕНИЕ „ЖЕНИТЕ МОТОРИСТИ ЕМПАУЪРД БЪЛГАРИЯ“ТРАКИТЕ МСХАЙДУТИ М КУБРАТ МСХАСКОВО РАЙДЪРС МСС ДРУГИ ОРГАНИЗАЦИИ:ЕВРОПЕЙСКИ ЦЕНТЪР ЗА ТРАНСПО ПОЛИТИКИ И АМЕРИКАНО БЪЛГАРСКА ТЪРГОВСКА КАМАРА В САЩСПАСИ СОФИЯ ФОНДАЦИЯСДРУЖЕНИЕ „АВТОТЕХНИЧЕСКИ ЕКСПЕРТИ ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ“АСОЦИАЦИ КВАЛИФИКАЦИЯ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ В БЪЛГАРИЯАСОЦИАЦИЯ „ПЪТНА ПОМОЩ БЪЛГАРИЯ“НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА ПУНКТОВЕТЕ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ПЕРИОДИЧНИ П НА МПСБЪЛГАРСКА АСОЦИАЦИЯ НА ПОСТРАДАЛИ ПРИ КАТАСТРОФИСЪЮЗ НА АВТОСЕРВИЗИТ СОФИЯАСОЦИАЦИЯ НА СОБСТВЕНИЦИТЕ НА ЕЛЕКТРОМОБИЛИ В БЪЛГАРИЯСДРУЖЕНИЕ НА ПУНКТОВЕТЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКА ИЗПРАВНОСТ НА МПСБЪЛГАРСКА АСОЦИАЦИЯ ЗА РЕКРЕАЦИЯ, ИНТЕГРАЦИЯ И СПОРТНАЦИОНАЛНА МРЕЖА ЗА ХОРА С УВРЕЖДАНИЯ - КЛОН РУСЕ

Widows sons Grand Chapter Bulgaria (Предложение: част 3) Да се направи ревизия на текстове Глава II в ЗДвП определящи разположението на нерелсови ППС върху платното за движение, проучи международния опит и възможността за уреждане на споделянето на пътните ленти на автомобилите и двуколестните моторни превозни средства. Да бъдат направени инфраструктурни промени в участъците от пътя с концентрация на ПТП. Да се следи за спазването на правилата за поставяне на ограничителни системи за пътища. На пътно платно с две или повече еднопосочни ленти за движение, да се осигурява физическо разделение между лентите с различни посоки на движението. Да се уреди нормативно поставянето на животоспасяващи предпазители (предпазни огради) под ограничителните системи за пътища (мантинели) с цел при настъпване на ПТП участието на двуколесно моторно превозно средство да се избегне възможността от откъсване на крайници или фатален край. Изразяваме категорично несъгласие с разпоредбата на § 2. в чл. 1 от Проекта за изменение и допълнение на ЗДвП, касаеща изричната забрана за движение на автомагистрала и скоростен път на пътни превозни средства категория А1, А2. Нашето предложение е пътни превозни средства категория А1, А2 да могат да се движат по автомагистрала и скоростен път. Декларираме нашата и на подкрепящите ни организации готовност, да участваме активно в разработването на правила, изменението и допълнението на нормативните актове, за популяризирането на промените, сред тази все по-голяма общност. Вярваме, че с общи усилия можем да допринесем за това войната по пътищата да спре и заедно да върви по пътя към нула жертви по пътищата! Оставаме в готовност и настояваме за провеждането на срещи, на които да обсъдим нашите предложения. Надяваме се, че в рамките на законоустановения срок ще разгледате предложенията ни.

Widows sons Grand Chapter Bulgaria (Предложение: част 2) В градове като Барселона, Рим, Лос Анджелис, Мадрид, Атина и др. този вид транспорт е широко застъпен, като са разработени карти и правила, регламентиращи при какви условия мотоциклетистите могат да ползват „бус лентите“. Тези мерки са предприети след изследвания, доказващи положителният ефект в няколко направления: намаляване на рисковете от пътно-транспортни произшествия, с участието на уязвимите групи водачи и реализация на принципите на Визия 0 за намаляване на загиналите и тежко ранени в следствие на ПТП; намаляване на въглеродните емисии, особено в централните и градски части; оптимално използване на ограничените възможности за паркиране; значително съкращаване на времето за пътуване и др. НАШИТЕ КОНКРЕТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ СА СЛЕДНИТЕ:

1. Въвеждане на връзка със зачестилите ПТП с мотоциклетисти в градска среда и позовавайки се на успешните европейски и световни практики за превенция предлагаме изменение в Правилника за движение по пътищата в раздел „Бус лента“, а именно: „Чрез решение на съответния общински съвет да се разреши на водачите на двуколесните моторни превозни средства да се движат в бус лентите“; Ограничаване водачите на МПС, които придобиват правоспособност за движение по пътищата чрез свидетелство за управление на МПС категория „В“, да получават автоматично правото да управляват мотопеди, двуколесни или триколесни превозни средства с конструктивна максимална скорост не по-висока от 45 км в час. Нашето предложение е правилото на чл. 12, т. 1 от Закона за движение по пътищата да отпадне изцяло или да бъде прилагано след категорично заявяване желанието на кандидата при придобиване на правоспособност да му бъде предоставено правото да управлява мотопед и/или двуколесни или триколесни превозни средства с конструктивна максимална скорост не по-висока от 45 км в час. В този случай обаче задължително да бъде въведено изискване кандидатът за правоспособност да преминава през практически курс на обучение и полагане на изпит. Законът за движение по пътищата в момента дава възможност за автоматично на хора, които не разполагат със специфични умения, да управляват мотопед и мoped. Тази практика застрашава пътната безопасност; Преработване на Наказателния кодекс, в частта за завишаване на долната граница на санкциите на водачите на МПС, при причиняване на телесни повреди и смъртна уязвимите групи участници в движението (мотоциклетисти, велосипедисти, пешеходци) при нарушаване Закона за движение по пътищата и Правилника за прилагане на Правилника за движение по пътищата. Да бъде изравнена скоростта за движение на мотоциклети управлявани с Категория „А“ с МПС управлявани с Категория „В“ в Извън населено място, Автомагистрален път, Скоростен път, регламентиращи в ЗАКОН за движението по пътищата Чл. 21. (1) (Изм. и допълнение от 43 от 2002 г., бр. 47 от 2012 г.) При избиране скоростта на движение на водача на пътно превозно средство е забранено да превишава следните стойности на скоростта в km/h: Пътно превозно средство от Категория А:В населено място: 50 Извън населено място: 80 (90) Автомагистрален път: 140 Скоростен път: 90 (120) Пътно превозно средство от Категория В:В населено място: 50 Извън населено място: 90 Автомагистрала: 140 Скоростен път: 120

Widows sons Grand Chapter Bulgaria (Предложение: част 1) П Р Е Д Л О Ж Е Н И Е На основание Закон за нормативните актове /ЗНА/ОТНОСНО: Мерки за намаляване на пътно-транспортния травматизъм при мотоциклетистите и други уязвими участници в движението в контекста нарастващия пътно транспортен травматизъм в страната от началото на 2022 г. ЦЕЛ: Повишаване на безопасността при движение по пътищата, чрез усъвършенстване на нормативната база, регламентираща правилата за движение по пътищата, задълженията и отговорностите на участниците в движението и създаване на ефективни механизми за реализиране на административно - наказателната отговорност за нарушения на правилата за движението по пътищата. УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА, Като представители на неправителствения сектор, ангажирани с проблеми и аспекти от сферата на пътната безопасност, но и в ролята си на участници в движението по пътищата, се чувстваме длъжни да сме активни по отношение инициативи, целящи намаляване на пътно-транспортния травматизъм и смъртността на пътя, касае всички участници в движението, включително мотоциклетистите и колхоздачите, които по-често се оказват въввлечени по различни причини в пътно-транспортни произшествия в пътищата и извън тях. Предвид гореизложеното, ние подписалите настоящия документ неправителствени организации сме подготвили предложения за промени в Закона за движение по пътищата, настояваме да бъдат разгледани от компетентните държавни органи. По наши наблюдения в големите градове, като София, Пловдив, Варна, Бургас и др., все още предпочитана форма на транспорт е личното моторно превозно средство. Въпреки разрастването на метро-транспортната модернизацията на трамвайни и автобусни линии, основните булеварди в столицата и големите градове, особено в натоварените часове, са блокирани от автомобили, в които се превозват по двама пътника. От друга страна се наблюдава увеличаващ се интерес към регистрацията на двуколесни моторни превозни средства и придобиването на съответната квалификация за управление. Все по-голяма част от активното население, открива високата мобилност и независимост при използването на мотоциклети, особено в градски условия. За съжаление, практиката за движение на мотоциклетисти между колоните чакащи автомобили, в разрез с законите и нормативни разпоредби, крие голям риск за тях и другите участници в движението.

Ограничаване на скоростта Това ограничение на скоростта би нарушило целостта на движението, поради ред причини: 1. Мотоциклети от а1/а2 ще бъдат практически неизползвани. 2. Намаляването на скоростта с 10 км/ч няма да окаже големи промени по пътя. Според мен трябва мотоциклетите от "А категория" да бъдат приравнени със същите ограничения както на "Б категория" ПРОТИВ ЗАБРАНАТА НА А1/А2 ДА КАРАТ ПО МАГИСТРАЛНИ ВРЪЗКИ.

По отношение изменение § 22. В чл. 165, ал. 2 т.3Уважаеми законотворци:Създават се т. 13 конкретно т.13,,13. имат право да извършват контрол по спазване на правилата за движение по пътищата и с необозначени автомобили“За съжаление предложената нова т.13. е добре за старата. Така единствено ми връщате неприятните спомени от 90-те години. Това не е стъпка към намаляване безопасността и засилване на контрола, а стъпка към намаляване на превенцията по пътищата и създаване предпоставки за корупция. Основната цел на Закона и Пътна полиция е да се опазват животът и здравето на участниците в движението“ За съжаление тази ЦЕЛ се игнорира коментирана с години, но винаги оставяна на заден план.Манипулирането на радарните системи и използването на бинокли, скриването на обозначените автомобили по всевъзможен начин и до намаляване на нарушенията (става ясно от направените от Вас анализи в обосновката на предложените измененията). Сега се предвижда да ни контролират и с не обозначени автомобили, практично от близкото минало, която не повиши безопасността.Нека този път да бъдем разумни и обърнем повече внимание на превенцията. В България са добре известни невралгичните места, на които често случват най-тежки пътно транспортни произшествия с най много жертви. Ако на тези места е засилено полицейско присъствие НО на видимо за всеки водач място (не след завой или завои, или зад каквото и да е било препятствие) на добре обозначен автомобил, ще накара нарушителя на правилата да се съобразят с това присъствие, както всички такива водачи се съобразяват с стационарните камери по пътищата. За мен, ако чрез видимо присъствие накараме днес самия водач да спазва правилата за движение и по този начин предотвратим дори и едно ПТП е много ценно от десетките фишове и актове които ще бъдат издадени.п.п. Контролните органи и инспекторите окончателно приета промяна вече използват не обозначени автомобили на км. 1 на АМ Тракия и в София.

