

Справка-таблица за отразяване на становищата, получени след обсъждане от 23.04.2018 г. на проект на Закон за движението по пътищата, проект на Закон за водачите на моторни превозни средства и проект на Закон за пътните превозни средства

№	Подател	Бележки/ Предложения	Приети/ неприети	Мотиви
1.	П.А.	<p>Здравейте,</p> <p>Като активен колоездач бих искал да изкажа възмущението и несъгласието си с планираните промени в закона, задължаващи колоездачите да носят светлоотразителни жилетки и каски. Подобна практика няма никъде в цивилизованите страни, към които се стремим, а ползата от нея е силно съмнителна.</p> <p>Ако вносителите на закона действително искат да намалят инцидентите с колоездачи, то могат да се предприемат следните мерки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Повече и по-добре обезопасени велоалеи по пътното платно. Именно липсата на място за колоездачи е причина за това те да карат по улицата или на тротоара. Велоалея на тротоар е неизползваема, защото по нея се движат пешеходци, а бордюрите при пресечките силно затрудняват движението (справка - бул. Евлоги Георгиев). Подобни могат да се обособяват единствено по булеварди с големи тротоари, които не са пресечени от много улици (справка - бул. България и бул. Княз Борис III). Тесните еднопосочни велоалеи също не са особено адекватни, тъй като мястото по тях е много малко (справка - бул. Тодор Александров).</li> <li>- Реално санкциониране на шофьорите, които паркират върху велоалеи. Реален ангажимент на КАТ и Столичен инспекторат за незабавното им премахване, защото в момента ситуацията е скандална. Именно такива случаи са предпоставка за инциденти, тъй като принуждават колоездача да навлезе в пътното платно.</li> <li>- Задължаване на тези, които творят подобни закони, да се придвижват из града с велосипед поне веднъж седмично, за да</li> </ul>	<p>Липсва предложение, относимо към обсъжданите проекти.</p> <p>Липсва предложение, относимо към обсъжданите проекти.</p> <p>Липсва предложение,</p>	<p>Предложенията и констатациите не са свързани с нормативната уредба, а с възможностите на инфраструктурата и организацията на движението.</p> <p>Отнася се за прилагането на нормативната уредба, а не за нейното съдържание.</p>

		могат да осмислят какво изобщо предлагат и от какво реално има нужда.	относимо към обсъжданите проекти.	
2.	М. М.	<p>Пиша Ви по повод на предложението за носене на светлоотразителни жилетки от велосипедисти. Жилетките не са панацея за ПТП с участието на велосипедисти. Те имат превантивен характер, но те не предпазват от недобросъвестни водачи.</p> <p>Акцентът трябва да падне върху осъществяването на контрол върху водачите на МПС и отделянето и обезопасяването на велотрасетата. В по-голямата част движението на велосипеди се осъществява паралелно с автомобилите, единствено разделени от маркировка.</p> <p>Необходимо е отделянето на трасетата, чрез необходимите ограничителни елементи, така че да се възпрепятства достъпа на МПС-та върху велоалеите - честа практика е да се паркира или спира за престой върху алеите.</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Липсва конкретно предложение относно нормативната уредба.</p>	<p>Разпоредбата ще бъде редактирана. Целта на наличие на светлоотразителни елементи не е само предпазване на велосипедиста от недобросъвестни водачи, а неговата видимост, спрямо останалите участници в движението.</p> <p>Предложенията не са свързани с нормативната уредба, а с възможностите на инфраструктурата, организацията на движението и прилагането на нормативната уредба. В проекта ще бъдат предложени конкретни санкции за посочените нарушения.</p>
3.	Б.Б.	<p>Здравейте,</p> <p>В рамките на миналия мандат с колеги от кабинета на министъра Бъчварова работихме по изменения на ЗДвП в частта административно-наказателна дейност.</p> <p>Тъй като в момента подготвяте нов закон, а в публикувания текст не виждам промени спрямо настоящата версия,</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	

	<p>приложено изпращам работния документ с пренаписаните членове за процеса на административно наказване.</p> <p>В предложените текстове има покрити доста от процесите, които създават проблеми на колегите в КАТ в момента, както и възможности за по-удобно връчване (по реда на ЗЕУ) и използване на автоматизирани средства от други органи (напр. общините).</p> <p>Текстовете са под формата на изменения на действащия ЗДвП, т.е. членовете, които могат да заменят в новия закон са различни (но лесно идентифицируеми).</p> <p>Чл. 199 изисква политическа подкрепа и съгласуване с КФН и ИААА. Останалите текстове са малко или много ориентирани около процеса на работа.</p> <p>Надявам се предложенията да са полезни. Насреща съм за разяснения.</p> <p>Чл. 186, 187, 188, 189 и 190 се заличават.</p> <p>Установяване на нарушение</p> <p>Чл. 191. (1) Нарушения по този закон се установяват от службите за контрол, предвидени в този закон;</p> <p>(2) Нарушения по този закон могат да се установяват и с помощта на, чрез или от технически средства и системи за контрол, заснемащи или записващи мястото, датата и точния час на нарушението, и регистрационния номер на моторното превозно средство.</p> <p>(3) Регистрационните номера на пътните превозни средства, установени с технически средства за контрол, се потвърждават от длъжностно лице.</p>		
--	---	--	--

	<p>(4) Изготвените с технически средства и системи за контрол, снимки, видеозаписи, записи на данни и разпечатки са вещественни доказателствени средства в административнонаказателния процес.</p> <p>(5) Нарушения по този закон могат да бъдат установявани в присъствие или отсъствие на нарушителя и в присъствие или отсъствие на контролен орган.</p> <p>(6) Мястото на нарушението може да бъде записвано по някой от следните начини:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. като пощенски адрес;</li><li>2. като обозначение на път, посока и километрично разстояние от началото на пътя;</li><li>3. като географски координати, установени чрез система за глобално позициониране.</li></ol> <p>(7) Извън процеса на проверка, техническите средства и системи за контрол могат да съхраняват информация единствено в случай на установено нарушение или на пътно превозно средство, обявено за издирване.</p> <p>(8) Редът и условията за достъп до съхранените данни по ал. 7 се определят с инструкция на Министъра на вътрешните работи.</p> <p>Лица, на които се налага наказание</p> <p>Чл. 192. (1) За извършено нарушение по този закон с пътно превозно средство се налага наказание на:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. лицето, извършило нарушението;</li><li>2. собственика на превозното средство, когато лицето по т. 1 не е установено;</li><li>3. законен представител на юридическо лице, когато</li></ol>		
--	---	--	--

	<p>собственикът по т.2 е юридическо лице;</p> <p>4. лизингополучател, в случай че превозното средство е отдадено под лизинг и лизингодателят е посочил лизингополучателя в свидетелството за регистрация на пътното превозно средство.</p> <p>(2) Собственик, законен представител на юридическо лице или лизингодател се наказва с наказанието, предвидено за извършеното нарушение, ако не посочи лицето, което е извършило нарушението, по реда на чл. 200.</p> <p>(3) В случай на повече от един законен представител по ал. 2, наказанието се налага на случен принцип, освен ако законен представител не е заявил друго.</p> <p>(4) За извършено нарушение по този закон извън случаите по ал. 1 се налага наказание на лицето, извършило нарушението.</p> <p>Актове за установяване на нарушения</p> <p>Чл. 193. (1) За установяване на нарушения по този закон се издават:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Фиш за пътно нарушение;</li><li>2. Акт за установяване на административно нарушение.</li></ol> <p>(2) Фиш се издава за нарушения, за които не е предвидено лишаване от правоуправление.</p> <p>(3) Акт за установяване на административно нарушение се издава във всички случаи, извън тези по ал. 2, както и ако лицето оспорва извършеното нарушение или размера на наложената му глоба в случаите по ал. 2.</p> <p>(4) Редовно съставените актове за установяване на административно нарушение по този закон имат доказателствена сила до доказване на противното.</p>		
--	---	--	--

	<p>(5) Свидетел по акта за установяване на административно нарушение може да бъде и служебно лице</p> <p>Издаване на фишове за пътно нарушение</p> <p>Чл. 194. (1). В случаите, когато нарушението е установено от средство по чл. 191, ал. 2 фишът за пътно нарушение се издава в отсъствие на нарушителя, като данните за фиша се извличат на база на регистрационния номер на пътното превозно средство.</p> <p>(2) Фиш по ал. 1 не се издава, ако към момента на установяване на нарушението пътното превозно средство е било обявено за издирване.</p> <p>(3) Извън случаите по ал. 1, фишът се издава от длъжностното лице, установило нарушението.</p> <p>Реквизити на фиша за пътно нарушение</p> <p>Чл 195. (1) Фишът за пътно нарушение съдържа данни за:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. нарушителя или собственика, на когото е регистрирано превозното средство, когато нарушителят не е установен;</li><li>2. службата за контрол;</li><li>3. мястото и времето на извършване на нарушението;</li><li>4. регистрационния номер на моторното превозно средство, когато нарушението е извършено с моторно превозно средство;</li><li>5. нарушените разпоредби;</li><li>6. размера на глобата, срока и начините за доброволното ѝ заплащане.</li></ol> <p>(2) При липса на технологична възможност за установяване на нарушителя и на собственика, данните по ал. 1, т. 1 не се отразяват във фиша.</p>		
--	---	--	--

	<p>(3) Не се изисква полагане на подписи върху фиша, освен в случаите, когато е издаден в присъствие на нарушител и на контролен орган.</p> <p>(4) Образците на бланките и печатните форми за издаване на фишове и уведомления на хартиен носител, и образците на съответстващите им електронни документи, се утвърждават от министъра на вътрешните работи или от ръководителя на съответната служба за контрол по този закон.</p> <p>Уведомление за издаден фиш</p> <p>Чл. 196. (1) За фиш за пътно нарушение, издаден в отсъствието на нарушител, на нарушителя се предава уведомление.</p> <p>(2) Уведомлението съдържа всички данни от фиша.</p> <p>(3) Уведомлението се предава по някой от следните начини, като се удостоверява датата на уведомяване:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. по реда на чл. 26 от Закона за електронното управление;</li><li>2. чрез препоръчано писмо с обратна разписка;</li><li>3. чрез закрепване на уведомлението към пътното превозното средство, в случай, че са нарушени правилата за паркиране по чл. 98.</li><li>4. чрез длъжностни лица на службите за контрол, при осъществяване на правомощията им;</li><li>5. чрез длъжностни лица на административни органи, при осъществяване на административно обслужване, по смисъла на Закона за администрацията;</li><li>6. чрез работодателя на нарушителя.</li></ol> <p>(4) Издаден фиш, глобата по който не е платена доброволно в 7-дневен срок от датата на получаване на уведомлението, съответно от връчването му, се смята за влязло в сила</p>		
--	---	--	--

	<p>наказателно постановление за целите на принудителното събиране и се изпраща за принудително събиране.</p> <p>(5) Преди изтичането на срока по ал. 4 нарушителят има право да се яви в подразделение на органа, изпратил уведомлението, за да оспори фиша, и да му бъде съставен акт за установяване на административно нарушение. В този случай фишът се анулира.</p> <p>(6) Преди изтичането на срока по ал. 4 може да се направи писмено възражение пред директора на съответната структура на Министерството на вътрешните работи в случай, че установеното нарушение е на автомобил, който е бил със специален режим на движение в момента на нарушението. Директорът разглежда възражението и преценява доказателствата в 7-дневен срок от постъпването му, като може да анулира фиша за пътно нарушение.</p> <p>Покана за издаване на акт за установяване на административно нарушение</p> <p>Чл. 197. (1) При нарушение, установено в отсъствие на нарушителя, за което следва да бъде издаден акт, на нарушителя се изпраща покана за издаване на акт.</p> <p>(2) Акт се издава по един от следните начини:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. при лично явяване в най-близкото подразделение на органа, изпратил поканата;</li><li>2. по електронен път, в съответствие със Закона за електронния документ и електронните удостоверителни услуги;</li><li>3. в отсъствие на нарушителя по реда на чл. 40, ал. 2 от Закона за административните нарушения и наказания.</li></ol> <p>(3) Поканата се изпраща по начините по чл. 196, ал. 3.</p>		
--	---	--	--



		<p>(4) Поканата съдържа данните за извършеното нарушение.</p> <p>Връчване</p> <p>Чл. 198. (1) Фиш за пътно нарушение или акт, издадени в присъствие на нарушителя, се връчват непосредствено след издаването му.</p> <p>(2) Фиш за пътно нарушение, издаден в отсъствие на нарушител, се връчва:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. На място, в избрано от нарушителя подразделение на органа, издал фиша;</li> <li>2. По реда на Закона за електронното управление</li> </ol> <p>(3) Акт за установяване на административно нарушение, издаден в отсъствие на нарушител, се връчва при явяване на нарушителя и по реда на Закона за електронното управление.</p> <p>(4) В случаите на нарушение на правилата за паркиране по чл. 98, когато нарушението е установено в отсъствие на водача:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ако водачът има възможност да напусне мястото на нарушението в отсъствие на контролен орган - фишът за пътно нарушение или актът се връчват по реда на Закона за административните нарушения и наказания и по реда на Закона за електронното управление.</li> <li>2. ако водачът няма възможност да напусне мястото на нарушението, поради използване на средства за ограничаване на движението му - фишът за пътно нарушение или актът се връчват при освобождаването на превозното средство.</li> <li>3. ако превозното средство е преместено принудително - фишът за пътно нарушение или актът се връчва при получаване на превозното средство.</li> </ol>		
--	--	---	--	--

		<p>Отказ за извършване на услуги</p> <p>Чл. 199. (1) Административните органи и доставчиците на обществени услуги имат право да отказват извършване на административни услуги, ако заявителят има неплатени глоби наложени с влезли в сила фишове за пътни нарушения или наказателни постановления.</p> <p>(2) Застрахователите и пунктовете за ГТП са длъжни да откажат извършването на услуги ако заявителят има неплатени глоби наложени с влезли в сила фишове за пътни нарушения или наказателни постановления.</p> <p>(3) Проверката за неплатени глоби от лицата по ал. 2 се извършва по електронен път, по ред, определен от Министъра на вътрешните работи.</p> <p>Посочване на нарушител</p> <p>Чл. 200. (1) Когато лице по чл. 192, ал. 2 е уведомено за издаден фиш, то може да посочи нарушител преди изтичане на срока чл. 196, ал. 5.</p> <p>(2) Посочването на нарушител се извършва по един от следните начини:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. С лично явяване в избрано от лицето подразделение на съответната служба за контрол;</li><li>2. По електронен път чрез интернет страницата на съответната служба за контрол, след като лицето се е идентифицирало електронно по реда на Закона за електронната идентификация;</li><li>3. По електронен път чрез изпращане на електронен документ, подписан с електронен подпис, на адрес публикуван на интернет страницата на съответната служба за контрол.</li></ol>		
--	--	---	--	--

		<p>4. По електронен път, с код за еднократна идентификация и с номер на свидетелство за управление в интернет страницата на съответния орган. Кодът се изпраща заедно с фиша.</p> <p>(3) Посочването се извършва чрез подаване на декларация по образец на Министъра на вътрешните работи, в която се посочва номер и дата на издаване на свидетелство за управление на моторно превозно средство на лицето, извършило нарушението, а в случай, че посоченото лице е чуждестранен гражданин - на всички данни от свидетелството за управление на моторно превозно средство.</p> <p>(4) Посоченото за нарушител лице трябва да потвърди в 7-дневен срок по начините по ал. 2, т. 1-3.</p> <p>(5) При потвърждение по ал. 4, на посоченото лице се издава фиш с еквивалентни реквизити, а първоначално издаденият фиш се анулира.</p> <p>(6) При липса на потвърждение по ал. 4 в установения срок, се прилага редът по чл. 196, ал. 4.</p> <p>Плащане на глоба, наложена с фиш</p> <p>Чл. 201. (1) При доброволно плащане на глоба, наложена с фиш в 7-дневен срок от датата от получаването на уведомлението за издадения фиш, се дължи 70 на сто от нейния размер.</p> <p>(2) Когато глобата не е платена в срока по ал. 1, нарушителят дължи глоба в пълен размер.</p> <p>(3) Редът за плащане се определя от съответния контролен орган, като задължително включва възможност за плащане:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. на гише, включително с банкова карта;</li> <li>2. по банков път;</li> <li>3. по интернет с банкова карта или с друг електронен платежен</li> </ol>		
--	--	---	--	--

	<p>инструмент.</p> <p>Пътни превозни средства, регистрирани в друга държава</p> <p>Чл. 202. (1) За нарушение, извършено с пътно превозно средство, регистрирано в друга държава – членка на Европейския съюз, когато нарушителят не е установен, се извършва автоматизирано търсене в националните бази данни за регистрацията на пътни превозни средства на съответната държава – членка на Европейския съюз, с цел установяване на собственика на пътното превозно средство, с което е извършено нарушението.</p> <p>(2) След установяване на собственика на пътното превозно средство, с което е извършено нарушението, се изпраща уведомително писмо по образец, утвърден със заповед на министъра на вътрешните работи.</p> <p>(3) Уведомлението съдържа реквизитите по чл. 195, ал. 1.</p> <p>Обмен на данни и електронни документи</p> <p>Чл. 203. (1) Службите за контрол и органите, които са ги определили по този закон, обменят данни и електронни документи по реда на Закона за електронното управление, за взаимно подпомагане на изпълнението на правомощията си.</p> <p>(2) Министърът на вътрешните работи предоставя на органите по ал. 1 автоматизирани програмни интерфейси за:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. установяване на собственик или законен представител на юридическо лице-собственик, на база на регистрационен номер на моторно превозно средство;</li><li>2. за въвеждане на данни за издадени фишове, актове и наказателни постановления по този закон.</li></ol>		
--	---	--	--

	<p>(3) Органите по ал.1, различни от Министъра на вътрешните работи, са длъжни да изпращат на министъра на вътрешните работи данни за нарушенията чрез интерфейса по ал. 2, т. 2 не по-рядко от веднъж на всеки 3 месеца.</p> <p>(4) Министърът на вътрешните работи изпраща данни за нарушенията на Изпълнителна агенция “Автомобилна администрация” за воденето на регистъра по чл. 152, ал. 17.</p> <p>(5) Техническите спецификации на интерфейсите по ал. 2 се определят с инструкция на министъра на вътрешните работи и се публикуват по реда на Закона за електронното управление.</p> <p>Отворени данни</p> <p>Чл. 204. (1) Министърът на вътрешните работи ежемесечно публикува данни за нарушенията на портала за отворени данни по смисъла на Закона за достъп до обществена информация.</p> <p>(2) Данните включват дата и час, мястото, вида нарушение, начина за установяване на нарушението, възрастта и стажа на водача, преподавателя, при който са преминали обучение и други данни, определени от Министъра на вътрешните работи.</p> <p>Изменителни параграфи</p> <p>1. Навсякъде думите “автоматизирани технически средства и системи” се заменят с “технически средства и системи за контрол”.</p> <p>2. В чл. 152, ал. 17 се добавя нова точка 9: “9. учебният център, чрез който упражнява дейност”</p>		
--	--	--	--

	<p>3. В чл. 152 се създава нова алинея 22: “(22) регистърът по ал. 17 е публичен, с изключение на единния граждански номер, и се публикува на портала за отворени данни по смисъла на Закона за достъп до обществена информация”</p> <p>4. В чл. 165, ал. 2, т. 6-7 се заличават</p> <p>5. В чл. 165, ал. 2, т. 8 се изменя така: “обозначават участъка от пътя, на който се осъществява контрол по спазването на правилата за движение чрез автоматизирани технически средства или системи по един или няколко от следните начини: а) чрез поставяне на пътни знаци; б) чрез оповестяване в средствата за масово осведомяване; в) чрез интернет страницата на Министерството на вътрешните работи; г) чрез портала за отворени данни по смисъла на Закона за достъп до обществена информация.</p> <p>Преходни и заключителни разпоредби</p> <p>1. В закона за административните нарушения и наказания се правят следните изменения</p> <p>1. В чл. 39, ал.2 след думите “фиш, който”, се добавят думите “, ако не е предвидено друго в закон,”</p> <p>2. В чл. 39, ал. 4 думите “на административни нарушения, установени и заснети с техническо средство или система, в отсъствие на контролен орган и нарушител” се заличават, а думите “електронен фиш” се заменят с думите “фиш, по ред</p>		
--	--	--	--

		<p>определен в съответния закон.”</p> <p>3. В чл. 58 се създава нова алинея 3:</p> <p>(3) За препис на фиш, акт за установяване на административно нарушение и наказателно постановление се считат и заверени от длъжностно лице:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. разпечатка</li><li>2. копие</li><li>2. електронен документ с еквивалентно съдържание</li></ol> <p>4. В чл. 59, ал.2 думите “Електронният фиш подлежи на обжалване в определения в Закона за движението по пътищата срок” се заличават.</p> <p>5. Чл. 85а се заличава.</p> <p>65. "технически средства и системи за контрол" са електронни устройства и/или информационни системи, свързани или работещи самостоятелно, чрез които се заснемат, записват и/или установяват нарушения, в присъствие или отсъствие на контролен орган, с функционалност гарантираща интегритета на записаните данни и защитата им от манипулация, които могат да бъдат:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>а) мобилни или стационарни измервателни уреди, одобрени и проверени по реда на Закона за измерванията;</li><li>б) мобилни или стационарни регистриращи устройства, които разпознават регистрационния номер и/или други характеристики на превозно средство, които не подлежат на одобрение и проверка по реда на Закона за измерванията.</li></ol> <p>66. “фиш за пътно нарушение” е документ за установяване на нарушения по този закон, издаван по реда на този закон, като</p>		
--	--	---	--	--

		може да бъде издаден на хартиен носител или като електронен документ, съгласно Закона за електронния документ и електронните удостоверителни услуги.		
4.	А. М.	<p>Уважаеми Дами и Господа,</p> <p>Във връзка с обявения за обществено обсъждане проект на ЗАКОН ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА си позволявам да направя следното предложение:</p> <p>Като цяло да отпадне Контролният талон към СУМПС. Това е документ, за който се заплаща такса и изисква време и ангажимент от служителите на КАТ за издаването му, както и правила за водачите да го съхраняват. Сега масово се коментира облекчаване на административната тежест и отпадането на този документ ще спомогне за значително облекчаване на тежестта и намаляване на таксите заплащани от гражданите.</p> <p>В проекта на нов Закон за движението по пътищата контролният талон на водача на МПС към СУМПС е споменат в чл.20 /ал.1/, чл.171 /ал.1,4-6/, чл.177 и чл.178. Напълно е възможно при приемането на нов закон да спре издаването на контролни талони, а притежаваните от водачите постепенно да бъдат върнати за унищожаване.</p> <p>Относно отчета на нарушенията е достатъчно да се пише акт само по номера на СУМПС, без да е необходимо да се отнема талона от водача и последващото изискване да отива в КАТ, за да го получи и да му бъде връчено наказателно постановление. Отпадането на контролният талон значително ще облекчи административната тежест и за наказаните водачи от последващи ходения до служба КАТ и презаверка на актовете, което много често се налага до излизане на наказателно постановление.</p> <p>При въвеждането на таблети в контролните органи всеки ще може да провери какви наказания има водача, както и какви неплатени актове има към момента. При въвеждането на</p>	Не се приема	Отпадането на контролният талон към момента значително ще утежни осъществяването на контролната дейност и реализирането на административната отговорност. С талона, издаван на водачите без нарушения се предоставят и привилегии, а отпадането му би лишило водачите от тях.



		<p>национален регистърна водачите ще може да се провери всеки водач къде се води на отчет и при необходимостта да се изпрати написаният му акт.</p> <p>За водачите е възможно да се направи сайт за проверка на оставащите контролни точки, както и възможност за преглед на издадените наказателни постановления и заплащането им.</p> <p>Относно водачи, притежаващи контролен талон „Водач на МПС без наказания“ - може да продължи да се издава такъв талон, който е вид „грамота“ за дисциплинираните, като в него не се посочва номер на СУМПС и местоотчет и същия може да се използва от водача само с име и ЕГН.</p>		
5.	Д. К.	<p>Колело ползвам активно като транспорт от 6-7 години. Преди това професионално по състезания. Карам винаги с каска но не мисля че трябва да е задължителна. Винаги я свалям като влезна в парка-гората. Относно жилетката...не трябва да е задължителна и тя. Достатъчни са предна, задна светлина и светлоотразители които са си задължителни и в момента. Лятото наистина няма да се "живее" в жегата с тази жилетка. Често ползвам велосипеда за покупки от кварталния магазин. Ами аз докато сложа каска, жилетка ами то по-добре с колата да ида (прах и изгорели газове както и излишен трафик) Наистина колкото повече задължителни неща стават, толкова повече ми се иска да си карам колата...</p>	Приема се по принцип.	Ще бъде предложена нова редакция, съгласно която ще се изисква наличие на светлоотразителни елементи върху облеклото през тъмната част на денонощието, или при намалена видимост, или при управлението извън населените места, а носенето на каска ще бъде предложено да е задължително за лица под определена възраст.
6.	С. Р.	<p>Пиша във връзка с евентуалната промяна в закона, касаещ задължителното носене на каска и светлоотразителна жилетка (дори и през светлата част от денонощието) от велосипедистите .</p> <p>За каската съм абсолютно съгласен . Що се отнася до жилетката, имам няколко въпроса .</p> <p>Какво ще се разбира под жилетка ? Ако е това, което КАТ носят, или жилетките на служителите по почистването, то това е малко недомислено . Лятото на 35 градусова</p>	Приема се по принцип.	Ще бъде предложена нова редакция, съгласно която ще се изисква наличие на светлоотразителни елементи върху облеклото през тъмната част на денонощието, или при намалена видимост, или при управлението извън населените места, а носенето на каска ще

		<p>температура, с такава жилетка на велосипеда, ще получите топлинен удар . Бърза помощ няма да смогва да обработва сигналите за слънчасали велосипедисти .</p> <p>Дали дрехи в крещящи/сигнални цветове ще се приемат за "жилетки" ?</p> <p>Акcesoари като този в прикачения файл, ще се приемат ли за "жилетка" ?</p> <p>Светлоотразителните елементи по якета, фланелки и раници- ще се приемат ли като заместител на жилетката .</p> <p>Та, относно жилетките, имам следното предложение .</p> <p>Да- задължителни от октомври до март през целия ден .</p> <p>Март-септември само през тъмната част на денонощието.</p> <p>Задължителни и при лошо време ( мъгла, дъжд)- изобщо при намалена видимост.</p> <p>Дрехи,акcesoари и/или раници с повече от две светлоотразителни ленти и сигнални цветове, да се считат за заместител на светлоотразителната жилетка .</p> <p>Ако просто направите обикновената светлотразителна жилетка задължителна и през деня, ще постигнете само рязко увеличение на броя нарушители на точно този закон.</p>		<p>бъде предложено да е задължително за лица под определена възраст.</p>
7.	Г. К.	<p>Здравейте,</p> <p>Искам, като гражданин, да изразя своето становище относно новия Закон за движение по пътищата, и конкретно частта, касаеща задължителното носене на каски и светлоотразителни жилетки от велосипедистите. Средносатистическият градски ездач се движи с 15-20 км/ч, което напълно обезсмисля каската. С такава скорост тичат децата в градинките. По тази причина е важно това да е въпрос на личен избор - тези, които се движат бързо, и считат че е опасно - слагат каска, тези, които предимно се "возят" по велоалеите - не. Ако някой иска да облекчи трафика в големите градове, това безумие не трябва да</p>	Приема се по принцип.	<p>Ще бъде предложена нова редакция, съгласно която ще се изисква наличие на светлоотразителни елементи върху облеклото през тъмната част на денонощието, или при намалена видимост, или при управлението извън населените места, а носенето на каска ще бъде предложено да е задължително за лица под определена възраст.</p>

		<p>бъде легализирано. Ако предложението за каските и жилетките мине, хипотетичното намаляване на инцидентите би се дължало единствено на намаления брой велосипедисти. Много хора биха се качили в автомобила пред алтернативата да се накичат като палячо, за да се придвижат с велосипед. В случай че водач на МПС не може да забележи човек+колело, то проблемът не е в липсата на жилетка. Изключение правят случаите в тъмната част на деня извън града, но там тя и сега е задължителна.</p> <p>Наскоро ми попадна интересна сентенция - държавите се делят на такива, които могат да консутират, и такива, които си знаят всичко. Има достатъчно световен опит, който категорично потвърждава това, което казвам. Нека не бъдем отново от втория тип.</p>		
8.	Ц. Г.	<p>Предложения за поправки на текстове и нови текстове от проектозаконите за Закона за движение по пътищата и Закона за водачите на МПС</p> <p>от Ц. Г. М. (Г.), журналист от в. „Труд“ с придобита правоспособност като водач за категории АМ, В и В1 от 1987 г.</p> <p>1. Член 33 от ЗДвП да бъде променен. Да отпадне изцяло текстът в началото. Да се чете: „Водачите на пътни превозни средства са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност за движението”.</p> <p>Мотиви В сегашния си вид текстът вмениява отговорност за възникването на пътно-транспортни произшествия на водачите, защото са управлявали пътни превозни средства с т. нар.</p>	Не се приема.	Разпоредбата на чл. 33 от проекта възпроизвежда с редакция чл. 13, параграф 1 от Виенската конвенцията за движението по пътищата от 1968 г., където е предвидено, че „Водачът на превозното средство трябва при всички обстоятелства да запази контрола на превозното

	<p>несъобразена скорост. В същото време той освобождава от отговорност представителите на всички институции, държавни, общински и частни фирми, които отговарят за поддръжката, маркировката, знаците, светофарите, ремонта на автомобилите, обучението на водачите и прочие. Освен това дава невярна информация за причините, заради които стават тежките катастрофи. Задължението на водача да намалява скоростта или да спре при опасност е достатъчно. Необходимо е да се заличат и всички други текстове от ЗДВП, Закона за водачи на МПС, Закона за пътните превозни средства и Закона за пътищата да се заличи понятието „несъобразена скорост”.</p> <p>2. Да се създаде нов текст на точка 8 в алинея 1 на чл. 163. Към сега съществуващия текст да се добави изречението: „Данните за всяко пътнотранспортно произшествие, при което е настъпила смърт, се обновяват след изготвяне на</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>средство, да поддържа нужното ниво на внимание и да бъде непрекъснато в състояние да извърши всички маневри, които му се налагат. Той е длъжен при избиране скоростта на движението непрекъснато да се съобразява с пътната обстановка, в частност с релефа на местността, със състоянието на пътя и на своето превозно средство, с превозвания товар, с атмосферните условия и интензивността на движението, така, че да може своевременно да спре в конкретните условия на видимост по посока на движението, а също така и пред всяко препятствие, което е в състояние да предвиди. Той е длъжен да намали скоростта и при необходимост да спира всеки път, когато обстоятелствата го налагат, особено когато видимостта не е добра.“. В разпоредбата ще бъде направена редакция, с цел по-точно възпроизвеждане на предвиденото в Конвенцията.</p> <p>Не е ясно това обновяване каква стойност ще има, след като вече информацията е обработена – следва да се отчита че</p>
--	---	----------------------	--

	<p>автотехническа експертиза, както и след влязла в сила присъда.”</p> <p>Мотиви</p> <p>Целта е в крайна сметка да се уточни причината за всяко ПТП със загинал. С наредба да се задължат катаджиите да вписват в регистъра и подробности – дали автомобилът е с летни или зимни гуми, дали шофьорът и пътниците са били с колани, има ли дупки по асфалта, какво е състоянието на маркировката, мантизелите и т.н. Тази информация да бъде публично достъпна на сайта на МВР.</p> <p>3. Нова алинея на чл. 180 на ЗДвП. „Възстановява се служебно регистрацията на МПС след изтичане на срока, за който е наложена принудителна административна мярка по чл. 179, т. 3. На собственика се връща същият регистрационен номер и отнетите талони I и II”.</p> <p>Мотиви</p> <p>Ако не се вмени задължение на контролните органи да възстановяват регистрацията след изтичането на ПАМ, то чл. 173 ал. 3 противоречи на Конституцията на РБ в частта ѝ за неприкосновеност на частната собственост. Държавата изисква от всеки собственик, който желае да продава своя автомобил, да го дава под наем, срещу залог и т.н., този автомобил да има регистрация. Нито МВР, нито друг орган нямат право да отнема регистрацията за по-дълъг срок от посочения в наказателното постановление, с който е наложена ПАМ.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>експертизите не се изготвят незабавно след ПТП. Обновяването се извършва в срока на доклад на окончателните данни.</p> <p>Мярката е прекратяване на регистрацията. При обжалване и решение на съда връщане се извършва и в момента. От предложението биха възникнали затруднения във връзка със съхраняването на отнетите табели, тъй като са възможни различни хипотези, както и да не се наложи възстановяване на регистрацията. За възстановяване на регистрацията е предвиден ред в публикувания за обсъждане проект на Закон за пътните превозни средства. Съгласно чл. 32 от проекта, възстановяването на служебно прекратена регистрация на моторно превозно средство или ремарке се извършва при условия и по ред, определени с наредбата на министъра на вътрешните</p>
--	---	----------------------	---

		<p>4. Втора нова алинея към чл. 180 или изцяло нов член 181 в ЗДвП. „Принудителната административна мярка по чл. 173, ал. 3 не се налага, когато моторните-превозни средства са собственост на юридически лица, с изключение на случаите, когато водачът е лизингополучател или управител на съответното юридическо лице.”</p> <p>Мотиви</p> <p>При налагането на ПАМ по така предложения текст на член 173, ал. 3 могат да възникнат необосновано големи финансови загуби за фирми и дружества, включително държавни и общински. Наетите от тях на трудов договор шофьори са инструктирани и са декларирали с подписа си, че ще спазват ЗДвП и други нормативни изисквания за безопасни условия на труд. Някои от тях са и ежедневно проверявани. И въпреки това могат да извършат нарушения и да се стигне до налагане на ПАМ по чл. 173 ал. 3. Например – да бъде отнета регистрацията за срок от 6 до 12 месеца на автобус на градския транспорт в София ли друг голям град, ако водачът му е излязъл на работа с отнето свидетелство за управление на МПС, за което не е уведомил ръководители си, ако е пил е по време на смяна и т.н.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>работи, а служебно прекратена регистрацията на моторно превозно средство или ремарке се възстановява служебно при предоставени данни за сключена застраховка от Гаранционния фонд по реда на чл. 574, ал. 6 или по желание на собственика след представяне на валидна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.</p> <p>Вероятно се визира мярката по чл. 179, т. 3. Следва да се има предвид че тази мярка се отнася до неспособен водач или водач, който е с концентрация на алкохол в кръвта или употребил наркотични вещества. Собствениците следва да осъществяват контрол на кого предоставят управлението на притежаваните от тях моторни превозни средства.</p>
--	--	--	----------------------	--