По отношение таблицата към чл. 21, ал. 1Уважаеми законотворци:Като водач на мотоциклет от категория А смятам, че промените предложени в таблицата към чл. 21, ал. 1 (касаещи ограниченията в скоростта на движение на категория А) не само не са в посока безопасност за водачите на мотоциклети, а дори напротив. Движението с 30 км разлика по магистрала силно затруднява трафика, това ще налага стотици автомобили да ни изпреварват. Усещането да се движим с 30 км разлика 1.5 тонен автомобил не е никак приятно, а това да се случва непрекъснато още по малко. Турбулентните вихри, които създава всеки автомобил оказват влияние върху движението на мотоциклета. Така вместо приятно преживяване карането на мотоциклет по магистралите ще бъде оцеляване. Много често ние (мотоциклетистите) караме в групи от 2 до 3 повече мотора. Изпреварването на такава колона ще представлява риск и за изпреварващите автомобили. При една рискована ситуация познате кой ще бъде жертван!Също така необяснимо ми е защо се поставя забрана за движение на мотоциклети от категория А2 по магистрала, това е свързано с възрастта на водачите обвържете я с нея, а не с мотоциклета. Мотоциклетистите от категория А2 нямат ограничение в кубатурата и позволява мощност до 35 Kw (47.6 конски силни) в отношение мощност/тегло, което не превишава 0,2 kW/kg. Тази мощност е напълно достатъчна за мотоциклет от тази категория да може спокойно да се движи с трафика от автомобили по магистрала.Съжалявам но колкото и да го мисля не виждам (не се сещам) за нито една основна причина за предложените промени. Те единствено ще поставят водачите на превозни средства от категория А пред избора да нарушат закона или да се поставят в риск.Предложението ми е максималната скорост за категория А и А2 да бъде изравнена с тази на леките автомобили от категория В).

ПРОТИВ обсъжданите промени Смятам, че голяма част от обсъжданите промени са неадекватен начин не биха спомогнали за безопасността за движение по пътищата. Преди да се обсъжда обсъждането на каквито и да било промени, приоритет би следвало да бъде подобряване на пътната инфраструктура. Пътната ни мрежа е под всякаква критика и голяма част от произшествията са именно следствие на това. В стремежа си за избягване на дупки (в някои случаи "кратери") водачите правят неочаквани маневри. Сигнализацията също е под всякаква критика. Процента на произшествията би намалял много повече при подобряване условията на пътна мрежа, вместо намаляването на скоростта с 10 км/ч. Причината на произшествията не е превишаната скорост, а несъобразената скорост с пътните условия. При възникнало произшествие на пътя, в повечето случаи именно това обозначават контролните органи. Следваща и много болезнена точка - ограниченията към категориите А, А1 и А2!!! КРАЙНО недопустимо е прилагане на закон, който ограничава водачи с мотоциклети попадащи в категории А1 и А2 да се движат по магистрала и скоростни пътища!!! Камо ли ограниченията към скоростта на тези категории да се намалят. Смятам, че те трябва да бъдат преравнени с категория В. Именно това предложение ме навежда на мисълта, че предложенията са подадени от неопитни лица и следва да не бъдат приети. Не професионално и абсурдно е! Моля Ви, това е смешно! Вие някога управлявали ли сте мотоциклет?! Няма да се повтарям, колегите достатъчно аргументирано са се обосновавали в коментарите по-горе. Относно чл. 170 и новата ал. 5:(5) Длъжностни лица от Министерството на вътрешните работи могат да осъществяват контролните си функции по този закон и от необозначени служебни моторни превозни средства на Министерството на вътрешните работи оборудвани със средства за аудиозапис и видеозаснемане, като контролът се осъществява само с обхвата на средствата за видеозаснемане. Контролът от необозначени служебни моторни превозни средства може да се извършва и с автоматизирани технически средства и системи. Сигнализиране със светлинно спиране, които се подават от движещи се необозначени служебни моторни превозни средства с едновременно светлинен сигнал с проблясваща синя светлина, специален звуков сигнал и постоянно светещ или мигащ надпис „ПОЛИЦИЯ!“ на български и английски език и текст с надпис „ПОЛИЦИЯ“ предложение е поредното крайно недопустимо! Звучи като да е част от сценария на поредния американски екшън. Въобще дават ли си сметка, колко това ще повиши корупцията?!

Против закона за ограничение на скоростта на А1/А2 категории Аз съм твърдо ПРОТИВ този закон. Смятам и за нужно да давам обяснения останалите колеги достатъчно ясно са се изразили!

Ограничение на скоростта - Категории А, А1, А2 Здравейте, не съм съгласен, че намаляването на максималната скорост за категории А1, А2 ще спомогне за повишаване безопасността по пътищата. Според предвиденото в проектозакона, почти всички видове превозни средства имат право да се движат по-бързо от мотоциклетите (А1, А2) и по този начин, се застрашават пряко животните на мотоциклетистите, а и не само, защото щом другите ППС-та имат правото да се движат по-бързо от мотоциклетите, (А бъдете сигурни, че никой няма да чака специално мотористите, защото те са ограничени с 70... Масовият шофьор кара на границата на позволеното) Моля ви да ми обясните защо това нещо се предвижда да бъде установено като закон? Нима не харесват мотористите да искат сега да нарушават още повече ограниченията за скорост... Предложението ми е следното: Изравнете скоростта на автомобили и мотоциклети извън населени места, по този начин няма да се застрашават мотористите да нарушават ограниченията за скорост, опитвайки се камионите отзад да не ги смачкат и за да има равенство между всички шофьори на пътя. А и не виждам какъв е проблемът да се движат по магистрала и скоростни пътища, за А1 съм съгласен, но за А2.... За В категорията съм съгласен с 140 на 130 съм съгласен.

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

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2Пълно безумие от едни паднали от Космос бял звезден прах "Народни" представители. Категорично ПРОТИВ това недоразумение, по вече изброени причини.

Предвидените мерки са неадекватниЩе се радвам да чуя някой от авторите на тези промени обясни публично как точно е по-безопасно за двуколесно да се движи извън населено място или 80 по път, на който е разрешено на автомобилите да се движат с 90?Каква е логиката на А1 и А2 да не могат да се движат по магистралаи? Не могат да вдигнат 120км/ч ли?? Къде е моторите да се движат със 100км/ч по магистрала, а автомобилите със 130?? Как точно го е за по-безопасно??? Повече от необходимо е законът да бъде актуализиран, но това са прос неадекватни предложения..

Против ограниченията за категории А1 и А2Имам книжка за кат А но карам мотоциклет кат Максималната му скорост е 143 км/ч. Кой идиот и по каква причина иска да забрани да кар магистралаи скоростен път. Шофьорската ми книжка ли ме ограничава или мотоциклета? магистралаи има ограничение за минимална скорост и ако превозното средство не може да поддържа не може да се движи по нея. Или целта е да се карат само изключително мощни Пълно безумие.

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

Справедлив закон! Уважаеми Дами и Господа, целта на всеки един закон е да бъде както справедлив за всички, така и да възпира нарушителите. На този етап ЗДвП успява да възпира единствено богатите хора в социална зависимост, тъй-като те не разполагат със средства и не могат да си позволят санкциите. При богатите хора и тези със среден социален статус Законът няма възпиращ ефект, което е видно от резултатите през годините - а те са, че огромна част от пътните престъпления са извършени със скъпи автомобили. Причината е, че санкциите не могат да бъдат вдигнати до нива, че богатите да се замислят, тъй-като случайни нарушители в социална зависимост често са поставени в състояние на фалит. В същото време санкциите не могат да бъдат и ниски, тъй-като пътната статистика е тревожна. Огромен процент от пострадалите при ПТП е поради преванция на скоростта поради което за целите на един справедлив закон предлагам санкциите за преванция на скорост да бъдат оформени по следния начин: § 36. В чл. 182 се правят следните изменения: 1. За преванцияване с 40 km/h - с глоба 4% от застрахователната стойност на автомобила, с който е извършено нарушението, но не по-малко от 600 лв. За всеки следващи 5 км./ч преванцияване над 40 км./ч, глобата се увеличава с по 1% от застрахователната стойност на автомобила. т.6 - Отпада Ал.2 т.6: За преванцияване с 50 km/h - с глоба 6% от застрахователната стойност на автомобила, с който е извършено нарушението, но не по-малко от 600 лв. За всеки следващи преванцияване над 50 km/h глобата се увеличава с по 1% от застрахователната стойност на автомобила. Не на последно място са необходими солидни санкции за собствениците на пътна мрежа, тъй-като една голяма част от ПТП стават поради факта, че хората не гледат обстановка на пътя, основно са вперили поглед в пътната настилна, за да не паднат в някоя дупка. А на видно е ясно, че следейки за ситуации с периферно зрение, вместо с основно, реакциите на водачите са чувствително забавени и произшествието е въпрос на време. С уважение, Константин Димитров

Ограничения за категории А, А1, А2 здравейте, според мен ограниченията за категории А, А1 трябва да са като тези за кат. Б. Ако бъдат приети така описаните промени ще са предпоставка за сериозни ПТП.

Предложения 1. В таблицата към чл.21, ал.1 да бъде променена скоростта за пътни превозни средства от категория В на скоростен път от 120 km/h на 110 km/h. Поради факта, че се променят скоростта за автомагистрала от 140 km/h на 130 km/h, е редно да бъде намалена и скоростта на скоростните пътища. В противен случай се развива разликата между автомагистрала и скоростен път по отношение на въведените скоростни режими. 2. В чл. 182. ал.1, т.1 изразът „с 10 km/h“ промени на „до 10 km/h“. Досегашната разпоредба позволява на водачите да се движат с 90% от разрешената скорост на движение. Като добавим и факта, че уредите, използвани за контрол на скоростта, имат определена точност на измерване и разликата в нея е в полза на водачите, получава така, че реално разрешените скорости, които не подлежат на санкция са с поне 10% над законоустановените в таблицата към чл.21, ал.1.3. В § 6, т.8 от Допълнителните разпоредби се направи следното допълнение: "Не се считат за кръстовища транспортни достъпи на имоти, селскостопански пътища, пътища без настилка и пътища, които не са отворени за обществено ползване." Необходимо допълнение, за да се елиминира неправилно тълкуване на разпоредбата, докде важат определени забрани, както и необходимостта от сигнализиране на кръстовища с съответните пътни знаци.

Предложения1. В таблицата към чл.21, ал.1 да бъде променена скоростта за пътни превозни средства от категория В на скоростен път от 120 km/h на 110 km/h. Поради факта, че се променя скоростта за автомагистрала от 140 km/h на 130 km/h, е редно да бъде намалена и скоростта на скоростните пътища. В противен случай се развива разликата между автомагистрала и скоростен път по отношение на въведените скоростни режими.2. В чл. 182. ал.1, т.1 изразът „с 10 km/h“ да се промени на „до 10 km/h“. Досегашната разпоредба позволява на водачите да се движат с 90% от разрешената скорост на движение. Като добавим и факта, че уредите, използвани за контрол на скоростта, имат определена точност на измерване и разликата в нея е в полза на водачите, резултатът получава така, че реално разрешените скорости, които не подлежат на санкция са с поне 10% над законоустановените в таблицата към чл.21, ал.1.3. В § 6, т.8 от Допълнителните разпоредби да се направи следното допълнение: "Не се считат за кръстовища транспортни достъпи на имоти, селскостопански пътища, пътища без настилка и пътища, които не са отворени за обществено ползване."

Две предложения за нови параграфи в ЗИД (част 2)2. В Преходните и заключителните разпоредби да се добави нов параграф, с който да се създаде задължение в определен (по възможност кратък) срок Министерският съвет: а) изцяло да отмени на Правилника за прилагане на Закона за движението по пътищата (приет с ПМС № 36 от 05.03.1996 г.) или б) да подготви изменения на Правилника за прилагане на Закона за движението по пътищата, с които да се отменят абсолютно всички разпоредби, които са уредени в други, по-нови нормативни актове, като напр. Закон за движението по пътищата (обн., ДВ, бр. 20 от 1999 г.), Наредба № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка, Наредба № 17 от 23 юли 2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали, Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътни знаци и др. Мотиви: А. От юридическа гледна точка: Още с приемането през 1999 г. на действащия Закон за движението по пътищата, и по-конкретно с § 10 от неговите Преходни и заключителни разпоредби ("§ 10. Подзаконовите актове по прилагането на отменения Закон за движението по пътищата запазват действието си, доколкото не противоречат на този закон") е нарушен чл. 13, ал. 2 от Закона за нормативните актове ("(2) Новият закон може да разпоредбата останат временно в сила всички или някои разпоредби на акта по прилагане на отменения закон, ако те са съвместими с разпоредбите на новия закон."). ЗНА е нарушен, тъй като с § 10 не е определен срок, в който остават в сила разпоредбите от ППЗДвП, непротиворечащи на новоприетия Закон за движението по пътищата. През 2002 г., вероятно в опит да бъде поправено това нарушение на ЗНА, Министерският съвет е издал закон за изменение и допълнение на ЗДвП (обн. - ДВ, бр. 43 от 2002 г., в сила от 26.04.2002 г.), в който § 80 Народното събрание възлага на изпълнителната власт в шестмесечен срок от влизането в сила на ЗИД в сила (т.е. до 26.10.2002 г.) да приеме правилник за прилагането му. И досега, двама месеца по-късно, това задължение все още не е изпълнено. Следователно нарушението на ЗНА от 1999 г. все още е налице. Б. От практическа гледна точка: Законът за движението по пътищата е един от сравнително малкото на брой закони, които ежедневно се прилагат от голяма част от населението на страната. Този закон и правилното му спазване на практика потенциално засягат цялото население, с изключение на пренебрежимо малкото на брой хора, които по една или друга причина не излизат извън пределите на собствения си дом. Следователно, разпоредбите на закон трябва да се познават добре, трябва да са ясни, разбираеми и лесно изпълними. Самият процес на съществуване на Правилника за прилагане на Закона за движението по пътищата, в съответствие с споменатия по-горе § 10 от ПЗР на ЗДвП прави тази задача доста трудна. Човек следва да има достатъчно юридическо образование, за да може правилно да анализира кои разпоредби на ППЗДвП противоречат на ЗДвП, че да не ги прилага, съответно - кои разпоредби на ППЗДвП не противоречат на ЗДвП, така че да ги прилага. Това е практически невъзможно за огромна част от населението, което се очаква да прилага правилно правилата за движение по пътищата в ежедневието си. Това е живот. Има ентузиастични, които атакуват конкретни разпоредби на ППЗДвП и искат от административния съд да реши дали те противоречат или не на ЗДвП. Последният такъв случай е описан тук (<https://news.lex.bg/%d1%81%d1%8a%d0%b4%d1%8a%d1%82-%d1%81%d0%bb%d0%be%d0%b6%d0%b8-%d0%ba%d1%80%d0%b0%d0%b9-%d0%bd%d0%b0-%d0%b0%d0%b1%d1%81%d1%83%d1%80%d0%b4%d0%b0-%d0%bd%d0%b0-%d0%bc%d0%b0%d0%b3%d0%b8%d1%81%d1%82%d1%80/>). Но решенията по отделни случаи не решават генералния проблем със съществуването на текстове от ППЗДвП от 1996 г., противоречащи на ЗДвП от 1999 г. Ето защо е крайно време държавата, в лицето на МВР като вносител на настоящия ЗИДЗДвП и Народното събрание като Законодател да изпълнят дълга си към обществото и да създадат ясна и непротиворечива нормативна уредба на един толкова важен аспект на живота на всеки от нас като движението по пътищата, било то като водач на автомобил или камион, пешеходец, велосипедист, мотоциклетист и т.н.

Две предложения за нови параграфи в ЗИД (част 1)1. Да се добави нов параграф за изменение 94, ал. 4, където след думата "престой" да се добави "и паркиране". Мотиви: Необоснована е действащата нормативна уредба, предвиждаща да е забранено паркирането, но да е позволено спирането от лявата страна на път с еднопосочно движение, и то при изричното условие превозното средство да не пречи на движението на останалите пътни превозни средства. Независимо дали превозното средство е спряно или е паркирано, превозното средство физически е там. Когато не пречи на движението на останалите пътни превозни средства няма логична причина паркирането да е забранено, а спирането - разрешено. Промяната на законовия текст, която предлагам, до известна степен ще облекчи проблема с местата за паркиране в центровете (където предимно се намират улици с еднопосочно движение) на градове, където тези места са силно дефицитни. Промяната ще има положителен ефект и върху приходите на съответните общини, които събират такси за времево или абонаментно паркиране. В отделни случаи промяната ще узакони съществуващо статукво в някои градове, където паркиране от лявата страна на еднопосочни улици се толерира. Считам, че промяната няма да произтекат никакви отрицателни последици.

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

Аз съм против намаляването на скоростта от 140 км/ч на 130 км/ч Никъде не видях статистика за ПТП-та са станали по магистралите и колко % са със скорост над 130 км/ч до 140 км/ч (доказано с цифри..., а не с празни приказки...) Смятам, че няма никакъв смисъл да се намалява скоростта на магистралите...

Пълнен абсурд Изключително разочарована останах от прочетеното! Тези нови мерки в никакъв случай не трябва да влизат в сила. Това е подигравка с народа. Ако магистралите бъдат ограничени със 160 км/ч, тогава спокойно може да се сложи ограничение на скоростта 160.

Ограничение на скоростта от 140 км/ч на 130 км/ч Здравейте, Предложените промени, мога да ви класифицирам само като „Отклоняване фокуса от истинските проблеми“. Къде е отчета, който показва, че там, където има та със смърт има по магистралите, като се извадят тези, причинени от скоростта между 130 км/ч и 140 км/ч? Няма го, няма и да го има, защото ще покаже, че няма такива. Кое налага намаляването на максималната скорост? ПТП-та със смърт са главно по междуградските пътища и са предимно причинени от неразумни скорости в късните часове от неопитни шофьори или под въздействието на алкохол/наркотици! Защо не се коментират неадекватната и/или липсваща сигнализация и маркировка? Помислете за цялостна ревизия на цялата пътна мрежа! Има толкова много абсурдни и безумни ограничения, маркировки и сигнализации, както и липсата на такива! Фокусирайте се върху спирането на практиките, които чрез роднини, познати или корупция, дадени личности да избегнат наказания на нарушения, като по този начин придобиват чувство на безнаказаност и правят си поискат по пътищата! С Уважение, Делян Александров

Ограничение на скоростта от 140 км/ч на 130 км/чЗдравейте,Предложените промени, мога класифицирам само като „Отклоняване фокуса от истинските проблеми“.Къде е отчета, ко та със смърт има по магистралите, като се извадят тези, причинени от скоростта между 130 км/ч? Няма го, няма и да го има, защото ще покаже, че няма такива. Кое налага намалянето на максималната скорост? ПТП-та със смърт са главно по междуградските пътища и са предизвикани от неразумни скорости в късните часове от не опитни шофьори или под въздействието на алкохол/наркотици!Защо не се коментират неадекватната и/или липсваща ограничения, сигнализация и маркировка?Помислете за цялостна ревизия на цялата пътна мрежа! Има т много абсурди с безумни ограничения, маркировки и сигнализации, както и липсата на такива!Фокусирайте се върху спирането на практиките, които чрез роднини, познати или к дадени личности да избягват наказания на нарушения, като по този начин придобиват чувствителна безнаказаност и правят каквото си поискат по пътищата! С Уважение,Делян Александров

Максимално разрешена скоростС това предложение се цели:1. Улесняване на движението по-бързо движещите се участници с категория А.2. Изравняване на скоростта на движение между участниците с категория В. 3. Улесняване на изпреварването на категории С, С+Е и D от участниците с категории А и В. Категория А За Категория А, да се увеличи максимално разрешената скорост до 140 км/ч по извънградски пътища, скоростни пътища и автомагистрали. Мотоциклетистите задължително трябва да се движат по-бързо от трафика, дори и в градски условия, тъй като те затрудняват движението на останалите участници. Изпреварването от мотоциклетист стават по-бързо и по презумция никой мотоциклетист не кара с трафика. Това е така, защото другите участници в движението системно не се съобразяват с мотоциклетистите. Мотоциклетистите трябва да анализират много повече фактори по време на управление на мотоциклет и 100% ангажимент при управлението на машината и за това, мотоциклетистите трябва да бъдат улеснени в участието им в движението като се движат по-бързо от трафика. Категория ВЗа категория В максимално разрешената скорост трябва да остане 140 км/ч. Към настоящият момент движат по автомагистрала от 99% от водачите на леки моторни превозни средства с категория В се осъществява под 140 км/ч. Системно повечето водачи се движат под максимално допустима скорост и често създават предпоставки за ПТП като в последният момент започват маневри за изпреварване без да съобразят дистанцията със застигащите автомобили, които спазват максимално разрешената скорост от 140 км/ч. Да се въведе задължителна минимална скорост за движение по автомагистрала от 130 км/ч. Всички водачи от категория В, които не спазват минималната скорост за движение по автомагистрала да се глобяват с отнемане на контрол на движение и фиш и отвеждане от автомагистрала. По-бавно движещите се водачи са честа причина за ПТП чрез отнемане на предимство и създават предпоставки за превишаване на максимално допустимата скорост за движение. Да се въведе толеранс при контрол на скоростта от +20% над максимално допустимата скорост за движение по пътищата за категории А и В. За категория В движение извън населени места:Да се въведе минимално разрешена скорост от 80 км/ч. Всички водачи, които не спазват минимално разрешената скорост за движение, да се глобяват с отнемане на контрол на движение и фиш. При повторно нарушение да се изпращат за допълнителни часове обучение. Категории С, С+Е и DЗа категории С, С+Е, и D, да се увеличи контрола за спазване на ограниченията. Масово водачите от категории С, С+Е и D се движат с 10 км/ч над максимално допустимата скорост при движение извънградските пътища. Това е предпоставка за усложнено движение, изпреварване и създаване на трафик. Със стриктно спазването на ограничението за всяка от категориите С, С+Е и D ще се улесни изпреварването от останалите участници в движението няма да е необходимо да попадат в ситуации за предприемане на рискови изпреварвания и превишаване на скоростта при изпреварване.

Ограничения за скоростта - Категории А, А2 - противЗдравейте!Не разбирам какъв е замислът за намаляване ограничението на скоростта, за категории А и А2. Ако презумцията е безопасна, тази мярка ще доведе точно до обратното. Мотоциклетистите трябва да се движат със скоростта на пътниятрафик.Мотоциклетите категория А2 са достатъчно бързи и мощни, за да се движат по скоростните пътища и магистрали. Не е логично да им бъде забранено да се движат по тях. По този начин вие ограничавате правото на човек притежаващ мотоциклет категория А2, да се движи по 40% от пътната мрежа.Според мен ограниченията на категории А и А2 трябва да са същите като за категория В.

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

Категории А1, А2 и АЗдравейте, като собственик на мотоциклет от категория А2, мисля че предложените промени за А1, А2 и А категория са безумни и по-скоро опасни за водачите на двуколесни МПС. Не намирам причина в ограничаването на МПС-та, които конструктивно (дизайн) могат да се движат със скоростта на МПС-та от кат. В.По републиканската пътна мрежа един от най-опасните МПС-та за мотористите са товарните камиони и автобусите. Безкрайни са ситиациите в които може да изпадне един моторист, карайки пред тир или автобус, който не може да се движи (поради ограничение на скоростта) - засичане, липса на каквато и да е видимост напред, притискане към банкета.