		<p>5. Нова алинея в член 17 на Закона за водачите на МПС. „На задължително психологическо изследване подлежат водачите, посочени в точки 1,3,4 и 9, а за останалите от точки 2,5,6,7 и 8 само в случай, че са налице медицински документи за психически отклонения”.</p> <p>Мотиви</p> <p>Така предложеният член 17 от Закона за водачите на МПС разширява групата на водачите, които следва да бъдат подлагани на психотест. Годишно се добавят хиляди водачи, чиито свидетелства са отнети за нарушения, останали са без правоспособност заради съдебни решения, или заради изчерпване на контролните точки. Сред тях подадат дори и тези, чието свидетелство за МПС е отнето по чл. 179, ал. 1 б. „а” от ЗДвП, като при който контролният орган е преценил „видимо” психологическото състояние на водача. Ето защо е по-разумно в такива случаи изследване за психическа годност да се прави само при наличие на медицински документи, удостоверяващи проблеми с психичното здраве.</p>	Приема се по принцип.	Кръгът на лицата, подлежащи на психологическо изследване не е разширен. В препратката е допусната техническа грешка като вместо към чл. 179, т. 1, б. „а“ следва да бъде към чл. 179, т. 1, б. „б“.
9.	АПВТВГ	<p>АПВТВГ, като организация, имаща пряко отношение по въпросите, касаещи обезпечаване на адекватно ниво на сигурност на всички участници в движението по пътищата, подкрепя усилията Ви за законодателни промени, целящи подобряване на пътната безопасност и намаляване на пътнотранспортния травматизъм.</p> <p>АПВТВГ НАПЪЛНО СПОДЕЛЯ ВИЖДАНЕТО на мястото на сега действащият Закон за движението по пътищата да бъдат приети три нови закона:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Закон за движението по пътищата, който да урежда правилата и контрола върху движението по пътищата,</li> <li>• Закон за пътните превозни средства, който да уреди изискванията към пътните превозни средства и</li> <li>• Закон за водачите на моторни превозни средства, който да регламентира изискванията към водачите на моторни превозни</li> </ul>		

	<p>средства.</p> <p>Регламентирането в три отделни закона на обществените отношения, които сега са уредени само в Закона за движението по пътищата, ще доведе до ясно разграничаване на функциите и правомощията на органите на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на Министерството на вътрешните работи.</p> <p>Водени от разбирането, че автомобилните гуми са основен фактор, пряко влияещ на безопасността при движението на ППС, ние проявихме своята активна позиция при обсъждането на поправките в Закона за движението по пътищата, приети с решение на Народното събрание, обнародвано в ДВ бр. 101 от 20.12.2016 г., с което беше въведено изискване по отношение на гумите.</p> <p>Изразеното от нас категорично становище, за въвеждане на задължителна употреба на гуми, предназначени за зимни условия, с дълбочина на протектора не по – малка от четири милиметра, не срещна разбиране от страна на Законодателя.</p> <p>Тук пряко визираме чл. 139, ал.1 от сега действащия ЗДП, в който изискването по т.4 се отнася за всички пътни превозни средства, дори и не моторни. Освен това, той допуска употребата на гуми, не предназначени за зимни условия.</p> <p>След като се запознахме с проекта за нов Закон за движението по пътищата, разработен от работната група на Министерство на вътрешните работи, ние установихме, че основните недостатъци по отношение на изискването за гумите са останали:</p> <p>Чл. 13. (1) Движещите се по пътя моторни превозни средства и теглените от тях ремаркета трябва да бъдат:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. технически изправни;</li><li>2. с размери, маса и натоварване на ос, които не надвишават нормите, установени от министъра на регионалното развитие и благоустройството, и с товари, които не представляват опасност за участниците в движението;</li></ol>		
--	---	--	--



		<p>3. обозначени със съответните опознавателни знаци, когато се изисква;</p> <p>4. с гуми, с дълбочина на протектора не по-малка от 1,6 mm;</p> <p>5. през периода от 15 ноември до 1 март - с гуми, предназначени за зимни условия, отговарящи на изискванията по т. 4, или с гуми с дълбочина на протектора не по-малка от 4 mm.</p> <p>По наше мнение текстът на т.5 съдържа следните недостатъци:</p> <p>1. Допуска употребата на гуми, не предназначени за зимни условия, стига дълбочината на протектора да не е по-малка или равна на 4 mm.</p> <p>Компромисът от това допускане се прояви негативно още в началото на последния зимен сезон. Станахме свидетели на редица инциденти по пътищата, предизвикани от автомобили, движещи се законно, с летни гуми с дълбочина на протектора не по-малка или равна на 4 mm. Случаите са добре известни от публикациите в медиите. Дори сам Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията призна, че в Закона има пропуски и недостатъци, които следва да се изправят.</p> <p>2. Изискването на т.5 се отнася за ВСИЧКИ моторни превозни средства, доколкото по смисъла на ДР т. 21. “Моторно превозно средство” е пътно превозно средство, снабдено с двигател за придвижване, с изключение на релсовите превозни средства. На практика мярката обхваща мотопедите, мотоциклетите и дори тракторите и самоходните машини, когато се придвижват по пътищата.</p> <p>В този смисъл, при съставянето на новия Закон за пътните превозни средства цитираните по-горе недостатъци следва да бъдат изправени, като в него се включат адекватни законодателни мерки, завишаващи НИВОТО НА СИГУРНОСТ, при движение по пътищата в страната ни, което да отговаря на достигнатото ниво в законодателствата на другите държави, членки на Европейския съюз.</p>		
--	--	--	--	--

		<p>Ние смятаме, че новият законопроект следва да кореспондира с разпоредбите на ДИРЕКТИВА 89/459/ЕИО НА СЪВЕТА от 18 юли 1989 година относно сближаване на законодателствата на държавите-членки по отношение на дълбочината на протекторите на гумите на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета, както и Правило № 117 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ/ООН). Единни разпоредби относно одобряването на гуми по отношение на сцепление върху влажна повърхност, което има пряка връзка със спирачния път на превозните средства при спиране, както и със стабилността им при движението на пътя.</p> <p>Сцеплението, което гумите имат с пътя, е функция на техническите характеристики на гумата и пътните условия, определящи състоянието на пътната настилка.</p> <p>При географските особености и климата в Република България, обективно през месеците от ноември до март, на територията на страната ни са налице зимни пътни условия, при което технически характеристики на летните пневматични гуми се оказват неадекватни за този период от годината. Всички производители на пневматични гуми са установили, че при <b>ТЕМПЕРАТУРА ПОД 7 °С</b>, поради спецификата на използваната каучукова смес летните пневматични гуми губят своята еластичност, при което се влошава тяхното за сцепление с пътя, респективно същите вече имат по-голям спирачен път и осигуряват по-малка стабилност при движението на пътя.</p> <p>2. Обръщаме внимание и на още един аспект, касаещ ефективността на използването на зимните гуми, а именно – <b>ДЪЛБОЧИНАТА НА ПРОТЕКТОРА</b>.</p> <p>Видно и от приложените официални становища на водещите производители на автомобилни гуми - CONTINENTAL, BRIDGESTONE, HANKOOK, дълбочината на протектора на зимните гуми, следва да е не по-малка от 4 мм (четири милиметра), за да отговаря на стандартите за безопасност при</p>		
--	--	--	--	--

		<p>движението по пътищата.</p> <p>3. Следва да се обърне внимание и на понятието „зимни гуми”. В тази връзка бихме искали да посочим някои определения:</p> <p>„Зимна гума“ (или „гума за сняг“ съгласно Директива 92/23/ЕЕС) е „гума, чиито шарка, материал и структура на протектора са основно проектирани така, че при наличие на кал и пресен или размекнат сняг да се постигнат по-добри показатели, отколкото при нормална гума (по отношение на нейната способност да осигурява първоначално задвижване, да поддържа или да спре движението на превозно средство). Шарката на протектора на зимната гума основно се състои от канали и/или твърди блокчета, които са по-раздалечени отколкото при нормалната гума“. Съгласно посочената директива зимните гуми се означават с надпис M+S (Mud and Snow) или M.S, M&amp;S, M-S.</p> <p>Съгласно Регламент (ЕО) № 661/2009 и Регламент (ЕС) № 523/2012 на Комисията чрез Приложение 7 от Регламент № 117 на ИКЕ на ООН, се провеждат сравнителни изпитвания, при които резултатите на изпитваните гуми се съпоставят с показателите на стандартни еталонни гуми. Гумите, надхвърлили минималното ниво, получават правото да носят специална маркировка, известна като 3PMSF (three-peak mountain snowflake), която представлява снежинка в рамката на три планински върха.</p> <p>По този начин законодателството разграничава „зимни гуми” маркирани като M+S (M.S, M&amp;S, M-S) от „зимни гуми, предназначени за използване при тежки снежни условия“, които се маркират едновременно с M+S и 3PMSF.</p> <p>С оглед на така изложеното, основавайки се изцяло на техническите специфики на гумите, предназначени за зимни условия, потвърдени и от становищата на производителите,</p> <p><b>ПРЕДЛАГАМЕ :</b></p>		
--	--	--	--	--

		<p>в законопроекта за нов Закон за движението по пътищата, в Глава втора „Изисквания към пътните превозни средства за участие в движението по пътищата” в чл. 13, ал.1, т. 5 да залегне следния текст:</p> <p>„5. през периода от 15 ноември до 1 март моторните превозни средства от категории М, N, О и G - със зимни гуми с дълбочина на протектора не по-малка от 4 mm”.</p> <p>където:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- категория М - моторни превозни средства, проектирани и конструирани основно за превоз на пътници и техния багаж;</li> <li>- категория N - моторни превозни средства, проектирани и конструирани основно за превоз на товари;</li> <li>- категория О - ремаркета, проектирани и конструирани за превоз на товари или пътници, както и за настаняване на пътници;</li> <li>- категория G - моторни превозни средства с характеристики на моторните превозни средства от категория М или N и с повишена проходимост.</li> </ul> <p>При съобразяване на горните изисквания към гумите, предназначени за зимни условия, в пълна мяра ще се постигне основната цел на законопроекта, за въвеждане на мерки за подобряване на пътната обстановка в страната, ограничаване и намаляване броя на пътнотранспортните произшествия, на загиналите и ранените при пътни инциденти.</p> <p>По този начин, неминуемо ще се повиши сигурността на участниците в движението по пътищата, при зимни пътни условия, като на практика ще се намали броя на жертвите от ПТП.</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Предложена е редакция, съгласно която моторните превозни средства и теглените от тях ремаркета трябва да бъдат с гуми, с дълбочина на протектора не по-малка от 1,6 mm, с изключение на периода от 15 ноември до 1 март, през който превозните средства от категории M1 или N1 трябва да бъдат с гуми, предназначени за зимни условия с дълбочина на протектора не по-малка от 1,6 mm, а превозните средства от категории N2, N3, M2 или M3 трябва да бъдат с гуми с дълбочина на протектора не по-малка от 4 mm.</p>
10.	К. С.	<p>Здравейте,</p> <p>Позволих си да направя нещо като коментар на представения за предварително обществено обсъждане Закон за движение по пътищата. Мисля, че е време да се обсъди идеята за въвеждане</p>	<p>Предложението е относимо към промяна в</p>	<p>След изменението в чл. 343в от Наказателния кодекс, обнародвано в бр. 74 на ДВ от</p>

	<p>на наказателна отговорност за шофиране без свидетелство за правоуправление или с отнето такова. В текста съм мотивирал защо подобна стъпка е не само подходяща за манталитета на българския шофьор, но и крайно необходима.</p> <p>Действащият Закон за движение по пътищата е бил предмет на многократни изменения и допълвания, но и към настоящия момент той не изпълнява в пълен обем своята функция – да регулира адекватно правилата за движение по пътищата, като даде решение на най-належащия проблем - броя на жертвите на ПТП. С едно от последните изменения се въведоха над сто поправки в закона, но видно от статистиката на МВР за изминалата година те не само не са повлияли върху ситуацията по пътищата, но има съществено увеличаване на броя на жертвите на ПТП станали на пешеходна пътека.</p> <p>Очевидно е, че непрекъснатото увеличаване размера на глобите и имуществените санкции за нарушения на ЗДвП не водят до очакваните резултати и се очертава все по-остра нужда от обществен и междуинституционален дебат за търсенето на качествено нови механизми за въздействие върху поведението на тежките нарушители, които трябва да надскочат пределите на административнонаказателния процес.</p> <p>За краткото време откакто е поставен на предварително обществено обсъждане, законопроектът за изцяло нов ЗДвП получи множество критики от различни неправителствени организации, които сочат като основен негов недостатък непроменената концепция и чисто механичното разделяне на действащия закон на три части, без да са налице съществени нововъведения. Не без основание се оспорват и законодателни идеи касаещи нови задължения за велосипедистите.</p> <p>Безспорно е, че някои от текстовете имат нужда от прецизиране, а други принципни положения от повторно преосмисляне, но не трябва да се отрича, че законът предвижда и отдавна необходими мерки, свързани със сервизната дейност и обезпечаване на реална сервизна история на моторните</p>	<p>Наказателния кодекс.</p> <p>Приема се за информация.</p>	<p>2015 г. и допълнението от бр. 95 от 2016 г., който управлява моторно превозно средство в срока на изтърпяване на наказанието лишаване от право да управлява моторно превозно средство, след като е наказан за същото деяние по административен ред, се наказва с лишаване от свобода до три години и с глоба от двеста до хиляда лева. Това наказание се налага и на лице, което управлява моторно превозно средство в срока на изтърпяване на принудителна административна мярка за временно отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство. Който в едногодишен срок от наказването му по административен ред за управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление извърши такова деяние, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и двеста лева. В ЗДвП са предвидени съответни административни наказания за нарушението и прилагането на принудителна</p>
--	---	---	---

		<p>превозни средства. Забелязва се и тенденция към разширяване на предпоставките, при които на водач може да бъде наложено наказание лишаване от право да се управлява моторно превозно средство, което само по себе си е стъпка в правилната посока. По-пестеливо е подходил законодателят при определянето на условията, при които се налага принудителна административна мярка – временно отнемане на свидетелството за управление на МПС, но най-същественото е, че както новият, така и действащият закон не предвиждат работещ механизъм, който да гарантира в максимална степен, че системните нарушители или извършилите тежки нарушения водачи ефективно ще бъдат отстранени като участници в движението по пътищата.</p> <p>За никого от нас не е тайна, че по пътищата нередко се срещат водачи на автомобили и товарни превозни средства, които ги управляват без никога да са притежавали свидетелство за управление на МПС, без да са придобили правоспособност. Още по-често срещано е водач с временно отнето свидетелство за правоуправление да продължава да шофира фактически, като по този начин ефектът от наказанието или принудителната административна мярка е нулев - поредната глоба и то само ако бъде заловен. Крайно време е да бъде създаден нов, функциониращ ред и да съществува респект към закона, като са необходими значително по-твърди мерки срещу тези лица, които трябва реално да престанат да бъдат участници в движението по пътищата.</p> <p>За да сработи ролята на превенцията на закона, както и с оглед наистина тежката картина по пътищата и най-вече данните от статистиката за броя на ПТП, жертвите, ранените, особено съпоставени с тези на други страни членки на ЕС, е уместно въвеждането на наказателна отговорност. Недопустимо е лице без правоспособност да управлява МПС. Добре известна е обществената опасност от това деяние и няма пречка то да не съставлява престъпление. По същия начин е недопустимо лице, на което свидетелството за</p>	<p>административна мярка спрямо собственика на превозното средство.</p>
--	--	---	---

	<p>правоуправление е отнето за определен срок поради извършено достатъчно тежко нарушение, да продължава да е участник в движението. Нужно е да бъде обсъдена възможността на тези категории лица да се преследват по наказателен ред.</p> <p>Разбира се, никому ненужно е тези хора да попадат направо в затвора, но едно по-леко наказание, което в огромната част от случаите ще води до отлагане на изтърпяването му (условно осъждане) не бива да се подценява като доказано работеща превантивна мярка, а до заличаване последиците от такова осъждане минава достатъчно дълъг период от време. По този начин всеки водач от споменатата категория може да си даде сметка преди да седне зад волана как би могло да му се отрази това в достатъчно дълга перспектива.</p> <p>Нещо повече, въвеждането на такава мярка ще респектира абсолютно всички водачи на МПС, тъй като същите ще са наясно, че отнемането на свидетелството за правоуправление за извършено тежко нарушение няма да продължи да бъде незначително наказание или принудителна мярка, а преодоляването им възможно със заплащането на глоба от 300 лева и то само ако бъдат заловени. Под страх от наказателно преследване тези хора сами ще се принудят да престанат да шофират, а това за тях ще води до изключително тежки последици. Нека си дадем сметка какво означава да остане човек без автомобил в големия град за период от три, шест месеца, дори година. Как ще се придвижва до месторабота, как ще си заведе детето на градина, на училище? Още повече, има доста случаи, в които работата на човек зависи от това дали може да управлява автомобил или не. Така че единствено в комбинация с наказателно преследване за управление на МПС без правоспособност или с отнета книжка може да се постигне реален ефект върху произвола, на който сме свидетели по пътищата и най-вече да се отрази върху броя на ПТП, от там и на жертвите и пострадалите. Нека не се заблуждаваме, че поредното увеличение на размера на глобите ще промени</p>		
--	---	--	--

		манталитета на българския шофьор. Разбираемо е, че подобна мярка се явява малко крайна, но извънредните ситуации изискват извънредни мерки и си струва такъв подход да бъде подложен на дебат. Всички си даваме сметка, че случващото се по пътищата не е нормално и е време за по-решителни действия.		
11.	Р. Д.	<p>Здравейте ,</p> <p>по отношение на Закона за Движение по пътищата бих желал да направя няколко според мен важни предложения.</p> <p>1. Закона за Движение по пътищата не важи и не може да се Прилага по време на Организиран от Българска Федерация по Автомобилен Спорт състезания.</p> <p>Това е много важно, защото при ПТП по време на състезание, често пъти докладите на Пътна полиция завършват с:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Превишена скорост - целта на всяко едно автомобилно състезание е постигането на най-добро време , което пряко зависи от скоростта.</li> <li>- Износени гуми на автомобила- Гумите на състезателните автомобили са тип Слик / Изцяло гладки гуми / които имат много по-голямо сцепление от стандартните гуми с грайфери за нормалните автомобили по пътищата</li> <li>- Навлизане в лентата за насрещно движение. Това действие е необходимо за да може състезателите да използват Идеалната линия за постигане на максимална скорост в завоите и по-добри постижения , като изрично искам да подчертая , че по време на състезание насрещно движение няма , трасето е затворено а едно от основните задължения на състезателите е да не обръщат посоката на трасето, в противен случай биват дисквалифицирани от надпреварата.</li> </ul> <p>Състезателните автомобили са Специални автомобили и са предназначени за Автомобилни състезания. Те не минават ГТП защото на всяко състезание се проверяват щателно от назначена от БФАС техническа комисия и не би трябвало да притежават винетен стикер по време на състезание.</p>	Приема се.	Предвидено е проектът да се прилага на пътищата, отворени за обществено ползване.



	<p>Автомобилите имат вградени предпазни клетки за сигурност и те са сертифицирани от ФИА /Световната Автомобилна Федерация/ няма нужда от Прегледи и Огледи от Технотсет , защото Технотест нямат специалисти за прегледи на Състезателни Автомобили. За тези автомобили да се създадат специални регистрационни номера РЕ от английското Racing-Рейсинг за по лесна идентификация.</p> <p>2. Предложение относно Регестрационните номера и табели. Бих желал да внеса предложение номерата с еднакви цифри или огледални такива да се заплащат по установеният ред, но да остават собственост на лицата или фирмите които са ги придобили и след продажбата на автомобила или неговото deregистриране да могат да се използват от собственика на друг автомобил след преминаването му през регистрацията в КАТ. Подобна е практиката с телефоните всеки клиент на телеком си взема собствен номер и премества сим картата от един апарат на друг. Ако реши един ден сам може да продаде картата си при определени условия. В западна Европа тези практики са доста успешни.</p> <p>3. Предложение относно веригите и тяхното използване. Положително решение, значително по-евтино от зимните автомобилни гуми. Компромисното решение за гумите през зимата е достатъчно да са с 4мм грайфер ,изиграва лоша шега на голяма част от шофьорите които ги използват , защото те разчитат само на дълбочината на грайфера. Каучука от който са направени летните гуми и шарката на грайфера нямат необходимото сцепление при ниски температури и сцеплението е много малко и недостатъчно.</p> <p>Голяма част от ПТП-тата и задръстванията през зимния сезон са благодарение на Неподготвените за зимни условия Шофьори.</p> <p>Моето предложение е или задължително зимни гуми или задължително комплект вериги за сняг в багажника.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Следва максимално да бъдат ограничени условията за извършване на злоупотреби.</p> <p>Аргументите за включване на предложението за вериги са аналогични с изложените в становището. В хода на обсъждането са изложени и други аргументирани становища, предвид което в проекта за следващо обсъждане ще бъде предложено включването на изискване през периода от 15 ноември до 1 март превозните средства от категории М1 или N1 да бъдат с гуми, предназначени за зимни условия с дълбочина на протектора не по-малка от 1,6</p>
--	---	---	---

		<p>4. Предложение относно Системите за следене на налягането в гумите.</p> <p>Тези системи помагат за следене на предписаното от завода производител налягане в гумите. Когато гумата е с необходимото налягане, сцеплението, устойчивостта на превозното средство е по голяма и разхода на гориво е по-малък защото, когато гумата е мека, съпротивлението от търкаляне се увеличава и МПС-то за да преодолее това допълнително съпротивление трябва да изразходи повече гориво. Разхода на повече гориво води до повече вредни емисии и твърди частици в атмосферата.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Движението на МПС с налягане в гумите под предписаните от завода производител , крие опасности от разлепяне на гумата от джантата и преобръщане на МПС.</li> <li>- Движението на МПС с налягане в гумите над предписаните от завода производител , крие опасности от прегряване на гумата повишаване на налягането в нея и по следваща нейна експлозия , която автоматично изважда автомобила от праволинейното му движение или от кривата която се движи.</li> </ul> <p>Много често такива случаи завършват с ПТП , за съжаление някои от тях и с жертви.</p> <p>Затова всички МПС-та произведени след ноември 2016 година задължително трябва да са екипирани със системи за следене</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>mm, а превозните средства от категории N2, N3, M2 или M3 да бъдат с гуми с дълбочина на протектора не по-малка от 4 mm, както и превозните средства от категории N2, N3, M2 и M3 през периода от 15 ноември до 1 март да са оборудвани и с вериги за сняг за задвижващите колела.</p> <p>Предмет на подзаконова нормативна уредба, като следва да се отчита, че при определени превозни средства е неприложимо.</p>
--	--	---	------------------------------	--

		<p>на налягането в гумите -TPMS .</p> <p>Нашето предложение по тази тема е всички МПС –та за опасни товари и пътници да бъдат екипирани със системи за следене на налягането в гумите -TPMS с цел намаляване броя на ПТП-та, броя на жертвите по пътищата и за намаляване Вредните емисии в атмосферата и опазване на Околната среда.</p> <p>5. Предложение за намаляване Данъците и таксите за собственици на Електромобили и хибриди с цел насърчаването на закупуване на такива МПС-та. Достъп до всяка точка на централите на градовете, Специални паркоместа .</p> <p>Благодаря предварително за проявеното разбиране , за всякакви допълнителни въпроси и разяснение съм готов да съдействам.</p>	Приема се по принцип.	Съгласно чл. 58, ал. 2 от действащия Закон за местните данъци и такси, освобождават се от данък електрическите автомобили, мотоциклети и мотопеди, както и електрическите превозни средства категории L5e, L6e и L7e, определени в чл. 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013.
12.	ББАПБ	<p>Положен е огромен по обем труд за подготовка на проектите , които дават възможност за дискусии и търсене на текстове с по-голямо въздействие върху пътнотранспортната обстановка. Едновременно с това са въведени огромни по размер глоби, лишавания и продължителност на спирания на МПС, които имат ликвидационен, а не рехабилитационен характер. Глоби в размер от 2,3 и 5000 лева са неизпълними, включително и за авторите на текстовете. Не е достатъчно ясно, кои нови текстове са взимани от най-добрите практики в страните членки на Европейския съюз.</p> <p>А.По Закона за движението по пътищата</p> <p>І. Принципни становища, бележки и предложения</p> <p>Проектът решава важни проблеми, поставяни неведнъж от ББАПБ:</p> <p>&gt; забраняват се рекламите по автомагистралите и скоростните пътища, отклоняването на вниманието на водачите от рекламите при високите скорости създава предпоставки за тежки ПТП;</p>		

		<p>&gt; разширява се обхвата на задължителните одити на пътната безопасност и върху автомагистралите и скоростните пътища, до сега бяха само за трансевропейските пътища;</p> <p>&gt; одиторите на пътната безопасност да имат петгодишен опит в областта на организацията и безопасността на движението, до сега не се изискваше опит.</p> <p>По този начин ще се осигурят условия за подобряване на безопасността на движението по пътищата.</p> <p>В проектозакона повече се говори за задълженията на водача, може би ще е добре да се потърси баланс с правата на водача.</p> <p>II. Конкретни становища, бележки и предложения:</p> <p>1. В чл. 1, ал. 3 израза „имуществото на участниците в движението“ не е равностоен на израза „имуществото на физическите и юридически лица“, който е по-всеобхватен.</p> <p>2. В чл. 2 ал. 4 не е обяснимо защо са изключени от обществено ползване селскостопанските пътища които свързват републиканската и общинска пътна мрежа с горските пътища и земеделските земи.</p> <p>3. Чл.3, ал.3 - Да се организира публикуването в Държавен вестник на Виенската конвенция за пътните знаци и сигнали от 1968 г.</p> <p>Мотиви: До сега не е публикувана, а е основа на ЗДВП и подзаконовите актове</p>	<p>Приема се.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Разпоредбата не изключва от обществено ползване различни категории пътища, а определя, че компетентността на органите за контрол по този закон не се разпростира върху пътищата, които не са отворени за обществено ползване, селскостопанските пътища, осигуряващи достъп до земеделски земи и горските пътища.</p> <p>Конвенцията за пътните знаци и сигнали, подписана във Виена на 8 ноември 1968 г. (необнародвана) е ратифицирана с Указ № 1457 от 1978 г. (ДВ, бр. 66 от 1978 г.). Обнародването на</p>
--	--	---	---	---

		<p>4.Чл. 3, ал. 4 - Да се добави ново изречение „Министърът на РРБ издава Наредба за приложение на ограничителни системи по пътищата.“.</p> <p>Мотиви: Предпазните огради са принадлежност на пътя, както пътните знаци и маркировката, и следва и за тях да има подзаконов нормативен акт. Има налично писмено съгласие от МРРБ за изготвянето на проект за такава наредба.</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Конвенцията не е предмет на уредба в обсъжданите проекти. Съгласно § 3 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за Международните договори на Република България от 2001 г. Министерският съвет осигурява обнародването в „Държавен вестник“ на действащите необнародвани международни договори, утвърдени по съществуващия правов ред при влизането им в сила, в шестмесечен срок от влизането в сила на този закон.</p> <p>Обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура са предмет на уредба в Закона за пътищата и подзаконова нормативна уредба. В проекта на Наредба за проектиране на пътищата също е предложена уредба за тези отношения.</p>
		<p>5.Чл. 3, ал. 8, второ изреч. - пред думата „ползване“ да се добави „постоянно“.</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Ще бъде предложена нова редакция, съгласно която</p>

		<p>Мотиви: Не трябва да се забранява временното ползване на част от обхвата на пътя.</p> <p>6. Чл. 3, ал.10 - В тарифата на МВР за таксите да отпаднат тези за становищата по проекти. Мотиви: Становищата стават задължителни, а не по желание на инвеститора.</p> <p>7. В чл. 4, ал. 7 се забранява използването на изкуствени неравности по републиканската пътна мрежа извън населените места. На кръстовище което е в резултат на пресичане на два републикански пътя, извън населените места, е добре на пътя който е без предимство да е възможно да се поставят.</p> <p>8. В чл. 4, ал. 10. За изпълнението на тази точка щатни решения и назначаване на специалисти, което следва да се предвиди при приемане на Закона.</p> <p>9. В чл. 7, ал. 4 следва да се посочи кои са още тези органи които ще могат да спират и пускат в движение превозни средства тъй като това засяга гражданите.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>поставянето на предмети или извършването на дейност в обхвата на пътя, несвързани с предназначението му, става само след разрешение от управляващия пътя.</p> <p>Задължителността на определено действие не е предпоставка за освобождаване от такси.</p> <p>Има се предвид чл. 3, ал. 10. Отнася се до организационни въпроси.</p> <p>Разпоредбата предвижда възможност спирането от движение и пускането в движение на превозни средства да бъде извършвано от контролни органи, в случаите предвидени от закон, т.е. съответния закон ще предвижда кои органи ще могат да го извършват. Предвид обсъждането на допълнителни</p>
--	--	---	---	---

		<p>10. В чл. 10, може би следва да има обща наредба за регистрация с изисквания за сигнализация на каруците, а не всеки общински съвет да си приема различни правила.</p> <p>11. В чл. 13, ал. 1, т. 5 да отпадне израза „или с гуми с дълбочина на протектора не по-малко от 4 мм“ тъй като независимо от дълбочината на протектора, при минусови температури летните гуми стават твърди и губят сцепление.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>промени по отношение на извършването на регистрацията, разпоредбата ще бъде заличена от проекта.</p> <p>Няма пречка всяка община да определи режима, приложим на нейната територия. Целта е да се водят на отчет в съответната община. Местното самоуправление се изразява в правото и реалната възможност на гражданите и избраните от тях органи да решават самостоятелно всички въпроси от местно значение, които законът е предоставил в тяхна компетентност.</p> <p>Ще бъде предложена нова редакция, съгласно която през периода от 15 ноември до 1 март превозните средства от категории М1 или N1 да бъдат с гуми, предназначени за зимни условия с дълбочина на протектора не по-малка от 1,6 mm, а превозните средства от категории N2, N3, M2 или M3 да бъдат с гуми с дълбочина на протектора не по-малка от 4 mm, както и превозните средства от категории N2, N3, M2 и M3 през периода от 15 ноември до 1 март</p>
--	--	--	---	---

		<p>12. В чл. 22, ал. 3 да се укажат и разбираемите жестове използване от регулировчиците така както е посочено в Холандския закон.</p> <p>13. В чл. 24 следва да се даде информация за значението на светлинните сигнали, след като по късно водачите и пешеходците ще бъдат наказвани.</p> <p>14. Чл. 24, ал. 1 - Да отпадне израза „или мигащи“. Мотиви: Текстът за мигащи светлинни сигнали за ППС противоречи на чл. 23, т. 1, от Виенската конвенция за пътните знаци и сигнали 1968 г., ратифицирана от България.</p> <p>15. Чл. 24, ал. 3 - Да отпадне думата „релсовите“. Мотиви: Да се запази възможността при особени случаи светофарите с бяла лунна светлина да се използват и от автобуси, както е досегашния текст в ЗДвП. Такава практика има и в Германия.</p> <p>16. Чл.31, ал.2 - Да отпадне. Мотиви: Допълнителна лента се проектира и построява при голям наклон на пътя и тя не е предназначена само за вида „Бавнодвижещо се МПС“, дефиниран в т. 4 на Допълнителните разпоредби.</p> <p>17. В чл. 34. В таблицата би могло да се допълнят и скоростите при теглене на превозните средства.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>да са оборудвани и с вериги за сняг за задвижващите колела.</p> <p>Става въпрос за допълнителни жестове, извън посочените по ал. 2, при необходимост от допълнителни указания, които биха могли да са най-различни спрямо съответната ситуация.</p> <p>Предложението ще бъде отразено с редакция.</p> <p>Предвидена е специална норма за скоростта при теглене и не е необходимо включване в</p>
--	--	---	--	---



		<p>18. Чл. 36, ал. 2 и ал. 3 - Да отпаднат.  Мотиви: Нормирането на дистанция между ППС няма особен смисъл, ако няма метод за контрол и съответни санкции. Размерът ѝ е значително по-малък от спирачния път при съответстващата допустима максимална скорост 90, 120 и 140 км/час. Ако остане дистанцията, по-прецизно е да се отнася за МПС, а не за ППС - тя очевидно не се отнася за каруци и велосипеди.</p> <p>19. Чл. 42, ал. 4 - Да отпадне израза „или светлинен сигнал“.  Мотиви: В практиката в България поставянето на допълнителна секция със зелена стрелка към трисекционен светофар отдавна не се прилага, използват се трисекционни светофари със стрелки. Допълнителната секция със зелена стрелка създава илюзия у водачите, че завиването им надясно е безконфликтно, а то е точно обратното - трябва да се отстъпва предимството на пешеходците, велосипедистите и ППС по напречната улица. Добре ще бъде, за разрешаване на десен завой на червен сигнал при определени условия, у нас да се приеме използвания в Германия пътен знак със зелена стрелка с бял кант на черен фон, даден на приложените снимки.</p> <p><u>Изображение в pdf формат</u></p> <p>Пътен знак със зелена стрелка с бял кант на черен фон</p> <p><u>Изображение в pdf формат</u></p> <p>Пътен знак със зелена стрелка, използван в Германия за разрешаване на десен завой при червен сигнал</p> <p>20. В чл. 56 ал. 3 Да се развие по подробно това предимство. Да се даде дефиниция на „активна лента“. В случаите когато на</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>таблицата.</p> <p>Методи за контрол има. Предложената дистанция е минимална. Предложението ще бъде оттеглено на този етап за извършване на допълнителен анализ.</p> <p>Такива светофари все още се използват. За завиването при визираната ситуация са предвидени съответните правила за пропускане на останалите участници в движението.</p> <p>Ще бъде предложена нова редакция относно това</p>
--	--	--	--	---

		<p>кръстовище, на локалното платно има светофар и свети зелен сигнал, а от „активната лента“ завива на дясно ППС как ще се реши въпроса с предимството.</p> <p>21. На тротоарите никакви ППС. Ако стопанина реши че има място за паркиране , да изреже част от тротоара и да го направи място за паркиране, както е например в Белгия.</p> <p>22. Чл. 75, ал. 1, т. 6 - Текстът на точка 6 да стане: „6. На разстояние от пешеходна пътека по посока на движението, по-малко от разстоянието за видимост на водача и на пешеходеца на тротоара." _  Мотиви: Определянето на точно разстояние 21 м в ЗДвП е несъстоятелно, тъй като то зависи от много фактори - скоростта, коефициента на сцепление на настилка(различен за паваж, асфалт, бетон), широчината на лентата за паркиране. С изменението през 2015 г. на Наредба №2 на МРРБ, МВР и МТИТС за сигнализацията на пътищата с пътна маркировка (чл.25, ал.3, т.8) се въведе изискване за разстояние на видимост между пешеходеца и водача 50 м при допустима максимална скорост 50 км/ч и 30 м - при 30 км/ч (виж схемите по-долу). Тези нормирани разстояния са взети от германските норми. При широчина на лентата за паркиране 2,20 м „цената“ на по-високата безопасност при двата вида скорости е съответно 17 м и 10 м отнемане от лентата за паркиране.  Определянето на зоните за видимост за всяка пешеходна пътека трябва да става с проекта за организация на движението.  <u>Зона за видимост</u></p> <p><u>Изображения-схеми в pdf формат</u></p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>предимство.</p> <p>В проекта ще бъде предвидено отделяне на местата за паркиране, съобразно съществуващата инфраструктура, тъй като промяната й ще изисква значителни допълнителни средства.</p> <p>Ще бъде предложена нова редакция, съгласно която ще бъде забранено паркирането преди пешеходна пътека, на разстояние по посока на движението, по-малко от разстоянието, гарантиращо видимост на пешеходците, определено от управляващия пътя. Участъците от пътното платно, в които са забранени престоя и паркирането следва да са обозначени от управляващия пътя със съответната маркировка от страната по посоката на движението.</p>
--	--	---	---	--

		<p>23.Чл. 75, ал. 1, т. 9 - Да отпадне. Мотиви: Допълнителна лента се проектира и построява при голям наклон на пътя и тя не е предназначена само за вида „Бавнодвижещо се МПС“, дефиниран в т.4 на Допълнителните разпоредби.</p> <p>24. В чл. 117, т. 1 на края на изречението да се добави израза „и спазва правилата за движение“</p> <p>25. В чл. 140, т. 2 може да се допълни варианта с използването на светлоотразителни жилетки.</p> <p>26. В чл. 141, ал. 1, т. 1 след израза „на платното за движение „, да се добави израза „да спрат, да се огледат и“. Да се добави нова точка 5. Да преминават перпендикулярно на платното за движение бързо без да бягат като продължават да се оглеждат.</p> <p>27. В чл. 142 да се добави нова точка 6. Да престояват на пътното платно.</p>	<p>Приема се.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Спазването на правилата за движение е задължение на всички участници в движението.</p> <p>Отразено е предложението по т. 1. Предложението за т. 5 не е включено, тъй като в проекта е предвидено, че при пресичане на платното за движение пешеходците са длъжни да не удължават ненужно пътя и времето за пресичане, да не отклоняват вниманието си, както и да не спират без необходимост на платното за движение.</p> <p>“Пътно платно” е общата широчина на банкетите, тротоарите, платното за движение и островите на платното за движение, т.е. възприемането на предложението би забранило престой на пешеходците на тротоарите.</p>
--	--	--	--	--

		<p>28. В чл. 145, ал. 4 след края на изречението да се добави израз „освен ако не е спрял да се огледа.“</p> <p>29. В чл. 149, ал. 2 на входовете и изходите пътните знаци и изкуствените неравности са задължителни. Светлинни сигнали може да има, може и да няма, но те не заменят знаците и неравностите.</p> <p>30. В чл. 150 ал. 1 след израза „жилищни зони „да се добави израза „и училищни зони“ каквито има нормативно разписани в САЩ, Холандия и др. Училищната зона да се развие като ал. 3. В районите около детските градини и училищата има интензивно движение на деца, а в началото и края на учебните занятия, интензивно движение на МПС и родители.</p> <p>31. Чл. 159, ал. 1 — Към забраната за ползване на мобилни устройства за комуникация да се добавят и велосипедистите.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p>	<p>Когато водачът е превишил разрешената максимална скорост за движение и приближи и/или премине през пешеходната пътека с прекалено висока скорост обстоятелството дали пешеходеца се е огледал не следва да облекчава отговорността на водача. Предвид характера и съдържанието на разпоредбата и предвид че съпричинителството е предмет на установяване и доказване за всеки конкретен случай, е предложено разпоредбата да отпадне от проекта.</p> <p>Изкуствените неравности не могат да служат за обозначаване, а ако има изкуствена неравност, тя също се обозначава с пътен знак.</p> <p>Този вид правила следва да се уреждат като специфични мерки с плановете за организация на движението.</p>
--	--	--	--	---

	<p>Мотиви: Отвлечане на вниманието на велосипедистите е също опасно за движението.</p> <p>32.Чл.159 - Да се добави в нова алинея забрана на пешеходците да ползват мобилни устройства за комуникация при пресичане на платното за движение. Мотиви: Ползвайки мобилни устройства за комуникация представляват опасност за движението.</p> <p>33. В чл. 172 считаме че т. 2 следва да отпадне, тъй като се вклинява неестествено в точковата система. Предлагаме за нарушенията посочени в точка 2 да се отнемат определен брой точки , с което ще се постигне идеята.</p> <p>34. В чл. 173 предлагания период след който да се възстановяват правата от 24 месеца е безсмислено дълъг. Предлагаме сегашния срок който е 6 месеца да бъде намален на 3 месеца, защото самото възстановяване на правата е сериозно възпитателно мероприятие.</p> <p>35. В чл. 175 предлагаме да се въведе ал. 6 със следното съдържание „6. Обучението по възстановяване на контролни точки не се извършва от юридически и физически лица</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>В чл. 141, ал. 1, т. 2 от проекта е предвидено задължение за пешеходците при пресичане на пътното платно да не отклоняват вниманието си, което включва и отклоняването на вниманието чрез използване на мобилно устройство.</p> <p>Цитираната разпоредба не се отнася до точковата система, а представлява отделна хипотеза. Следва да се отчита, че точките подлежат на възстановяване, докато в предложението е предвидена директна загуба на правоспособност при извършване на три съществени нарушения за 2-годишен срок.</p> <p>Срокът е съобразен с най-големия срок за налагане на лишаване от право да се управлява МПС за изброените нарушения. Ще бъде предложена нова редакция, а посоченият срок ще бъде намален на 12 месеца.</p> <p>Липсват мотиви за направеното предложение и би довело до необосновано ограничаване на</p>
--	---	---	--

		<p>извършващи обучение на кандидатите за водачи на МПС.</p> <p>36. В чл. 176 предлагаме текста да стане ал.1 и да се въведе нова ал. 2 със следното съдържание „б. Обучението по възстановяване на точки завършва с тест за проверка познанията по опасностите в пътното движение.</p> <p>37. В чл.179: По т. 1 Не е обосновано защо в проекта е отпаднал текста за „проверочния изпит“ след като толкова много незнание и неумение се движи по пътищата? По т.2 буква:</p> <p>- а. да се посочи за кои технически неизправности ще се спира автомобила.</p> <p>- и. да отпадне израза „с свидетелство за управление, което е с изтекла валидност или „тъй като това са нередовни документи и нарушението не е умишлено.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>дейността. За извършване на обучението по възстановяване са предвидени съответните критерии.</p> <p>Изпити се провеждат за придобиване на правоспособност, а допълнителното обучение цели опресняване на познанията.</p> <p>В действащата редакция незнанието е в субективната преценка на контролния орган, което обосновава отпадането. За определени нарушения е предвидено отнемане на контролни точки, след което се провежда допълнително обучение или обучение за възстановяване на правоспособност.</p> <p>Съгласно съдебна практика, докато СУМПС удостоверява правоспособността на лицето да осъществява такава дейност, придобиването и запазване във времето на придобитата от лицето правоспособност се свързва с усвояването на</p>
--	--	--	--	--

		<p>38. В чл.185. В случай че организатора или участника не е водач, как ще бъде наказан.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>определени знания и постигане на умения от него на основата на определени минимални стандарти за физическа и умствена годност за управление на съответните МПС, което намира своето отражение при първоначалното издаване или при периодичното подновяване на СУМПС, което, според Директива 2006/126 на ЕП и ЕС, инкорпорирана в законодателството ни, ще даде възможност за "редовен контрол ... за съответствие" с тези минимални стандарти за постигане на посочените цели, общи за ЕС, поради което те "следва да съвпадат с подновяването ..... и да се определят от срока на валидност на СУМПС". Поради това следва да се приеме, че изискването за валидно свидетелство за управление на МПС значи да е валидно както с оглед на срока на неговата "административна валидност", така и за "категорията МПС", което се управлява от водача.</p> <p>Санкцията е предвидена за водач, който организира или участва.</p>
--	--	--	----------------------	--

		<p>39. В чл. 187 ал. 2 предлагаме да бъде дадена дефиниция на изрза „който откаже да изпълни нареждане на органите за контрол и регулиране“</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Смисълът на дума или израз се определя с допълнителна разпоредба на съответния акт, ако се налага отклонение от общоприетия им смисъл. Съгласно чл. 2, ал. 2, т. 3 от проекта, водачът е длъжен да спазва сигналите и изпълнява разпорежданията на длъжностните лица, оправомощени да регулират или да контролират движението по пътищата, както и светлинните сигнали, пътните знаци и пътната маркировка. С оглед съответствие думата „нареждане“ ще бъде заменена с „разпореждане“.</p>
		<p>40. В чл. 195 а. в точка 1 да се конкретизира изрза „което не е взело своевременно мерки“</p> <p>б .в т. 4 не е посочено в какъв срок да изпълни а също така и за какъв по вид и обем мерки става дума</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Своевременно е извършването на действието в необходимия момент, като се имат предвид и съпътстващите обстоятелства.</p> <p>Предмет на предписанието, в зависимост от различните възможни хипотези.</p>
		<p>41. В чл. 198 и 199 да се даде точна дефиниция на трите вида неизправности-опасни, значителни и незначителни.</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Опасностите са разграничени в наредба, към която препраща разпоредбата на чл. 198. За техническата неизправност на превозните средства ще бъде добавена препратка към</p>



		<p>42. В чл. 201 да отпадне буква „в" тъй като това нарушение не е равностойно на неспособен.</p> <p>43. В чл. 204 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- в т. 1 след края на изречението да се добави изречение „документирано с техническо средство.</li> <li>- да се даде дефиниция на изречение „непазване на предимство на пешеходец при преминаване на пешеходна пътека"</li> </ul> <p>44. В чл. 206 да се въведе нова точка 15 със следното съдържание „15. Водач който нарушава правилата когато превозва пътници, за всеки превозван пътник"</p> <p>45. В чл. 213 ал. 1 да отпадне изречение „или отнемане на контролни точки за отчет на извършените нарушения". Отнемането на точки не бива да се противопоставя на фишовата система. Няма такава практика в Страните членки на ЕС.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>наредбата за техническата изправност по Закона за пътните превозни средства.</p> <p>Коментарът към т. 37.</p> <p>Нецелесъобразно е наказване само за нарушения, констатирани с технически средства.</p> <p>Правилата за предимството са предвидени в проекта.</p> <p>Предвидени са санкции за съответните нарушения, което е водещо, а не броя на пътници. Водач, който не превозва пътници не би следвало да бъде наказан по-леко от водач, който се движи с един пътник напр. и премине през кръстовище на червен светофар, тъй като създадената опасност за останалите участници в движението е същата.</p> <p>При отнемане на контролни точки нарушителя, тъй като търпи по-неблагоприятни последици, следва да има адекватни възможности за</p>
--	--	--	--	---

		<p>46. В чл. 214 ал.6 предлагаме следната редакция. След израза „електронен фиш“ се поставят две точки и са създават точки 1,2, и 3 със следното съдържание</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. в 14 дневен срок от получаването му се заплаща 50% от нейния размер;</li> <li>2. В 30 дневен срок 100%</li> <li>3. след 30 дена-200%</li> </ol> <p>Тази схема определено ще повиши събираемостта на глобите .</p> <p>47. В параграф 1 на Допълнителните разпоредби да се въведе нова точка 71. Непосредствена опасност.</p> <p>48. В параграф 12 В текста не са изписани някои министерства които имат конкретно отношение по проблемите на безопасността на като :Министерство на правосъдието по отношение на законите и прилагането им в наказателната част, които имат пряко отношение към производството на резервни части за автомобилите, ремонта и др. Социалното министерство относно инвалидите и др.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>защита, което се гарантира при издаването на наказателно постановление, а при фишовете тези възможности са по-ограничени. В постановлението се посочва и броя на оставащите точки и би могло да се стигне и до загуба на правоспособност, което не би следвало да се извършва от полицаия, издаващ фиш.</p> <p>Предвиден е твърд размер на глобите. Единственото предвидено облекчение е за плащането на фишовете в 14-дневен срок. Предложената схема предполага наличие на допълнителна система за проследяване на сроковете на плащанията и промяна на механизма за връчване.</p> <p>Ще бъде коригирана използваната в проекта терминология.</p> <p>Целта е да се посочат органите, имащи конкретни преки ангажменти по изпълнението на разпоредбите на закона и разпоредбата ще бъде допълнително прецизирана с оглед на това.</p>
--	--	---	--	---

		<p>Б. По Закона за пътните превозни средства. В този закон би трябвало да има текст на кои институции се възлага неговото изпълнение по подобие на параграф 12 от ЗДР</p> <p>В. По Закона за водачите на моторни превозни средства 1. Текстовете на закона са разписани добре и са добра основа за провеждане на дискусии. В същото време следва да бъде отбелязано че не е възприета нито една положителна европейска и световна практика по отношение на: програмите за обучение; продължителността на обучение и формиране на умения; начина на проверка на знанията и уменията; за обучението с придружител; за обучение на полигон, за продължаващото обучение и други. От полза ще бъде да се подготви обширна справка за практиката по обучението на кандидатите за водачи на МПС в Европейските държави с висока степен на безопасност и най-добрите неща да се допълнят към закона. 2. В параграф 4 изпълнението на Закона е възложено на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на вътрешните работи. Предлагаме да се добавят министъра на образованието и науката и министъра на здравеопазването.</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Липсват конкретни предложения.</p> <p>Приема се.</p>	<p>В проекта се съдържат разпоредби за съответните дейности кои са отговорните органи. На обсъждане е подложен първоначален вариант, а при изготвяне на преходните и заключителни разпоредби ще бъдат предвидени съответно необходимите разпоредби.</p>
13.	К. М.	<p>Моето предложение е да се даде в закона определение за велосипедната пътека ".....е продължение на велосипедната алея през кръстовище сигнализирана със съответната маркировка по която велосипедиста е длъжен да бута</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>"Велосипедна пътека" е част от платното за движение, очертана с пътна маркировка, обозначена с пътни знаци и предназначена за преминаване на велосипедисти.</p>

		превозното си средство."		Велосипедната пътека е продължение на велосипедната алея върху платното за движение.
14.	С. А.	<p>Приложено изпращам становището ми относно публикуваните проекти за нови Закон за движението по пътищата, Закон за водачите на моторни превозни средства и Закон за пътните превозни средства.</p> <p>Поради изключително краткия срок и изключително голямото количество недостатъци на тези проекти, становището ми засяга съвсем малка част от проблемите на Закона за движението по пътищата. Надявам се, че процедурата ще предостави още време на гражданите за излагане на подробни мнения и предложения.</p> <p>Предложените проекти са изключително разочаровачни. Извършено е механично разделяне и реорганизиране (преномериране) на сега действащия закон, а същевременно не са предприети почти никакви действия в посока осъвременяване и модернизиране на законодателството. Контролните органи постоянно се оплакват от липси на законови механизми, от излишна бюрокрация, от бавно, тромаво и неадекватно наказаване на нарушителите, а същевременно не виждам никакви съществени стъпки в посока фундаментално разрешаване на тези огромни проблеми.</p> <p>Отново говорим за анахронизми като "електронни" фишове, за хвърчащи хартийки от типа "син талон", а в същото време не се прави нищо в посока прекратяване практиката на нарушителите на пътя да се укриват от органите на МВР, да не заплащат глобите си. Не се виждат и мерки за стимулиране на активните граждани, които подават сигнали за нарушения.</p> <p>Голяма част от становището ми е свързано с велосипедното движение и липсата на адекватни мерки за неговото регулиране и узаконяване. В същото време предлагате</p>	Липсва конкретно предложение.	<p>Проектите са предложени за предварително обсъждане, с оглед отразяване на аргументираните и смислени предложения на неправителствения сектор, предвид че участници в движението сме всички, след което, освен провежданите предварителни обсъждания, ще бъде приложена и процедурата за обсъждане по Закона за нормативните актове, която е задължителна за органите на изпълнителната власт и която предвижда публикуването на проектите на нормативни актове за обществено обсъждане за 30-дневен срок – в този срок всеки може да предостави своето становище. Изключително голямото количество недостатъци и разочарование са въпрос на субективна преценка. Твърдението за механично разделяне на действащия закон</p>

		<p>налагането на нови ограничения, които биха имали силно негативен обществен ефект.</p> <p>Считам, че тези проекти имат крещяща нужда от подобрения в областта на администрирането на наказанията, управлението и действията на контролните органи. От птичи поглед се вижда, че липсва каквато и да било визия за създаване на ефективни контролни органи, действащи с електронни документи, извършващи мигновени справки и проверки. Вместо това очевидно възнамерявате да продължите да пишете на бланки с индиго и да бъдете заринати от хиляди папки с листчета, разпечатки и ръкописи.</p> <p>Нужни са експертни решения за пълно реорганизиране на дейността по водене на отчет и контрол от страна на органите на МВР, въвеждане на изцяло електронни системи, създаване на нови процеси, които не могат да бъдат "финтирани" с минимално усилие от всеки нарушител.</p> <p>Надявам се, че становището ми ще бъде взето предвид и изложените предложения ще бъдат приети и имплементирани в новия закон.</p> <p>Надявам се, че проектите ще бъдат подложени на сериозно преработване и в експертната група, която работи по тях, ще бъдат включени външни експерти и неправителствени организации, които имат съответните компетенции по различни теми, свързани със специфичната тематика на законите.</p> <p><b>ЧАСТ I</b></p> <p><b>ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ</b></p> <p>Предложеният проект за Закон за движението по пътищата е изключително разочароващ. С просто око се вижда, че не са положени никакви усилия в посока регулиране на постоянно нарастващото велосипедно движение в България. Действащите към момента постни разпоредби са преписани без никакво подобрение или осъвременяване, а същевременно са добавени абсурдни, неаргументирани и контрапродуктивни рестрикции и забрани.</p>	<p>не може да бъде прието, както предвид съдържанието на трите проекта, така и предвид направените множество бележки и предложения по текстове от проектите, които не съществуват в него – ако представляваше механично разделяне, то отправяните критики би следвало да се отнасят и към текстове от действащия закон. Следва да се отчита, че велосипедите са пътни превозни средства и проектът урежда движението на пътните превозни средства.</p> <p>Политиката на държавата следва да бъде в посока улесняване и повишаване безопасността на всички граждани, включително на избралите да се придвижват с велосипед. При регламентиране на движението на велосипедистите, следва да се отчита и наличието и на други участници в движението, без компромиси с безопасността.</p>
--	--	--	--

		<p>Считам, че политиката на държавата следва да бъде в посока насърчаване, улесняване, утвърждаване и повишаване безопасността на гражданите, избрали да се придвижват с велосипед. Велосипедът е превозно средство, носещо изключително много обществени позитиви: по-чиста околна среда, по-здрави граждани, по-платежоспособни данъкоплатци, намалено износване и разрушаване на публичната инфраструктура, повишено качество на публичните пространства, по-висока пропускливост на пътните платна, повече превозени граждани с минимално изразходване на публични ресурси и т.н., и т.н.</p> <p>Днес велосипедът е във възход в цял свят. В градовете не само в Европа, а на всички континенти, броят на хората, които ползват велосипеди, се увеличава стремглаво и недвусмислено. Същото се случва и в България - това го заявявам от личен опит, изминал десетки хиляди километри на колело - цели семейства с деца и бебета в бебешки седалки, млади хора на път за училище или университета, активни граждани на път за работа, до магазина или близкото кафене, възрастни хора, пенсионери и много други.</p> <p>Вместо да бъде насърчено това развитие, предложеният проект цели да парира и да унищожи ръста на хората, движещи се с велосипеди. На първо място, това се случва чрез създаването на нови ограничения за използването на велосипеди. Същевременно, проектът пропуска изобщо да регулира движението с велосипеди в държавата и оставя тези хора в някаква "сива" зона, отхвърлени като най-нисшестоящите и безправни участници в движението.</p>	<p>Съдържат се констатации.</p>	<p>Пред проекта не е поставена подобна цел. За да се отчетат интересите на всички участници в движението, проекта е подложен на обсъждане, за да е възможно в него да бъдат отразени възможно най-много обективни предложения. Проектът не пропуска да регулира движението на велосипедите, тъй като регулира движението на пътни превозни средства, каквито са и велосипедите. Допълнително ще</p>
--	--	---	---------------------------------	---

		<p>Поради това излагам подробни предложения за промени на публикуваните от Вас текстове.</p> <p>1. Основни правила за движение на велосипедисти ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА чл. 123</p> <p>4. при обособена велоалея с двупосочно движение използва дясната лента по посока на движението, а при липса на такава се движи възможно най-близо до дясната граница на платното за движение;</p> <p>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</p> <p>В чл. 123 т. 4 отпада и се заменя с нови точки, а т. 5 и т. 6 се добавят в края като т. 10 и т. 11. чл. 123</p> <p>4. при наличие на обособена пътна лента за велосипедисти използва съответната лента по посока на движението, а при липса на такава се движи възможно най-близо до дясната граница на платното за движение;</p> <p>5. може да се движи в други пътни ленти при спазване правилата за извършване на маневри, когато извършването на съответната маневра не може да бъде направено от пътната лента, предназначена за велосипедисти, а при липса на такава - от дясната граница на платното за движение;</p> <p>6. може да се движи в други пътни ленти, когато е необходимо да заобиколи препятствия на платното за движение или когато, при наличие на обособена пътна лента, предназначена за велосипедисти, тя е негодна за ползване;</p> <p>7. може да се движи в други пътни ленти при изпреварване на други велосипеди в съответствие с общите правила за изпреварване и извършване на маневри;</p> <p>8. може да изпреварва от дясната страна неподвижна или бавнодвижеща се колона от моторни превозни средства с повишено внимание и готовност за незабавно спиране;</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>бъдат отразени предложения, касаещи движението на велосипедистите.</p>
--	--	--	------------------------------	---

		<p>9. при заобикаляне на паркирани или престояващи пътни превозни средства може да се движи на достатъчно странично разстояние от тях, осигуряващо безопасното им заобикаляне;</p> <p>10. при преминаване през пешеходна пътека е длъжен да слезе от велосипеда и да премине през нея като пешеходец;</p> <p>11. не може да използва устройства за подаване на звуков сигнал, различни от звънец.</p> <p><b>МОТИВИ:</b></p> <p>Проектът преписва настоящите правила за движение на велосипедисти и налага нови ограничения, забрани и санкции. Това по никакъв начин не решава проблема с безопасността на велосипедистите.</p> <p>Вижда се, че не се решават основните проблеми, с които ежедневно се сблъсква всеки гражданин, придвижващ се по улиците с велосипед. Липсват правила за поведение и регулации за елементарни пътни ситуации. Убеден съм, че това е така, защото в работната група, изготвила този проект липсват експерти по отношение на велосипедното движение. Убеден съм и, че изобщо в нея няма участници, които използват велосипеди за придвижване. В противен случай те щяха да видят крещящите липси и резултатите нямаше да бъдат такива.</p> <p>Предложените от мен правила създават регулации на основните ситуации, в които всеки велосипедист изпада ежедневно:</p> <p>1. Използването на понятия като "VELOALEA" се заменя с "пътна лента за велосипедисти". Това е така, тъй като има различни видове велоалеи - обособена едностранна, обособена двустранна, необособена велоалента и др. Всеки от тези видове представлява пътна лента, предназначена за движение на велосипедисти. Тези видове следва да бъдат дефинирани в допълнителните разпоредби на ЗДВП. По този начин се постига стегнато изписване на правилата за движение без да е необходимо изброяване на типологиите. Респективно, правилата важат по еднакъв начин за всеки отделен вид.</p>		
--	--	---	--	--



		<p>2. Велосипедистът следва да се движи по велоалеите (ако ги има), но не може да бъде задължен във всеки един момент, в 100% от времето да се намира там. Поради слабото си и неадекватно проектиране, велоалеите в България не са свързани и не позволяват извършване на маневри. В този смисъл, за да бъде извършена конкретна маневра по правилен и безопасен начин, то велосипедистът следва да напусне пътната си лента. Предложената от мен т. 5 регулира тази възможност. В настоящия закон това се подразбира от разпоредбите, уреждащи извършването на маневри (те се отнасят за всички пътни превозни средства), но с новия проект това може да бъде твърдо регулирано, така че да не бъде обект на свободни съчинения и интерпретации. Нещата стават точни, ясни и невдусмислени. Ако велоалеята е в дясната част на четирилентов булевард, няма как да направя ляв завой от най-дясната част на пътното платно. Трябва да се престроя!</p> <p>3. Предложената от мен т. 6 регламентира възможността на велосипедиста да не се движи плътно вдясно, когато състоянието на пътното платно не го позволява. Дясната част на пътните платна редовно е в най-тежко състояние. Обичайно там има пропаднали шахти или такива с липсващи капаци, както и боклуци и наноси, избутани вдясно. Възможно е да има дупки, бабуни, локви и какво ли още не. В София (и не само там) по голяма част от уличната мрежа точно вдясно има издигания на асфалта по цялата дължина на пътното платно от движението на камионите и автобусите. Велосипедистът не следва да бъде третиран от Закона като треторазряден гражданин. Той трябва да има увереността, че може да заобиколи тези препятствия. Когато условията не го позволяват, Законът следва да позволява изнесено вляво движение до степен, която осигурява безопасното използване на пътя. Ясното регламентиране ще повиши безопасността на движението, тъй като и велосипедистът ще бъде наясно със своите права, и шофьорът, движещ се зад него.</p>		
--	--	--	--	--

ул. Фредерик Ж. Кюри в София. Приложената снимка показва невъзможността велосипедистите да се движат плътно вдясно.

бул. Никола Вапцаров в София. Огромни издигания и пропадания в асфалта, които не позволяват на велосипедистите да се движат вдясно, тъй като ще предизвикат загуба на равновесие.

4. Точка 7 регламентира правото на велосипедистите да изпреварват други велосипедисти. В този случай, изпреварващият спазва всички общи правила за изпреварване (начините за напускане на пътната лента, подавания сигнал, начинът за изпреварване и връщане обратно вдясно). Велосипедистите са пълноправни участници в движението и не следва да бъдат принуждавани да се движат в индианска нишка, така както не са принуждавани и водачите на МПС.

5. Точка 8 регламентира основното предимство на велосипедиста - да не чака огромните колони от моторни превозни средства на светофарите и кръстовищата. Велосипедистите следва да имат възможност да преминават покрай изчакващи или бавнодвижещи се МПС. В тези случаи двата участника в движението нямат конфликтни точки и няма причина велосипедистите да изчакват в края на колоната, дишайки изгорелите токсични газове на "N" на брой автомобила.

6. Точка 9 урежда огромен пропуск на предложения проект - страничното удряне на велосипедисти от внезапно отварящи се врати на спрели или паркирали моторни превозни средства. Това вероятно е най-честото ПТП с велосипедисти и вероятно най-често недокладваното ПТП. Отделно от това внезапното отваряне на врати е изключително опасно, тъй като велосипедистът инстинктивно може да се отклони наляво, при което да стане много по-тежко ПТП с движещо се отзад МПС.

		<p>Велосипедистите следва да имат законово регламентирано право да се движат на безопасно странично разстояние от спрели или паркирани МПС. Съгласно предложените разпоредби аз трябва да се движа плътно до вратите им! Това е абсурдно и изключително опасно за живота и здравето на много граждани!</p> <p>2. Разположение на велосипедистите върху пътното платно</p> <p><b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</b></p> <p>Чл. 28.</p> <p>(5) Когато няма специално предназначена за тях пътна лента или алея, водачите на велосипеди и други немоторни превозни средства може да използват за движение разположения отдясно по посоката на движението им пътен банкет, ако той е годен за това и ако това не пречи на другите участници в движението.</p> <p><b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b></p> <p>Чл. 28.</p> <p>(5) Когато няма специално предназначена за тях пътна лента или алея, водачите на велосипеди и други немоторни превозни средства може да използват за движение разположения отдясно по посоката на движението им пътен банкет, ако той е годен за това и ако това не пречи на другите участници в движението.</p> <p><b>МОТИВИ:</b></p> <p>Велосипедистите са пълноправни участници в движението. Думите "ако това не пречи на другите участници в движението" са дискриминационни и принизяват хората, ползващи велосипеди за придвижване, до най-нисшата форма на участници в движението. Тези думи следва да бъдат премахнати. Ако пътният банкет е зает от други участници в движението, то велосипедистите следва да се съобразяват със съответните правила за движение, дефинирани в останалите законови норми.</p> <p>3. Движение на велосипедисти в BUS лентите</p> <p>(6) Когато пътна лента е обозначена, че е предназначена за</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Разпоредбата цели безопасност на пешеходците, които също могат да използват банкета. Съгласно чл. 28, ал. 1 от проекта, на пътя водачът управлява пътното превозно средство възможно най-вдясно по платното за движение, а когато пътните ленти са очертани с пътна маркировка, използва най-дясната свободна лента.</p>
--	--	--	------------------------------	---

		<p>движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, се забранява движението на други пътни превозни средства по нея.</p> <p><b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b></p> <p>Чл. 28.</p> <p>(б) Когато пътна лента е обозначена, че е предназначена за движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, се забранява движението на други пътни превозни средства по нея с изключение на велосипеди, когато липсва пътна лента, предназначена за тях.</p> <p><b>МОТИВИ:</b></p> <p>Предлагам да бъде разрешено използването на BUS лентите от велосипедисти, но само в случаите, в които липсва пътна лента, предназначена за тях. Предложението ми е изцяло с цел осигуряване на безопасност. BUS лентите са положително явление. Те се изграждат по многолентови булеварди. Съгласно настоящите законови разпоредби велосипедистът трябва да се движи възможно най- близо до дясната граница на пътното платно, но същевременно имаме специална разпоредба, която му забранява да се движи в BUS лентата. Следователно къде му е мястото? Излиза, че трябва да се движи във втората активна лента. В този случай, поради по-ниската му скорост, той ще бъде изпреварван едновременно и отляво, и отдясно от многотонни моторни превозни средства, движещи се с многократно по-висока скорост. Това по какъв начин кореспондира със заявките за осигуряване на безопасност?</p> <p>бул. Сливница в София - четири пътни ленти и никакво място за велосипедистите</p> <p>Велосипедистите заемат около 1-1.5 метра от ширината на пътното платно. Това няма да попречи на превозните средства на обществения транспорт да ги изпреварят, когато се налага. Отделно от това, поради множеството спирки, обичайно</p>	<p>Приема се.</p>	
--	--	--	-------------------	--

	<p>велосипедистите се движат по-бързо от транспортните средства в BUS лентите.</p> <p>Подобно правило е налице в много държави, към които уж се стремим. Сред тях са Великобритания, Франция и др.</p> <p>4. Изпреварване на велосипедисти</p> <p>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА &lt;ЛИПСВА РАЗПОРЕДБА&gt;</p> <p>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</p> <p>След чл. 51 се добавя нов член, а останалите се преномерират.</p> <p>чл. 52. (нов) При изпреварване на двуколесно превозно средство водачите на моторни превозни средства осигуряват достатъчно странично разстояние между своето и изпреварваното превозно средство, както следва:</p> <p>а.) не по-малко от 1 метър в населените места;</p> <p>б.) не по-малко от 1.5 метра извън населените места;</p> <p>в.) не по-малко от 1.5 метра във всички случаи за водачите на моторни превозни средства с тегло над 2.5 тона.</p> <p>МОТИВИ:</p> <p>Предлагам създаването на ясни и недвусмислени правила за изпреварване на двуколесни превозни средства. Недопустимо е изпреварването на велосипедисти от многотонни камиони, движещи се с 50-100 км/ч на няколко сантиметра разстояние. Всеки, който някога е карал велосипед, знае какво имам предвид. Дори въздушната струя е способна да отнеме равновесието на велосипедиста.</p> <p>Настоящият закон указва на изпреварващия да осигури "достатъчно странично разстояние", но не дава никакви параметри, поради което тази разпоредба е абсурдна. Съгласно трайната практика и на органите на МВР, и на съдилищата в България, за да не ми е осигурено "достатъчно странично разстояние" трябва да съм блъснат, да съм ранен или убит. Според Закона, всяко друго разстояние - и 1 сантиметър - е съвсем в реда на нещата.</p> <p>През 2017 г. в Парламента бяха внесени промени в насока</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Съгласно чл. 49, ал. 2, т. 1 от проекта, водач, който изпреварва, е длъжен по време на изпреварването да осигури достатъчно странично разстояние между своето и изпреварваното пътно превозно средство. В контекста на предходното предложение напр. предложената редакция би означавала или водачът на превозно средство от линиите за обществен превоз на пътници да се движи през цялото време зад велосипедист, движещ се в „BUS лентата“, или да напусне лентата, предназначена за неговото движение, за да изпревари велосипедиста. Предвид множество коментари и изразени становища, от проекта ще отпадне и предложената дистанция в метри.</p>
--	---	----------------------	--

	<p>регулиране на страничното разстояние, но те не бяха приети, защото ръководството на МВР обяви, че няма как да измерва "динамични разстояния". Това твърдение е несъстоятелно. Вече в много държави успешно се използват именно устройства, измерващи динамични странични разстояния. В допълнение, в много случаи наличието или липсата на определено странично разстояние може да бъде установено с други средства (например, от снимка/видео и информация за ширината на съответната пътна лента). Ако пътната лента е широка 3 метра, аз заемам 1 метър, няма как да бъда изпреварен в същата лента от камион, който ми осигурява съответното странично разстояние.</p> <p>Полицай, осъществяващ контрол на шофьорите за спазване на минималната дистанция при изпреварване на велосипедисти</p> <p>Размерът на предложените от мен разстояния са в съответствие със законово регламентирани отстояния в други държави, в т.ч. такива от ЕС.</p> <p>Изпреварване на велосипедист на разстояние от около 10 см. (София, ул. Ф. Ж. Кюри)</p> <p>Демонстрация на полицията в Шотландия с цел информиране на шофьорите за изискването за осигуряване на странично разстояние при изпреварване на велосипедисти.</p> <p>Източник: лична снимка</p> <p>Предлагам да бъде добавена изрична разпоредба за тежкотоварните моторни превозни средства, тъй като те са значително по-опасни, а поради своите размери, генерираната от тях въздушна струя е още по-голяма, дори при движение с по-ниски скорости.</p> <p>5. Каска и светлоотразителна жилетка</p>		
--	--	--	--