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2Мотористите трябва да се движат със същата скорост като останалите МПС. В противен случай шансът да бъдат избутани от пътя от МПС от категории В, С или D, засечени и т.н. е МНОГО по-голям. Тоя, който ги мисли тия работи карайки мотор на магистрала??? Кой ги мисли изобщо тия закони за движение по пътищата?? Някой пенсионер?Мотористите са по-уязвими от останалите участници в движението и поставяйки строги ограничения в движението за тях създават повече проблеми и предпоставки за ПТП

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

Изравняване на скоростите за А, А1 и А2 с тези на В категория - сравнение с други Европейски страни
Здравейте, Прилагам списък с максималните допустими скорости в Европа на магистрални категории В и А (ако е различна). Видно е, че България е единствената страна в Европейския съюз в която ограничението за мотоциклет (А, А1, А2) е по-ниско от тези за лек автомобил (В). От всички коментари стана ясно, че по-ниската скорост на малкия уязвим мотоциклет спрямо останалите в пълен трафик е опасна. В тази промяна на закона моля изравнете максималната скорост на мотоциклетни категории (А, А1, А2) с тези на леките автомобили (В). И трите категории могат да поддържат нужната скорост за магистрала и скоростен път и не виждам причина да се ограничават по този начин. Нека вземем пример от развитите европейски страни и по този параграф. Albania - 110 Armenia - 110 Austria - 130 Azerbaijan - 110 (А 90) Belarus - 110 (А 90) Belgium - 120 Bosnia and Herzegovina - 130 Bulgaria - 140 (А 100) Croatia - 130 Cyprus - 100 Czech Republic - 130 Denmark - 130 Estonia - 110 Finland - 120 France - 130 Georgia - 110 Germany - 130 Great Britain - 112 Greece - 130 Hungary - 130 Ireland - 120 Italy - 130 Lithuania - 130 Luxembourg - 130 Montenegro - 130 Netherlands - 130 North Macedonia - 130 (А 120) Norway - 110 (А 100) Poland - 140 Portugal - 120 Romania - 130 Republic of Moldova - 110 Serbia - 130 (А 120) Slovakia - 130 Slovenia - 130 Spain - 120 Sweden - 120 Switzerland - 120 Turkey - 120 (А 100) Ukraine - 130 (А 80) Ако се мисли за ограничаване на по-млади и неопитни водачи, нека се ограничават ограниченията бъдат за тях, а не за категорията на мотоциклета.

Скоростите в Европа на магистрала - Изравняване на категории А, А1 и А2 с ограниченията на В
Прилагам списък с максималните допустими скорости в Европа на магистрала - категория В (ако е различно). Видно е, че България е единствената страна в Европейския съюз в която ограничението за мотоциклет (А, А1, А2) е по-ниско от тези за лек автомобил (В). От всички коментари стана ясно, че по-ниската скорост на малкия уязвим мотоциклет спрямо останалите в пълен трафик е опасна. В тази промяна на закона моля изравнете максималната скорост на мотоциклетни категории (А, А1, А2) по всички пътища с тези на леките автомобили (В). И трите категории могат да поддържат нужната скорост за магистрала и скоростен път и не виждам причина да се ограничават. Нека вземем пример от развитите европейски страни и по този параграф! Albania - 110 Armenia - 110 Austria - 130 Azerbaijan - 110 (А 90) Belarus - 110 (А 90) Belgium - 120 Bosnia and Herzegovina - 130 Bulgaria - 140 (А 100) Croatia - 130 Cyprus - 100 Czech Republic - 130 Denmark - 130 Estonia - 110 Finland - 120 France - 130 Georgia - 110 Germany - 130 Great Britain - 112 Greece - 130 Hungary - 130 Ireland - 120 Italy - 130 Lithuania - 130 Luxembourg - 130 Montenegro - 130 Netherlands - 130 North Macedonia - 130 (А 120) Norway - 110 (А 100) Poland - 140 Portugal - 120 Romania - 130 Republic of Moldova - 110 Serbia - 130 (А 120) Slovakia - 130 Slovenia - 130 Spain - 120 Sweden - 120 Switzerland - 120 Turkey - 120 (А 100) Ukraine - 130 (А 80) Ако се мисли за ограничаване на по-млади и неопитни водачи, нека се ограничават ограниченията бъдат за тях, а не за категорията на мотоциклета.

Против новите още по-неадекватни ограничения за А; А2 и А1 Законът в частта си касаеща ограниченията е абсурдно стар и Вие сега вместо да го промените адекватно, правите неща по-зле. Няма логика да принуждавате мотористите да се движат заедно с тежките МПС-та така ни правите жертви. Ще ви опиша следната картинка: карате по магистралата /или извънградски път/, решавате да изпреварите камион и пред него автобус, стигате до средата на камиона и зад Вас лети състезател /или срещу Вас в насрещното/, решавате да се спасите, прибирате между камиона и автобуса, НО.... там има моторист, или 2-ма....нямате ход. Вие УБИЕЦ ИЛИ МЪРТВЕЦ. Ако останете в ляво, ще ударят Вас, ако се приберете ще убиее друг... Поставете ни в позицията на жертва още в закона. Искаме само да се движим с равна скорост на категория В, защото щом ние сме жетва, то на Вас останалите е отредена ролята на убийци! Моторите от кат. А2 с нищо не отстъпват на тези от кат. А или на автомобилите, защото те се движат със 70 на извънградско, при позволена 90 на леки автомобили и камиони.... вие не сте изобщо!? Ако се подредим 7 мотора един зад друг и караме със 70 км/ч къде ще се движат те, как ще предприемете изпреварване без да застрашите себе си или нас!? Ние водачите на двуколесни МПС сме най-уязвимите участници в движението и Вие ни хвърляте на вълците предлог "безопасност", сериозно ли!?

Ограничаване на скоростта на кат А, А1, А2 Здравейте, Ограничаването на скоростите на А, А1, А2 по предложението създава предпоставка водачите на мотоциклети да бъдат изпреварвани от ТИРове и автобуси, както и други големи МПС от кат В. В допълнение ограниченията за мотористи, които могат да се движат МПС от категория А2 насърчават неопитни мотоциклетисти да притежават директно към закупуването на мотоциклет от кат. А (ако имат годините), с по-голяма кубатура, което само по себе си също крие допълнителни рискове. Известен факт сред инструктори и любители на мотоциклетите е, че винаги е по-добре да добиете опит с по-малки мощности, отколкото се качите на мотор 600 или повече м³см. В предложението промени виждам една много добра идея, която се опитва да ограничи младите и неопитни мотоциклетисти (тези под 24г, които не могат да притежават кат. А) в скоростта им и пътната мрежа, която могат да ползват. Опретвам и приветствам тази идея, НО би било по-добре ако кат. А1 бъде ограничена само за градски условия и скоростта на кат. А и А2 да е равна на МПС от кат. В навсякъде по пътната мрежа, кат. А и А2 да имат достъп до цялата пътна мрежа, С УСЛОВИЕТО, че всички притежатели на кат. А2 биха имали определен стаж (примерно 4 години) - не могат да ползват скоростни пътища, магистрали и извън населени места. По този начин ще поставим неопитните основно в града, където скоростите са ниски. Тези с недостатъчен стаж - също, а притежателите на кат. А2 с достатъчно опит, ще могат да добият опит по различните видове пътища, докато не придобият достатъчно опит или години за кат. А. Също, ще избегнем прибягването към големи кубатури на неопитни мотоциклетисти, които имат години за кат. А, защото макар и да притежават кат. А ще могат да ползват мотоциклети от кат. А2 без да бъдат ограничавани в пътната мрежа, която могат да ползват.

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

А категория много бавни на магистрала Здравейте, повечето мотористи предпочитат да стигнат до магистралите, но понякога алтернативните пътища изобщо не са пригодни за каквото и да е МПС. Скорост по-малка от останалият трафик е доста опасно за мотористите.

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2 Здравейте, Не знам на каква база е са измишляват лимитите за скорост на кат. А, А1 и А2, но знам, че това по никакъв начин няма да доведе до повишаване на тяхната безопасност. Напротив. Ако бяхте се качили поне веднъж на мотоциклет, щяхте да разберете че мотористът се чувства най сигурен когато се движи със скоростта на основния поток от автомобили. Та. Не може СЕ и DE и т.н. с ограничение 80 а А2 и А1 със 70 в извънградски условия. Колко пъти живота засташавате по този начин? Как ще избегнем "засичането" от страна на тежката и бавната машина при връщане в платното след изпреварване на сравнително малкия обект - мотоциклет на пътя? Защо се забранява на категории А1 и А2 по магистрала и скоростен път? Каква разлика има в намерите между мотоциклет кат. А и такъв кат. А2? Кубатурата, конските сили и съотношените маса/сила опоменато в закона е пределно достатъчно единия да се движи с лимитите на скоростта както на другия в рамките на тези 100км/ч както са предложени за кат. А. Тогава защо се забранява тяхното движение, а не им се налага лимит като на кат. А?

АМАН ОТ ТЕЗИ НЕГРАМОТНИ ПОЛИТИЦИ Моторите трябва да се движат със същата скорост, колкото МПС от В, С и D категория. В противен случай могат да бъдат лесно засечени или притиснати и избутани от пътя по време на изпреварване от друго МПС от категория В, С или D. Редно е да се забрани за А и А2 да бъде ограничена също до 130 км/ч. А за извънградски път тези 70км/ч са абсурдно положение че дори и 50 кубиковите скутерчета развиват 90км/ч, защо ми е тогава този А1 лимит?

Ограничения за скоростта - Категории А и А2 Уважаеми Госпожи и Господа, Смятам, че промените предложени в таблицата към чл. 21, ал. 1 (касаещи мотоциклетите от категория А2 и А) не съобразени с реалната ситуация по пътищата и технологичното състояние и ниво на повечето мотоциклети. Дори и действащото ограничение в момента (100 км на магистрала за всички мотоциклети) поставя мотоциклетистите в потенциално опасни ситуации, защото лека и малка машина се задължава да се движи със скоростта на много по-големи и тежки МПСта, докато тежки автомобили, независимо от габаритите и мощността им, се движат с 40 км по-бързо. Българите са единствените от малкото държави в Европа, която разделя максималната скорост на мотоциклетите от леките автомобили и ги поставя в 2 различни категории. Слагането на мотоциклети от категории А2 и А1 в една категория не е обмислено добре, защото разликите между мотори от тези категории са доста големи. Категория А1 се простира до 125 куб. см. и 11 Kw (14.96 конски сили), докато категория А2 има ограничение в кубатурата и позволява мощност до 35 Kw (47.6 конски сили). Следователно мотоциклет от категория А2 може спокойно да се движи с трафика от автомобили по магистрала, тъй като има капацитета за това. Предложението ми е максималната скорост за категория А2 да бъде изравнена с тази на леките автомобили (категория В). Мотоциклетите от тези категории са технологично ограничени да се движат с максимално позволената скорост за категория В, но в реалността се движат със същата тази скорост. Оставянето на толкова голяма разлика в максималната допустимата скорост между мотоциклети и автомобили изкуствено поставя и без това по-голямата част от мотоциклетисти в опасна и неравна ситуация, когато няма основание за създаването на такова ограничение.

Не съм съгласен с ограниченията на скоростта за категория А3. Здравейте, ограничаването на максималната скоростта за категория А, не трябва да бъде по-голямо от това за автомобилите. Проблемни ситуации на пътя възникват най-вече при големи разлики в скоростта м/у участниците в движението. В приложените документи, за най-честа причина за ПТП се споменава терминът "несъобразена скорост", а не превишена. Истинската превенция срещу ПТП се постига с разяснителни кампании и обучения, а не с ограничения. Поздрави, Косев.

Относно категории А1, А2, А. Като активен моторист притежател на свидетелство за правоспособност за категории А1, А2, и А смятам, че предложените ограничения са абсурдни. Моето предложение е да се изравнят с тези на категория В. Следното е продиктувано от това, че карайки на извънпът със сегашното ограничение от 80 км/ч бивам изпреварван неправилно и засичан от останилите превозни средства. Считаю, че тези ограничения са предпоставка за ПТП и изявена неравнопоставеност от другите категории, които имат право на по-висока скорост.

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2. Максималната скорост от 100 км/ч на магистрала наистина представлява опасност за моториста. Според мен няма да е излишно, да се направят експеримент в това отношение на магистрала. Но ще е добре това да се случи в присъствието на експерти с категория А. Наистина е необходимо преди да се прилагат подобни мерки за промяна във закона, е добре да се чуят доста мнения по въпроса. И аз предлагам ограниченията да са същите като тези за лек автомобил категория В.