		<p>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА Чл. 123. Водачът на велосипед: 2. използва светлоотразителна жилетка и каска; <b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b> Чл. 123. Водачът на велосипед: 2. използва дрехи или аксесоари със светлоотразителни елементи при движение извън населените места в тъмната част на денонощието или при намалена видимост;</p> <p><b>МОТИВИ:</b> Смятам, че тази разпоредба е предложена с цел ограничаване на велосипедното движение в Република България. Това задължение по никакъв начин не кореспондира с една държавна политика, целяща насърчаване и развитие на велосипедния транспорт. Задължението за постоянно носене на каска и светлоотразителна жилетка - без изключение - би довело до отлив на велосипедисти, а същевременно по никакъв начин не би повишило безопасността на водачите на велосипеди. <b>Напротив!</b> По отношение на каската такова изискване е налице в много малко държави, а по абсолютизирания начин в този проект - навсякъде и по всяко време - почти никъде. Единствената подобна държава с дългогодишен опит в това отношение е Австралия. Подобна разпоредба има от няколко години и в Малта (единствената държава в ЕС), чието Министерство на транспорта обяви през м. януари 2018 г., че започва процедура по промяна на закона, тъй като тази разпоредба е довела до сериозен отлив на велосипедисти, което противоречи на техните цели. В Австралия са извършени множество проучвания от редица организации, в т.ч. от държавните и местните власти, които са показали, че след приемането на това изискване, спадът на</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Разпоредбата ще бъде редактирана и ще се предложи да се изисква наличие на светлоотразителни елементи върху облеклото през тъмната част на денонощието, или при намалена видимост, или при управлението извън населените места, а носенето на каска ще бъде предложено да е задължително за лица под определена възраст. В аргументите не е развита обвързаността между задължението за носене на каска и спада на велосипедното движение, както и поради какви свои характеристики каската причинява дискомфорт в такъв размер, мотивираш велосипедистите да спрат да ползват велосипед. Предотвратяването на травмите при самостоятелно падане само по себе си е достатъчен аргумент за въвеждане на задължение за носене на каски. Съгласно Наръчник за мерки на национало равнище с най-добри практики в безопасността на движението по пътищата на Европейската комисия, „Самостоятелните ПТП</p>
--	--	--	------------------------------	---

	<p>хората, придвижващи се с велосипеди, е драматичен.  Множество изследвания оттук:  <a href="http://www.cyclehelmets.org/1157.html">http://www.cyclehelmets.org/1157.html</a>  Задължението за ползване на каска не повишава безопасността на движението на велосипедистите:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ефективността на велосипедните каски е ограничена до самостоятелно падане при движение с велосипед. Обичайно, носенето на каска не би спасило велосипедист, блъснат с 50-80 км/ч от 2-тонен автомобил.</li> <li>2. По въпросите за спада на травмите на главата има много интересни изследвания и статистики от Австралия, от които се вижда, че спадът на велосипедистите е значително по-голям от спада на нараняванията на главата. Т.е. спадът на убитите, поради черепномозъчни травми корелира с намаляването на общия брой лица, ползващи велосипеди.</li> <li>3. В градски условия велосипедистите се движат с близки до средните автомобилни скорости. Респективно, ако "състезател" на пътя блъсне велосипедист със 100 км/ч наличието или липсата на каска ще бъдат ирелевантни.</li> <li>4. По-големият брой велосипедисти води до по-голяма видимост на индивидуалния велосипедист. Шофьорите все повече свикват с наличието на велосипедисти на пътя - нещо, което ежедневно ми прави впечатление - поради което нараства вниманието им тях. Ако имаше по-малко велосипедисти, шофьорите щяха да проявяват много по-малко внимание.</li> <li>5. Намаляването на броя на велосипедистите ще доведе до липса на интерес от страна на местните власти да изграждат и развиват качествена велосипедна инфраструктура в населените места. Инфраструктурата, която отделя физически велосипедното от автомобилното движение е най-ефективния метод за осигуряване на безопасност. Това е безапелационно доказано от държавите с най-висока ползваемост на велосипеди в света - Холандия, Дания, Швеция, Норвегия, Германия и др. Вместо МВР да добавя нови правила, би трябвало държавните</li> </ol>	<p>с двуколесни превозни средства са доста чести, особено сред младите и възрастните хора. Каските са много ефикасни за предпазване от тежки наранявания на главата(...)  Велосипедните каски съдържат дебел слой полистирол, който поглъща силата на удара и може да намали последиците от ПТП, особено свързаните с нараняванията на главата.  Въпреки че <u>потенциалът за безопасност на велосипедните каски е висок</u> и добре документиран, процентът на ползващите го понастоящем е твърде нисък.(....)  Задължителното носене на каски от велосипедисти ще бъде необходимо, за да се постигне желаният ефект от ползването им. (...) Изчислено е, броят на смъртоносно или тежкораненените велосипедисти ще се намали с 20%, ако всички велосипедисти носят каски.“.</p>
--	---	---



		<p>институции да насочат усилията си към осигуряването и изграждането на безопасни съоръжения за използване от велосипедисти - качествени защитени велоалеи, свързани помежду си, с осигурени безопасни пресичания на кръстовищата.</p> <p>По отношение на светлоотразителната жилетка - не ми известна нито една държава, в която да има изискване за носене на светлоотразителна жилетка и през деня. Дори в Австралия!</p> <p>Ако това предложение бе направено след сериозно обмисляне и проучване на експертната литература и опита на другите държави, то несъмнено щяхте да установите, че подобна мярка би довела до сериозен спад на използването на велосипеди. Задължението за ползване на каска и жилетка води до множество негативи и неудобства, които биха отказали гражданите от използването на велосипед изобщо. Смисълът на велосипеда като превозно средство е, че е бърз, лесен и безпроблемен начин на придвижване. Когато спреш и паркираш велосипеда си и искаш да отидеш някъде, къде ще оставиш каската? Ще се разхождаш ли облечен в жилетка като строителен работник?</p> <p>Искам да отбележа, че липсата на законова разпоредба за каски и жилетки, не означава забрана за използването им. И днес много велосипедисти носят каски и жилетки - особено тези, които се движат често, на дълги разстояния или с по- високи скорости. Аз съм един от тях и го правя без да ме задължавате.</p> <p>През летните месеци, когато използването на велосипеди е в своя пик, през деня температурата редовно е над 30° С. Слънцето е високо и блести безмилостно. Тогава пак ли трябва да карам със "светлоотразителна жилетка"? Това какъв проблем на видимостта ще реши?</p> <p>Дори налагането на понятие като "светлоотразителна жилетка" е абсурдно. По отношение на велосипедното облекло има множество съвременни средства - светлоотразителни якета, елечи, тениски, светлоотразителни ленти, каски със</p>		
--	--	--	--	--

		<p>светлоотразителни елементи по тях и т.н., и т.н.</p> <p>Ако целта на изискването за постоянно носене на светлоотразителна жилетка е повишаване на безопасността, то това изискване е несъстоятелно, тъй като не е приложено еднакво за всички участници в движението. Пешеходците са по-уязвими участници в движението. И те се движат по пътното платно - пресичат пешеходни пътеки, ходят по пътя, когато тротоар липсва или когато тротоарът е зает от паркирани автомобили. Вместо да вменявате ново изискване към дадена група граждани, защо не насочите усилията си по налагане на вече действащите правила и изисквания? Кога борбата с наглите нарушители и хулиганите на пътя ще бъде повсеместна? Кога ще спрете с едноседмичните акции и ще прилагате всички разпоредби - постоянно, всеки ден, без изключение? Докога всеки тротоар, всяко кръстовище ще бъде блокирано от неправилно паркирани автомобили? Майките с детски колички ходят по пътното платно, защото тротоарите са непроходими. За бебета ще има ли светлоотразителни жилетки? На бебешката количка ще поставим ли светлоотразители, светлини? Вместо да се справите с тези проблеми предлагате всички велосипедисти да са облечени по еднакъв начин? Униформени? Или пък като клоуни?</p> <p>Изискването за постоянно носене на каска и светлоотразителна жилетка би унищожило инициативите в различни градове на България за създаване на системи от обществени велосипеди. Такива системи вече има в няколко града, а да се надяваме, че скоро това ще се случи и в столицата. Как ще работят тези системи? Откъде ще дойде каската? Откъде ще се появи жилетката? Ще бъде вързана на връвчица към колелото ли? Като химикалките на гишетата на държавните учреждения? Така ли? Факт е, че има много велосипедисти, които нарушават правилата за движение. Има велосипедисти, които се движат в насрещното. Има и такива, които се движат през нощта без никакви светлини или светлоотразители. Тези хора няма да се</p>		
--	--	---	--	--

		<p>трогнат от някаква разпоредба в Закона. Тази разпоредба ще има ефект върху нас - нормалните граждани, които искат да се движат правилно и коректно. За мен е очевидно, че усилията трябва да се насочат към прилагане на действащите закони, а не към съчиняване на нови, контрапродуктивни правила.</p> <p>За финал, това изискване ще бъде използвано за прехвърляне на отговорност към уязвимите участници в движението. При всяко ПТП, в което има блъснат велосипедист без жилетка, обяснението ще бъде: "Не го видях, не носи светлоотразителна жилетка." Дори произшествието да се случи на обяд, в слънчев и безоблачен ден, обяснението ще бъде такава. С този проект се вижда, че държавата решава да прехвърли отговорността от тези, които управляват няколко тона желязо и ламарини, върху беззащитния човек, движещ се с 15-20 км/ч.</p> <p>Това е абсолютен nonsens!</p> <p>С оглед на гореизложените аргументи предлагам отпадане изискването за носене на каска и прилагане на сега действащата разпоредба за светлоотразителните жилетки, която изисква използването им само извън населените места през тъмните часове от денонощието.</p> <p>Предложената от мен редакция - дрехи и светлоотразителни аксесоари - е взимана от британския Highway Code. С тази разлика, че по този въпрос там са описани препоръките за безопасност, а не законовите задължения (UK Highway Code, Rule 59; препоръките са обяснени в Introduction, "Wording of The Highway Code").</p> <p>6. Специално обособени зони</p> <p><b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</b></p> <p>Чл. 148. (2)</p> <p>3. зони с ограничаване на достъпа на пътни превозни средства по видове - в тези зони се допуска преминаване на маршрути на обществен транспорт за превоз на пътници и/или на единични специализирани превозни средства за обслужване на търговски и други обекти;</p>		
--	--	--	--	--

		<p><b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b>  Чл. 148. (2)  3. зони с ограничаване на достъпа на пътни превозни средства по видове - в тези зони се допуска преминаване на маршрути на обществения транспорт за превоз на пътници, велосипедни маршрути и/или на единични специализирани превозни средства за обслужване на търговски и други обекти;  В чл. 148, ал. 2, т. 3 се добавят думите "велосипедни маршрути" с цел предоставяне възможност собственикът на пътя да предостави възможност за преминаване на велосипедисти през зони с ограничен достъп. Това допълнение следва духа и на следващата точка (чл. 148, ал. 2, т. 4), но обхваща ситуации, при които освен градския транспорт, могат да се движат и велосипедисти.  Например, тази мярка може да бъде приложена в гр. София по бул. Витоша в участъка от ул. Алабин до бул. Александър Стамболийски. Към настоящия момент намеренията на Столичната община за този район са точно в посока въвеждане на изключения за градския транспорт и за водачите на велосипеди.  7. Електрически велосипеди  <b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</b>  Чл. 123. Водачът на велосипед:  <b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b>  Чл. 123. Водачът на велосипед или електрически велосипед:  <b>МОТИВИ:</b>  Към водачите на велосипеди се приобщават и водачите на електрически велосипеди, чието движение е идентично с това на обикновените велосипедисти. За повече информация моля разгледайте предложенията за дефиниции на "велосипед" и "електрически велосипед" в част "Допълнителни разпоредби".  8. Забрани за престой и паркиране по отношение на велосипедните пътеки и велосипедните пътни ленти  <b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</b></p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Допускането на посотоянен трафик от различни превозни средства и добавянето на постоянно движение на превозни средства от определена категория би обезсмислило дефинирането на зоната като пешеходна. В тази връзка ще бъде предложено допълнение, съгласно което ще се допуска движението на велосипеди в такива зони, по определените от управляващия пътя места.</p> <p>Ще бъдат коригирани дефинициите.</p>
--	--	---	---	--

	<p>Чл. 75. (1) Престоят и паркирането са забранени:</p> <p>5. на пешеходни пътеки, велосипедни пътеки и велосипедни алеи;</p> <p>6. на разстояние по посока на движението, по-малко от 21 метра преди пешеходни пътеки, освен ако при пешеходната пътека са изградени тротоари, изнесени пред местата за паркиране;</p> <p><b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b></p> <p>Чл. 75. (1) Престоят и паркирането са забранени:</p> <p>5. на пешеходни пътеки, велосипедни пътеки и пътни ленти, предназначени за движение на велосипедисти;</p> <p>6. на разстояние по посока на движението, по-малко от 5 метра преди пешеходни пътеки или велосипедни пътеки, освен ако при пешеходната пътека или велосипедната пътека са изградени тротоари, изнесени пред местата за паркиране;</p> <p><b>МОТИВИ:</b></p> <p>В чл. 75, ал. 1, т. 5 думата "велосипедни алеи" се заменя с "пътни ленти, предназначени за велосипедисти", тъй като освен велосипедна алея е налична и друга форма - велосипедна лента (вижте предложението ми за дефиниции в част "Допълнителни разпоредби").</p> <p>Пример: София, ул. Атанас Дуков (до Болница Токуда).</p> <p>В т. 6 предполагам, че числото "21" в предложението проект е техническа грешка. Смятам, че разстоянието не следва да бъде по-малко от 5 метра. В тази точка се допълва и забрана за престой и паркиране преди велосипедна пътека, тъй като по велосипедните пътеки преминават уязвими участници в движението (аналогично на пешеходците по пешеходните пътеки) и е недопустимо закриването на пресичащите велосипедисти от престоиващи или паркирани превозни средства.</p> <p>9. Глоба за паркиране върху велосипедна пътека</p> <p><b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА Чл. 202. (2) Наказва се с глоба от 100 лв.</b></p>	<p>Приема се по принцип.</p>	
--	--	------------------------------	--

		<p>1. водач, който неправилно престоява или паркира в зоната на пешеходна пътека, спирка за обществен превоз на пътници или кръстовище;</p> <p><b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b></p> <p>Чл. 202. (2) Наказва се с глоба от 100 лв.</p> <p>1. водач, който неправилно престоява или паркира в зоната на пешеходна пътека, велосипедна пътека, спирка за обществен превоз на пътници или кръстовище или на по-малко от 5 метра от тях;</p> <p>В чл. 75, ал. 1, т. 5 се въвежда едновременна забрана за престой и паркиране в зоната на пешеходна пътека и велосипедна пътека, но в наказателния член - чл. 202, ал. 2, т. 1 - велосипедната пътека е пропусната.</p> <p>По велосипедната пътека преминават уязвими участници в движението (аналогично на пешеходците, преминаващи по пешеходните пътеки). При блокиране на велосипедните пътеки с паркирани или престояващи ППС се създава опасност за движението, тъй като велосипедистите са принудени да излизат от траекторията на движението си, при това във възможно най-опасния за тях участък - на кръстовище.</p> <p>10. Глоба за движение, престой и паркиране върху пътни ленти, предназначени за движение на велосипедисти</p> <p><b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</b></p> <p>Чл. 206. Наказва се с глоба от 50 лв.:</p> <p>14. водач, който управлява моторно превозно средство по пътна лента, обозначена, маркирана или сигнализирана за движение само на пътни превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, без да има право на това.</p> <p><b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b></p> <p>Изменя се т. 14 и се добавят нови т. 15 и т. 16. Чл. 206. Наказва се с глоба от 50 лв.:</p> <p>14. водач, който управлява моторно превозно средство по пътна лента, обозначена, маркирана или сигнализирана за движение само на пътни превозни средства от редовните линии</p>	<p>Приема се.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Приема се предложеното в т. 14. По отношение на предложените т. 15 и 16, в чл. 202, ал. 2, т. 2 от проекта е предвидена глоба в размер на 100 лв. за водач, който</p>
--	--	--	--	--

	<p>за обществен превоз на пътници или пътна лента, предназначена за движение на велосипедисти, без да има право на това.</p> <p>15. водач, който престоява или паркира моторно превозно средство върху пътна лента, обозначена, маркирана или сигнализирана за движение само на пътни превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, без да има право на това;</p> <p>16. водач, който престоява или паркира моторно превозно средство върху пътна лента, предназначена за движение на велосипедисти.</p> <p>17. Въвежда се административно наказание в размер на глоба от 50 лв. при:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• движение, престой и паркиране на МПС върху велоалеите;</li> <li>• престой и паркиране на МПС върху BUS лентите, с изключение на самите превозни средства от обществения транспорт.</li> </ul> <p>Въведена е изрична забрана за паркиране върху велоалеи в чл. 75, ал. 1, т. 5, но липсва изрична административнонаказателна разпоредба, поради което би следвало да се приложи минималната глоба - 30 лв. Паркирането и престоят върху велоалеите обаче, създава съществена опасност за движението, тъй като принуждава велосипедистите да напускат съществуващата инфраструктура. Често това трябва да се случи внезапно и чрез преодоляване на препятствия (например, прескачане на делинеатори). В този смисъл това нарушение не е маловажно и следва глобата да бъде по-висока.</p> <p>Движението на МПС върху велоалеите също създава опасност за уязвимите участници в движението, поради което това деяние също следва да е наказуемо.</p> <p>Предложената редакция изрично дефинира и глоба за паркиране и престой в BUS лентите с изключение на самите превозни средства от обществения транспорт.</p>		<p>наруши правилата за престой или за паркиране, когато в резултат на нарушението е създадена опасност за движението, а в чл. 202, ал. 4, т. 2 е предвидена глоба от 30 лв. за водач, който престоява или паркира неправилно, ако от това не е създадена опасност.</p>
--	---	--	--

		<p>11. Велосипедни светофари ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА Чл. 24. (5) За регулиране на движението на велосипедистите по велосипедните алеи се използват пътни светофари, които подават сигнали с немигащи или мигащи светлини с червен и зелен цвят и са обозначени с изображение на велосипед.</p> <p>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ Чл. 24. (5) За регулиране на движението на велосипедистите по велосипедните алеи се използват пътни светофари, които подават сигнали с немигащи или мигащи светлини с червен, жълт и зелен цвят и са обозначени с изображение на велосипед.</p> <p>София, бул. Дондуков Снимка: Строителство София Предложената регулация създава изкуствена рестрикция, която изисква от общините да поставят само светофари с червен и зелен цвят. Защо Законът създава подобно ограничение? Вече имаме велосипедни светофари, почти всички от които са трицветни. Това е едно абсолютно безпредметно връзване на ръцете на местните администрации. Предлагам да бъде добавен и жълтия цвят, щом смятате, че се налага цветовете да бъдат изброени изчерпателно в Закона.</p> <p>12. Специфични забрани за водачите на двуколесни ППС Чл. 122. На водача на двуколесно пътно превозно средство е забранено: 1. да се движи успоредно до друго двуколесно пътно превозно средство;</p> <p>Чл. 122. На водача на двуколесно пътно превозно средство е забранено: 1. да се движи успоредно до друго двуколесно пътно превозно средство освен при изпреварване;</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Разпоредбата е относима към постоянното движение. Изпреварването на едно ПС от</p>
--	--	--	---	---



		<p><b>МОТИВИ:</b>  Изключението по т. 1 е следствие от правото за изпреварване на други ППС от страна на водачите на двуколесни пътни превозни средства.  13. Използване на велосипеди от деца  <b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</b>  Чл. 21. (1) Пътно превозно средство, което не е моторно, може да се управлява по пътното платно от лице, което е на възраст не по-малка от 14 години, а пътно превозно средство с животинска тяга - от лице, което е на възраст не по-малка от 16 години.  (2) Допуска се управлението на пътно превозно средство, което не е моторно, с изключение на пътно превозно средство с животинска тяга, по платното за движение на пътищата, отворени за обществено ползване от лице под 14 години, само с придружител на възраст не по-малка от 18 години.  <b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b>  Чл. 21. (1) Пътно превозно средство, което не е моторно, може да се управлява по пътното платно от лице, което е на възраст не по-малка от 12 години, а пътно превозно средство с животинска тяга - от лице, което е на възраст не по-малка от 16 години.  (2) Допуска се управлението на пътно превозно средство, което не е моторно, с изключение на пътно превозно средство с животинска тяга, по платното за движение на пътищата, отворени за обществено ползване от лице под 12 години, само с придружител на възраст не по-малка от 18 години.  (3) Допуска се управлението на велосипеди и електрически велосипеди по пътното платно от лица под 12 години, когато липсва обособена велосипедна алея или тротоар или когато те не са годни за използване.  <b>МОТИВИ:</b>  Предложеният в проекта чл. 21 забранява на лицата под 14 години да се движат с велосипеди по пътното платно.</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>друго предполага по-висока скорост на едното от двете ПС, а не успоредно движение с неговата скорост.</p> <p>Законът не принуждава никого да бъде закононарушител, тъй като не забранява да се слезе от велосипеда и да не се управлява от деца под 12 години, там където няма тротоари.  Смесването на самостоятелното движение на деца под 12 години, управляващи велосипед, с движението на моторни превозни средства би изложило на необоснована опасност тези участници в движението.</p>
--	--	---	------------------------------	---

		<p>Същевременно чл 122, т. 6 позволява само на лицата до 12 години да се движат по тротоарите. Къде ще се движат 13 годишните? Тези разпоредби отново създават правен вакуум. Предлагам възстановяване на сега действащите разпоредби, позволяващи на децата над 12 години да се движат като пълноправни участници в движението.</p> <p>Същевременно предлагам добавяне на нова т. 3, която урежда въпроса за движението на децата, когато липсва тротоар. Тротоарите, за съжаление, не са даденост навсякъде, а когато ги има редовно са блокирани от паркирани автомобили, поради липсата на контролни органи.</p> <p>В тези случаи Законът принуждава децата да бъдат закононарушители. Предложената от мен разпоредба би уредила този въпрос под формата на изключение (специално обстоятелство).</p> <p><b>ЧАСТ II</b> <b>ПАРКИРАНЕ И ДРУГИ РАЗПОРЕДБИ</b></p> <p>Поради липсата на достатъчно време за изготвяне на становището ми, нямам възможност да се впусна в детайли по отношение на санкциите и административнонаказателния процес. Вижда се обаче, че не са положени усилия за улесняване на административнонаказателната дейност, улесняване на гражданите, сигнализиращи МВР за различни нарушения, опростяване на процеса по налагане на глоби, стимулиране заплащането на глобите, преследването на нарушителите, които не си плащат глобите и т.н., и т.н.</p> <p>Предлагам някои конкретни изменения, но те обхващат много малък кръг от явните пороци на проекта.</p> <p><b>14. Размер на глобите</b></p> <p>Предлагам в целия Закон за движението по пътищата да бъде въведен минимален размер на глобите от 50 лв.</p> <p>В новопредложения проект продължават да съществуват символични глоби. Същевременно, процесът по налагане на глобата и нейното администриране е бавен, тромав и - най-вече</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>До момента съществуваха глоби от 10 лв. В новия проект ще бъде предложен минимален размер от 30 лв. Размерът на глобите следва да е съобразен със</p>
--	--	---	------------------------------	--

	<p>- ръчен! Разходите, които МВР прави за събирането на глоба от 30 лв. са значително по-големи от самата глоба.</p> <p>Какво се получава? Излиза, че МВР (т.е. ние - данъкоплатците) плаща за това, че иска да санкционира конкретен нарушител. Ние всички вадим от джобовете си пари и ги хвърляме на вятъра, само за да бъдат взети (а може и изобщо да не бъдат взети) 30 лв. от лицето "X".</p> <p>Личното ми мнение е, че дори 50 лв. е прекалено малък размер. Смятам, че трябва да бъдат увеличени размерите на санкциите, като същевре-менно се въведе възможност за прилагане на отстъпка при плащането в опре-делен срок. Например, възможно е да се даде възможност за плащане на всяка глоба с 30% отстъпка в срок от 14 дни.</p> <p>По този начин ще се стимулира заплащането на дължимите суми.</p> <p>15. Забрани за паркиране ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</p> <p>Чл. 75. (1) Престоят и паркирането са забранени:</p> <p>2. като втори ред в лента за движение, до престояващо или паркирано пътно превозно средство от страната на движението;</p> <p>5. на пешеходни пътеки, велосипедни пътеки и велосипедни алеи;</p> <p>10. в паркове, извън обозначените за това места;</p> <p>11. пред входовете на паркове, сгради за административно обслужване, сгради за обществено обслужване в областта на културата и изкуствата, производствени сгради, паркинги, както и на други места, където е възможно да влизат или да излизат пътни превозни средства или когато това затруднява достъпа до тях;</p> <p>12. на платното за движение и на тротоара непосредствено пред входовете на жилищни сгради и гаражи, когато това затруднява достъпа до тях;</p> <p>16. пред входовете и на прилежащите тротоари на сгради за</p>		<p>социално-икономическите условия и тежестта на нарушенията, а не с разходите за тяхното събиране. Като цяло плащането на глобата в по-кратък срок не намалява тежестта на нарушението и нарушителите би следвало да понасят в пълен размер последиците от противоправното си поведение.</p>
--	---	--	---

		<p>образование и наука.  <b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b>  Чл. 75. (1) Престоят и паркирането са забранени:  2. като втори ред в лента за движение, до престояващо или паркирано пътно превозно средство от страната на движението или до намиращи се на пътното платно съоръжения;</p> <p>10. в паркове, градини и зелени площи, извън обозначените за това места с изключение на велосипеди и електрически велосипеди;</p> <p>11. пред входовете на паркове, сгради за административно обслужване, сгради за обществено обслужване <del>в областта на културата и изкуствата</del>, производствени сгради, паркинги, както и на други места, където е възможно да влизат или да излизат пътни превозни средства или когато това затруднява достъпа до тях;</p> <p>12. на платното за движение и на тротоара непосредствено</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се.</p>	<p>“Пътно платно” е общата широчина на банкетите, тротоарите, платното за движение и островите на платното за движение, предвид което предложението е некоректно, предвид че началото на хипотезата се отнася до лента за движение. В пътната лента не следва да има други съоръжения.</p> <p>Съгласно Наредба № 1 от 30 юли 2003 г. за номенклатурата на видовете строежи, видовете сгради за обществено обслужване в областта на културата и изкуствата са: музеи, библиотеки и читалища, художествени галерии, центрове за научно-техническа информация, архивохранилища, кинозали, концертни, оперни, театрални и др. зали, танцови зали, циркови зали, естради, обществени клубове, читалища, многофункционални зали с културно-просветно предназначение и др.</p>
--	--	--	--	---

		<p>пред входовете на жилищни сгради и гаражи, <del>когато това затруднява достъпа до тях</del> <b>освен на означените за това места;</b>  <b>16. пред входовете и на прилежащите тротоари на сгради за образование и наука.</b>  <b>МОТИВИ:</b>  В т. 2 да се добавят думите "или до намиращи се пътно платно съоръжения". Този текст ще преценира забрана за паркиране на втори ред, дори когато няма паркирано ППС. Например, редовно се извършва паркиране на втори ред до контейнери за смет. По този начин паркираното ППС отново препречва движението, а същевременно възпрепятства възможността за използване на контейнерите и от гражданите, и от лицата, извършващи тяхното извозване.</p> <p>ул. Боян Дановски в София Паркирано МПС на "втори ред"</p> <p>В т. 10 предлагам към забраната за паркиране в паркове да се добави и забрана за паркиране в градини и зелени площи. Не всяка градинка е категоризирана като парк, но определено в градинките и озеленените площи автомобилите нямат място. Същевременно се дава възможност на гражданите да престояват или паркират велосипеда си, стига това да не създава пречки за останалите посетители на парка.</p> <p>В т. 11 следва да се премахне прекалено специфичния текст относно сгради в областта на културата и изкуствата и да се въведе по-ясна забрана. Пред входовете на жилищните и обществените сгради автомобилите нямат място, освен ако изрично собственикът на пътя не е посочил друго. Паркирането на автомобил, превозващ един човек, пред сграда, от която влизат и излизат стотици хора, не е право, а нагло поведение, създаващо пречки и неудобства за несъразмерен брой граждани.</p> <p>Аналогични са аргументите ми и за т. 12.</p> <p>Считам, че именно тук е мястото това поведение да бъде</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Във връзка с предложението по т. 11.</p> <p>Следва да се има предвид, че Закона за движението по пътищата урежда обществените отношения, свързани с движението по пътищата, отворени за обществено ползване.</p>
--	--	---	----------------------	---

	<p>уредено. Същевременно, наказателната разпоредба по-долу (чл. 202) е гъвкава: при специфични обстоятелства, когато това е възможно да бъде реализирано, собственикът на пътя може да означаи съответните паркоместа и да разреши паркирането. Точка 16 следва да отпадне, поради подобрените дефиниции на т. 11 и т. 12, които обхващат и тези сгради.</p> <p>16. Уточняване на специфичните забрани за паркиране ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА Чл. 202</p> <p>(3) Наказва се с глоба от 50 до 200 лв. лице, водач който паркира пътно превозно средство:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. в паркове, извън обозначените за това места;</li> <li>2. пред входовете на паркове, сгради за административно обслужване, сгради за обществено обслужване в областта на културата и изкуствата., производствени сгради, паркинги, както и на други места, където е възможно да влизат или да излизат пътни превозни средства или когато това затруднява достъпа до тях;</li> <li>3. пред входовете и на прилежащите тротоари на сгради за образование и наука;</li> <li>4. в детски площадки, площи, предназначени само за пешеходци, и на тротоари в населените места извън разрешените за това места.</li> </ol> <p>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</p> <p>Изменят се т.1 и т.2, вмъква се нова т. 3, а останалите точки се преномерират. Чл. 202</p> <p>(3) Наказва се с глоба от 50 до 200 лв. лице, водач който паркира пътно превозно средство:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. в паркове, градини или зелени площи извън обозначените за това места;</li> <li>2. пред входовете на паркове, сгради за административно обслужване, сгради за обществено обслужване в областта на културата и изкуствата, производствени сгради, паркинги, както и на други места, където е възможно да влизат или да</li> </ol>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Във връзка с предходните предложения.</p>
--	--	------------------------------	--

		<p>излизат пътни превозни средства или когато това затруднява достъпа до тях;</p> <p>3. пред входовете на жилищни сгради и сгради за обществено обслужване извън обозначените за това места;</p> <p>4. пред входовете и на прилежащите тротоари на сгради за образование и наука;</p> <p>5. в детски площадки, площи, предназначени само за пешеходци, и на тротоари в населените места извън разрешените за това места.</p> <p>Промяната в т. 1 е продиктувана от предложението ми по-горе за чл. 75, ал. 1, т. 10.</p> <p>Предложенията ми за т. 2 и т. 3 са в съответствие с горните ми предложения по отношение на чл. 75, ал. 1, т. 11.</p> <p>17. Преминаване на червен светофар</p> <p><b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</b></p> <p>Чл. 204. (1) Наказва се с глоба от 150 лв.:</p> <p>1. който преминава при сигнал на светофара, който не разрешава преминаването;</p> <p>2. който не спазва предписанието на пътните знаци или пътната маркировка;</p> <p><b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b></p> <p>Увеличаване на глобата по чл. 204, ал. 1, т. 1 на минимум 200 лв.</p> <p><b>МОТИВИ:</b></p> <p>Преминаването на червен светофар е нарушение с повишена степен на обществена опасност. Считам, че е нецелесъобразно налагането на една и съща глоба с други, не толкова опасни нарушения като "не спазва предписанието на [...] пътната маркировка".</p> <p>Предлагам за това нарушение да бъде налагана глоба от поне 200 лв. и съответно тази разпоредба да бъде преместена в друг</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Глобата е завишена с 50 лв. спрямо предвиденото в действащия закон. Проблемите свързани с безопасността не могат да бъдат решавани единствено с увеличаване на размера на глобите.</p>
--	--	---	------------------------------	---

		<p>подходящ член.</p> <p>18. Премахване или повреждане на пътни знаци  <b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</b>  Чл. 203. Наказва се с глоба от 200 лв. който премахне, премести, повреди или унищожи поставен на пътя пътен знак, без да е създадена опасност за живота или имуществото на трети лица.  <b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b>  Чл. 203. Наказва се с глоба от 200 лв. който премахне, премести, повреди или унищожи поставен на пътя пътен знак, без да е създадена опасност за живота или имуществото на трети лица. Думите "без да е създадена опасност за живота или имуществото на трети лица" внасят субективизъм в разпоредбата, което реално я обезсмисля, тъй като наличието или липсата на опасност е въпрос на субективна преценка на контролния орган или съответния съдебен състав. Това ще доведе до невъзможност за прилагане на тази санкция, поради което ще я превърне в поредния текст на Закона, лишен от смисъл и съдържание.</p> <p>19. Изискване за свидетелство за правоуправление при връчване на НК  Чл. 212. (5) При връчване на наказателното постановление водачът задължително представя притежаваното свидетелство за управление на моторно превозно средство.  <b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b>  Чл. 212. (5) При връчване на наказателното постановление водачът задължително представя притежаваното свидетелство за управление на моторно превозно средство, ако такова е необходимо за категорията превозно средство, с което е извършено нарушението.  <b>МОТИВИ:</b>  Когато наказателното постановление се отнася до административно нарушение, извършено при управление на немоторно пътно превозно средство, за което не е нужно</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Ще бъде предложена нова редакция.</p>
--	--	---	---	--



	<p>притежаването на свидетелство за правоуправление, то не следва да се изисква представянето на такова свидетелство.</p> <p>20. Условия за съставяне на фиш</p> <p><b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</b></p> <p>Чл. 213. (1) За административни нарушения, за които не е предвидено наказание лишаване от право да се управлява моторно превозно средство или отнемане на контролни точки за отчет на извършените нарушения, може да бъде наложена с фиш глоба или в минималния размер, или в размера, посочен в административно наказателната разпоредба за съответното нарушение. Издаденият за наложената глоба фиш трябва да съдържа данни за самоличността на служителя, наложил глобата, за самоличността на нарушителя, за мястото и времето на нарушението, за моторното превозно средство, с което е извършено нарушението, за нарушените разпоредби, за размера на глобата, срока, сметката и начините за доброволното ѝ заплащане. Фишът се подписва от служителя, наложил глобата, и от нарушителя, с което се удостоверява, че не оспорва извършеното нарушение и е съгласен да плати глобата. Образецът на бланката на фиша се утвърждава от министъра на вътрешните работи и указанията в нея са на български и английски език.</p> <p><b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b></p> <p>Чл. 213. (1) За административни нарушения, за които не е предвидено наказание лишаване от право да се управлява моторно превозно средство или отнемане на контролни точки за отчет на извършените нарушения, може да бъде наложена с фиш глоба или в минималния размер, или в размера, посочен в административнонаказателната разпоредба за съответното нарушение. Издаденият за наложената глоба фиш трябва да съдържа данни за самоличността на служителя, наложил глобата, за самоличността на нарушителя, за мястото и времето на нарушението, за моторното превозно средство, с което е извършено нарушението, за нарушените разпоредби, за размера</p>	Приема се.	
--	---	------------	--

		<p>на глобата, срока, сметката и начините за доброволното ѝ заплащане. Фишът се подписва от служителя, наложил глобата, и от нарушителя, с което се удостоверява, че не оспорва извършеното нарушение и е съгласен да плати глобата. Образецът на бланката на фиша се утвърждава от министъра на вътрешните работи и указанията в нея са на български и английски език.</p> <p><b>МОТИВИ:</b></p> <p>Думите "или в минималния размер, или в размера, посочен в административно- наказателната разпоредба за съответното нарушение" са излишни. Естествено, че глобата може да бъде само в размера, посочен в съответната законова разпоредба. Отделно от това се намеква, че глобата по фиша може да бъде само в минимално допустимия размер. Защо? Какво пречи да се наложи и друга законово регламентирана глоба? Защо се връзват отново ръцете на контролните органи? Защо законът създава отново бюрокрация, пречки и трудности за прилагането на санкциите?</p> <p><b>ЧАСТ III</b></p> <p><b>ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ</b></p> <p><b>21. Моторно превозно средство</b></p> <p><b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</b></p> <p>§ 1.</p> <p>21. "Моторно превозно средство" е пътно превозно средство, снабдено с двигател за придвижване, с изключение на релсовите превозни средства.</p> <p><b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b>        ^</p> <p>§ 1.</p> <p>21. "Моторно превозно средство" е пътно превозно средство, снабдено с двигател за придвижване, с изключение на релсовите превозни средства и електрическите велосипеди.</p> <p><b>МОТИВИ:</b></p> <p>Предлагам да се въведе изключение за електрическите велосипеди в съответствие с всички останали държави, в т.ч.</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Ще бъдат коригирани дефинициите.</p>
--	--	--	------------------------------	---

		<p>всички (до една!!!) в Европейския съюз.</p> <p>Тъй като движението на електрическите велосипеди е идентично с това на обикновените велосипеди, то те следва да бъдат приобщени към категорията "велосипед", а не към категорията "моторно превозно средство".</p> <p>За повече информация вижте останалите предложения.</p> <p>22. Велосипед/Електрически велосипед ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА § 1.</p> <p>5. "Велосипед" е пътно превозно средство най-малко с две колела, което се привежда в движение с мускулната сила на лицето, което го управлява, с изключение на инвалидните колички.</p> <p>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</p> <p>§ 1.</p> <p>5. "Велосипед" е пътно превозно средство най-малко с две колела, което се привежда в движение с мускулната сила на лицето, което го управлява, с изключение на инвалидните колички, самобалансиращите се превозни средства и превозни средства, които не са оборудвани с най-малко едно място за сядане.</p> <p>(б. - нова) "Електрически велосипед" е пътно превозно средство с характеристиките на велосипед, което разполага с електрически мотор с мощност не по-голяма от 250 W и позволява подпомагане на задвижването до достигане на скорост не по-голяма от 25 км/ч.</p> <p>МОТИВИ:</p> <p>Предлагам да се прецени дефиницията на "велосипед", тъй като настоящата дефиниция обхваща и много други превозни средства, които обществото и, предполагам, вносителите не считат за велосипеди - тротинетки, скейтбордове, ролкови кънки, едноколесни велосипеди и др.</p> <p>Предложената от мен дефиниция е в съответствие с чл. 2 на Регламент (ЕС) № 168/2013.</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Ще бъдат коригирани дефинициите.</p>
--	--	---	------------------------------	---

		<p>Предлагам да се въведе ясна и недвусмислена дефиниция за електрически велосипед. Електрическите велосипеди навлизат все по-масово през последните години и са все по-предпочитано средство за придвижване, особено от по-възрастните граждани или в населени места с проблематична топография. Същевременно тези превозни средства имат характеристики в пълно съответствие с тези на обикновения велосипед. Единствената разлика е, че до известна степен въртенето на педалите се подпомага от електрически мотор с ниска мощност. Скоростта на движение на електрическите велосипеди е идентична с тази на обикновените велосипеди.</p> <p>В Регламент (ЕС) № 168/2013 е дадена конкретна дефиниция на електрическите велосипеди, като същите са изключени от необходимостта за създаване на правила за регистрация, водене на отчет и специфичен за моторните превозни средства контрол.</p> <p>Предложената от мен дефиниция изцяло съответства на посочения регламент - конкретно, в чл. 2, т. 2, буква з.).</p> <p>23. Пътна лента ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</p> <p>§ 1. 45. "Пътна лента" е надлъжна част от пътя, очертана или не с маркировка и осигуряваща движението на <del>недвуколесни</del> пътни превозни средства в една посока едно след друго.</p> <p>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</p> <p>§ 1. 45. "Пътна лента" е надлъжна част от пътя, очертана или не с маркировка и осигуряваща движението на <del>недвуколесни</del> пътни превозни средства в една посока едно след друго.</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Ще бъде включена дефиниция за велосипедна лента. Целта тук е да се укаже широчина на пътната</p>
--	--	--	------------------------------	---

		<p><b>МОТИВИ:</b> Думата "недвуколесни" следва да бъде премахната. Пътните ленти, предназначени за движение на велосипедисти също са пътни ленти - велоалеи, велоленти и т.н. Ако те не са пътни ленти, по какво се движат велосипедистите? Тази разпоредба създава правен вакуум, а отделно от това създава проблеми при тълкува-нето на останалите разпоредби от Закона, в които се говори за пътни ленти, изпреварване, престрояване, отклонение и т.н.</p> <p>24. Електронен фиш <b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</b> § 1. 11. "Електронен фиш" е електронно изявление, записано върху хартиен, магнитен или друг носител, създадено чрез административно- информационна система въз основа на постъпили и обработени данни за нарушения от автоматизирани технически средства или системи.</p> <p><b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b> § 1. 11. "Електронен фиш" е електронно изявление, записано върху хартиен, магнитен или друг носител, създадено чрез административно- информационна система въз основа на постъпили и обработени данни за нарушения <del>от автоматизирани технически средства или системи.</del></p> <p><b>МОТИВИ:</b> Дефиницията на "електронен фиш" показва, че вносителите нямат идея как да реализират осъвременяването и модернизирването на работата на МВР. <b>ВСИЧКИ ФИШОВЕ ТРЯБВА ДА БЪДАТ ЕЛЕКТРОННИ!</b> Докога МВР ще работи с бланки и индиго?! Защо отново се ограничава възможността за съставяне на електронни фишове до определени, специфични ситуации? Премахнете ограниченията и развържете ръцете на</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>лента, осигуряваща движението на недвуколесни превозни средства, а не дефиниране на пътните превозни средства, които могат да се движат или не по нея, още повече че по пътните ленти се движат и мотоциклети, които също са двуколесни.</p> <p>Следва да се отчита и общият ред за установяване на нарушения и налагане на административни наказания. В преработения проект ще бъдат предложени нови разпоредби за реда за връчване.</p>
--	--	---	------------------------------	--



	<p>ЧАСТ IV  <b>ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ</b>  27. Ситуационни изменения около училищата  <b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</b> чл. 3 (1)  4. прилагат мерки в районите около институциите. в системата на предучилищното и училищното образование с цел защита на децата, като предвиждат изграждане на отклонения и препятствия, разположени напречно на платното на движението, ситуационни изменения и препятствия, стеснения на платното за движение или комбинации от тях;  <b>ПРЕДЛОЖЕНА РЕДАКЦИЯ</b>  чл. 3 (1)  4. прилагат мерки за защита на децата и другите уязвими участници в движението, като предвиждат изграждане на отклонения и препятствия, разположени напречно на платното на движението, ситуационни изменения и препятствия, стеснения на платното за движение или комбинации от тях;  <b>МОТИВИ:</b>  В проекта разпоредбата предвижда изкуствено ограничаване на детайлно описаните мерки в районите на училищата и детските градини. Това не са единствените места, където такива мерки са необходими и считам, че Законът не следва да връзва ръцете на местните администрации да прилагат подобни мерки и в други участъци, в които се събират голям брой деца или други уязвими граждани (възрастни хора, инвалиди и т.н.). Такива участъци могат да бъдат районите около паркове, детски атракциони, лунапаркове, болници, домове за възрастни хора, както и основни спирки на градския транспорт, които се използват от голям брой деца.  Пример: Случаят с убитото дете, пресичащо, за да достигне автобусната спирка до с. Атия на пътя Созопол - Бургас.  28. Изкуствени неравности извън населените места  <b>ТЕКСТ СПОРЕД ПРОЕКТА</b>  чл. 3 (7) За ограничаване на скоростта на движение на</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p>	<p>Проектът цели да постави акцент към тези места. Не е забранено да се прави организация на движението и да се изгражда инфраструктура, аналогична на тази, за участъците, за които е необходимо.</p>
--	---	--	--

		<p>моторните превозни средства може да се използват изкуствени неравности или други средства, които се изграждат или монтират върху платното за движение при условия, определени с наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на вътрешните работи, в която се определят и изискванията към тях. Не се допуска изграждане или монтиране на изкуствени неравности, върху платното, за движение по републиканските пътища извън населените места. Отпада изречението: "Не се допуска изграждане или монтиране на изкуствени неравности върху платното за движение по републиканските пътища извън населените места."</p> <p><b>МОТИВИ:</b></p> <p>Отново Законът създава изкуствено ограничение без смислено основание. Със сигурност има много участъци извън населените места, където създаването на такива ограничения следва да бъде не само възможно, а и крайно необходимо за осигуряване на пътната безопасност.</p> <p>Не всеки пътен участък извън населените места е с ограничение 90+ км/ч!</p> <p>Пример: Входовете на повечето бензиностанции включват мерки за ограничаване на скоростта.</p> <p>Ако намерението на този проект е да забрани създаването на внезапно появяващи се и несигнализирани изкуствени неравности, то тези усилия следва да бъдат насочени при изготвянето на съответната наредба, регламентираща в детайли тяхното изграждане и сигнализиране.</p>		
15.	C. W. - ECF	<p>Dear Sir,</p> <p>I contact you in order to register our support for the Bulgarian cycling organisations "BikeEvolution Association", and ECF members "Velo-Ruse Association", and "Bulgarian Cycling Association" with regards to their opinions on the current proposals regarding cycling and the update of the Bulgarian traffic code. In particular we are predominantly concerned with the possibility that</p>	Приема се по принцип.	Изискванията за носене на каски и жилетки ще бъдат коригирани и стеснени.



	<p>the code will bring mandatory helmet and hi-visibility jacket legislation to Bulgaria.</p> <p>Cyclists typically live longer and healthier lives; serious head injuries are rare and the evidence in favour of helmet wearing and helmet laws is weak. The main effect of helmet laws and hi-visibility vest/jackets has not been to improve cyclists' safety but to discourage cycling, undermining its health and other benefits.</p> <p>Every effort should be made to promote and encourage cycling for many reasons including</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Increased cycling decreases CO2 levels within transport, the largest CO2 producing sector</li> <li>• Increased cycling decreases air pollution levels</li> <li>• Increased cycling bring huge benefits to public health, it has also been calculated that the health benefits of cycling outweigh the risks by 20:1</li> <li>• An increase in cycling can decrease levels of congestion and make cities more liveable</li> </ul> <p>Bicycle Helmet Legislation</p> <p>Europe is often seen as leading the world in cycling and has very few enforced helmet legislation regimes; we believe that this is not a coincidence. Those countries and cities that have managed to achieve good levels of cycling have done it without resorting to helmets. In fact we believe that it is because of the lack of mandatory legislation within these cities that has allowed cycling, and the associated benefits, to grow. All of these examples have also seen an increase in cycling road safety as their cycling numbers have grown (the safety in numbers principle).</p> <p>ECF and its members including the Bulgarian Cycling Association and Velo-Ruse Association promotes cycling and road safety, we</p>		
--	--	--	--

	<p>oppose any mandatory helmet law because:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mandatory helmet laws discourage cycling by portraying it as abnormally dangerous, although evidence shows that you are less likely to be killed in a mile of cycling than in a mile of walking (Wardlaw 2002).</li><li>• Injured cyclists are less likely to have head injuries than injured pedestrians or car occupants (ONISR 2005).</li><li>• Bicycle helmets are only designed to withstand minor knocks and bumps, not being hit by motor vehicles, this is acknowledged by manufacturers.</li><li>• It has been shown that a tiny reduction in cycling numbers of just 1 -2% can have a large public health disbenefit with regards to the loss of the health benefits of cycling compared to any preventative measures that helmets could offer (de Jong 2012).</li><li>• Studies show that countries that promote cycling and that have many cycling commuters, experience "safety in numbers" (the larger the number of cyclists - the safer it is for each individual cyclist). Reduced cycling through mandatory helmet legislation can thus increase the risk of injury to remaining cyclists (Jacobsen 2003)</li><li>• Countries that have introduced mandatory helmet laws (Australia, New Zealand, Canada) have failed to reduce head injury rates despite legislation (Cameron, Heiman and Neiger, 1992; Smith and Milthorpe, 1993; Scuffham and Langley, 1997). These countries have also commonly seen a reduction in cycling numbers of 20-60%.</li></ul> <p>Hi-visibility jacket legislation</p> <p>With regards to the hi-visibility vests/jackets, there is limited research with regards to the effectiveness of retro-reflective and/or</p>		
--	---	--	--

	<p>fluorescent clothing for the safety of cyclists. I offer you four pieces of research (in English only unfortunately) in an annex at the bottom of this letter for your perusal. To sum up they are inconclusiveness as to a positive effect. However on the negative side, we see a threat to cycling numbers I the imposition of vest wearing. It will act as a barrier to cycling and makes cycling look very dangerous. It is not. As mentioned above cycling is as risky as being a pedestrian or a young driver.</p> <p>However I would certainly agree with the Bulgarian ministry that there can be positive measures to be taken with regards to the safety of cyclists in poor visibility. ECF believe that bicycle lighting is the best way forward for improving night time visibility. If bicycle lights were to be provided by retailers at the point of purchase of the bicycle this would mean that virtually all new cyclists would be equipped with being visible at night.</p> <p>I understand that the use of bicycle lights at night is a requirement of Bulgarian road rules, perhaps the road rules could be better worded or could state what type of light should be used with relation to a particular standard, however with this I would recommend that you consult with the cycling organisations and cyclists in Bulgaria to determine which type of lights are being used by cyclists rather than penalizing the majority of cyclists in Bulgaria. I provide a link (no.5) to a document in the annex which provides the legislation across the EU with regards to bicycle lighting.</p> <p>Better safety measures</p> <p>We call upon your administration to focus on well-established measures to promote cycling and cyclists' well-being, for example;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducing speed - this is one of the best ways of reducing cycling</li> </ul>	<p>Приема се по</p>	
--	---	---------------------	--

		<p>(and other road user) casualties. Excessive speed is a direct factor in about a fifth of all collisions and is a major contributory factor in a third of all road deaths. It has been estimated that a 10% reduction in the mean speed of traffic will result in a 37.8% reduction of the number of fatalities (Elvik, R et al (2004). To put this in perspective it was estimated that a 10% reduction in "Exposure to darkness" and "Drink- driving" gives a reduction in fatalities of 1.7% and 1.0% respectively.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Separate infrastructure - Where speed or volume of traffic cannot be reduced cyclists should be physically separated from motorised traffic. There is a large amount of good examples of infrastructure design from around the world, from countries such as the Netherlands, Denmark, and Germany for example</li> </ul> <p>We therefore call upon the Bulgarian Ministry of Interior Affairs Administration, to increase cycling and to provide a safer environment for them without resorting to counterproductive activities such as helmet or other clothing legislation and restrictions. We would be very happy to send to you or confirm any of the research mentioned here or elsewhere, do not hesitate to contact ECF at c.woolsgrove@ecf.com if you require any more information.</p>	<p>принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>В подзаконовата нормативна уредба, регламентираща транспортно-комуникационните системи е уредено изграждането на инфраструктура за движение на велосипеди.</p>
16.	БДС	<p>Във връзка с подготвяните промени в Закона за движение по пътищата искаме да ви обърнем внимание на един здравен, социалнозначим проблем, който все още не е широко познат на българската общественост, но доказано повишава риска от заспиване зад волана и пътно-транспортни произшествия (ПТП) с 3 до 5 пъти [1,2,3].</p> <p>Обструктивната сънна апнея (ОСА) е едно от най-често срещаните разстройства на съня в общата популация в световен мащаб. В различните проучвания, в зависимост от</p>		

	<p>използваните критерии, болестността от ОСА варира от 24% при мъжете и 9% при жените до 49% при мъжете и 23% при жените [4,5]. Експесивната дневна сънливост е един от най-характерните симптоми на болеста. По данни на American Thoracic Society сънливостта е отговорна за 15-20% от ПТП на монотонни пътища, като магистралите, например. Най-честото медицинско състояние, водещо до висока сънливост зад волана е ОСА [2].</p> <p>Проучвания, проведени в редица Европейски страни показват, че експесивната дневна сънливост се среща при 17% от водачите на МПС и е отговорна за близо 7% от инцидентите на пътя, свързани със заспиване зад волана. За шофьорите, които са сънливи и имат ОСА, рискът от ПТП е по-голям [6,7]. Лечението на болеста със СРАР-терапия премахва този риск [2]. По тази причина законовите разпоредби в редица Западноевропейски страни и САЩ позволяват отнемането на шофьорската книжка на водачите на МПС, които имат ОСА и висока сънливост до удостоверяване на това, че са започнали ефективно лечение [7].</p> <p>Натрупаните доказателства, че ОСА повишава риска от ПТП, а нейното лечение го намалява, доведе до ревизия на Анекс III на Директивата на Европейския съюз за Издаване на Свидетелства за управление на МПС. Последната е изготвена по препоръки на работната група на Дирекцията по Транспорт и Мобилност на Европейската комисия през 2012 година. Новата Директива (2014/85/ЕС) подлежи на задължително прилагане от всички Страни членки на Европейския съюз от 31 Декември 2015 година [7].</p> <p>Във връзка с изложеното по-горе, ние, лекарите от Българското Дружество по Сомнология, се обединяваме около следните ПРЕДЛОЖЕНИЯ, които молим заинтересованите институции да разгледат с цел намаляване на инцидентите на пътя, свързани с висока сънливост зад волана:</p> <p>1. Включването в Глава втора, Раздел II “Физическа и</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>При издаване на документ за</p>
--	---	----------------------	------------------------------------

	<p>психологическа годност на водачите на моторни превозни средства и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства” на новия Закон за водачите на МПС на санкция „Неиздаване/отнемане на свидетелство за управление на МПС” при наличие на нелекувана умерено-тежка или тежка ОСА според определената в Наредба №3 от 11 Май 2011 г. група на „Заболяванията и състоянията, при наличието на които се налагат ограничения за получаването на свидетелство за управление на МПС ” до удостоверяване от оторизиран медицински персонал (вж. т. 2), че лицето, на което се налага санкцията провежда адекватно и редовно лечение на болестта.</p> <p>2. Провеждане на задължителна консултация за кандидатите за професионални водачи на МПС (категория "C1", "C", "C1E", "CE", "D1", "D", "D1E", "DE", "Tтm" и "Tтb") с лекар, притежаващ Европейски сертификат за специалист по медицина на съня (след положен изпит пред Европейското дружество за изслевање на съня) или с призната специалност неврология или пулмология и практикувал в областта на медицината на съня поне 1 година, с удостоверение от Българското дружество по сомнология, с цел отхвърляне или потвърждаване на вероятността за ОСА, оценка на сънливостта на доказано болните и/или удостоверяване на провеждано ефективно лечение от тях. Същите мерки да бъдат приложени и към водачите от останалите категории, които са високорискови според въпросника STOP-BANG.</p> <p>3. Провеждане на задължително изследване за ОСА (полисомнография в лабораторни условия или домашни условия или полиграфско изследване на дишането по време на сън под лекарско наблюдение) на високорисковите кандидати за професионални водачи на МПС. Изследванията да се извършват от оторизиран медицински персонал по т. 2.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>физическа годност, следва да бъдат взети предвид заболяванията на лицето, съответно да бъде насочено към съответните специалисти при необходимост.</p> <p>При издаване на документ за физическа годност, следва да бъдат взети предвид заболяванията на лицето, съответно да бъде насочено към съответните специалисти при необходимост.</p> <p>При издаване на документ за физическа годност, следва да бъдат взети предвид заболяванията на лицето, съответно да бъде насочено към съответните специалисти при необходимост.</p>
--	---	---	---

		<p>4. Поради големия брой на потенциално нуждаещите се от диагностика професионални водачи, гореспоменатите мерки да бъдат приложени в рамките на буферен период от 3 години от приемането им.</p> <p>5. Същият подход (от т.3 и т.4) да бъде прилаган за всички водачи (независимо от категорията), участвали в ПТП, довело до жертви или наранявания, или в повече от 1 ПТП, независимо от тежестта му.</p> <p>На базата на натрупаните голям брой медицински проучвания по темата в редица западни страни ние вярваме, че предложените промени ще намалят чувствително интензитета на един от най-зловещите феномени на съвременното общество – „войната по пътищата”. С нашето становище засвидетелстваме своята готовност за помощ и експертно мнение в услуга на заинтересованите държавни институции при желание от тяхна страна за адаптиране на направените предложения към Закона за водачите на МПС.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Във връзка с предходните коментари.</p> <p>За настъпване на ПТП са възможни разнородни причини.</p>
17.	АВА	<p>Съгласно чл. 35. (1) собствеността на моторните превозни средства и на теглените от тях ремаркета се прехвърля с писмен договор.</p> <p>Предложението на АВА е този текст да придобие следната редакция:</p> <p>Чл. 35. (1) Собствеността на моторните превозни средства и на теглените от тях ремаркета се прехвърля с писмен договор или фактура.</p> <p>Алинеи 2, 3, 4, 5 и 6 следва да отпаднат, защото противоречат на европейската практика, според която не се изисква нотариална заверка на подписите при покупко-продажба на пътни превозни средства.</p> <p>Законът дискриминира собствениците на едни превозни средства спрямо други, тъй като нотариалната заверка на подписите при покупко-продажба не обхваща всички видове</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>На ниво ЕС няма единни изисквания относно сключването на сделки с пътни превозни средства. За регистрираните превозни средства в законодателството съществуват изисквания и задължения, които не са приложими за нерегистрираните. Към момента за удостоверяване на сделка с</p>

	<p>пътни превозни средства, като същевременно и в момента допуска възможност за покупко-продажба на пътни превозни средства без нотариална заверка на подписите при определени случаи.</p> <p>При положение, че действащият закон допуска приемането на вещта да се осъществи само с писмен договор, без нотариална заверка за някои категории превозни средства, като например пътните превозни средства с прекратена регистрация и тези, които идват в страната с вътреобщностна доставка или внос, не са налице каквито и да е мотиви, които налагат последващото прехвърляне на собствеността върху същите пътни превозни средство да бъде с нотариална заверка на подписите, когато вече са получили регистрация в страната. Следва да бъде подчертано, че стабилността на сделките извършвани от фирми с моторни превозни средства, е гарантирана от счетоводната отчетност на фирмите, тъй като придобиването на собствеността става след заплащането на стоката, срещу което се издава фактура. От друга страна допълнителен контрол се извършва при пререгистрация на съответното моторно превозно средство.</p> <p>Текстът на чл.35, ал. 3 прави всяка сделка между български граждани и фирми с чужди граждани и фирми на практика абсолютно неосъществима, защото изискванията на процедурата по заверка на подписите поставят непреодолими пречки пред страните.</p> <p>Нотариусът поставя печат на документа, който удостоверява, че именно това лице, с тази лична карта, се е подписало на документа. Лицето, което подписва документа трябва да се яви лично пред нотариуса и да представи свой валиден документ за самоличност. Ако се подписва управител или изпълнителен директор на дружество: трябва да се представи на нотариуса и удостоверение за актуално състояние, от което се вижда, че той е лицето, което има право да се подписва от името на дружеството. Ако на документа се подписва лице, което не</p>	регистрирано превозно средство нотарисуите извършват необходимите справки и проверки.
--	--	--



		<p>говори български език: лицето трябва да бъде придружено от преводач, който също подписва Декларация за преводач в края на документа, че е превел вярно и точно текста. Подписът на преводача е необходим, независимо дали документът е двуезичен.</p> <p>Важно е да се отбележи, че за закупените коли от чужбина и продадени преди регистрацията им в България, нотариална заверка на подписите върху документа за продажба не се изисква, дори и да е между частни лица.</p> <p>Нотариалната заверка на подписите съществено затруднява сключването на сделките и води до непреодолими пречки и разходи за страните, същевременно не носи никаква допълнителна сигурност нито за страните по сделката, нито за държавата, тъй като води до умишлени манипулации на стойността на покупко-продажбата и не гарантира заплащането на дължимите данъци.</p>		
18.	Г. М.	<p>1/ Да се сведе до 0,2 промила допустимата граница на употреба на алкохол и други забранени от закона вещества, за които има техническа възможност за отчитане.</p> <p>2/ Да се забрани покупката на МПС от лице без правоспособност на негово име. Или когато лицето няма правоспособност за този вид, а има друга несъответстваща.</p> <p>3/ Да се въведе при възможност поне по 1 час седмично в училищата ,ако не е предвидено друго обучение, за запознаване на децата с основните правила на движение-пеша ,колело и с МПС. Оpozнаване на знаковото обозначение.</p> <p>4/ По основните булеварди и вливащите се към тях улици,</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Липсват конкретни аргументи и анализ.</p> <p>Предложението би довело до небосоновано ограничение на правото на собственост. Следва да се отчита, че правото на собственост може да се придобие не само чрез продажба. Също така, собственици на превозни средства мога да бъдат и юридически лица.</p> <p>Предложението е извън предмета на Закона за движението по пътищата.</p> <p>Организационни въпроси, извън</p>

		<p>знаците с определената позволена скорост на движение да се изнесе високо и централно на информационни табла с съответстващите отклонения-централно по вектора на пътното трасе. Сега разположените такива по страничните стълбове са в страни от полезрението на водача /отклонението е в порядъка от 30 до 45 градуса, а и често зашумени от дърветата по трасетата. Таблата считам, че трябва да бъдат светлинно оборудвани и през цялото време да имат активна светлина. Да има и информация за трафика-и възможните отбивки за заобикаляне и разтоварване на същия. На тези централно разположени табла по вектора на трасето, също да има и светлинно предупреждение за пешеходна пътека, там където е преценено и е поставена.</p> <p>5/. Задължително пред пешеходната пътека / на съответното отстояние/ да има гофрирана предупреждаваща /друсача/ асфалтова гърбица-тип полегнал полицай.</p> <p>6/. За водачи непълнолетни и такива ненавършили пълнолетие, за които е установено някакво нарушение, но не подлежат на наказателна отговорност, да се приложи инструментариума за полагане на обществено полезен труд по местоживееене и под контрола на кмета /местната власт/.Родителите на нарушителя също да се привлекат за контрол при осъществяване на наказателната мярка и тяхната отговорност /следва това да се облече нормативно/.</p> <p>7/ След като се регистрират сервизите и другите технически пунктове за ГТП, такива лица могат да бъдат "санкционирани" с полагането на обществено полезен труд и под контрола на ръководителя на обекта. Т.е. контрола да бъде многостепенен и така да се ангажират повече хора имащи отношение към проблема. много млади непълнолетни младежи които имат пиетет към техниката /МПС във всичките им форми/ ,изтърпявайки санкцията в същото време да добиват някаква техническа култура, също и такава като участници /бъдещи/ в движението.Вменяване на отговорност относно техническата</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>предмета на обсъжданите проекти.</p> <p>Касае се за мерки, предвиждани със съответните проекти.</p> <p>Въпросите по реализиране на отговорността са регламентирани от общото законодателство.</p> <p>Съображенията по предходната точка.</p>
--	--	---	--	---

		<p>изправност на МПС и риска .</p> <p>8/ да се привлекат и експерти от застрахователните дружества, които да култивират /обяснявайки какво е застраховка, защо е нужна и при какви условия същата функционира в тяхна полза.</p>	Приема се по принцип.	Неотнормено към съдържанието на проектите.
19.	АКАБ	<p>1. Закон за водачите на МПС да стане "Закон за обучението на водачите на МПС"</p> <p>Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:</p> <p>В така представения Проект на Закон за водачите на МПС само 8 члена касаят водачите на МПС. Всички останали 52 члена се отнасят за кандидатите за водачи на МПС, тяхното обучение и изпитите които са необходими да положат за да придобият съответната правоспособност, съответно изискванията на които трябва да отговарят тези които ги обучават и явяват на изпит.</p> <p>Самите изпити и психологическите изследвания, също не могат да бъдат отнесени към водачите.</p> <p>Като заключение можем да приемем, че в по-голямата си част законът касае обучението, изпитите и психологическите изследвания на водачите, а не тяхната правоспособност.</p> <p>2. чл.3(1) т.7 В случай на технически проблем с МПС, водача е длъжен да потърси специализирана помощ.</p> <p>Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:</p> <p>На водача не бива да се вменяват задължения, компетенции и отговорности извън неговата правоспособност. Всичко</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Проектът обхваща множество обществени отношения, свързани с изискванията към обучаващи, придобиване на правоспособност и др. и не е целесъобразно всичко да се посочи в наименованието.</p> <p>Съгласно Приложение II, т. 2.1.7 от Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства</p>

		<p>останало застрашава БД.</p> <p>3. чл.3 (1) т.8- При всеки един проблем свързан с управлението, водачът е длъжен да потърси помощ. Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС: В един реален, точен и конкретен Закон, не може да присъства понятието „и други“.</p> <p>4. чл.5 т.2 б.а) "не повече от 125 см<sup>3</sup> " Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС: Така заложената кубатура на мотоциклетите от Категория А1, противоречи на Европейската Директива за</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p>	<p>(Директива 2006/126) съдържанието на изпита за всички категории превозни средства включва механични аспекти във връзка с пътната безопасност; устройството на превозното средство с ударение на безопасността на движението по пътищата; кандидатите трябва да са в състояние да откриват най-често срещаните повреди, по-специално в кормилната уредба, окачването и спирачната система, гумите, светлините и мигачите, отражателите, огледалата за обратно виждане, предното стъкло и чистачките на предното стъкло, изпускателната система, предпазните колани и звуковото предупредително устройство</p> <p>Отново става въпрос за изисквания по горесцитираната директива. Ще бъде предложена нова редакция на разпоредбата.</p>
--	--	---	--	--

		<p>правоспособност на водачите на МПС.</p> <p>5. чл.19 (3) не категория "B",а категория "C". също така да отпадне изискването за стаж.</p> <p>Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:</p> <p>Недопустимо е водачите от категория „B“ да могат да придобиват кат. „D“, без да са преминали през категория „C“. Относно изискуемия стаж, то това понятие трябва първо правилно да се дефинира, от което ще последва, че по никакъв начин не може да се докаже. Притежаваното СУМПС с дадена категория не означава, че лицето притежава определен стаж с нея т.е., дали е практикувало, или не. Ако едно лице след обучението и успешното явяване на изпит за кат.“C“ продължи веднага с обучението за кат.“CE“, то ще надгради своите знания и умения и крайния резултат за постигане на БД ще е по-голям.</p> <p>6. чл.19 (10) Как се доказва стаж? Стаж на водача или стаж на СУМПС? Да отпадне изискването за стаж за кандидатстване за придобиване на категория "CE" и "D".</p> <p>Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:</p> <p>Мотивите са същите като при предходното Предложение.</p> <p>7. чл. 22 (2) Да отпадне!</p> <p>Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:</p> <p>Колкото повече институции отговарят за едно нещо, толкова по трудно се правят промени, които да осигурят гъвкавост и</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Няма такова изискване по Директива 2006/126.</p> <p>Ще бъде премахнат стажа за категория CE.</p> <p>Съгласуването е важно с оглед вземане на отношение оторганите, осъществяващи контрола върху спазването на правилата за движение и</p>
--	--	--	--	--

		<p>вариативност предвид непрекъснато променящите се условия и реалности.</p> <p>8. чл. 23(3) Лицата, които се явяват на практически изпит, не трябва да изтърпяват наказание" Лишаване от право за управление на МПС"</p> <p>Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:</p> <p>Наложена забрана на лицата изтърпяващи наказание „Лишаване от право за управление на МПС“ да важи само за практическия изпит, тъй като изпита по теория няма общо с управлението на МПС.</p> <p>9. чл.26(4) Да отпадне!</p> <p>Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:</p> <p>Изпълнителния Директор на ИААА не може да определя члена на изпитната комисия, тъй като членът на комисията не е служител на ИААА, с което се получава вмешателство в организацията на работа в съответните Учебни центрове.</p> <p>10.Председателят на изпитна комисия да седи отзад.</p> <p>Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:</p> <p>Никъде не се визира стаж като инструктор, което води до</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>адекватност на изпитните въпроси и видеоклиповете спрямо пътнотранспортната обстановка и най-често допусканите грешки и нарушения.</p> <p>Обучението започва след изтърпяване на наказанието. Явяването на теоритичен опит следва преминаването на курса за обучение.</p> <p>Съгласно предложението се създава възможност за определяне на допълнителен член на комисията.</p> <p>Редът за провеждане на изпити се определя с подзаконов нормативен акт.</p>
--	--	--	--	---

		<p>липса на опит при работата с допълнителните педали, което задължително ще доведе до неправилното им използване и опорочаването на изпита.</p> <p>Затова както е в Германия, Унгария и други страни членки на ЕС, изпитващия трябва да седи отзад, а допълнителните педали трябва да са оборудвани със съответните светлинен и звуков сигнал в случаите когато се ползват.</p> <p>11. чл. 29 (1) Единствено и само ако седи отзад.</p> <p>Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:</p> <p>Този член е свързан с Предложение №10, а именно: Изпитващия да седи отзад, тъй като ръцете му ще бъдат заети с таблета и при необходимост, няма да реагира адекватно.</p> <p>12. чл. 29 (2) Само един член.</p> <p>Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:</p> <p>Не може да има повече от един член, тъй като в автомобила не остават места за изпитваните.</p> <p>13. чл. 30(4) В тридневен срок</p> <p>(5) ? Юрист да разясни</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Предходният коментар.</p> <p>Предложението касае организационни въпроси. За провеждане на изпита е необходимо присъствието на цялата комисия.</p> <p>Необходимо е време за извършване на цялостна проверка. Срокът е краен, но няма пречки да се извърши в по-кратки срокове.</p>
--	--	---	--	--