Не съм съгласен с обмисляните ограничения за категории А, А1 и А2. Първо помислете и тогава проектирайте! Един мотоциклет от категория А не може да се движи със скоростта на камион на магистрала и където и да било! Всъщност, мотоциклетът трябва да се движи по-бързо и от автомобилите, така че ограничителната скорост за мотоциклети от категория А предлагам 140 км/ч. Ограниченията и забраните за категории А1 и А2 също са недомислени и лишени от смисъл. Мотоциклети в тази категория са много по-бързи от автобуси, камиони и повечето автомобили на пътя!

Категория А1, А2, А - неприемливи ограничения за скоростта.Здравейте,Според мен този закон е тотално абсурден и не трябва да се реализира, защото не прави никакъв смисъл. Как само мотористите изяждат боба. Не е смислено всички около теб да теб подминават с 90 км/ч, а ти седиш и да чакаш да те изпреварват. Също така и това за забраната за каране на А1 и А2 на магистралата е безсмислено, защото те могат да поддържат скорост до ограничението (100 км/ч) и нямат никакъв проблем с това. Лично като човек, който няма търпение да тръгне на изпитието за категория (все още съм ученик) и да ни пляснат този тъп закон, защото някой е решил да си гавра с мотористите.Моля тези, които четат това да проявят някакво съдействие, за да не стане готвенето на този закон.Лек ден на всички!

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2 ТВЪРДО НЕЗдравейте,Искам да си изкажа възмущението от предложението за ограничението за скорости за мотоциклети! Дори съм абсолютно сигурен ,че предложенията се предлагат от хора ,който никога не са карали мотоциклети и си нямат никаква представа от това как ,къде и по какъв начин се кара мотоциклет какво може да стане. Според вас ,какво ще стане, ако мотористите спазват 100 км огранич. Може да бъдете сигурни, че ще бъдат притискани от коли,автобуси,тирове,бусове и други. Това ще доведе до повече смъртни случаи и повече опасни ситуации ,който застрашават всеки един участник в движението. Трябва ограниченията на А,А2 да станат еднакви с тези на В категория, че и до 100 км отгоре ,за да няма конфликтни ситуации. Искам да допълня, че мотор който се кара с А2 не се различава по скорост, ускорение от това на А категория и не разбирам и дори не проумявам как е възможно тези вид мотори да не се допускат по магистрали и скоростни пътища. Плък мисля ,че този вид закон ще пренуди повече мотористи да изкарат А категория, да си купят мотоциклет за А категория (доста мощна машина) и по този начин фаталните случаи ще се увеличат драстично! За А1 категорията ми е мнението, че това са мотори ,който са около 15 коня и по никакъв начин не отстъпват по ускорение на 110-120 коня автомобил. Тези мотори вдигат около 140 км/ч и спокойно могат да поддържат 110 км/ч ,което е с 30 км повече от минималната скорост по магистрала. Безумен е предложението закон! Имайте солидарност към тези ,който са избрани да карат по слаби мотоциклети и не им взимайте правото да ги използват по всякакъв вид път. Моето заключение смятам ,че предложителите закони са безумни и подтикват повечето да карат големи и мощни мотори. Не бива хора ,който не са карали и запознати с мотоциклетите да предлагат този закон. ТВЪРДО СЪМ ПРОТИВ И СМЯТАМ ,ЧЕ ВСЕКИ ЕДИН Е НА МОЕТО МНЕНИЕ И НЕ БИВА ТЕЗИ ЗАКОНИ ДА ВЛИЗАТ В СИЛА.

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2 - поредния абсурдНе съм съгласен!Такъв закон ще бъде само в нашата държава ще се появи за първи път. Малоумно управление и измишлютини по пътя за 30 години.

.....Аз викам направете го на 50 да ни блъскат тирове отзад.Скапана държава и некадърно управление и бюрокрация.

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2Мисля ,че от толкова много съобщения които са били взето изказват едно и също мнение няма смисъл и аз да пиша същото и на хората от министерството на съвет вече трябва да им светне в каква опасност и ограничения(относно хората с мотори А1 и А2) поставят ако се приеме закона.

А, А1 и А2 на равно с Б категория Абсолютно не-логично е мотори управлявани с А, А1 и А2 и да имат различни ограничения от тези на Б категорията. Създават се още повече предпоставки за ПТП с участници именно от категориите А, А1 и А2, а както знаем при тях вероятността за сбитие край е още по-голяма. Нека погледнем и в другите членки на ЕС - каквито са ограниченията за такива са и за А, А1 и А2. Ограниченията за Автобуси, Камиони и по-големи превозни средства поради тяхната маса и размери, което ги прави по-трудно маневрение и по-податливи на преобръщане и потенциално създаване на верижно ПТП.

В подкрепа на становищата. Обосновка на база натрупан опит. В подкрепа на становищата. Обосновка на база натрупан опит. Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2 Здравейте, До голяма степен ограниченията на магистралите са в лошо състояние и намаляването на ограничението за леки автомобили не е хипотетично може да подобри безопасността. Това което не разбирам и не одобрявам в предложението (в стария закон също) е по-ниските ограничения за мотоциклет - категория А и тези за лек автомобил - категория В. Максималната скорост от 100км/ч на магистрала предпоставя по-голяма опасност за моториста. По-големи превозни средства притискат и засичат водачи на мотоциклет на по-ниска скорост. Вместо да се движи заедно с потока от трафик моториста бива поставен в по-лошо състояние на жертва. Подобно ограничение не отговаря на реалните условия и често бива нарушено. Същата забележка имам и за ограниченията на скоростен и нормален - извън градски път. За по-голяма безопасност на мотористите - категория А предлагам ограниченията да са същите като тези за лек автомобил категория В. Мотоциклетите категория А2 са достатъчно бързи и могат да се движат по скоростни пътища и магистрали. Не разбирам защо това се забранява не тук за водачи. Според мен ограниченията на категория А2 трябва да са същите като категория А и същата аргументация като горния абзац. Категория А1 - има смисъл от предложените ограничения. Единствено бих предложил максималната скорост за извън градско да се увеличи на 80км/ч и да се позволи на водачите да се движат наравно с камиони и автобуси. Ако ограничението е по-ниско от 70км/ч водачите са поставени в по-голяма опасност. Заключение: Мотористите са уязвими и поради поставяйки по-строги ограничения спрямо останалите участници в движението създават по-голям проблем и предпоставки за ПТП.

Изравняване на ограниченията на А, А1, А2 с тези на Б категория Здравейте, Предложението за спиране на движение на МПС-та от А1 и А2 категория от автомагистрали и скоростни пътища е абсурдно, защото машините от тези категории разполагат с мощност достатъчна за поддържане на 100 км/ч. Време е МПС-та от А1, А2, А категория да имат ограничение в скоростта равни с тези на Б категория, защото сегашните застрашават живота на водача много често поради ниската скорост на движение, която кара останалите водачи да го притискат на пътя.

Несъгласен с промените относно кат. А/А1/А2 Съгласен съм с всички останали колеги относно ограниченията за скорост за МПС-та от категория А и производните ѝ А1 и А2. Не намирам ограничаването на МПС-та, които конструктивно (дори А1) могат да се движат със скоростта на МПС-та от кат. В по автомагистрала. По републиканската пътна мрежа едни от най-опасните за мотористите са товарните камиони. Безкрайни са ситуациите, в които може да изпадне моторист, карайки покрай тир, който не може да изпревари (поради ограничение на скоростта, засичане, липса на каквато и да е видимост напред, директен контакт, хвърчащи камъни (за справка - между двойните гуми на тир може да се побере камък с размерите на юмрук), висящи/незатегнати колани по ремаркетото и т.н. Друго сравнение - МПС от кат. А1/А2 може да движи само със 20 км/ч по-бързо от МПС с кат. М, с макс конструктивна скорост от 50 км/ч. За справка - ограничението на бул. Цариградско шосе в София е 80 км/ч, а на бул. България е 100 км/ч. т.е. в извън градска среда тези мотоциклети ще трябва да се движат със скорост равна или по-ниска от някои софийски булеварди. Според Вас, къде има повече риск - на извън градски път или на столичен булевард?

Относно чл. 21, ал. 1 и допълнителни предложения, които не са включени в Проекта Здравейте! Включвам се, за да изразя и моето мнение по обсъжданото предложение именно: 1. "Пътно превозно средство от:" в чл. 21, ал. 1 - каква е разликата от ППС категории А и А1? Абсолютно не правилно формулиране на таблицата - в действащата в момента - категориите са описани така, но без да са разбити на поднивата 1 и 2.2. Не разбирам промяната в чл. 21, ал. 1 - какво основание се делят категориите пътни превозни средства? От една страна - водач от по-високо ниво категория, управлявайки МПС от по-ниска категория - трябва да се съобразява с категорията на превозното средство, а не от собствената си категория. От друга страна - конкретно превозни средства от категория А2 функционално от производител няма проблем да поддържат и са технически пригодни да поддържат скорост, която е и в момента максимално разрешена в България. Занижаването на пределно-допустимата скорост за такива категории, под тази за ВЕ, С, С1, С1Е, СЕ, D, D1, D1Е, DE, е категорична предпоставка за ПТП. Изброените 9 категории се създава такова завихряне на въздух, че предложението да им бъде разрешена по-висока скорост от тази на мотоциклет - е съвсем реална възможност от въздуха струя, водачът на друколесното МПС да бъде минимум притеснен от извършеното изпреварване. Относно същия чл. 21, ал. 1 - приравняването на скоростите на водачи с категория В1 на А1 при липса на опит от водача на В1 - също е предпоставка за ПТП.4. Все още никой не желае да обсъжда официално ползването на бус-лентите в населените места от двуколесни МПС. Електромобилите отдавна са с такава възможност, като мотоциклетите, ако имат това разрешение ще се избегнат причини за ПТП и няма да се налага да се завират между останалите пътни средства. Това включва и друг въпрос - "филтрирането" на трафика - водачът на мотоциклет да има право да се движи успоредно с друго МПС в една и съща лента - при задръстване в горещи дни, ако на един мотоциклетист, който е екипиран, вероятността да получи топлинен удар, движейки се със скорост под 10 км/ч, премествайки мотоциклета си на 50 см до метър, от чисто физичен закон означава продължение да минути да изминава метри разстояние, бутайки буквално мотоциклета си. Благодаря за възможността да изкажа мнение по този проект за промяна на Закона.

Ограничения за скоросттаЗдравейте,Разликата в ограничението на скоростта на категории А спрямо тази за Б, ще доведе до редица затруднения и пътно транспортни произшествия. начин водачите на мотори ще бъдат притискани и избутвани от колите, които се движат по ще трябва да карат в близост до тирове и автобуси, които се движат с тяхната скорост. Не съм съгласна и със забраната на А2 категория за магистрала. Моторите от тази категория са доста мощни, за да се движат равноправно на магистралата. По този начин принуждават водачите А2/А категория да си вземат по-мощни машини, които да не са способни да контролират и да доведе до ПТП.

Относно ограниченията на скоростта за категория АТези скорости са някакво безумно насилие, който знае колко години, което излишно застрашава безопасността на мотоциклетите, като ги принуждава да се движат със скорост, значително различаваща се от леките коли. Масовата опасност в други европейски държави е да няма разлика между максималните скорости за категории А и А2. От съседите на България, единствено Турция прилага подобни ограничения, в цяла Европа това също е голяма рядкост.

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2 - ПРОТИВ!Здравейте,Мисля че намаляване на скоростта на категории А1, А2 или А, ще доведе до редица затруднения и пътно транспортни произшествия(ПТП). Дори в момента ограничението на мотори от категория А за движение по магистрала е немислимо ниско(100км/ч), при положение че скоростта на околните МПС - та трябва да се движи един мотор безопасно спрямо скоростта на трафика, той трябва да се движи с по-голяма или леко по-голяма скорост от скоростта на заобикалящите го МПС - та. Решението е безумно недомислено! Мотористите са уязвими и поставяйки по-строги ограничения спрямо останалите участници в движението създават повече проблеми и предпоставки за ПТП. Напълно подкрепям написаното от stomahata!

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

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2Моторите трябва да се движат със същата скорост с която и МПС от В, С и D категория. В противен случай могат да бъдат лесно засечени или притиснати и избутани от пътя по време на изпреварване от друго МПС от категория В, С и D. Редно е скоростта за А и А2 да бъде ограничена също до 130 км/ч.

Коментар 9XV. Относно отговорността на преподавателя и обратна връзка за качеството на обучение. С настоящото предложение ще се въведе много по стройна система за слеждане на качеството на обучение и поведение на водачи, отколкото с контролните точки. В чл. 10 и ал. 10 и ал. 17 от ЗДвП са въведени регистри за така наречените „автошколи“ и преподавателите извършващи обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на превозно средство. Предлагам да се въведе обективен критерий за контрол на качеството на обучение, в който да се отчитат брой причинени ПТП-та и причиняване на смърт, от курсистите завършил съответната школа преди не повече от две години. Всяка година да се публикува статистиката за всяка школа и преподавател. На всеки две години да се извършва проверка на статистиката от ДАИ и да се отнема правото да бъде преподавател на онова лице, на което курсистите са причинили най-много ПТП-та и/или смъртни случаи. Същото да се извършва за „автошколите“ Така преподавателите ще се замислят дали да допуснат (вземат подкуп) до обучение обучаващи се, които не са готови да бъдат безопасни участници в пътното движение, като да се изпитват на МПС със съответната категория. Същата статистика и отнемане на правото да бъде изпитван се извършва и за служителите, които имат правомощието да оценят дали обучаващият се обучаващият законите изисквания по време на изпита за правоспособност. С направените предложения, считам ще се обезопаси движението по пътищата, без да се извършват колосални разходи, нито да се "мародерства" върху шофьорите. По сега действащата политика за безопасност на движението по пътищата, никъде не се отчита отговорността на : - собствениците на пътища, относно организацията на движението; - обучаващите, относно качеството на завършващите курсисти придобиващи правоспособност; - служителите на администрацията на товарени със задължението да оценяват уменията на курсистите в практическия изпит за управление на МПС.

Коментар 8XIII. Относно предложението за § 41. Създава се чл. 186а: Текста на предложението следва да бъде в Закона за административните нарушения и наказания, а ЗДвП.ЗАНН е процесуалния закон, а ЗДвП е материалният. Съгласно чл.10, ал.1 и ал.2 Закона за нормативните актове, горното предложение е в нарушение на правилата за създаване на нормативен акт. Манифестиране на пълна правна немощ е да се приемат различни процесуални правила за отделен административен орган. Не е редно да има въобще процесуални правила в материални закони. Това води до лоши закони, които от 2010 са с чуждо ниско качество. Ако искате проекта на ЗИД на ЗДвП да бъде различен от законодателния между 2010г. и 2020г., вкарайте § 41 в ЗАНН. Съвсем отделен е въпросът дали са сполучливи, но поне ги направете в правилното място.И ще стане много лесно ... Пример: текста на чл.186 т.1 буква „а“ и „б“, може да придобие следния вид: а. „контролните органи по съответния материален закон, при изпълнение на контролните им функции по същия закон; б. „ други служители, извън контролните органи по материалният закон , но от същото министерство. Виждате, че универсалността много бързо може да бъде направена. Можете обърнете внимание какво стана в административното правосъдие, след като се нароиха материални закони с процесуални правила изключващи АПК, като екологичното, данъчното, правила по отношение на отчуждаване за държавни нужди ... и в трите има текстове ограничаващи дори обхвата на извършваната проверка от съда за законосъобразност, което е грубо нарушение на правото на темата правосъдие и редица Решения на Съда на ЕС точно по темата! Описаното е оспорване на законодателен произвол от административен орган имащ правото на законодателна инициатива чрез Министерски съвет. Последното мащабно изменение на ЗАНН от 2021г., беше направено с идеята да се даде време за окончателното изготвяне на Административнонаказателен кодекс.Проектът го има, разбира се има още много работа, но категорично трябва да се въведе единен кодекс, а не към разпръснати процесуални правила в материални закони, които да обслужват „щенията“ на поредния ръководител на една или друга администрация.Така не се прави добро управление, а за доверие в държавния апарат пък въобще! XIV. Относно предложението за чл. 43. В чл. 189 се правят следните изменения и допълнения:В ал.6 предлагам да се добави т.1 от снимка на заснетото нарушение.МОТИВИ: Разходът за копието от снимката, ще бъде по-малко от наложената глоба/санкция, но ако има снимка на заснетото нарушение приложена към файла, намаляват оспорванията в съда поне с 15-25%. Така или иначе при оспорване в съда, следващата е предоставена като доказателство. Хората по принцип са честни и когато видят безспорно доказателство, ще се замислят дали да обжалват или да се възползват от намалението, като приключи случая с плащане и се ползва отстъпката. И още нещо ... колкото повече увеличавате размера на глобите и санкциите, толкова повече ще има обжалване в съда. А, тук статистиката е потресаваща ... в ущърб на МВР.По неофициална статистика ... при обжалване на глоба или наказателно постановление издадени по ЗДвП, около 80% са отменени от съда. Защо не се!

Коментар 7XI. Относно предложението за § 26. В чл. 174 и § 28. В чл. 175а се създават ал. 3
4 Няма смисъл от лишаване от правото да се управлява за дълъг период, ако не се п
водача на шофьорски изпит. Дори е опасно, защото се губят знания, навици и умения.
защо предлагам за посочените нарушения да се отнема правоспособността, а след изтичан
срока за забрана за управление на МПС за съответния срок, да има водача правото да се яв
листовки и кормуване (изпит), като си го заплати естествено. Ако издържи, връща му се
правоспособността, ако бъде скъсан, да си кара целия шофьорски курс от самото начало, з
научи. Не ни трябва на пътя неграмотни, незнаещи или загубили навици шофьори. Т
ни точно обратното на описаното. Ето защо трябва да се отнема правоспособността и да се
защитава с изпит. XII. Относно предложението за § 29. В чл. 176, § 30. В чл. 177, § 31. В чл. 1
В чл. 178ж, § 33. В чл. 179 Предложенията са безпринципни, защото повишението на
чрез предложените числа не са мотивирани с нищо и не са обвързани с реалните доходи.
Предлагам глобите да са в някакво съотношение спрямо минималната работна заплата /МР
друг обективен показател. Така глобите ще се осъвременяват автоматично, с приемането н
висока МРЗ. Преди всичко глобите трябва да са платими, а не докарващи до мизерия
основния мотив в нашето наказателно право е превъзпитанието. Моля да направите справк
от НК ... Ето защо предлагам да се въведе наказание отнемане на правоспособността и да
след положен изпит, а не толкова да се завишава размера на глобите, като ефектът им ще
до мизерия на наказаното лице. Така само ще превърнете в длъжници към НАП десетки хи
които няма да искат да работят на „светло“, както го правят поне 300 хиляди, които са с
изпълнителни дела от ЧСИ за дългове, които не могат да платят до края на земните им дни
да превъзпитате нарушителя, ще го подтикнете да наруши и трудовото, осигурителното, ч
данъчно законодателство, като работи без трудов договор и му се плаща на ръка, без да са
данъци и осигуровки!!! Има статистика, че над 1 милион физически лица в България, които
трудоспособна възраст не работят по официален ред (трудова договор или като самоосигур
лице), не учат или не са се записали като безработни. Е, една голяма част са точно такива, з
ви пиша по-горе. Ще получите същото, като с текста за шофиране след употреба на наркот
вещества, а не да се отчита влиянието им. Ще създадете много социални проблеми, вместо
решите един.

Коментар 6IX. Относно предложения в § 16. В чл.153, т.4, § 17. В чл.157 и § 18. В чл.158, ал.1
19. В чл.159, ал.1 и § 21. В чл.162, ал.7Крайно време е не само да се откажете от „синия“ та
от контролните точки, защото те не са наказание по смисъла на чл.2, ал.1 от Закона за
административните нарушения и наказания във връзка с чл.4, ал.1 от Конституцията.Т.е. с
отнемането на контролни точки не може (противозаконно е!) да се отнема СУМПС по реда на
ал.4 от ЗДвП, камо ли да се забранява правоуправление, да не говорим пък за отнемане на
правоспособност.Това съм го доказал още през 2015г. с редица актове на съда, като давам
пример Решение №1377/07.07.2015г. (ECLI:BG:AD718:2015:20150601342.001) по КАНД №134
описа на Административен съд - Пловдив, цитирам:„Колкото до отнетите контролни точки
да се посочи, че отнемането на контролни точки не фигурира нито сред принудителните
административни мерки, нито сред наказанията по ЗДвП, респективно ЗАНН, което потвърждава
различната им правна същност. Отнемането на контролни точки не е санкция, която би под
на самостоятелно обжалване, а фактическо действие с контролно-отчетен характер, което
изпълнява предупредителна (по отношение на водачите) и информационно-статистическа
гледна точка на контролните органи) функция. X. Относно предложението за § 23. В чл. 170
създава ал.5. КАТЕГОРИЧНО съм против новата ал.5. Май забравихте за магистратите
грабежи с автомати Калашников, които приключиха към 2013 г., защото бяха арестувани
извършителите и осъдени с наложено наказание лишаване от свобода, но по-важното е, че
се премахна текста от ЗДвП даващ възможността полицейски служители да спират от движение
участници, ако полицейските автомобили не са обозначени по съответния ред. Дърп
дяволите за опашките или по-скоро крокодилите, които са и на свобода! Това е абсо
безумие с оглед подкупността и липсата на какъвто и да е интегритет от служителите на пътен
извършващи пътен контрол. Ще ви напомня резултатите от акциите Палките 1 и ос
Палките 2 проведени от Вътрешна сигурност на МВР ... от проверени 60 екипа за пътен кон
подкуп са приели 59 !!! Последният екип не е взел подкуп, защото е участвал в операцията
100% проверени служители 100% подкупни!!! Това е тъжната действителност.
https://www.dnevnik.bg/bulgaria/2013/09/23/2146569_edin_ot_sheiset_ekipa_na_kat_ne_e_vzel_po
В случай, че се гласува това безобразие, считайте, че давате старт както на магистратите
грабежи, така и на още по-голяма корупция и то активна - изисквана от служители на реда
Навярно ще отчетете и наскоро добилия известност случай на заснет побой над турски шофьор
който е отказал да плати подкуп на пътен полицаи.