		<p>Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:</p> <p>Този едномесечен срок буквално отказва гражданите да се жалят от липса на обективност при поставяне на оценката и опорочаване на изпита, тъй като за същия период от време той може да се яви 4-5 пъти и да приключи случая.</p> <p>ал.5 Имайки предвид, че жалбата е срещу служител на ИААА ние смятаме, че трябва да има и втора инстанция на обжалване.</p> <p>14.чл. 38 (1) "Професионалната паралелка, но имаща отношение с професията" Монтьор и Водач на МПС"</p> <p>(3) Регистрационен режим</p> <p>(5) Две седмици</p> <p>Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:</p> <p>Посочената професионална подготовка в съответната професионална паралелка трябва да кореспондира с „водач на МПС“. В противен случай става дума за нелоялна конкуренция.</p> <p>ал.3 Излишно и затормозяващо за фирмите е на всеки 5 години, без да са настъпили промени в обстоятелствата да се подновяват Разрешителните. Практиката досега показва, че ИААА дори в случаите на удължаване на Разрешението изисква същата документация както при издаване на</p>	<p>Приема се.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Допусната е техническа грешка.</p> <p>Коментарът има отношение при издаването на разрешението и изискуемите за това документи.</p> <p>Срокът е намален за удължаването на разрешението. За първоначалното издаване е предвиден по-дълъг срок тъй като е необходимо извършването на повече проверки.</p>
--	--	--	---	--



		<p>първоначално Разрешение. По този начин с нищо не се облекчава административната тежест върху фирмите.</p> <p>ал.5 При положение, че ИААА трябва да притежава електронен регистър с данните на фирмите, преподавателите и автомобилите, 30- дневния срок е много голям и причинява затруднения и загуби на фирмите.</p> <p>15.чл. 42 (3) т. 4 Важно е да се уточни точно какви нарушения. също така периодът да бъде 1 година.</p> <p>(7) Обучението да се извършва от оправомощени от ИААА фирми, които да отговарят на определени критерии.</p> <p>Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС.</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Обучението се извършва от училища, притежаващи необходимия капацитет.</p>
20.	Е. С.	<p>Предлагам</p> <p>1 . При новите пътища всички шахти да са в една права линия по трасето. / Най-добре е да са по средата за да не попадат непрекъснато под гумите. При заобикалянето излизаме рязко в съседните платна, в насрещното движение също. /</p> <p>2. Съществуващите шахти да се коригират по височина спрямо останалия асфалт / паваж/</p> <p>3. Да се приеме закон какво е неравност и дупка спрямо дължината и височината на даден участък. Пример- на 50. /петдесет /метра дължина разлика 1 см денивелация. / за магистрали и за останалите пътища на 30/ тридесет/ метра дължина 1 см. денивелация.</p>	<p>Предложението касае Закона за пътищата и подзаконовите нормативни актове, а не обсъжданите проекти.</p> <p>Коментарът по т. 1.</p> <p>Коментарът по т. 1.</p>	

		<p>Често се срещат не само дупки , но и издатини , най- често получени от лош асфалт и преминаване на тежки превозни средства, както и лошо закърпени дупки с издатини, също така свличания или асфалта е повдигнат от корени от дървета.</p> <p>4.Гаранцията на закърпените дупки да не е по малко от 3 г.</p> <p>5. Поемане на отговорност за лоши ремонти от изпълнителя за дупките/ обикновено закърпени през лятото , изкарват само до средата на зимата и отново и отново се ремонтират едни и същи участъци всяка година. Изразходва се значителен бюджет за едно и също.</p> <p>6. В четирите края на всяка кръпка да се поставя цветен индикатор с номер и по този начин може да се знае кой и кога е ремонтирал дупката. / при асфалтирането могат да се поставят кубчета с размер 4/4/4 см. с различен цвят за всяка година. - може да пресметнете колко пари ще се спестят когато има ясна представа кой и кога е извършвал ремонта особено когато има лесен контрол върху това.</p>	<p>Предложението е относимо към законодателството за строителството на пътищата и сключваните договори, а не към обсъжданите проекти.</p> <p>Горните коментари.</p> <p>Горните коментари.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>7. За така наречените "легнали полицаи" да се приеме закон с каква дължина и височина да са.</p> <p>8. Срок за подмяна на съществуващите такива които не отговарят на изискванията</p> <p>9. Създаване на единен сайт за сигнали / с лесно запомнящо се име, на който задължително да се отговаря дали е приет сигнала / да не е автоматичен отговора/ и какво ще се направи по въпроса и в какво време - един от начините институциите да заработят по добре. Да могат да се прилагат и снимки за инфраструктурата.</p> <p>Надявам се да обърнете внимание на горенаписаното, защото преобразувани като закон, ще спестят средства, ще се подобри инфраструктурата и ще спасят животи.</p>	<p>Горните коментари.</p> <p>Горните коментари.</p> <p>Горните коментари.</p>	
21.	КМ - София	<p>След като прегледахме представените група закони, имащи за цел да заместят действащия Закон за движение по пътищата, отправяме следните коментари и предложения:</p> <p>Общи коментари към проектозакони за ЗДвП, ЗППС, ЗМПС</p> <p>1. Трите проектозакона представляват механично разделяне на действащия ЗДвП, като допълненията и промените в структурата не отразяват очакванията ни за цялостно осъвременяване на политиките и не отговарят на високи цели за пътна безопасност.</p>	<p>Липсва конкретно предложение.</p>	<p>Отразяването на очакванията е въпрос на субективна преценка. Твърдението за механично разделяне на действащия закон не може да бъде прието, предвид направените множество бележки и предложения по текстове от проектите, които не съществуват в него – ако представляваше механично разделяне, то отправяните критики би следвало</p>

		<p>2. Правилата и изискванията за велосипедисти са поместени основно в проектозакона за ЗДвП. Предложените нововъведения очевидно не са част от цялостна визия за подкрепа на велосипеден транспорт в населените места, нито за велосипеден спорт и туризъм. Напротив - новостите по отношение на велосипедистите в закона са хаотични, непълни и неясни, като не са подкрепени с аргументи и не съответстват по никакъв начин на европейска и световна практика.</p> <p>3. Оставаме разочаровани, че постигнатият напредък в последните две години по осъвременяване на подзаконовни нормативни актове свързани с планиране и проектиране на пътища и транспортни системи в населени места, по никакъв начин не се възприема или надгражда чрез новите проектозаконали. Напротив - възприети дефиниции за велосипедна инфраструктура, принципи за организация на движение и свързани с тях правила за движение на велосипедисти напълно липсват.</p> <p>4. Проектозаконът за ЗДвП, поради тежкия си юридически изказ, отново предполага изработване и на правилник за прилагането му. Настояваме законът и правилникът към него да бъдат обсъждани заедно. Считаме за по-ефикасен подход за повишаване на пътната безопасност правилата за движение по пътищата да бъдат по-ясни и с директен изказ. За целта вероятно е по-подходящо да се изработи кодекс за пътното движение, каквато практика е много успешна в редица европейски страни.</p>	<p>Липсва конкретно предложение.</p> <p>Липсва конкретно предложение.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>да се отнасят и към текстове от действащия закон.</p> <p>Основната цел е подобряване на безопасността на движението по пътищата.</p> <p>Никъде в подложения на обсъждане проект не е предвидено основание за издаването на правилник. Предвид необходимостта от множество допълнителни и детайлни правила, касаещи различни компетенции и материи, които биха утежнили ненужно закона, за много отделни разпоредби е предвидено издаването на подзаконовни нормативни актове,</p>
--	--	--	--	--

		<p>5. Даденият 14 дневен срок за коментари по проектозаконите от страна на граждани и организации е твърде кратък, за да можем адекватно и пълно да предложим редакции на всички неясноти, липси и противоречия.</p> <p>Затова настояваме:</p> <p>1. Законопроектите да бъдат оттеглени и преработени.</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по отношение на преработване на проектите.</p>	<p>което изключва издаването на правилник за прилагане на закона в неговата цялост.</p> <p>14-дневен срок действително е кратък, предвид обема на обсъжданите проекти, но не е императивен. Обработени са и множество становища, предоставени след този срок. Следва да се отчита, че след окончателното им оформяне, проектите ще бъдат подложени и на обществено обсъждане в изпълнение на Закона за нормативните актове за 30-дневен срок, когато отново всеки гражданин или организация ще могат да предоставят своите становища и предложения. Към този срок се добавя и срока от настоящото публикуване до окончателно изготвяне на проектите, което предоставя допълнителна възможност за запознаване и изготвяне на становища.</p> <p>Не съществува процедура за оттегляне от първоначално обществено обсъждане на работен проект, а и не е ясно какво поражда необходимостта от това - считаме за</p>
--	--	--	--	--

		<p>2. Съставът на работната група по списването на тези закони да бъде публичен и да се допълни с представители и експерти от НПО, включително от велосипедни организации.</p> <p>Оставаме в готовност за съдействие, комуникация и работа по изчистването на спорни текстове съвместно с авторите на трите закона и в работен формат организиран по ваша преценка.</p> <p>Коментари и предложения по проектозакон за ЗДВП</p> <p>Предложенията за редакции и допълнения са отбелязани с наклонен шрифт в предоставеното становище.</p> <p>Чл. 7, ал.2, т.3 - необходимо е да се прецизира формулировката,</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по</p>	<p>целесъобразно всеки да има възможност да се запознае и да изрази становище по изготвеното до момента, за да може да бъде взето предвид при оформянето на проектите на следващ етап. Критичните становища предоставят информация за други гледни точки. Обсъжданите проекти не са предложени нито на вниманието на Министерския съвет за одобрение, нито на Народното събрание за приемане, за да бъдат оттегляни.</p> <p>При обсъждането беше обърнато внимание, че в състава на работната група са включени експерти от МВР, МРРБ, МТИТС, ИААА и АПИ. На представителите и експертите от НПО е предоставена възможност да предоставят своя принос, както при сегашното, така и при предстоящите обществени обсъждания.</p> <p>Разпоредбата в цялост е</p>
--	--	--	--	---

		<p>тъй като е допуснато двусмислие. Да се коригира дефиницията за велосипед в допълнителните разпоредби. Предложение за редакция - допускането на движение на ППС от категория велосипед да се изброи в нова точка или текстът да се преформулира.</p> <p>Чл.21, ал. 1 и ал.2 - въвежда се промяна на възрастта на която деца могат да бъдат водачи на ППС на пътно платно. Тази възраст става 14 г., при досегашни 12 г. Допуснато е противоречие с чл. 122, т.6, като остава неясно къде могат правомерно да се движат с ППС деца на 13 годишна възраст. Няма яснота дали деца до 12 г. или 14 г. могат да се движат с придружител по площи предназначени за пешеходци. Промяната следва да се обсъди с родителски организации и образователни институции, защото предполага промяна в училищното образование по безопасност на движение по пътищата. Смятаме за необходимо да се потвърди, че промяната на възрастта на деца-водачи на ППС на пътя не противоречи на международната Виенска конвенция за движение по пътищата, където възрастта е утвърдена на 12 г. Предложение за редакция - противоречията да бъдат изчистени; да се добави изрична разпоредба за допускане на движение с немоторни ППС и на придружители на деца до 12г. по площи предназначени за движение само на пешеходци; да се въведе изключение за децата до 12 г., когато няма тротоари или те са негодни за ползване.</p> <p>чл.24, ал.5 - указва, че светофари на велоалеи могат да са със светлини само с червен и зелен цвят. Вече има поставени в България светофари за велосипедисти с три цвята - червен, жълт и зелен. Имайки предвид, че велосипедът е пътно превозно средство, а велосипедни пътни ленти се уреждат редом до активни автомобилни пътни ленти, то жълтият цвят</p>	<p>принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p>	<p>относима към моторните превозни средства, а изключението в т. 3 е с оглед наличието на велосипеди с двигател, които не подлежат на регистрация. Ще бъде предложена редакция.</p> <p>За да се избегнат противоречиви тълкувания, разпоредбата ще бъде редактирана. В становището не е посочено къде във Виенската конвенция за движение по пътищата възрастта е утвърдена на 12 г.</p>
--	--	--	--	--

	<p>помага на велосипедистите адекватно да се ориентират спрямо цялостното движение на светофарно регулирано кръстовище.</p> <p>Предложение за редакция - да се добави думата "жълт" в текста, като се допусне светофари за регулиране на велосипедно движение да имат червен, жълт и зелен цвят на светлините.</p> <p>Чл. 28. ал.6 - смятаме за необходимо да се въведе изключение, когато липсва път, платно за движение, пътна лента или алея за велосипеди, движението на велосипедисти да е позволено по "BUS"-лентата възможно най-вдясно. В противен случай, ако велосипедистите спазват даденото правило в проектозакона, то те би трябвало да се движат в пътна лента отляво на "BUS"-лентата и така се оказват по средата между бързо движещи се МПС, което е опасно и е предпоставка за ПТП. Движението на велосипедисти в лентите предназначени за градски транспорт е по-скоро изключение, тъй като обикновено тези ленти се устройват по натоварени булеварди, които велосипедистите предпочитат да избягват. Въпреки това и поради неразвити велосипедни мрежи в българските градове, велосипедистите ползват всички възможни маршрути, включително и такива с отредени "BUS"-ленти. Поради характера на движение на обществения транспорт с чести спирки, велосипедистите обикновено са по-бързи и не пречат на движението в отредените специални ленти. В същото време те заемат относително малко място на пътя и за превозните средства на градския транспорт не е трудно да ги заобиколят.</p> <p>Предложение за редакция: Когато пътна лента е обозначена, че е предназначена за движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, се забранява движението на други пътни превозни средства по нея с изключение на велосипеди, когато липсва пътна лента, предназначена за тях.</p> <p>Чл. 38, ал.3 Предложение за допълнение - съседна пътна лента, както и лента или алея, предназначена за движение на</p>	Приема се.	
		Приема се по принцип.	Велосипедната алея е физически отделена от платното за



	<p>двуколесни превозни средства ... с предимство е водачът на пътното превозно средство, което се намира в дясната пътна лента или алея.</p> <p>Чл. 42, ал.4 Предложение за допълнение - водачът на завиващото превозно средство е длъжен да пропусне пътните превозни средства, преминаващи от дясната му страна, "включително движещите се по еднопосочни или двупосочни велосипедни алеи или ленти".</p> <p>Чл. 44, ал.1 Предложение за допълнение - ... е длъжен да пропусне насрещно движещите се и "движещите се по обособена велосипедна алея или лента пътни превозни средства, които пресичат пътя, по който възнамерява да се включи."</p> <p>Чл.49, ал.2 Предложение за допълнение - т. Нова: по време на изпреварване на уязвими участници в движението</p> <p>а) на път с максимално допустима скорост до 50 км/ч да осигури минимум един метър странично разстояние между своето превозно средство и уязвимия участник в движението</p> <p>б) на път с максимално допустима скорост над 50 км/ч да осигури минимум един метър и половина странично разстояние между своето превозно средство и уязвимия участник в движението</p> <p>Мотиви: Настояваме законът да повиши вниманието на водачите за размера на достатъчното странично разстояние при изпреварване на велосипедист (и двуколесно ППС въобще). Действащите и предложените разпоредби са недостатъчни за защита на водачите на двуколесни ППС. Според трайната съдебна практика, водач не е осигурил достатъчно странично разстояние само ако вече е настъпило ПТП. Но изпреварването на велосипедисти на "една боя" разстояние, особено в градски условия, продължава да е опасно действие неподлежащо на текущ контрол. С това активните велосипедисти се сблъскват всеки ден. Не приемаме аргументите, че е невъзможно</p>	<p>Приема се.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>движение на останалите превозни средства.</p> <p>Разпоредбата предвижда задължение за пропускане на всички насрещнодвижещи се пътни превозни средства.</p> <p>Съгласно чл. 49, ал. 2, т. 1 от проекта, водач, който изпреварва, е длъжен по време на изпреварването да осигури достатъчно странично разстояние между своето и изпреварваното пътно превозно средство. В контекста на предложението за движение в лентата за движение на ПС от линиите за обществен превоз на пътници напр. предложената редакция би означавала или водачът на превозно средство от линиите за обществен превоз на пътници да се движи през цялото време зад велосипедист, движещ се в „BUS лентата“, или да напусне лентата, предназначена за неговото движение, за да изпревари велосипедиста.</p>
--	--	---	--

		<p>разстоянието от 1-1,5 м да бъде измервано при установяване на нарушение. Освен специални устройства за измерване на динамични странични разстояния, установяването е възможно и чрез други средства (снимки, видео) и чрез сравняване на ширината на пътните ленти и нормативно установените габарити на превозните средства. Такива правила вече действат в някои страни от ЕС. Въвеждането на предложените правила практически означава водачите на МПС в много случаи да използват съседна пътна лента за изпреварване на велосипедист. Това е правилното поведение, което наблюдаваме от водачи в други страни от ЕС - лидери в пътната безопасност. При спазване на ограниченията на скоростта за движение в градовете и съобразяване с пътните условия, осигуряване на 1-1,5 м странично отстояние при изпреварване на двуколесни не причинява съществени неудобства или опасност за водачите на МПС и е гаранция за повишаване на безопасността на всички уязвими участници в движението.</p> <p>Чл.50 Позволява се изпреварване на велосипед и други двуколесни ППС в същата пътна лента при опасни условия. Във връзка с мотивите за допълнение на чл. 49, ал.2, отправяме: Предложение за редакция - да отпадне изключението за изпреварване на велосипеди, мотопеди и мотоциклети с кош.</p> <p>Чл.50, т.6 Да се допълни с "велосипедна пътека" Предложение за допълнение -</p> <p>- пред и върху обозначена, маркирана или сигнализирана пешеходна пътека или велосипедна пътека.</p> <p>чл. 72 В предложената в проектозакона редакция, преписана от текущия закон, се подразбира че паркирането на велосипед върху тротоара е забранено. Повечето съществуващи велосипедни паркинги изградени на публични места са разположени върху тротоари. Подзаконови нормативни актове вече уреждат подробно изискванията. Може да бъде въведено изискване велосипедът да се паркира по начин, който не</p>	<p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p>	<p>Предвид множество коментари и изразени становища, от проекта ще отпадне и предложаната дистанция в метри. Обръщаме внимание, че изпреварване е налице, когато едно превозно средство се движи зад друго превозно средство, напуска заеманата лента и преминава покрай изпреварваното пътно превозно средство.</p>
--	--	--	---	--

		<p>възпрепятства движението на пешеходците.</p> <p>Предложение за редакция - да се изключат велосипедите от забраната за паркиране в чл. 72.</p> <p>Чл. 122. т.6. Необходимо е да се даде яснота за поведението на родители с велосипеди придружаващи деца с велосипеди. На родителите следва изрично да е позволено придружавайки децата си, също да се движат с колело по тротоар или други места предназначени само за пешеходци.</p> <p>Предложение за редакция - да управлява превозно средство на места, предназначени само за пешеходци; тази забрана не се отнася за велосипедисти на възраст до 12 години и до двама техни придружители;</p> <p>Чл. 122, т.7 На водача на двуколесно пътно превозно средство е забранено да управлява превозното средство изправен или само на едно колело!?! Необходимо е текстът да се редактира, като отпадне забраната водач да кара велосипед изправен. Вероятно авторите на този текст желаят да ограничат рискови прояви, но не става ясно кои или текстът е двусмислен. Карането на велосипед в изправена позиция е ключово умение за баланс и реакция при препятствия на пътя. Велосипедистите се изправят, когато е необходимо да приложат повече мускулна сила, например при изкачване на голям наклон или стартиране при изтегляне от кръстовище. Това естествено поведение при движение с велосипед не може да бъде забранено.</p> <p>Предложение за редакция - думата "изправен" да отпадне.</p> <p>чл.123, т.1,в) Изискват се активна червена светлина отзад на велосипеда и червен светлоотразител отзад, но смятаме че двете не е необходимо да са изискуеми и налични едновременно.</p> <p>Предложение за редакция - да се замести "и" с "или" като крайният текст е "...устройство за излъчване на бяла или жълта добре различима светлина отпред и червен светлоотразител</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p>	<p>Местата са предназначени за пешеходци. Движението на деца е допуснато с оглед възрастта им и избягване на смесването на самостоятелното управление от тях на велосипед с автомобилното движение. Когато децата са с придружител няма пречка велосипедите да се управляват по велосипедната инфраструктура.</p> <p>Ще бъде предложена редакция, с която изискването да се отнася за водачите на моторни превозни средства.</p>
--	--	--	---	--

	<p>отзад, или устройство за излъчване на червена светлина отзад; чл.123, т.2 за задължителни каска и светлоотразителна жилетка настояваме да отпадне!</p> <p>Нововъведеното правило предполага задължителното носене на каска и светлоотразителна жилетка едновременно, навсякъде по всички пътища при всякакви условия. Такова задължение, с което каската и жилетката стават едва ли не униформа за велосипедист, няма въведено никъде в нито една страна по света!</p> <p>Необходимо е да се разгледат ползите от двата аксесоара поотделно, като законодателят аргументирано и въз основа на данни от натрупан международен опит, може да определи конкретни условия за ползването им - напр. ограничено по възраст, пътни условия, видове пътища и др.</p> <p>Напомниме, че ползите от индивидуална употреба на каски и жилетки се различават от ползите от законово задължение за употребата им!</p> <p>Според позиция на Европейската федерация на велосипедистите (European Cyclists Federation), основана на обобщени международни изследвания, задължението за носене на каски доказано не се отразява достатъчно върху намаляване на броя тежки ПТП с велосипедисти. За сметка на това, правилата за задължителни каски се отразяват отрицателно върху броя ползващи велосипед в градовете. Обезсмислят се и системите за велосипеди под наем, каквито вече са въведени или се въвеждат в България. Позицията със съответните данни и изследвания може да се намери в интернет сайта на федерацията: <a href="https://ecf.com/what-we-do/road-safety/ecf-position-helmets">https://ecf.com/what-we-do/road-safety/ecf-position-helmets</a></p> <p>Неизпълнението на изискването за носене на каска/жилетка би довело до прехвърляне на отговорността върху уязвимия участник в движението при евентуално ПТП, дори когато обективните обстоятелства не сочат, че използването им би довело до друг резултат при съответния инцидент. Например,</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Ще бъде предложена нова редакция, както е посочено по предходни аналогични коментари и предложения.</p>
--	---	------------------------------	--

	<p>ако велосипедист, неносещ жилетка, е блъснат през деня със 100 км/ч в населено място и загине на място, то за виновния водач липсата на светлоотразителна жилетка у велосипедиста би било облекчаващо вината обстоятелство. Ако аргументите на вносителите на закона са, че велосипедистите са уязвими участници и затова трябва да носят каски и жилетки, то този аргумент е приложен нееднозначно. Пешеходците са по-уязвими участници, но за тях такова изискване не е въведено, освен при движение по автомагистралите. При проверка на статистиката ще се установи, че загиналите и ранени пешеходци на пътно платно са многократно повече от загиналите и ранени велосипедисти. Т.е. тук няма мотивирана обосновка за въвеждането на подобно изискване. Задължителни каски и жилетки бяха въведени за кратко в Босна, и наскоро задължението е премахнато заради липса на ползи. В Сърбия и Македония обществените дискусии доведоха до отпадане на задължението за каски и жилетки от новите закони. В Австралия, единствената страна задължаваща велосипедистите да носят каски навсякъде, в момента тече обществена дискусия за премахване на задължението, също поради липса на ползи. Там броят инциденти с травми на главата при велосипедисти намалява незначително, а се увеличават фаталните инциденти с други телесни травми; доказано намалява броя активни велосипедисти в австралийските градове.</p> <p>В Европа няма страни с изисквания за задължителни каски и жилетки. Само в няколко страни каските са задължителни само за деца до определена възраст или и за възрастни, но само при движение извън града, а задължителни светлоотразителни жилетки са изискуеми само при определени ограничени условия.</p> <p>Задължаването на велосипедистите да носят светлоотразителна жилетка през деня и в населени места е напълно излишно. По-успешна политика за по-масово използване би било информирането и насърчаването на употребата на жилетки и</p>		
--	--	--	--

		<p>светлоотразителни елементи въобще чрез дейности на контролните органи и образователни институции. Задължение на стопаните на пътя е да гарантират безопасността чрез осигурена видимост и осветени улици. Отговорността за неспазването на това им задължение не може да се прехвърля чрез добавяне на отговорности върху уязвими участници в движението. Именно затова смятаме насърчителните политики за по-успешен подход, в сравнение с измиване на ръцете на отговорните чрез закон.</p> <p>Ако законодателят желае да гарантира безопасността на велосипедистите, то може да приложи доказани практики по света - ограничаване и ефективен контрол върху скоростта на МПС в населените места, и отделяне на велосипедното движение чрез специална инфраструктура.</p> <p>Предложение за редакция: Да отпадне задължението за велосипедисти за носене на каски. Да остане задължението за носене на жилетка при каране на велосипед извън населените места в съответствие с действащия закон, като се допусне употребата и на дрехи, спортна екипировка и аксесоари със светлоотразителни елементи по тях. Например: "използва дрехи или аксесоари със светлоотразителни елементи при движение извън населените места в тъмната част на денонощието или при намалена видимост"</p> <p>Чл.123, т.4. Допълнена е разпоредбата спрямо действащия закон, но това е недостатъчно, тъй като не се изчерпват възможните пътни ситуации с налична велосипедна инфраструктура. Въвежда се понятието "двупосочна велоалея", без да са дефинирани други видове велосипедна инфраструктура. Без дефиниции за видове велосипедни алеи и велосипедни ленти, се допуска противоречие с дефиницията за "пътна лента" в която се казва, че е забранено движението на недвуколесни ППС. Видовете велосипедна инфраструктура са видове пътни ленти за движение!</p> <p>Предложение за редакция: т.4. при наличие на обособена пътна</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	
--	--	--	------------------------------	--

		<p>лента за велосипедисти използва съответната лента по посока на движението, а при липса на такава се движи възможно най-близо до дясната граница на платното за движение.</p> <p>Предложение за допълнение: към дефинициите в Преходни и заключителни разпоредби да се допълнят дефиниции за велосипедна инфраструктура в съответствие с Наредба на МРРБ № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии.</p> <p>Чл. 123, т.5 Настояваме да отпадне и да се добавят по-ясни правила при типови ситуации за велосипедисти! Налице е допълнение спрямо действащия закон и формулирано правило, според което при преминаване през пешеходна пътека велосипедистите са длъжни да слезат от колелото и да преминат бутайки го като пешеходци. Това се налага само в следните ситуации, които е необходимо да се изяснят в закона:</p> <p>а) при движение на велосипедисти до 12 г. по тротоара и с придружител/и. Тогава при всяко кръстовище, децата на колело и техните придружители се налага да преминават по пешеходни пътеки (маркирани или немаркирани), като преминаването им като пешеходци е безопасният начин на пресичане. Велосипедистите над 12 г. според закона не могат да се движат по тротоара и тази ситуация не се отнася за тях.</p> <p>б) при движение на велосипедист по пътно платно в прав участък с налична маркирана пешеходна пътека, когато велосипедистът желае да предприеме маневра наляво, ползвайки пешеходната пътека.</p> <p>в) при пресичане на кръстовища, регулирани или нерегулирани със светофар, когато велосипедист, движещ се по пътно платно, желае да премине като пешеходец използвайки пешеходните пътеки.</p> <p>Велосипедистът може да предприеме лява маневра и според правилата за маневри за ППС, като не използва пешеходна пътека.</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Разпоредбата предвижда правило за преминаване през пешеходна пътека. При преминаване през пешеходна пътека, във всички случаи, независимо от ситуацията велосипедиста следва да преминава бутайки велосипеда.</p>
--	--	---	------------------------------	--

		<p>В качеството си на ППС, велосипедистът може да премине през кръстовище без да ползва пешеходните пътеки. На кръстовища с налична велосипедна инфраструктура (велосипедни алеи или велосипедни ленти), стопаните на пътя са длъжни да осигурят непрекъснатост на велосипедната инфраструктура чрез маркирани велосипедни пътеки за включване на велосипедистите в пътното движение във всички посоки на съответното кръстовище. Необходимо е да се добавят ясни правила за безопасно преминаване на велосипедисти през кръгови, т-образни кръстовища и др. с или без налична велоинфраструктура. Настояваме новият Закон за движение по пътищата да изясни изрично тези ситуации, като сме готови да дискутираме конкретни текстови формулировки с експертите-автори на законопроекта.</p> <p>Чл. 158 Необходимо е да се прецизира. Изискване за провеждане на шествия в една пътна лента е ненужно ограничение, когато са налични повече от една лента в посоката на движение. Пътно движение на МПС редом до шествие не бива да се допуска в съседната свободна пътна лента в същата посока на движение. Ако се ползват повече ленти шествието ще премине по-бързо.</p> <p>Чл. 172, т.2 Настояваме да има наказания за водач неосигурил предимство на велосипедист на велосипедна пътека.</p> <p>Предложение за допълнение: подточка нова, след е) - "не осигуряване на предимството на водач на велосипед на велосипедна пътека";</p> <p>Чл. 202, ал.2, т.1 Необходимо е да се добави глоба за нарушена забрана за паркиране и престой на велосипедна пътека, каквато е въведена в чл. 75, ал. 1, т. 5 Предложение за допълнение: (2) Наказва се с глоба от 100 лв.</p> <p>1. водач, който неправилно престоява или паркира в зоната на пешеходна пътека, велосипедна пътека, спирка за обществен превоз на пътници или кръстовище или на по-малко от 5 метра от тях;</p>	<p>Приема се.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p>	<p>Ще бъдат предложени съответните административно-наказателни разпоредби.</p>
--	--	--	--	--



		<p>Чл. 202, ал.3, т.4 Необходимо е да се добави глоба за нарушена забрана за паркиране и престой на велосипедни алеи, велосипедни ленти, каквато е въведена с предходен член от проектозакона.</p> <p>Предложение за допълнение: т.4 - в детски площадки, площи, предназначени само за пешеходци, велосипедни алеи, велосипедни ленти и на тротоари в населените места извън разрешените за това места</p> <p>Чл. 204, ал.1. Пропуснато е наказание за водач неосигурил предимство на велосипедист на велосипедна пътека.</p> <p>Предложение за допълнение: т.нова след т. 3: "не осигури предимство на водач на велосипед, при преминаване през велосипедна пътека ";</p> <p>Чл. 206. Пропуснато е наказание за водачи престояващи, паркиращи или движещи се с МПС върху велосипедни алеи и велосипедни ленти. Предложение за допълнение: Наказва се с глоба от 50 лв.:</p> <p>(допълнение)14. водач, който управлява моторно превозно средство по пътна лента, обозначена, маркирана или сигнализирана за движение само на пътни превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници или пътна лента, предназначена за движение на велосипедисти , без да има право на това.</p> <p>Нова т. 15. водач, който престоява или паркира моторно превозно средство върху пътна лента, обозначена, маркирана или сигнализирана за движение само на пътни превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, без да има право на това;</p> <p>Нова т. 16. водач, който престоява или паркира моторно превозно срдство върху пътна лента, предназначена за движение на велосипедисти.</p> <p>Коментари и предложения към допълнителни разпоредби на</p>	<p>Приема се.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>В т. 4 е предвидено наказание за лице, което не спазва правилата за предимство, което е приложимо за всички правила, свързани с предомството, за всички превозни средства.</p> <p>Аналогично на предложенията от стр. 72 от справката-таблица. Наказанията, свързани с паркирането се съдържат в чл. 202, като в ал. 2, т. 2 и ал. 4, т. 2 е предвидено наказание за водач, който неправилно престоява или е паркирал неправилно, което включва всички нарушения на правилата за паркиране.</p>
--	--	--	---	--

		<p>проектозакон за ЗДвП § 1.  т. 5. "Велосипед" е пътно превозно средство най-малко с две колела, което се привежда в движение с мускулната сила на лицето, което го управлява, с изключение на инвалидните колички, самобалансиращите се превозни средства и превозни средства, които не са оборудвани с най-малко едно място за сядане.  (б. - нова) "Електрически велосипед" е пътно превозно средство с характеристиките на велосипед, което разполага с електрически мотор с мощност не по-голяма от 250 W и позволява подпомагане на задвижването до достигане на скорост не по-голяма от 25 км/ч.  Мотиви:  Необходимо е да се прецизира дефиницията за велосипед, като от нея се изключат мобилни средства с коренно различни динамични характеристики и габарити при движение. Тяхното допускане за движение по пътищата е необходимо да се обмисли и регулира специфично, като се има предвид че са навлезли на пазара и широко използвани в градовете. Такива са тротинетки, сегуей, скейтбордове, ховърборд, мотобордове, едноколесни велосипеди и бордове и др. Считаме, че употребата на тези мобилни средства следва да се насърчава, като се отчитат специфичните им особености и предимства в унисон с политики за устойчива градска мобилност.  Предложената дефиниция за велосипед е в съответствие с чл. 2 на Регламент №168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 година относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства от значение за ЕИП. Предложената дефиниция за електрически велосипед е в съответствие с Регламент (ЕС) №168/2013, чл. 2, т. 2, буква з.). Напомняме, че според</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Аналогично на становище, вече коментирано в справката-таблица. Ще бъдат предложени корекции на дефинициите.</p>
--	--	---	------------------------------	--

		<p>регламента електрическите велосипеди са изключени от необходимостта за създаване на правила за регистрация, водене на отчет и специфичен за моторните превозни средства контрол.</p> <p>§ 1. т.45. Считаме за необходимо да се редактира дефиницията за пътна лента, като се премахне думата "недвуколесни". Предложение за редакция: "Пътна лента" е надлъжна част от пътя, очертана или не с маркировка и осигуряваща движението на пътни превозни средства в една посока едно след друго. Мотиви: Видовете велосипедна инфраструктура - велосипедни алеи и велосипедни ленти, по същество също са пътни ленти. Предлагаме корекция на дефиницията, за да се избегнат погрешни тълкувания на правила, които се отнасят за движение на велосипеди, напр. маневри за ППС и др.</p> <p>§1. т. нова Предлагаме да се въведе дефиниция за "уязвими участници в движението" - това са пешеходците и всички водачи на двуколесни пътни превозни средства, моторни и немоторни. Могат да се изброят изрично и деца, трудноподвижни хора, хора с увреждания и др. Мотиви: Смятаме за необходимо да се засили вниманието на водачите към уязвимите участници в движението. Безопасното поведение към тях следва да е обект на разширено внимание и по време на обучението на водачи за различните категории МПС. Към настоящия момент обучението на водачите не включва никакви съвети и правила за поведение спрямо велосипедисти. Шофьорите не осъзнават кои техни действия застрашават велосипедистите и не знаят как да ги предпазват. Въвеждането на дефиницията ще позволи допълнение към глава седма - Административно наказателна отговорност с много по-строги наказания за водачи причинили и напуснали</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Аналогично на становище от стр. 84-85 от справката-таблица.</p> <p>В допълнителните разпоредби са дефинирани понятия, използвани в закона. За съответните категории участници са предвидени съответни правила, без използването на обобщаващо понятие.</p>
--	--	--	---	---