Коментар 5V. Относно предложението за § 2. В чл. 21, ал. 1 таблицата се изменя ...
Превишената скорост НЕ Е най-често срещаната причина за ПТП, а НЕСЪОБРАЗЕНАТА скорост
пътните условия. И това много добре го знаете в МВР. Същото е видно и от приведените данни
мотивите към проекта - най-много ПТП-та и загинали има по първокласните пътища,, после
второкласни и третокласни, и чак тогава идва реда на магистралите, т.е. на четвърто
място!!!Магистралите са пътищата с най-малко ПТП-та изобщо от всичките от републиканска
пътна мрежа! Няма никаква логика да се намалява скоростта от 140 на 130 км/ч за магистралите,
освен да се упражнява тормоз над шофьорите, за да ни е гадно още повече пътуването.
Оставете максималната скорост да си бъде 140 км/ч, а с временно ограничение си регулирайте
скоростта по съответните негодни или подлежащи на ремонтни дейности участъци. Така всеки
преминаващ шофьор по магистралите в България ще знае, че реално нямаме магистрални участъци,
(финансови) дупки за милиарди левове. VI. Относно предложението за § 3. В чл. 55, ал. 1 пр.
да се раздели на две:за автомагистрала и предложената скорост от 70 км/ч е малка! Магистралите
в България са двулентови за движение, а не три и повече. Ето защо моля минималната скорост
бъде увеличена на числото 90, защото по нагорнище скоростта на подобно МПС ще падне на
първокласен път да остане числото 70. VII. Относно предложението за § 5. В чл. 104а, ал. 1 пр.
предлагам цялостна редакция на текста защото не съответства на техническото развитие.
Имам предвид ... сегашните автомобили позволяват да се свързва телефона, таблета или
предложеният текст за „мобилно устройство“ с инфотейнмънт системата на автомобила (д
USB кабел или безжична връзка), която се командва с ръцете, без оглед дали се натиска бутона
екран (touchscreen)Чл. 104а. На водача на моторно превозно средство е забранено да използва
мобилно устройство за комуникация или друго мобилно устройство по време на управление на
превозното средство, освен чрез устройство, позволяващо използване на мобилно устройство
комуникация или друго мобилно устройство без да го докосва с ръце или чрез системите за
комуникация и управление налични в самото превозното средство. VIII. Относно предложението за
15. В чл. 152, ал. 1 да се добавят и случаите при отнемане на правоспособността описани в
предложение в Коментар 4 в т. IV

Коментар 4IV. Относно предложението за § 1. В чл. 5, ал. 3, т.3Предложеното само издава безсилието на контролните органи да си свършат работата.Освен това виждам проблем и с влизането в сила, предвид законоустановените начини за връчване. От текста излиза, че нарушителят трябва да следи сам, кога влизат в сила наказателни постановления или електронни фишове.Съвсем отделна тема е, че не може с електронен фиш да се констатира и налага наказание за системно нарушение, защото съгласно дефиницията по т.62 от §6 към ДР на ЗДвП, то може да бъде установено единствено и само с акт за установяване на административно нарушение и наложено наказание съответно с наказателно постановление. Предлагам следната редакция: "Лице, което управлява пътно превозно средство, когато с влязло в сила наказателно постановление е лишено от правоуправление до изтърпяване на наказанието или е лишен от правоспособността за управление до нейното последващо придобиване по съответния ред;" Крайно време е за системно наказание или за причиняване на особено тежки ПТП-та да има и наказание лишаване от придобитата правоспособност, като лишеният от правоспособността да има правото да си я възстанови чрез явяване отново на шофьорски изпит за съответната категория в определен срок след изтърпяване на наказанието, с което му се забранява да управлява МПС.Така ще се постигнат следните цели относно системните или с тежки провинения водачи:- да се опресняват знанията по ЗДвП, Правилника за прилагане на ЗДвП и подзаконовите му актове;- да се бъдат ефективно отстранени от пътя, като ще се включат отново в пътното движение, като водачи след прохождение на курсове за обучение, на които ще се включат курсисти в изобилно количество, вместо да се плащат баснословни глоби, поне една част от сумите със сигурност ще отидат за изграждане и огромяване на водач-нарушител;- да се лишат от правоспособността неграмотни лица с и/или 10-ти клас, като така ще се стимулира и огромяване, чрез завършване на средно образование до втори гимназиален клас по смисъла на чл.73, ал.3, т.2 от Закона за предучилищно и училищно образование. Който не иска да си губи правоспособността, да спазва правилата! Правоспособността за правоуправление на МПС е придобивно право и не е гарантирано в случай, че не се покриват условията/изискванията. Относно лицата с правоспособност с категории С, D и следващите, ако не издържат изпита за правоспособност за повторното явяване за съответната категория, то да се лишават въобще от правоспособност и започват отначало ... с В категория, а стажът за професионалните категории да се трупат от началото да не се зачита предходният. Така пътищата ще бъдат освободени от шофьори на тежкотоварни автомобили и автобуси, които са системни нарушители, способни са и по замисъл могат да причинят смърт на повече от 1 лице на пътя. За особено тежки ПТП-та с изключително тежки последици (смърт на повече от 10 лица) и с квалифициращи обстоятелства вината на шофьора, трябва да се предвиди и наказание: лишаване завинаги от правото за придобиване на правоспособност по-висока от категория В.ЗАДЪЛЖИТЕЛНО е да се въведе наказание за образуване на колони от товарни автомобили по еднолентов път в посока за движение, а в посока за движение спазват разстояние поне от 40 метра един от друг, а при многолентови пътища в посока за движение поне от 15 метра.Международните шофьори (и не само те) карат плътно един за друг и не дават възможност за изпреварване, като в резултат имаме ужасяващи челни удари. Това е една от причините за високата смъртност по първокласните ни пътища

Коментар 3III. Относно чл.5, ал.3, т.1 на ЗДвП, предлагам, да се измени в следния смисъл:- д... управлява пътно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда... под въздействието на наркотични вещества или техни аналози в определените прагови сто... подзаконов акт; Същото трябва да залегне и в чл.171, ал.1, т.1, буква „б“... Сегашният... текста е след употреба на наркотични вещества или техни аналози, което е неиздържано... тестове са толкова чувствителни, че дори шест месеца след употреба ще бъде констатиран... наличие на наркотично вещество, защото сега в закона е казано, че щом има наличие то сл... има употреба по време на шофиране, ерго следва наказание. Като се има предвид, ч... половината държави от Западна Европа са разрешили употреба на канабис, включително и... няколко щата на САЩ, то тогава, гражданин законно употребил канабис в тези държави, п... шофиране в България и при направа на полеви тест, а в последствие и кръвен, ще бъде ар... съден, и то не за административно нарушение, а за престъпление по чл.343б, ал.3 от НК. Отделна е темата, че ако осъдено лице по чл.343б, ал.3 от НК се обърне към Европейския с... правата на човека, ще спечели делото, защото закона наказва употребата въобще, дори ак... преди месеци, а не се отчита влиянието и въздействието съобразно концентрацията на нар... вещества или техните аналози при самото управление на МПС върху водача. Отделн... служителите на МВР ползват положителния тест като разрешение за извършване на обиск... претърсване на дома в неотложност по реда на НПК, като така всички съседи разбират, че... им е „престъпник“ още преди да се е произнесъл съдът. Съвсем отделна тема е, че н... полевите тестове дават грешни резултати, но опозоряването вече си е факт и то по закон

За пример как е решен въпросът давам Франция: според френското законодателство... праговата концентрация на кръвта за положителен тест е 0,5 ng/mL за канабис (9-тетрахидроканабинол (THC)) и 10 ng/mL за амфетамин (като амфетамин, Метилен диоксиметамфетамин (MDMA)), 3,4-метилендиоксиамфетамин (MDA), 3,4-метилендиокси-N-етиламфетамин (MDEA) и метамфетамин, кокаин (и неговия метаболит бензоилекгонин), и... (като морфин и б-моно ацетилморфин (МAM)). Не знам дали си давате сметка колко х... станаха престъпници с този текст. След като се дава за пример какво било в Западна Европ... вижте как е решен въпросът там с концентрацията и отчитане на влиянието на наркотични... вещества. Въобще не толерирам употребата на наркотици, но с този текст превърна... престъпници, буквално невинни водачи на МПС. Та е редно депутатите ни да се замислят за... вреди/ползи от превръщането в престъпник на лице, което не е било под влиянието на нар... по време на управление на МПС, но има следи от употребата им в кръвта. Нагледах се на об... човешки съдби, както на практически невинни лица обявени от закона за престъпници, так... виновни лица (т.е. управлявали под влияние!!! на наркотици), погубили човешки животи, н... същата процедура по НПК и отчасти тежест на наказание по НК, относно наличие на следи... наркотични вещества в кръвта.

Коментар 21. Относно изискванията за придобиване на правоспособност за управление на М
Следва да се измени навсякъде където има възраст под 18 години в чл.151, ал.1 от ЗДвП, да
завишена на 18 години.2. Следва да се измени чл.151, ал.2 от ЗДвП, като завършената
образователна степен от 10 клас, да бъде завишена на втори гимназиален клас по смисъла
ал.3, т.2 от Закона за предучилищното и училищно образование.МОТИВИ: И сега е видно, че
изграждане на социални контакти (умения за общуване) и уважение към другия индивид
(включително и неговите права) трудно са култивирани след завършване на втори гимнази
клас, но със сигурност такива липсват при завършилите 10-ти клас.А, движението по пъти
социален контакт воден по правилата на ЗДвП, Правилника за прилагането му и другите
подзаконови актове.Неграмотността, липсата на социални умения и уважение към другия
буквално убиват по пътищата!III. Относно организацията, администрирането и поставянето
хоризонтална, вертикална и светлинна сигнализация за организация на движението (регул
пътищата1. Собствениците на пътища по Наредба № 1 от 17 януари 2001 г. за организиран
движението по пътищата [Наредба 1/2001], са задължени съгласно чл.36и от Закона за пъ
да планират и осъществят безопасна организация на движението, съобразена с подзаконо
актове по чл.14, ал.1 от ЗДвП.Никъде не е въведена административнонаказателна отговор
длъжностни лица, допуснали организация на движението в нарушение на ЗДвП и подзакон
актове.Ето защо предлагам да се въведе нов член в административнонаказателната част о
която длъжностно лице по смисъла на чл.15 и чл.17 от Наредба 1/2001, което одобри орган
на движение в нарушение на подзаконовите актове на ЗДвП, да му се налага глоба в разме
до 500 лева за всяко едно установено нарушение.2. Категорично трябва да се премахне да
право по чл.5, ал.1 от същата наредба на собствениците на крайпътен обект, а да се възло
същото само на собственика на пътя.Освен това, който иска да експлоатира подобен обект
задължен да изгради лента за забавяне на скоростта и съответно лента за ускорение.Не м
всяко крайпътно заведение или сергия да се слага ограничение 50 или 60 км/ч. Това „убива
поддържането на средна скорост, предпоставка е за ПТП-та и е източник на корупционни д
служители на Пътна полиция, като се крият в храстите с радар.3. Категорично трябва да се
премахне каквото и да е съгласуване по Наредба 1/2001 специално с органите за контрол н
пътното движение (Пътна полиция). Така съгласуването се ползва за „индулгенция“ за нес
на нормативната уредба по организация на движението.Работата на Пътна полиция е не са
санкционира нарушенията на участниците в движението по пътищата, а и нарушенията на
които го организират в качеството си на собственици на пътна инфраструктура.Така служи
на Пътна полиция, които работят на терен, ще имат възможността при констатиране на на
по пътната сигнализация и организация на движението, да издаде предупреждение или на
се състави акт за установяване на административно нарушение, а наказващият орган да из
наказателно постановление, за да се санкционира нарушителя.МОТИВИ: В България МАСОВ
слагат знаци за организация на движението в пълно нарушение на ЗДвП и подзаконовите а
Освен това, излишно се създават „тапи“ и риск от ПТП-та, чрез слагане на ограничения на с
поради конюнктурни съображения, за да не кажа корупционни, относно крайпътните обект
(нарочно се цели намаляване на скоростта, за да се предизвика желание за спиране, съотв
има и консумация, т.е. приход).

Коментар 1Уважаеми дами и господа, публикувам коментари по така предложени ЗИД на преди всичко ... , за да ме разберете най-добре ще е, а и ви моля, да направите експеримент - пътуване от София до Русе и обратно (около 620 км.) или от Пловдив до Варна и обратно (около 600 км.), като спазвате всички ограничения на скоростта! Всички !!!Тогава ще разберете, защо толкова много ПТП-та са станали на първокласни пътища, а не по магистрала, и защо шофьорите карат (истината е, че всички караме!) безумно ... Ако човек може да планира времето за пътуване от точка А до точка Б, той ще планира и времето си, но сега в България това е абсолютно невъзможно. То за влаковете не може, че уж вървят по разписание и по релси, камо ли за автомобилния транспорт. Ако се пътува със средна скорост на движение от 80 км/ч, то пътуването до посочените разстояния ще се взимат за близо 8 часа първото и около 9 часа за второто. Ако започнете да спазвате всички безумни (малоумни) ограничения на скоростта, като някои са от 30 км/ч, няма да ви стигне и денонощие, за да отидете и да се върнете.А, времето за целта на пътуването (бизнес среща или друго) е съвсем отделно. България географски е малка държава и ако не може да се правят пътувания със средна скорост от 80 км/ч то проблемът не е в шофьорите, а в инфраструктурата и организацията на движението по републиканската пътна мрежа. За данъкоплатците (частния бизнес) времето е изключителен ресурс и то е невъзстановим. Всички пък знаем за безвремието и пълната липса към отношение за пестене на време в държавната администрация ... Ето защо моля министърът на вътрешните работи да накара всички шефове от АПИ, да направят пробно пътуване до произволно избрана дестинация, която е отдалечена на поне 300 км. в едната посока, като спазват всички наложени ограничения на скоростта. Всички!!! Имайте търпението и ще прогледнете, къде са проблемите с безопасното движение по българските пътища, а те са:инфраструктурни - безобразно състояние на пътна мрежа;организационни - незаконосъобразно и безсмислено разположени хоризонтална, вертикална и светлинна сигнализация за организация на движението;неопитни шофьори;неграмотни шофьори и/или абсолютни хулигани на пътя;неизправни МПС-та;пълна липса на обратна връзка и контрол относно шофьори причинили тежки ПТП-та и преподавателите, и школите, в които са обучавали. Контролът над участниците в движението по пътищата е необходим, но по-повече е необходимо да се преразгледа системата за изготвяне на безопасна организация на движението от собствениците на пътища (главно АПИ и общините), както и нелогичните (безумните) ограничения на скоростта въведени с пътни знаци, които създават „тапи“ и „усти“ - темпото на каране, т.е. средната скорост.Също така обучението на шофьорите е повече от недостатъчно, за качествено пък да не говорим. То даже не се и следи, като показател.С уважение: Калин Гавраков юрист

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2Относно категория А2, ограниченията трябва да са като тези за автомобили, като градско дори с 10-15 км повече. За А категория на магистрала ограничението да е минимум 50км/ч повече от В категория за скоростен път също. За извънградски път трябва минимум 20км/ч повече от В категория. Същото важи за градски път. За градски път ясно че нещата трудно биха са променили, а трябва. Но за магистрала и извънградски път ограничението е абсолютно задължително мотоциклети от категория А да се движат с 30-50км/ч по-бързо от автомобилите за безопасността на всички на пътя!

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2 - ПРОТИВ!Здравейте,Мисля че намаляване скоростта на категории А1, А2 или А, ще доведе до редица затруднения и пътно транспорт произшествия(ПТП). Дори в момента ограничението на мотори от категория А за движение магистрала е немислимо ниско(100км/ч), при положение че скоростта на околните МПС-та са да се движи един мотор безопасно спрямо скоростта на трафика, той трябва да се движи с или леко по-голяма скорост от скоростта на заобикалящите го МПС-та. Решението е безумно недомислено! За мен състоянието на пътната мрежа, личната отговорност и развиването на са част от проблема / решението.

Ограничаване на скоросттаНеНе съм съгласен с предложените ограничения за категория А и А2.Смятам,че всяко едно такова разминаване в правото на движение на водачите от категория А2 с останалите участници от движението е несправедливо,би било неприложимо и би представлявало предпоставка за ПТП.

Ограничаване на скоросттаЗдравейте,Не смятам, че намаляването на скоростта на 130км/ч променило нещо. Основните участъци на който всеки ден стават птп-та и загиват хора са д магистралата. Това са участъци като: Русе – Бяла, Кресна, Ботевград - Мездра и много други. Именно на тях трябва да се обърне внимание. Намаляването на скоростта ще доведе само единствено до повишаване на нарушителите. Относно категории А, А1 и А2. Машините от категория А2 са достатъчно мощни и могат спокойно да се третират както тези от категория А. По - ниска скорост за категория А е предпоставка за ПТП. Водачите често са притискани и изпреварват неправилно. Смятам, че категории А и А2 трябва да бъдат изравнени с категория В.

Ограничения за скоростта - Категории А, А1 и А2Здравейте,До голяма степен магистралите в лошо състояние и намаляването на ограничението за леки автомобили на 130км/ч хипотетично може да подобри безопасността.Това което не разбирам и не одобрявам в предложението (което е закон също) е по-ниските ограничения за мотоцилет – категория А спрямо тези за лек автомобил категория В. Максималната скорост от 100км/ч на магистрала представлява опасност за мотоциклетиста. По-големи превозни средства притискат и засичат водачи на мотоциклети с по-ниска скорост. Вместо да се движи заедно с потока от трафик моториста бива поставен в състояние на жене. Подобно ограничение не отговаря на реалните условия и често бива нарушено. Същата забрана имам и за ограниченията на скоростен и нормален – извън градски път. За по-голяма безопасност за мотористите – категория А предлагам ограниченията да са същите като тези за лек автомобил категория В.Мотоциклетите категория А2 са достатъчно бързи и мощни да се движат по скоростен път и магистрала. Не разбирам защо това се забранява на техните водачи. Според мен ограниченията на категория А2 трябва да са същите като категория А и В със същата аргументация като горния абзац.Категория А1 – има смисъл от предложените ограничения. Единствено предложение съм предложил максималната скорост за извън градско да се увеличи на 80км/ч. Това ще позволи на водачите да се движат наравно с камиони и автобуси. Ако ограничението остане 70км/ч водачите са поставени в по-голяма опасност.Заключение:Мотористите са уязвими и поставяйки по-строги ограничения спрямо останалите участници в движението създават повече проблеми и предпоставки за ПТП.

Нарушение на международно признат принцип! Предвидената норма на чл. 5 ал. 3 т. 3 е в противоречие на международно признатия принцип *ne bis in idem* и това е видно в практиката на Европейския съд за правата на човека. Принципът *ne bis in idem* означава, че не можеш да си наказван два пъти за едно и също. Правилото забранява кумулирането на две санкции с еднакъв характер - в случая наказателни санкции. Тази норма също е приобщена и в нашия Административнопроцесуален кодекс - чл. 17. Предвижда се санкция на лице, което системно е нарушило правилата за движение по пътищата, има влезли в сила НП или ЕФ и е минал срок от един месец. Тази санкция е с най-тежък характер - забрана за управление не само на моторно превозно средство, но и на пътно превозно средство (дори колело) и се равнява изцяло на лишаване от право на управление на МПС - санкции, които откриваме в най-тежките състави на ЗДвП и НК.С. Предвидената норма се очаква да се повиши събираемостта на дълговете установени от МПС във връзка с наложени санкции за установени нарушения на правилата за движение по пътищата. Попит на законодателя да помогне на изпълнителната власт да увеличи своята събираемост на дългове влиза в стълкновение с международно признатия принцип *ne bis in idem* (не два пъти за едно и също). Аргументът, че незаплащането на санкцията е ново нарушение, противоречи на правото и морала, защото лицето вече е санкциониран с глоба, лихви тежат и рискът от принудително изпълнение тежи върху нарушителя. Изкуственото създаване на тази забрана до наказание върху наказанието. Лицето веднъж вече е наказан с имуществена санкция за нарушение на правилата по пътищата и повторно е наказан за същото нарушение, което не е заплатил, с още по-строга мярка - забрана или по-точно лишаване от право на управление на МПС (дори КОЛЕЛО). Повдигат се и въпроси относно "системност" - до какъв период се брои, че системно е нарушител, размерът има ли значение с оглед тежестта на нарушението и още много други въпроси. С общата норма на чл. 5 се уреждат обществени отношения от общ характер и предвидената т. 3 от ал. 3 урежда материя, която е специфична и подлежи на тълкуване. Предвидената на тази норма и под тази форма не е в общата норма на чл. 5, най-малкото, че предвижда с най-тежък характер. Може да бъде уредена на друго място и под друга форма, така че да не принуждава системните нарушители да спазват правилата или в противен случай ще бъдат лишавани от правото им да управляват МПС, но не и под тази форма. Прекалено неясна е, прекалено обща е, а се предвижда тежка санкция. Моля вземете го това в предвид, в противен случай ще има негативни последици и за законодателя, и за изпълнителните органи и за гражданите. С оглед гореизложеното предлагам предвидената норма да бъде изключена и от проекта: "В чл. 5, ал. 3 се създава т. 3: „3. да управлява пътно превозно средство когато с в сила наказателно постановление или електронен фиш е наказан за системно нарушение, и повече от един месец от влизане в сила на наказателното постановление или електронния наложеното наказание не е изтърпяно.“ С уважение, Антоан Атанасов юрист

Промяна на чл. 179С §33 се предлага в чл. 179 да бъдат създадени две нови алинеи - съответно 2а, с които се предвижда налагане на по-строги наказания на водачи на определени категории моторни превозни средства (М2, М3 и N3). От мотивите не става ясно защо сред изброените категории МПС липсва категория N2. Ето защо предлагам тази категория да се добави в двете нови алинеи на чл. 179.

Промяна в чл. 173Предлагам в ЗИДЗДвП да се добави нов параграф §26а, с който в чл. 173 да се заличат думите "включително и застрахователно". Смятам, че няма основателна причина да се ограничава със закон правото на собственик на превозно средство да получи застрахователно обезщетение за нанесени щети по това превозно средство, ако условията по съответния договор за застраховка допускат това.

Намаляване на административната тежест за граждани и бизнесУважаеми Госпожи и Господа,Позволявам си да отправя едно предложение във връзка с поставения за обществено обсъждане законопроект с цел намаляване на административната тежест за граждани и бизнес. Мотивите към законопроекта е посочено, че той е съобразен с препоръки на РМС 704/05.10.2010, но остава без промяна изискването, че водачът на МПС е длъжен да носи документ за сключена задължителна застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите за моторното средство, което управлява и за тегленото от него ремарке /чл.100, ал.1, т.3/ и предвидената за неизпълнение съгласно чл.183, ал.1, т.2.В същото време в ЗДвП чл.123, ал.2 е записано, че участник в пътнотранспортно произшествие е длъжен при поискване от други участници в движението да дава данни за самоличността си и за задължителната си застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите.В РМС 704, в Приложение 2 точки 251 и 253 отбелязват, че въвведена ненужна административна тежест с изискването да се представя документ за сключена застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите при регистрация на МПС в отделите ПП на МВР, а т.335 "говори" за ненужна тежест при изискването за представяне на документ за застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите в друга административна структура относно други административни дейности. Така или иначе при поискване на пътя или административната дейност в отделите ПП се извършват от служители на МВР проверки, които имат достъп до информацията подадена от Гаранционния фонд, от друга страна беще рекламирано, че и пунктовете за ГТП на МПС трябва да правят проверка при представено МПС под преглед за сключена застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите. А при въвеждане на ПТП водачът трябва да "дава данни" за застраховката си.Воден от горното и с цел облекчаване на административната тежест за граждани и бизнес, предлагам да се предвиди при приемане на настоящия законопроект да отпаднат от ЗДвП чл.100, ал.1, т.3 и чл.183,ал.1, т.2.При необходимост от проверка на конкретна сключена застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите всеки административен орган или гражданин може да направи проверка на сайта на Гаранционния фонд. Това ще даде възможност повече застраховки да се сключват онлайн или дистанционно. Потвърждението по желание на заявителя може да бъде по мейл, с текстово съобщение по телефон или друг начин, въпроси на бъдещо решение на застрахователите за по-добро обслужване на техните клиенти.С уважение:Асен Михалков