		<p>ПТП с уязвим участник в движението.</p> <p>Приложение 1 към чл.16, ал.2 - изисква категория за управление на МПС за водачи на велосипед с двигател. Следва от тази разпоредба да бъдат изключени водачите на електрически велосипеди, тъй като противоречи на Регламент (ЕС) №168/2013. Предложение за редакция:</p> <p>Категория, даваща право на управление на моторно превозно средство АМ</p> <p>Описание на превозното средство</p> <p>Леко двуколесно моторно превозно средство.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Велосипед с двигател с изключение на електрическите велосипеди</li> <li>- Двуколесен мотопед</li> </ul>	Приема се по принцип.	Ще бъде предложена нова редакция на дефинициите.
22.	В.	<p>След като прегледахме представените група закони, имащи за цел да заместят действащия Закон за движение по пътищата, отправяме следните коментари и предложения:</p> <p>Общи коментари към проектозаконали за ЗДвП, ЗППС, ЗМПС</p> <p>1. Трите проектозакона представляват механично разделяне на действащия ЗДвП, като допълненията и промените в структурата не отразяват очакванията ни за цялостно осъвременяване на политиките и не отговарят на високи цели за пътна безопасност.</p> <p>2. Правилата и изискванията за велосипедисти са поместени основно в проектозакона за ЗДвП. Предложените нововъведения очевидно не са част от цялостна визия за подкрепа на велосипеден транспорт в населените места, нито за велосипеден спорт и туризъм. Напротив - новостите по отношение на велосипедистите в закона са хаотични, непълни и неясни, като не са подкрепени с аргументи и не съответстват по никакъв начин на европейска и световна практика.</p> <p>3. Оставаме разочаровани, че постигнатият напредък в последните две години по осъвременяване на подзаконовите нормативни актове свързани с планиране и проектиране на пътища и транспортни системи в населени места, по никакъв</p>	<b>Аналогично със становището на К.М. – София</b>	

		<p>начин не се възприема или надгражда чрез новите проектозаконали. Напротив - възприети дефиниции за велосипедна инфраструктура, принципи за организация на движение и свързани с тях правила за движение на велосипедисти напълно липсват.</p> <p>4. Проектозаконът за ЗДвП, поради тежкия си юридически изказ, отново предполага изработване и на правилник за прилагането му. Настояваме законът и правилникът към него да бъдат обсъждани заедно. Считаме за по-ефикасен подход за повишаване на пътната безопасност правилата за движение по пътищата да бъдат по-ясни и с директен изказ. За целта вероятно е по-подходящо да се изработи кодекс за пътното движение, каквато практика е много успешна в редица европейски страни.</p> <p>5. Даденият 14 дневен срок за коментари по проектозаконали от страна на граждани и организации е твърде кратък, за да можем адекватно и пълно да предложим редакции на всички неясноти, липси и противоречия.</p> <p>Затова настояваме:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Законопроектите да бъдат отеглени и преработени.</li><li>2. Съставът на работната група по списването на тези закони да бъде публичен и да се допълни с представители и експерти от НПО, включително от велосипедни организации.</li></ol> <p>Оставаме в готовност за съдействие, комуникация и работа по изчистването на спорни текстове съвместно с авторите на трите закона и в работен формат организиран по ваша преценка.</p> <p>Коментари и предложения по проектозакон за ЗДвП</p> <p>Предложенията за редакции и допълнения с конкретни текстове са отбелязани с наклонен шрифт.</p> <p>Чл. 7, ал.2, т.3 - необходимо е да се прецизира формулировката, тъй като е допуснато двусмислие. Да се коригира дефиницията за велосипед в допълнителните разпоредби. Предложение за редакция - допускането на движение на ППС от категория велосипед да се изброи в нова точка или текстът да се</p>		
--	--	--	--	--

		<p>преформулира.</p> <p>Чл.21, ал. 1 и ал.2 - въвежда се промяна на възрастта на която деца могат да бъдат водачи на ППС на пътното платно. Тази възраст става 14 г., при досегашни 12 г. Допуснато е противоречие с чл. 122, т.6, като остава неясно къде могат правомерно да се движат с ППС деца на 13 годишна възраст. Няма яснота дали деца до 12 г. или 14 г. могат да се движат с придружител по площи предназначени за пешеходци. Промяната следва да се обсъди с родителски организации и образователни институции, защото предполага промяна в училищното образование по безопасност на движение по пътищата. Смятаме за необходимо да се потвърди, че промяната на възрастта на деца-водачи на ППС на пътя не противоречи на международната Виенска конвенция за движение по пътищата, където възрастта е утвърдена на 12 г. Предложение за редакция - противоречията да бъдат изчистени; да се добави изрична разпоредба за допускане на движение с немоторни ППС и на придружители на деца до 12г. по площи предназначени за движение само на пешеходци; да се въведе изключение за децата до 12 г., когато няма тротоари или те са негодни за ползване.</p> <p>чл.24, ал.5 - указва, че светофари на велоалеи могат да са със светлини само с червен и зелен цвят. Вече има поставени в България светофари за велосипедисти с три цвята - червен, жълт и зелен. Имайки предвид, че велосипедът е пътно превозно средство, а велосипедни пътни ленти се уреждат редом до активни автомобилни пътни ленти, то жълтият цвят помага на велосипедистите адекватно да се ориентират спрямо цялостното движение на светофарно регулирано кръстовище. Предложение за редакция - да се добави думата "жълт" в текста, като се допусне светофари за регулиране на велосипедно движение да имат червен, жълт и зелен цвят на светлините.</p> <p>Чл. 28. ал.6 - смятаме за необходимо да се въведе изключение,</p>		
--	--	--	--	--

	<p>когато липсва път, платно за движение, пътна лента или алея за велосипеди, движението на велосипедисти да е позволено по "BUS"-лентата възможно най-вдясно. В противен случай, ако велосипедистите спазват даденото правило в проектозакона, то те би трябвало да се движат в пътна лента отляво на "BUS"-лентата и така се оказват по средата между бързо движещи се МПС, което е опасно и е предпоставка за ПТП. Движението на велосипедисти в лентите предназначени за градски транспорт е по-скоро изключение, тъй като обикновено тези ленти се устройват по натоварени булеварди, които велосипедистите предпочитат да избягват. Въпреки това и поради неразвити велосипедни мрежи в българските градове, велосипедистите ползват всички възможни маршрути, включително и такива с отредени "BUS"-ленти. Поради характера на движение на обществения транспорт с чести спирки, велосипедистите обикновено са по-бързи и не пречат на движението в отредените специални ленти. В същото време те заемат относително малко място на пътя и за превозните средства на градския транспорт не е трудно да ги заобиколят.</p> <p>Предложение за редакция: Когато пътна лента е обозначена, че е предназначена за движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, се забранява движението на други пътни превозни средства по нея с изключение на велосипеди, когато липсва пътна лента, предназначена за тях.</p> <p>Чл. 38, ал.3 Предложение за допълнение - съседна пътна лента, както и лента или алея, предназначена за движение на двуколесни превозни средства ... с предимство е водачът на пътното превозно средство, което се намира в дясната пътна лента или алея.</p> <p>Чл. 42, ал.4 Предложение за допълнение - ...водачът на завиващото превозно средство е длъжен да пропусне пътните превозни средства, преминаващи от дясната му страна, "включително движещите се по еднопосочни или двупосочни</p>		
--	---	--	--

		<p>велосипедни алеи или ленти".</p> <p>Чл. 44, ал.1 Предложение за допълнение - ... е длъжен да пропусне насрещно движещите се и "движещите се по обособена велосипедна алея или лента пътни превозни средства, които пресичат пътя, по който възнамерява да се включи."</p> <p>Чл.49, ал.2 Предложение за допълнение - т. Нова: по време на изпреварване на уязвими участници в движението</p> <p>а) на път с максимално допустима скорост до 50 км/ч да осигури минимум един метър странично разстояние между своето превозно средство и уязвимия участник в движението</p> <p>б) на път с максимално допустима скорост над 50 км/ч да осигури минимум един метър и половина странично разстояние между своето превозно средство и уязвимия участник в движението</p> <p>Мотиви:</p> <p>Настояваме законът да повиши вниманието на водачите за размера на достатъчното странично разстояние при изпреварване на велосипедист (и двуколесно ППС въобще). Действащите и предложените разпоредби са недостатъчни за защита на водачите на двуколесни ППС. Според трайната съдебна практика, водач не е осигурил достатъчно странично разстояние само ако вече е настъпило ПТП. Но изпреварването на велосипедисти на "една боя" разстояние, особено в градски условия, продължава да е опасно действие неподлежащо на текущ контрол. С това активните велосипедисти се сблъскват всеки ден. Не приемаме аргументите, че е невъзможно разстоянието от 1-1,5 м да бъде измервано при установяване на нарушение. Освен специални устройства за измерване на динамични странични разстояния, установяването е възможно и чрез други средства (снимки, видео) и чрез сравняване на ширината на пътните ленти и нормативно установените габарити на превозните средства. Такива правила вече действат в някои страни от ЕС.</p>		
--	--	--	--	--



	<p>Въвеждането на предложените правила практически означава водачите на МПС в много случаи да използват съседна пътна лента за изпреварване на велосипедист. Това е правилното поведение, което наблюдаваме от водачи в други страни от ЕС - лидери в пътната безопасност. При спазване на ограниченията на скоростта за движение в градовете и съобразяване с пътните условия, осигуряване на 1-1,5 м странично отстояние при изпреварване на двуколесни не причинява съществени неудобства или опасност за водачите на МПС и е гаранция за повишаване на безопасността на всички уязвими участници в движението.</p> <p>Чл.50 Позволява се изпреварване на велосипед и други двуколесни ППС в същата пътна лента при опасни условия. Във връзка с мотивите за допълнение на чл. 49, ал.2, отправяме: Предложение за редакция - да отпадне изключението за изпреварване на велосипеди, мотопеди и мотоциклети с кош.</p> <p>Чл.50, т.6 Да се допълни с "велосипедна пътека"</p> <p>Предложение за допълнение: „пред и върху обозначена, маркирана или сигнализирана пешеходна пътека или велосипедна пътека".</p> <p>чл. 72 В предложената в проектозакона редакция, преписана от текущия закон, се подразбира че паркирането на велосипед върху тротоара е забранено. Повечето съществуващи велосипедни паркинги изградени на публични места са разположени върху тротоари. Подзаконовите нормативни актове вече уреждат подробно изискванията. Може да бъде въведено изискване велосипедът да се паркира по начин, който не възпрепятства движението на пешеходците.</p> <p>Предложение за редакция - да се изключат велосипедите от забраната за паркиране в чл. 72.</p> <p>Чл. 122. т.6. Необходимо е да се даде яснота за поведението на родители с велосипеди придружаващи деца с велосипеди. На родителите следва изрично да е позволено придружавайки децата си, също да се движат с колело по тротоар или други</p>		
--	---	--	--

		<p>места предназначени само за пешеходци.</p> <p>Предложение за редакция - да управлява превозно средство на места, предназначени само за пешеходци; тази забрана не се отнася за велосипедисти на възраст до 12 години и до двама техни придружители;</p> <p>Чл. 122, т.7 На водача на двуколесно пътно превозно средство е забранено да управлява превозното средство изправен или само на едно колело!?! Необходимо е текстът да се редактира, като отпадне забраната водач да кара велосипед изправен. Вероятно авторите на този текст желаят да ограничат рискови прояви, но не става ясно кои или текстът е двусмислен. Карането на велосипед в изправена позиция е ключово умение за баланс и реакция при препятствия на пътя. Велосипедистите се изправят, когато е необходимо да приложат повече мускулна сила, например при изкачване на голям наклон или стартиране при изтегляне от кръстовище. Това естествено поведение при движение с велосипед не може да бъде забранено.</p> <p>Предложение за редакция - думата "изправен" да отпадне.</p> <p>чл.123, т.1,в) Изискват се активна червена светлина отзад на велосипеда и червен светлоотразител отзад, но смятаме че двете не е необходимо да са изискуеми и налични едновременно.</p> <p>Предложение за редакция - да се замести "и" с "или" като крайният текст е "...устройство за излъчване на бяла или жълта добре различима светлина отпред и червен светлоотразител отзад, или устройство за излъчване на червена светлина отзад;</p> <p>чл.123, т.2 Настояваме да отпадне изискването за задължителни каска и светлоотразителна жилетка!</p> <p>Нововъведеното правило предполага задължителното носене на каска и светлоотразителна жилетка едновременно, навсякъде по всички пътища при всякакви условия. Такова задължение, с което каската и жилетката стават едва ли не униформа за велосипедист, няма въведено никъде в нито една страна по света!</p>		
--	--	---	--	--

		<p>Необходимо е да се разгледат ползите от двата аксесоара поотделно, като законодателят аргументирано и въз основа на данни от натрупан международен опит, може да определи конкретни условия за ползването им - напр. ограничено по възраст, пътни условия, видове пътища и др.</p> <p>Напомняме, че ползите от индивидуална употреба на каски и жилетки се различават от ползите от законово задължение за употребата им!</p> <p>Според позиция на Европейската федерация на велосипедистите (European Cyclists Federation), основана на обобщени международни изследвания, задължението за носене на каски доказано не се отразява достатъчно върху намаляване на броя тежки ПТП с велосипедисти. За сметка на това, правилата за задължителни каски се отразяват отрицателно върху броя ползвачи велосипед в градовете. Обезсмислят се и системите за велосипеди под наем, каквито вече са въведени или се въвеждат в България. Позицията със съответните данни и изследвания може да се намери в интернет сайта на федерацията: <a href="https://ecf.com/what-we-do/road-safety/ecf-position-helmets">https://ecf.com/what-we-do/road-safety/ecf-position-helmets</a></p> <p>Неизпълнението на изискването за носене на каска/жилетка би довело до прехвърляне на отговорността върху уязвимия участник в движението при евентуално ПТП, дори когато обективните обстоятелства не сочат, че използването им би довело до друг резултат при съответния инцидент. Например, ако велосипедист, неносещ жилетка, е блъснат през деня със 100 км/ч в населено място и загине на място, то за виновния водач липсата на светлоотразителна жилетка у велосипедиста би било облекчаващо вината обстоятелство. Ако аргументите на вносителите на закона са, че велосипедистите са уязвими участници и затова трябва да носят каски и жилетки, то този аргумент е приложен нееднозначно. Пешеходците са по-уязвими участници, но за тях такова изискване не е въведено, освен при движение по автомагистралите. При проверка на</p>		
--	--	---	--	--

		<p>статистиката ще се установи, че загиналите и ранени пешеходци на пътното платно са многократно повече от загиналите и ранени велосипедисти. Т.е. не е налице мотивирана обосновка за въвеждането на подобно изискване. Задължителни каски и жилетки бяха въведени за кратко в Босна и Херцеговина, и наскоро задължението е премахнато заради установена липса на ползи. В Сърбия и Македония обществените дискусии доведоха до отпадане на задължението за каски и жилетки от нови законопроекти. В Австралия, единствената страна задължаваща велосипедистите да носят каски навсякъде, в момента тече обществена дискусия за премахване на задължението, също поради липса на ползи. Там броят инциденти с травми на главата при велосипедисти намалява незначително, но се увеличават фаталните инциденти с други телесни травми. Това е напълно логично, тъй като каската защитава само главата, но е и други части на тялото при сблъсък с МПС. Експериментално е доказано, че въпреки използването на жилетки, шофьорите продължават да изпреварват велосипедисти на твърде близко разстояние, погрешно смятайки че каската и жилетката ги защитават достатъчно. Също в Австралия се смята, че именно задължителното по закон носене на каски е причина за намаляване на броя активни велосипедисти в австралийските градове.</p> <p>В Европа няма страни с изисквания за задължителни каски и жилетки. Само в няколко страни каските са задължителни само за деца до определена възраст или и за възрастни, но само при движение извън града, а задължителни светлоотразителни жилетки са изискуеми само при определени ограничени условия.</p> <p>Задължаването на велосипедистите да носят светлоотразителна жилетка през деня и в населени места е напълно излишно. По-успешна политика за по-масово използване би било информирането и насърчаването на употребата на жилетки и</p>		
--	--	--	--	--

		<p>светлоотразителни елементи въобще чрез дейности на контролните органи и образователни институции. Задължение на стопаните на пътя е да гарантират безопасността чрез осигурена видимост и осветени улици. Отговорността за неспазването на това им задължение не може да се прехвърля чрез добавяне на отговорности върху уязвими участници в движението. Именно затова смятаме насърчителните политики за по-успешен подход, в сравнение с измиване на ръцете на отговорните чрез закон.</p> <p>Ако законодателят желае да гарантира безопасността на велосипедистите, то може да приложи доказани практики по света - ограничаване и ефективен контрол върху скоростта на МПС в населените места, и отделяне на велосипедното движение чрез специална инфраструктура.</p> <p>Предложение за редакция: Да отпадне задължението за велосипедисти за носене на каски. Да се прецизира задължението за носене на жилетка при каране на велосипед извън населените места в съответствие с действащия закон, като се допусне употребата и на дрехи, спортна екипировка и аксесоари със светлоотразителни елементи по тях. Например: "използва дрехи или аксесоари със светлоотразителни елементи при движение извън населените места в тъмната част на денонощието или при намалена видимост."</p> <p>Чл.123, т.4. Допълнена е разпоредбата спрямо действащия закон, но това е недостатъчно, тъй като не се изчерпват възможните пътни ситуации с налична велосипедна инфраструктура. Въвежда се понятието "двупосочна велоалея", без да са дефинирани други видове велосипедна инфраструктура. Без дефиниции за видове велосипедни алеи и велосипедни ленти, се допуска противоречие с дефиницията за "пътна лента" в която се казва, че е забранено движението на недвуколесни ППС. Видовете велосипедна инфраструктура са видове пътни ленти за движение! Предложение за редакция: т.4. при наличие на обособена пътна лента за велосипедисти</p>		
--	--	---	--	--

		<p>използва съответната лента по посока на движението, а при липса на такава се движи възможно най-близо до дясната граница на платното за движение.</p> <p>Предложение за допълнение: към дефинициите в Преходни и заключителни разпоредби да се допълнят дефиниции за велосипедна инфраструктура в съответствие с Наредба на МРРБ № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно- транспортната система на урбанизираните територии.</p> <p>Чл. 123, т.5 Настояваме да отпадне и да се добавят по-ясни правила при типови ситуации за велосипедисти! Направено е допълнение спрямо действащия закон и формулирано правило, според което при преминаване през пешеходна пътека велосипедистите са длъжни да слезат от колелото и да преминат бутайки го като пешеходци. Наличието на това лаконично правило и комуникацията му в медии, води до обществената нагласа, че велосипедистите във всички случаи са длъжни да преминават при кръстовища само през пешеходните пътеки бутайки. Това не е вярно и противоречи на характеристиката на велосипеда като пътно превозно средство!</p> <p>Преминаването на велосипедисти през пешеходни пътеки се налага само в следните ситуации, които е необходимо да се изяснят в закона: а) при движение на велосипедисти до 12 г. по тротоара и с придружител/и. Тогава при всяко кръстовище, децата на колело и техните придружители се налага да преминават по пешеходни пътеки (маркирани или немаркирани), като преминаването им като пешеходци е безопасният начин на пресичане. Велосипедистите над 12 г. според закона не могат да се движат по тротоара и тази ситуация не се отнася за тях.</p> <p>б) при движение на велосипедист по пътно платно в прав участък с налична маркирана пешеходна пътека, когато велосипедистът желае да предприеме маневра наляво, ползвайки пешеходната пътека.</p>		
--	--	--	--	--

	<p>в) при пресичане на кръстовища, регулирани или нерегулирани със светофар, когато велосипедист, движещ се по пътно платно, желае да премине като пешеходец използвайки пешеходните пътеки.</p> <p>Велосипедистът може да предприеме лява маневра и според правилата за маневри за ППС, като не използва пешеходна пътека.</p> <p>В качеството си на ППС, велосипедистът може да премине през кръстовище без да ползва пешеходните пътеки. На кръстовища с налична велосипедна инфраструктура (велосипедни алеи или велосипедни ленти), стопаните на пътя са длъжни да осигурят непрекъснатост на велосипедната инфраструктура чрез маркирани велосипедни пътеки за включване на велосипедистите в пътното движение във всички посоки на съответното кръстовище. Необходимо е да се добавят ясни правила за безопасно преминаване на велосипедисти през кръгови, т-образни кръстовища и др. с или без налична велоинфраструктура. Такива правила биха улеснили общините и областните пътни управления при практическото уреждане на организация за движение повишаваща безопасността за велосипедисти в множество проекти, както и при съществуващи ситуации.</p> <p>Настояваме новият Закон за движение по пътищата да изясни изрично тези ситуации, като сме готови да дискутираме конкретни текстови формулировки с експертите-автори на законопроекта.</p> <p>Чл. 158 Необходимо е да се прецизира. Изискване за провеждане на шествия в една пътна лента е ненужно ограничение, когато са налични повече от една лента в посоката на движение. Пътно движение на МПС редом до шествие не бива да се допуска в съседната свободна пътна лента в същата посока на движение. Ако се ползват повече ленти шествието ще преминава по- бързо.</p> <p>Чл. 172, т.2 Настояваме да има наказания за водач неосигурил</p>		
--	---	--	--

	<p>предимство на велосипедист на велосипедна пътека.</p> <p>Предложение за допълнение: подточка нова, след е) - "не осигуряване на предимството на водач на велосипед на велосипедна пътека;"</p> <p>Чл. 202, ал.2, т.1 Необходимо е да се добави глоба за нарушена забрана за паркиране и престой на велосипедна пътека, каквато е въведена в чл. 75, ал. 1, т. 5</p> <p>Предложение за допълнение: (2) Наказва се с глоба от 100 лв.</p> <p>1. водач, който неправилно престоява или паркира в зоната на пешеходна пътека, велосипедна пътека, спирка за обществен превоз на пътници или кръстовище или на по-малко от 5 метра от тях;</p> <p>Чл. 202, ал.3, т.4 Необходимо е да се добави глоба за нарушена забрана за паркиране и престой на велосипедни алеи, велосипедни ленти, каквато е въведена с предходен член от проектозакона.</p> <p>Предложение за допълнение: т.4 - „в детски площадки, площи, предназначени само за пешеходци, велосипедни алеи, велосипедни ленти и на тротоари в населените места извън разрешените за това места"</p> <p>Чл. 204, ал.1. Пропуснато е наказание за водач неосигурил предимство на велосипедист на велосипедна пътека.</p> <p>Предложение за допълнение: т.нова след т. 3: "не осигури предимство на водач на велосипед, при преминаване през велосипедна пътека" ;</p> <p>Чл. 206. Пропуснато е наказание за водачи престояващи, паркиращи или движещи се с МПС върху велосипедни алеи и велосипедни ленти. Предложение за допълнение: Наказва се с глоба от 50 лв.:</p> <p>(допълнение)14. водач, който управлява моторно превозно средство по пътна лента, обозначена, маркирана или сигнализирана за движение само на пътни превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници или пътна лента, предназначена за движение на велосипедисти, без да има</p>		
--	---	--	--



		<p>право на това.</p> <p>Нова т. 15. водач, който престоива или паркира моторно превозно средство върху пътна лента, обозначена, маркирана или сигнализирана за движение само на пътни превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, без да има право на това; Нова т. 16. водач, който престоива или паркира моторно превозно средство върху пътна лента, предназначена за движение на велосипедисти.</p> <p>Коментари и предложения към допълнителни разпоредби на проектозакон за ЗДвП § 1.</p> <p>т. 5. "Велосипед" е пътно превозно средство най-малко с две колела, което се привежда в движение с мускулната сила на лицето, което го управлява, с изключение на инвалидните колички, самобалансиращите се превозни средства и превозни средства, които не са оборудвани с най-малко едно място за сядане.</p> <p>(б. - нова) "Електрически велосипед" е пътно превозно средство с характеристиките на велосипед, което разполага с електрически мотор с мощност не по-голяма от 250 W и позволява подпомагане на задвижването до достигане на скорост не по-голяма от 25 км/ч. Мотиви:</p> <p>Необходимо е да се прецизира дефиницията за велосипед, като от нея се изключат мобилни средства с коренно различни динамични характеристики и габарити при движение. Тяхното допускане за движение по пътищата е необходимо да се обмисли и регулира специфично, като се има предвид че са навлезли на пазара и широко използвани в градовете. Такива са тротинетки, сегуей, скейтбордове, ховърборд, мотобордове, едноколесни велосипеди и бордове и др. Считаме, че употребата на тези мобилни средства следва да се насърчава, като се отчитат специфичните им особености и предимства в унисон с политики за устойчива градска мобилност.</p> <p>Предложената дефиниция за велосипед е в съответствие с чл. 2 на Регламент №168/2013 на Европейския парламент и на</p>		
--	--	---	--	--

		<p>Съвета от 15 януари 2013 година относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства от значение за ЕИП. Предложената дефиниция за електрически велосипед е в съответствие с Регламент (ЕС) №168/2013, чл. 2, т. 2, буква з.). Напомняме, че според регламента електрическите велосипеди са изключени от необходимостта за създаване на правила за регистрация, водене на отчет и специфичен за моторните превозни средства контрол.</p> <p>§ 1.</p> <p>т.45. Считаме за необходимо да се редактира дефиницията за пътна лента, като се премахне думата "недвуколесни".</p> <p>Предложение за редакция: "Пътна лента" е надлъжна част от пътя, очертана или не с маркировка и осигуряваща движението на пътни превозни средства в една посока едно след друго.</p> <p>Мотиви:</p> <p>Видовете велосипедна инфраструктура - велосипедни алеи и велосипедни ленти, по същество също са пътни ленти. Предлагаме корекция на дефиницията, за да се избегнат погрешни тълкувания на правила, които се отнасят за движение на велосипеди, напр. маневри за ППС и др. § 1.</p> <p>т. нова</p> <p>Предлагаме да се въведе дефиниция за "уязвими участници в движението" - това са пешеходците и всички водачи на двуколесни пътни превозни средства, моторни и немоторни. Могат да се изброят изрично и деца, трудноподвижни хора, хора с увреждания и др. Мотиви:</p> <p>Смятаме за необходимо да се засили вниманието на водачите към уязвимите участници в движението. Безопасното поведение към тях следва да е обект на разширено внимание и по време на обучението на водачи за различните категории МПС. Към настоящия момент обучението на водачите не включва никакви съвети и правила за поведение спрямо</p>		
--	--	--	--	--

		<p>велосипедисти. Шофьорите не осъзнават кои техни действия застрашават велосипедистите и не знаят как да ги предпазват.</p> <p>Въвеждането на дефиницията ще позволи допълнение към глава седма - Административно наказателна отговорност с много по-строги наказания за водачи причинили и напуснали ПТП с уязвим участник в движението.</p> <p>Приложение 1 към чл.16, ал.2 - изисква категория за управление на МПС за водачи на велосипед с двигател. Следва от тази разпоредба да бъдат изключени водачите на електрически велосипеди, тъй като противоречи на Регламент (ЕС) №168/2013. Предложение за редакция:</p> <p>Категория, даваща право на управление на моторно превозно средство АМ</p> <p>Описание на превозното средство</p> <p>Леко двуколесно моторно превозно средство.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Велосипед с двигател с изключение на електрическите велосипеди</li> <li>- Двуколесен мотопед</li> </ul> <p>Надяваме се отправените коментари и предложения да бъдат взети предвид и обсъдени с представители на велосипедни организации преди внасяне на проектозакона за разглеждане в Министерски Съвет и Народното събрание на Република България.</p>		
23.	В.	<p>След като прегледахме представените група закони, имащи за цел да заместят действащия Закон за движение по пътищата, отправяме следните коментари и предложения:</p> <p>Общи коментари към проектозакона за ЗДвП, ЗППС, ЗМПС</p> <p>1. Трите проектозакона представляват механично разделяне на действащия ЗДвП, като допълненията и промените в структурата не отразяват очакванията ни за цялостно осъвременяване на политиките и не отговарят на високи цели за пътна безопасност. Основна стратегия в 5-тата европейска програма по пътна безопасност за периода 2020—2030 г. е инициатива за промяна в моделите на мобилността, включващи</p>	<p><b>Аналогично на становището с № 21 от справката.</b></p>	

		<p>новите тенденции за съвместно използвана, свързана и автономна мобилност, повишаване на пешеходното и велосипедно придвижване, поради стимулиране на активния транспорт и застаряването на населението в Европа.</p> <p>2. Правилата и изискванията за велосипедисти са поместени основно в проектозакона за ЗДвП. Предложените нововъведения очевидно не са част от цялостна визия за подкрепа на велосипеден транспорт в населените места, нито за велосипеден спорт и туризъм. Напротив - новостите по отношение на велосипедистите в закона са хаотични, непълни и неясни, като не са подкрепени с аргументи и не съответстват по никакъв начин на европейска и световна практика.</p> <p>3. Оставаме разочаровани, че постигнатият напредък в последните две години по осъвременяване на подзаконовите нормативни актове свързани с планиране и проектиране на пътища и транспортни системи в населени места, по никакъв начин не се възприема или надгражда чрез новите проектозаконали. Напротив - възприети дефиниции за велосипедна инфраструктура, принципи за организация на движение и свързани с тях правила за движение на велосипедисти напълно липсват.</p> <p>4. Липсата на подробен анализ на травматизма при велосипедистите предполага, че новостите при правилата и изискванията за велосипедистите са хаотични и необосновани. Освен това, твърде кратък е срока за коментари по проектозаконалите от страна на граждани и организации, за да можем адекватно и пълно да предложим редакции на всички неясноти, липси и противоречия.</p> <p>Затова настояваме:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Законопроектите да бъдат оттеглени и преработени.</li><li>2. Съставът на работната група по списването на тези закони да бъде публичен и да се допълни с представители и експерти от НПО, включително от велосипедни организации.</li></ol> <p>Оставаме в готовност за съдействие, комуникация и работа по</p>		
--	--	--	--	--

		<p>изчистването на спорни текстове съвместно с авторите на трите закона и в работен формат организиран по ваша преценка.</p> <p>Коментари и предложения по проектозакон за ЗДвП</p> <p>Чл. 7, ал.2, т.3 - необходимо е да се прецизира формулировката, тъй като е допуснато двусмислие.</p> <p>Предложение за редакция - допускането на движение на ППС от категория велосипед да се изброи в нова точка или текстът да се преформулира.</p> <p>Чл.21, ал.1 и ал.2 - въвежда се промяна на възрастта на която деца могат да бъдат водачи на ППС на пътното платно. Тази възраст става 14 г., при досегашни 12 г. Допуснато е противоречие с чл. 122, т.6, като остава неясно къде могат правомерно да се движат с ППС деца на 13 годишна възраст. Няма яснота дали деца до 12 г. или 14 г. могат да се движат с придружител по площи предназначени за пешеходци. Промяната следва да се обсъди с родителски организации и образователни институции, защото предполага промяна в училищното образование по безопасност на движение по пътищата. Смятаме за необходимо да се потвърди, че промяната на възрастта на деца-водачи на ППС на пътя не противоречи на международната Виенска конвенция за движение по пътищата, където възрастта е утвърдена на 12 г.</p> <p>Предложение за редакция - противоречията да бъдат изчистени; да се добави изрична разпоредба за допускане на движение с немоторни ППС и на придружители на деца до 12г. по площи предназначени за движение само на пешеходци; да се въведе изключение за децата до 12 г., когато няма тротоари или те са негодни за ползване.</p> <p>Чл.24, ал.5 - указва, че светофари на велоалеи могат да са със светлини само с червен и зелен цвят. Вече има поставени в България светофари за велосипедисти с три цвята - червен, жълт и зелен. Имайки предвид, че велосипедът е пътно превозно средство, а велосипедни пътни ленти се уреждат редом до активни автомобилни пътни ленти, то жълтият цвят</p>		
--	--	--	--	--

		<p>помага на велосипедистите адекватно да се ориентират спрямо цялостното движение на светофарно регулирано кръстовище.</p> <p>Предложение за редакция - да се добави думата "жълт" в текста, като се допусне светофари за регулиране на велосипедно движение да имат червен, жълт и зелен цвят на светлините.</p> <p>Чл. 28, ал.4 - Предлагаме да се въведе изключение от това задължение, когато различни обстоятелства възпрепятстват безопасното използване на велосипедната инфраструктура, било то защото има престояващи и/или паркирани автомобили, нарушена повърхност и/или дупки, интензивно движение на пешеходци, поради необходимост или невъзможност да ползват пешеходната инфраструктура, което би създадо дискомфорт и риск за тях. Целта е да се избегнат всякакви възможности от човешка грешка, които биха довели до нежелани последствия. Ако са на пътното платно в съседство с активните ленти за движение, то всяко наложително отклонение (при избягване на дупка, отпадъци или други препятствия и в противоречие с принципа на предвидимото поведение на пътя) в движението на велосипедиста би могло да доведе до ПТП.</p> <p>Предложение за редакция - Когато има път, платно за движение, пътна лента или алея, предназначени за движение на определени пътни превозни средства, водачите на тези превозни средства са длъжни да се движат по тях, ако те са годни за безопасно движение\</p> <p>Чл. 28, ал.5 - Предлагаме да се въведе максимално отстояние от дясната граница на платното за движение, позволено за движение на велосипедисти, с цел да се позволи избягване на капаци на шахти, които обикновено са разположени до дясната граница на платното за движение, и избягване на други налични препятствия на пътя, които биха могли да доведат до рискови ситуации с велосипедисти (пукане на гума и/или инцидентно падане от велосипеда). Да се допълни и правило за</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Разпоредбата следва да е конкретна и ясна.</p>
--	--	--	---	---

	<p>използване на дясната пътна лента по посока на движението, когато има повече пътни ленти в различни посоки и например лента, предназначена за извършване само на десен завой, когато велосипедиста възнамерява да продължи направо. Предложение за редакция/допълнение - Когато няма специално предназначена за тях пътна лента или алея, водачите на велосипеди и други немоторни превозни средства може да използват за движение разположения отдясно по посоката на движението им пътен банкет, ако той е годен за това. В случай, че липсва пътен банкет или той не е годен, до 75 см отстояние от границата на дясната пътна лента по посока на движението и ако това не пречи на другите участници в движението.</p> <p>Чл. 28. ал.6 - смятаме за необходимо да се въведе изключение, когато липсва път, платно за движение, пътна лента или алея за велосипеди, движението на велосипедисти да е позволено по "BUS"-лентата възможно най-вдясно и в случай, че пречи, да пропусне ППС от редовните линии за обществен превоз на пътници. В противен случай, ако велосипедистите спазват даденото правило в оригиналния текст на алинеята, то това ще противоречи на т.4 от чл. 123 и те би трябвало да се движат в пътна лента отляво на "BUS"-лентата и така се оказват по средата между бързо движещи се МПС, което е опасно и е предпоставка за ПТП. Предложение за редакция - Когато пътна лента е обозначена, че е предназначена за движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, се забранява движението на други пътни превозни средства по нея. Това правило не важи за велосипедисти, когато липсва път, лента или алея, предназначена за тяхното движение, или са негодни за ползване.</p> <p>Чл. 33, ал.1 Водачите на пътни превозни средства са длъжни при избиране на скоростта на движение да се съобразяват с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с</p>	<p><b>Аналогично на становището с № 21 от справката.</b></p> <p>Приема се по принцип.</p>	
--	---	---	--

		<p>конкретните условия на видимост, за да бъдат в състояние да спрат пред всяко предвидимо препятствие. Водачите са длъжни да намалят скоростта при движение покрай или заобикаляне на деца, възрастни, пешеходци и велосипедисти или неподвижна колона от пътни превозни средства, и в случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност за движението.</p> <p>Чл. 38, ал.3 Следва да се укаже и правило при извършване на маневра, включваща навлизане или пресичане на велосипедна алея, велосипедна лента или алея за споделено или комбинирано движение, тъй като дефиницията на пътна лента е ограничена само до недвуколесни ППС.</p> <p>Предложение за допълнение и/или преформулиране на текста - (3) При извършване на маневра, която е свързана с навлизане изцяло или частично в съседна пътна лента, велосипедна лента, велосипедна алея, или алея и път за движение на пешеходци и велосипедисти, водачът е длъжен да пропусне пътните превозни средства, които се движат по тях. Когато такава маневра се извършва едновременно от две пътни превозни средства от две съседни пътни ленти или алеи, с предимство е водачът на пътното превозно средство, което се намира в дясната пътна лента или алея.</p> <p>Чл. 42, ал.2 (Предложение за допълнение) - Когато радиусът на завиване на пътното превозно средство е по-голям от радиуса на завоя, завиването може да започне и от друга част на платното за движение, но водачът на завиващото превозно средство е длъжен да пропусне пътните превозни средства, преминаващи от дясната му страна, включително движещите се по еднопосочни или двупосочни велосипедни алеи или ленти, разположени от дясната му страна.</p> <p>Чл. 42, ал.4 (Предложение за допълнение) Завой надясно е позволен при червена светлина на светофара само при наличие на съответен пътен знак или светлинен сигнал, като водачът е длъжен да пропусне пешеходците и велосипедистите, да не</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p><b>Аналогично на становището с № 21 от справката.</b></p>	<p>Разпоредбата е обща и урежда извършването на маневри от пътните превозни средства.</p> <p>Разпоредбата задължава водача да пропусне всички пътни превозни средства.</p>
--	--	---	--	--



	<p>пречи на движението и да завие, когато се е уверил, че пътят е свободен за преминаване.</p> <p>Чл. 44, ал.1 (Предложение за допълнение) - При завиване наляво за навлизане в друг път водачът на завиващото пътно превозно средство, ако не е указано друго, е длъжен да пропусне насрещно движещите се пътни превозни средства, включително движещите се по път, лента или алея, обособени за еднопосочно или двупосочно движение на пешеходци и/или велосипедисти по пътя, които пресичат пътя, по който възнамерява да се включи.</p> <p>Чл. 49, ал.2.</p> <p>Предложение за допълнение - т. Нова: по време на изпреварване на уязвими участници в движението</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- на път с максимално допустима скорост до 50 км/ч да осигури минимум един метър странично разстояние между своето превозно средство и уязвимия участник в движението</li><li>- на път с максимално допустима скорост над 50 км/ч да осигури минимум един метър и половина странично разстояние между своето превозно средство и уязвимия участник в движението</li></ul> <p>Предлагаме да се въведе законово минимално странично разстояние при изпреварване на велосипедист от моторни превозни средства. Подобно правило е въведено във Франция, Белгия, Испания, Португалия, Ирландия, над половината американски щати, Канадски провинции, 5 Австралийски щата. В тези държави и райони съществуват тесни пътища и това не е било мотив против въпросното правилото при изпреварване на велосипедисти. Ако случаите на удар отзад са опасни и са значителна част от наличната статистика, то случаите, в които велосипедисти са поставени в опасни ситуации и без възможност да се защитят не се регистрират и не фигурират в нашата статистика. Историите за пострадали или загинали, които чуваме от новините увеличават притеснението ни, но всъщност опасните изпреварвания са тези, които остават</p>		
--	---	--	--

		<p>неизвестни. От проучвания става ясно, че човек, който редовно кара колело до работа/училище би карал 8000 години преди да бъде убит на пътя; би могъл да претърпи инцидент с някакви наранявания веднъж на 20 години, но опасно изпреварване веднъж седмично. Около 6 от 7 участници имат поне един случай дневно, докато % го описват като много страшен, а % много дразнещ случай на изпреварване. А възприятията имат огромно значение за това какъв избор правим всеки ден. За тези, които карането на колело може да е една практична опция, но не го правят, защото чувстват, че е прекалено опасно е ясно, че имат основание.</p> <p>Особено критично е когато маневрата се извършва в същата пътна лента, без въобще да настъпва съседната такава. Необходимо и да се презецира и частично или изцяло навлизане в съседната (на срещна) пътна лента, дори когато има непрекъсната разделителна линия. Това не би следвало да е проблем, предвид това, че двуколесните ППС не възпрепятстват видимостта до такава степен, че да е невъзможно да се прецени кога е безопасно да се предприеме изпреварването.</p> <p>В голяма степен, това правило има превантивна мярка, но контрола не е невъзможен и съществува технология, която го позволява. В други държави, в които съществува се прилага първо сесия за обучение при първо нарушение на правилото, а при последващо - глоба.</p> <p>Чл.49, ал.2 - Предлагаме да се допълни с нова точка, която изрично да забранява ситуации на изпреварване на двуколесно пътно превозно средство, докато в насрещната лента се движи друго недвуколесно моторно превозно средство. Такива пътни ситуации се случват изключително често по пътищата извън населените места. Не сме сигурни дали сегашния закон урежда подобна ситуация, в която в даден момент на двулентов път се разминават три превозни средства и дали дори и да го има се разбира достатъчно ясно.</p>		
--	--	--	--	--

		<p>4. да не предприема изпреварване на двуколесни превозни средства на двулентов път, когато в насрещната пътна лента преминава друго моторно превозно средство.</p> <p>Чл.50 - позволява изпреварване на велосипед в същата пътна лента при опасни условия - да се потвърди значението и ефекта от правилото.</p> <p>Чл.50, т.5 (предложение за допълнение) пред пешеходна пътека или велосипедна пътека, когато изпреварваното превозно средство намалява скоростта при приближаване на пешеходна или велосипедна пътека и когато закрива видимостта към тях.</p> <p>Чл.50, т.6 (предложение за допълнение) пред и върху обозначена, маркирана или сигнализирана пешеходна пътека или велосипедна пътека.</p> <p>Чл.55 (предложение за допълнение) Водач на пътно превозно средство, приближаващо се към кръстовище, трябва да се движи с такава скорост, че при необходимост да може да спре в зоната за изчакване и да пропусне участниците в движението, които имат предимство.</p> <p>Чл. 72 - да се изключат велосипедите от забраната за паркиране в чл. 72. В сегашната редакция, преписана от текущия закон, паркирането на велосипед върху тротоара е забранено. Може да бъде въведено изискване велосипедът да се паркира по начин, който не възпрепятства движението на пешеходците.</p> <p>Чл.75, т.2 - да се позволи паркирането в два реда на велосипеди.</p> <p>Чл.75, ал.5 (предложение за допълнение) - на пешеходни пътеки, велосипедни пътеки и пътища, ленти или алеи, предназначени за движение на велосипедисти и/или пешеходци;</p> <p>Чл. 122.: (предложение за допълнение с това точка) -  Нова точка: На водачите на двуколесни пътни превозни средства е забранено да се движат по повече от двама успоредно, освен ако не ги съпровождат придружители с автомобили и/или мотори пред и зад тях.</p>	<p>Приема се.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p><b>Аналогично на становището с № 21 от справката.</b></p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	
--	--	---	--	--

		<p>Чл. 122, т.1 (предложение за допълнение)  да се движи успоредно до друго двуколесно пътно превозно средство през тъмната част на денонощието, при намалена видимост и когато пътните условия го налагат (образуване на колона от автомобили, натоварено движение, тесни пътища), и особено когато моторно превозно средство сигнализира или предприема маневра изпреварване ;</p> <p>Чл. 122. т.6. Предлагаме и да се преразгледа забраната за движение на велосипедисти по места, предназначени само за пешеходци, когато липсва велосипедна инфраструктура и се налага да се движат по пътното платно, което е натоварено и опасно, с наличието на движение на тежкотоварна техника и пр., и когато концентрацията на пешеходците е ниска и не би представлявало опасност за тях, като се въведе ограничение на скоростта от 20 км/ч.</p> <p>(Предложение за допълнение) да управлява превозно средство на места, предназначени само за пешеходци; тази забрана не се отнася за велосипедисти на възраст до 12 години и до двама техни придружители;</p> <p>Чл. 122. т.7 - Текстът е неясен и е необходимо да се редактира и поясни какво означава да се управлява велосипед изправен - да не се седи на седалката или нещо друго.</p> <p>Чл.123, т.1. (предложение за допълнение) - Предлагаме да се въведе изключение в изискванията за звънец, светлоотразители или светлоотразяващи елементи отстрани на колелата и червен светлоотразител отзад за велосипеди, които по конструкция се използват в спортно колоездене и тренировки. И да се добави дефиниция в закона за въпросните велосипеди (съобразно тегло).</p> <p>Чл.123, т.1, в) (Предложение за редакция) - устройство за излъчване на бяла или жълта добре различима светлина отпред и червен светлоотразител отзад или устройство за излъчване на червена светлина отзад;</p> <p>Чл.123, ал.1, т.2 за задължителни каска и жилетка трябва да</p>	<p><b>Аналогично на становището с № 21 от справката.</b></p>	
--	--	---	--	--

		<p>отпадне!</p> <p>Аргументи:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Позиция на ЕС, изразена също в 5-тата европейска програма по пътна безопасност за периода 2020—2030 г. от Февруари 2018, е членките да промотират използването на каски сред велосипедистите, без да се обезсърчава карането на колело или довежда до други негативни странични ефекти като компенсиране на риска.</li><li>- Наличните данни за загиналите при ПТП водачи на велосипеди от периода 2010 до 2017 са недостатъчни, за да се направят изводи по кое време на денонощието, в или извън населени места, по какви пътища, по чия вина, обстоятелства на произшествията и какви видове травми са причинили подобни злощастни последици и съответно какви мерки са необходими, за да се намалят те. Тоест, не е на лице статистически анализ за брой и видове травми за въвеждане на задължително носене на каски и светлоотразителни жилетки.</li><li>- Законът, задължаващ водачите на велосипеди, независимо от възраст и обстоятелства, да носят каски може да се разглежда по три направления: 1) полезността на каската като защита срещу черепно-мозъчни травми в случай на удар; 2) влиянието на закона върху степента на използване на велосипеди от населението като цяло и като демографско разпределение; и 3) компенсиране на риска. Поради проблемите, произлизащи от 2) и 3), позицията на Европейската федерация на велосипедистите е за свободния индивидуален избор да се носи каска или не, но е против това да има законово задължение за носене на каски абсолютно винаги и от абсолютно всички.</li><li>- Позицията на Европейската комисия за личните предпазни средства при карането на велосипед са потвърдени и от мероприятия, насърчаващи активната мобилност с участието на Виолета Булц, комисар на ЕС по въпросите на транспорта. Карането на колело не изисква да се екипираш като за война и</li></ul>		
--	--	---	--	--

		<p>може да се практикува с обичайно облекло.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ползите за здравето от карането на колело, дори без каска, е изчислено, че надхвърлят риска в отношение 20:1. Спрямо ефектът "safety in numbers", 44% спад в използването на велосипеди увеличава риска от инциденти с 41%. 9% увеличение на носещите каски не биха могли да компенсират 41% увеличение при инциденти.</li><li>- Задължителните каски там където са въвеждани, напр. в Австралия, доказват едва 3 % намаляване на травмите на главата, но в пъти увеличаване на телесните травми и счупвания на кости при ПТП с велосипедисти. След въвеждането на закона 1992 е имало 30% намаляване на нивата на ползване на велосипед за няколко месеца, въпреки, че преди това тенденцията е била увеличаващи се нива на велосипедния дял. Повече от 10 години са били нужни за възстановяване на приблизително близки нива на велосипедния дял от преди въвеждане на закона за задължителни каски. Освен това, броят на тежките травми на всеки 100 милиона километра, изминати с велосипед в Австралия са над 300, докато в Холандия, където няма закон за задължителни каски, те са под 20 . Това предполага, че съществуват много по-ефективни мерки за намаляване на риска от задължителното използване на каски.</li><li>- Каски и жилетки са въведени за кратко в Босна, и наскоро задължението е премахнато заради липса на ползи. В Сърбия и Македония обществените дискусии доведоха до отпадане на задължението за каски и жилетки от новите закони.</li><li>- В Европа няма страни с изисквания за задължителни каски и жилетки, освен в няколко страни каски за деца, и жилетки при определени условия.</li><li>- В Испания от 2004 г. каските са задължителни извън населени места. Сред велосипедистите пострадали при ПТП, процентът на използващите каски се увеличава от 28% на 48%. Въпреки това, процентът на велосипедистите, страдащи от черепно-мозъчни травми се увеличава от 22% на 25%.</li></ul>		
--	--	--	--	--

		<p>- В Португалия 2017 също е отпаднало предложение за въвеждане на законово задължение за носене на каска след силна опозиция от велосипедни организации. След промените в техния закон по пътищата от 2013, правата на велосипедистите са увеличени значително, като те не са включвали задължителни каски, а са въведени повече права на пътя. Португалия след това е отчела най-големия спад в жертвите по пътищата от 2010 до 2015 (37% сравнено с 17% за ЕС), броят на загиналите велосипедисти е понижен с 44% от 45 за 2011 до 25 за 2015, докато използването на велосипеди се е увеличил значително на национално ниво.</p> <p>- Мексико също премахва закона за задължителни каски за велосипедистите през 2010, само година след въвеждането му. Стратегия на Правителството е било да се насърчи използването на велосипеди в градовете от 2 на 5% за 3 години и са осъзнали, че задължаването на велосипедистите да ползват каски създава впечатлението, че карането на колело е изключително опасна дейност, което си противоречи с целите им да се стимулират хората да карат повече, за да достигнат желаните 5% велосипеден дял.</p> <p>- Задължението за носене на каски се отразява отрицателно върху броя ползвачи велосипед в градовете. Обезсмислят се системите за велосипеди под наем, каквито вече са въведени или се въвеждат в България. Това е така, тъй като обикновено системите се използват от туристи или хора, които не са планирали пътуването си и няма как да предвидят да се снабдят с каска, а осигуряването на такава от системата е почти невъзможно. Системите за отдаване на обществени велосипеди в страни и места със законово задължение за носене на каска са доказано неуспешни. Докато такива системи са доказано по-безопасни от личните велосипеди. В Лион и Париж, след стартирането на системите за обществени велосипеди Velov и Velib, броят на велосипедистите се увеличава рязко, докато рискът (отношението на инциденти на велосипедист) намалява</p>		
--	--	---	--	--

		<p>значително. В същото време е отчетено, че процентът на велосипедистите, използващи каски е намалял двойно в Париж между 2005 и 2008 .</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- В света има само три юрисдикции със закон за задължителни каски и система за отдаване на обществени велосипеди. В Сеатъл системата за велосипеди е прекратила работа, докато в Ню Йорк, където няма такъв закон, след 38 милиона пътувания с велосипедите от системата не е имало нито един смъртен случай. В Сеатъл с такъв закон все пак е имало 1 смъртен случай, регистриран при използване на системата за отдаване на обществени велосипеди. Не е изненада, че популярността на обществените велосипеди в Мелбърн и Брисбейн е една от най-слабата в света , със закон за задължителни каски за велосипедисти цитиран често като пречка за тяхното използване.</li><li>- Проучване в Холандия сочи, че 5% от хората биха спрели да карат колело, ако се въведе закон, който задължава всички да носят каски, докато 12% отговарят, че биха карали по-рядко. От друга страна, същото проучване сочи, че информационните и образователни кампании, промотиращи велосипедните каски не водят до спад на велосипедния дял.</li><li>- Неизпълнението на изискването за носене на каска/жилетка би довело до прехвърляне на отговорността върху уязвимия участник в движението при евентуално ПТП, дори когато обективните обстоятелства не сочат, че използването им би довело до друг резултат при съответния инцидент. Например, ако велосипедист, неносещ жилетка, е блъснат през деня със 100 км/ч в населено място и загине на място, то за виновния водач липсата на светлоотразителна жилетка у велосипедиста би било облекчаващо вината обстоятелство. Подобни изменения бяха направени по отношение на пешеходците. Новият закон изрично посочва, че те нямат вина при пресичане на пешеходна пътека. Респективно за други участници в движението проектът действа в обратната посока.</li></ul>		
--	--	---	--	--



		<p>- Ако аргументите на вносителите на закона са, че велосипедистите са уязвими участници и затова трябва да носят каски и жилетки, то този аргумент е приложен нееднозначно. Пешеходците са по-уязвими участници, но за тях такава изискване не е въведено, освен при движение по автомагистралите. При проверка на статистиката ще се установи, че загиналите и ранени пешеходци н8 пътното платно са многократно повече от загиналите и ранени велосипедисти. Т.е. тук няма мотивирана обосновка за въвеждането на подобно изискване.</p> <p>- Ние от Колоездачен клуб "ВЕЛОСИТИ" се стремим да промотираме носенето на каски и вярваме, че все повече хора разбират, че те са полезни в случай на удар. При провеждането на състезания, организаторът не допуска участник без каска. Все пак държим да отбележим, че съществува разлика между колоезденето като спорт и използването на велосипед в ежедневието като транспортно средство. Стремим се да популяризираме велосипеда като транспортно средство, което е подходящо и полезно за малки и големи, и вярваме, че за да е безопасно използването му в ежедневието във и извън населени места, съществуват много по-ефективни мерки, които биха намалили рисковете от инциденти. Вярваме, че за мобилността също е логично да се приеме философията на йерархията на контролите, която поставя на най-ниското стъпало личните предпазни средства като най-неефективни. Част от проактивните и по-ефективни мерки са провеждане на обучение на интерактивни площадки по пътна безопасност с велосипеди и провеждането на практически изпит, което би повишило културата на движение по пътищата, независимо дали е пеша, с ролери, колело, автомобил и пр. и би ни направило по-толерантни едни към други.</p> <p>В случай, че има някакво изискване за светлоотразителна жилетка (например, в тъмната част от денонощието) да се подобри дефиницията, тъй като има светлоотразителни ленти,</p>		
--	--	---	--	--

		<p>якета, блузи и т.н. Евантуално да се въведе допълнителна разпоредба с конкретна дефиниция. Възможно е да бъде "светлоотразителни елементи върху тялото" или нещо подобно. Има и каски със светлоотразителни елементи по тях. Това може също да е достатъчно.</p> <p>Светлоотразителна жилетка да е задължителна извън населени места през тъмната част на денонощието и при намалена видимост:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- освен ако не се пресича по най-краткия път пътно платно извън населени места, ако е достатъчно безопасно;</li> <li>- когато се движи по обособена алея за велосипедно или за комбинирано велосипедно и пешеходно движение;</li> </ul> <p>чл.123, ал.1, т.4 - правила за дв. на велосипедист по двупосочна велоалея. Необходими са дефиниции на двупосочна, еднопосочна велоалея, велосипедна лента и др. в допълнителните разпоредби. В дефиницията на "пътна летна" изрично е посочено, че е предназначена за недвуколесни ППС. Защо??? Велолентата също е пътна летна! Велоалеята също е пътна лента! -§ 1 т. 4</p> <p>Предлагаме в закона да се използва понятието "пътна лента, предназначена за велосипедисти" и това да се ползва навсякъде при определянето на правилата за движение.</p> <p>Накрая в допълнителните разпоредби се вкарват понятията велоалея, велолента, еднопосочна, двупосочна и т.н., алея за поделено пешеходно и велосипедно движение, които са вид пътни ленти, предназначени за велосипедисти.</p> <p>Чл.123, ал.1 (Предложение за нова точка към алинеята) след т.4 да се вмъкне нова: при обособена велосипедна алея или лента с еднопосочно движение, използва лентата по посока на движението</p> <p>Чл.123, ал.1 (Предложение за нова точка към алинеята) след т.4 да се вмъкне нова: допуска се двупосочно движение на велосипедисти по места, предназначени за пешеходци, освен ако не е указано друго от собственика или управляващия пътя,</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Местата, предназначени за пешеходно движение, са предназначени за пешеходци.</p>
--	--	---	----------------------	---

		<p>при условие, че скоростта на движение е съобразена, не причинява неудобства и не застрашава пешеходците.</p> <p>Чл.123, ал.1, т.5 - слизание и бутане при пеш.пътека - необходимост от уточняване на правила при типови пътни ситуации. Необходимо е да се уточнят правилата и наличието на предимство за велосипедисти при кръстовища с налична вело-инфраструктура. Да се прецезират текстове, които изрично посочват, че велосипедистите могат да се движат в други пътни ленти, когато маневрите, които искат да направят го изискват (например, ляв завой).</p> <p>Чл.123, ал.1, т.4 (изключение) или т.7 (нова) - по пътни платна, чиято максимално разрешена скорост не превишава 50 км/ч, се допуска заобикалянето на паркирани превозни средства на достатъчно безопасно разстояние, съобразявайки се с правилата за извършване на маневри .</p> <p>Чл.123, ал.1, т.4 (изключение) - Предлагаме да се допълни с изключение за случаите, когато няма обособена лента или път за движение на велосипедисти, да се допуска изчакване или движение централно на най-дясната пътна лента по посока на движението в областта на кръстовища, за да се избегнат случаи на засичане при смяна на пътни ленти или извършване на десен завой от МПС. Това би позволило на велосипедистите, имащи право да карат на пътното платно, да са по-видими и да контролират ситуацията, в които не е безопасно да бъдат изпреварени или заобиколени.</p> <p>Чл.123, ал.1, т.4 (изключение) или т.8 ( нова) - в зони за споделено движение се допуска да се движи, заемайки централна позиция на пътната лента за движение (при тесни улици с намалена видимост, изпреварването така или иначе е или невъзможно или опасно, така че с подобна позиция следва да се контролира и недопуска изпреварване от МПС).</p> <p>Чл.123, ал.1, т.9 (нова) - Управляващите велосипеди, електрически велосипеди с подпомагане и електрически</p>	<p>Приема се.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	
--	--	--	--	--

	<p>велосипеди, които нямат ремарке, както и водачите на мотопеди, могат да заобиколят от дясната страна превозни средства или животни, които са спрели пред кръстовище, пешеходна пътека, велосипедна пътека или жп прелез, при условие, че вземат предвид при всички случаи изискванията за безопасност на движението.</p> <p>Чл. 158 - Да се прецизира. Провеждане на шествия в една пътна лента е недопустимо и ненужно. Движение в съседната свободна пътна лента в същата посока на движение, не бива да се допуска, а ако се ползват повече ленти шествието ще премине по-бързо.</p> <p>Чл. 172, т.2 след е) се вмъква нова подточка "не осигуряване на предимството на водач на велосипед на велосипедна пътека";</p> <p>Чл. 202, ал.2, т.1 (предложение за допълнение) водач, който неправилно престоява или паркира в зоната на пешеходна пътека, велосипедна пътека, спирка за обществен превоз на пътници или кръстовище;</p> <p>Чл. 202, ал.3, т.4 (предложение за допълнение) в детски площадки, площи, предназначени само за пешеходци, велосипедни алеи, велосипедни ленти и на тротоари в населените места извън разрешените за това места.</p> <p>Чл. 204, ал.1 (предложение за нова точка) след т.3 се вмъква нова точка: "не осигури предимство на водач на велосипед, при преминаване през велосипедна пътека";</p> <p>От Приложение № 1 към чл. 16, ал. 2 (в края на проекта за ЗДвП) да се изключи категория L1-е от изискването за правоуправление със свидетелство с категория АМ. L1-е са "powered cycles" с ограничение до 25 км/ч., според категоризацията на ЕС.</p> <p>В чл. 49, ал. 3, т. 5, буква б.) от Закона за пътните превозни средства да се премахне изискването за периодичен технически преглед за велосипедите от категория L1e. Да се провери какво точно включва категория L1 в този смисъл.</p> <p>В чл. 12, ал. 1, т. 3 от Закона за пътните превозни средства да се</p>	<p><b>Аналогично на становището с № 21 от справката.</b></p> <p>Приема се по принцип.</p>	
--	---	---	--

		<p>осмисли добре какво означава изключението "велосипедите с допълнително монтиран двигател". Кой двигател е допълнително монтиран? Фабрично произведените велосипеди с двигател попадат ли тук?</p> <p>В допълнителни разпоредби пар. 1 след т.5 да се допълни дефиниция за електрически велосипед: Велосипед, оборудван с електрически мотор с номинална мощност до 500 вата, който работи до достигане на скорост от 25 км/ч.</p> <p>В допълнителни разпоредби пар. 1 след т.5 да се допълни дефиниция за електрически велосипед с подпомагане : Велосипед, който се задвижва с помощта на мускулната сила на лицето, което го управлява и силата, генерирана от електрически мотор с номинална мощност до 250 вата, работи до достигане на скорост от 25 км/ч или докато водачът на велосипеда не спре да педалира. Когато степента на подпомагане е нула, електрическият велосипед с подпомагане да се приема като "велосипед", както е дефиниран в пар.1, т.5 от допълнителните разпоредби.</p> <p>В допълнителни разпоредби пар. 1 след т.5 да се допълни дефиниция за електрически велосипед с подпомагане: да се допълни с дефиниция за велосипед, предназначен по конструкция за състезания и тренировки</p> <p>В допълнителни разпоредби да има дефиниция на уязвими участници в движението - това са пешеходците и всички водачи на двуколесни пътни превозни средства.</p> <p>При глобите - при водач причинил и избягал от ПТП с уязвим участник в движението да се въведат строги наказания.</p>	<p><b>Аналогично на становището с № 21 от справката.</b></p>	
24.	С. С.	<p>Относно проекта за Закон за движението по пътищата имам следните бележки и предложения:</p> <p>1. Съгласно проекта на новия ЗДвП „Чл. 197. Наказва се с глоба от 1500 лв. водач, който, без да спазва установения за това ред:</p> <p>1. управлява пътно превозно средство с размери, маса или натоварване на ос, които надвишават нормите, определени от</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Към момента за същото нарушение е предвидена глоба от 500 до 3 хил. лв.</p>

		<p>министъра на регионалното развитие и благоустройството;“  Предлагам тази санкция да се съобрази с опита на Германия.  Ето какво предвижда германското законодателство за подобно нарушение (преводът е на Гугъл):  „Maße der Ladung: Размери на товара:  • Ladung höher als zulässig: 20 Euro Товарът е по-висок от разрешеното: 20 евро  • Ladung breiter als zulässig: 20 Euro Товарът е по-широк от разрешеното: 20 евро  • Ladung ragt unzulässig nach vorne: 20 Euro Товарът излиза неприемливо напред: 20 евро  • Schlecht erkennbare Gegenstände ragen seitlich aus der Ladung hinaus: 25 Euro Лошо разпознаваеми предмети излизат странично от товара: 25 евро  • Auf der Autobahn/Kraftfahrtsstraße mit einer Ladung über 4,20 m Höhe gefahren: 70 Euro und 1 Punkt На шосе по магистрала / път товарът е над 4.20 м височина: 70 евро и 1 точка  Verkehrssicheres Verstauen: Пътно зареждане:  • Ladung ohne vorgeschriebene Sicherungsmitteln befördert: 25 Euro Превоз на товари без задължителни средства за сигурност: 25 евро  • Ladung nicht verkehrssicher verstaut: 35 Euro Товарът не е натоварен безопасно: 35 евро  • Ladung nicht verkehrssicher verstaut und andere Verkehrsteilnehmer wurden gefährdet: 60 Euro und ein 1 Punkte Товарът не е натоварен безопасно и другите участници в движението са изложени на риск: 60 евро и 1 пункт  • Ladung nicht verkehrssicher verstaut und es kam zum Unfall: 75 Euro und 1 Punkt Товарт не се съхранява безопасно и може да предизвика инцидент: 75 евро и 1 точка  Bußgelder für den Fahrzeughalter: Глоби за собственика на превозното средство:  • Sie ließen die Inbetriebnahme eines Kfz zu, dessen Ladung die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigte: 135 Euro und 1 Punkt</p>		
--	--	---	--	--

		<p>Те позволиха пускането в експлоатация на кола, чието натоварване значително наруши безопасността на движението: 135 евро и 1 пункт</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sie ließen die Inbetriebnahme eines Kfz zu, dessen Ladung die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigte und andere Verkehrsteilnehmer wurden gefährdet: 165 Euro und 1 Punkt</li> </ul> <p>Те позволиха пускането в експлоатация на кола, чийто товар значително наруши безопасността на движението, и другите участници в пътното движение бяха изложени на риск: 165 евро и 1 пункт</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sie ließen die Inbetriebnahme eines Kfz zu, dessen Ladung die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigte und es kam zum Unfall: 200 Euro und 1 Punkt</li> </ul> <p>Те позволиха пускането в експлоатация на кола, чието натоварване значително наруши пътната безопасност и дойде до произшествието: 200 евро и 1 пункт“</p> <p>2. Считаю, че има несъответствие относно оценката на опасностите, които представлява необезопасения товар (Чл. 198) и управлението на технически неисправно пътно превозно средство (чл.199), а именно.</p> <p>- Съгласно Чл. 198 „Който управлява пътно превозно средство с неукрепен товар в нарушение на изискванията на наредбата по чл. 111, ал. 4, се наказва с глоба от:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 1500 лв. - при констатирани опасни неисправности при укрепването на товара;</li> <li>2. 1000 лв. - при констатирани значителни неисправности при укрепването на товара;</li> <li>3. 500 лв. - при констатирани незначителни неисправности при укрепването на товара.“</li> </ol> <p>- Съгласно Чл. 199 „Който управлява технически неисправно пътно превозно средство, се наказва с глоба от:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 500 лв. - при констатирани опасни неисправности.</li> <li>2. 200 лв. - при констатирани значителни неисправности;</li> </ol>	<p>Не се приема.</p>	<p>Разпоредбите възпроизвеждат сравнително нови разпоредби с размери, възприети в действащия закон, при приемането на които е направена съответната преценка.</p>
--	--	---	----------------------	---

		<p>3. 50 лв. - при констатирани незначителни неизправности.“  Предлагам:  1. Да се определи обективен критерий за оценка на неизправностите: опасни, значителни и незначителни. Нима е допустимо да се счита, че „опасни неизправности“ на ППС представляват същата опасност каквато представляват „незначителни неизправности при укрепването на товара“.  2. Следва да се има предвид, че съгласно ДИРЕКТИВА 2014/47/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 3 април 2014 година относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО (Директива, която би трябвало да бъде транспонирана до 20 май миналата година, но все още не е) „незначителни неизправности при укрепването на товара“ са налице, когато „Етикетът, удостоверяващ пригодността на колана, липсва или е повреден, но устройството функционира нормално“.</p> <p>3. Съгласно Чл. 201, ал.1 „Наказва се с глоба от 300 лв.:  1. който управлява моторно превозно средство:  а) без да е правоспособен водач,  б) без да притежава свидетелство за управление за категорията, към която спада управляваното от него моторно превозно средство;“  ИЗВОД. След такова „наказание“ управлението на превозни средства без свидетелство за управление ще се стимулира, тъй като обучението и получаването на съответния документ е поне два пъти по-скъпо.</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>За това поведение са предвидени и други последици. За лицата, които не са правоспособни ще бъде предложен по-висок размер на глобата.</p>
25.	Ч. 3.	<p>Проект на Закон за движението по пътищата  1. При отпадането на правоспособност за категория Ткт, според записа в чл. 16, ал. 3 излиза, че за управление по пътя на трактори и др. самоходни машини с ремарке или прикачен инвентар следва да се притежава минимум категория С1Е,</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Разпоредбата изисква за управление по пътищата на колесна земеделска и горска техника и самоходни машини,</p>



	<p>което усложнява условията за професионална квалификация и придобиване на правоспособност за работа със съответния вид техника – възрастта става над 19 години (да си взел кат. В, след това категория С1, след това кат. С1Е, което според чл. 19 от Закона за водачите на МПС изисква 1 година стаж с С1 и психотест). Всичко това не се вмества в обучението в професионалните гимназии по селско и горско стопанство, които и сега почти единствени обучават, вкл. и граждани за правоспособности по тази техника ( Твк, Твкм и т.н., но след придобита кат. Ткт)  Дали е възможно някакво допълнително прецизиране и уточнение или уреждане с подзаконов акт (наредба)?</p> <p>2. С Решение на Министерския съвет № 542/07.06.2005 г. са въведени училищни комисии по БДП, които подпомагат ръководствата на училищата в организиране на обучението по БДП и в оптимизирането на околоучилищната обстановка/пътна инфраструктура и внасят предложения до общинските власти, отнасящи се до основните маршрути на движението на децата и учениците. Такива училищни комисии са изградени и функционират успешно във всички училища, техните членове се обучават по провежданите в училищата и детските градини дейности, свързани с БДП (това се контролира от регионалните управления на образованието и МОН). Дали няма да е добре към § 4 на допълнителните разпоредби да се включи алинея и за училищните комисии по БДП.</p> <p>3. Мисля, че по-точна и нормативно издържана ще е следната формулировка на § 6. от Допълнителните разпоредби:  „Министърът на образованието и науката осигурява чрез съответните учебни планове задължителното изучаване от обучение на децата и учениците в системата на предучилищното и училищното образование <del>средното</del></p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>водачът да притежава правоспособност за работа със съответната техника и свидетелство за управление за която и да е от категориите, <u>посочени в Закона за водачите на моторни превозни средства.</u> Изискването за минимум категория С1Е е предвиден, за теглене по пътищата с тази техника на ремарке или прикачен инвентар.</p>
--	--	---	---

		<p><del>образование</del> на правилата и поведението за безопасно движение по пътищата.</p> <p>Проект на Закон за водачите на моторни превозни средства</p> <p>1. Към Чл. 8 – също като вече написаното в т.1 от бележките към Закона за движението по пътищата.</p> <p>2. Предлагам в чл. 21 да се потвърди досегашната норма, че министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, съгласува тази наредба с министъра на образованието и науката (сега Наредба 37), който утвърждава учебната документация и там са формулирани изисквания към организацията на обучението за правоспособност за управление на МПС. Тези изисквания следва да се разпишат в наредбата по този чл. 21.</p> <p>3. Към чл. 43, ал. 2 би следвало да се добави и т. 4, която да потвърди чл. 176 от Проекта на Закона за движението по пътищата „(Чл. 176. Министърът на образованието и науката съвместно с министъра на вътрешните работи утвърждава учебната документация за допълнително обучение на водачите на моторни превозни средства за частично възстановяване броя на точките, контролните точки за отчет на извършваните нарушения.). Това е и досегашната норма на действащия ЗДвП.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Както бележките по т. 1 от ЗДвП.</p> <p>С оглед предмета на наредбата и компетенциите на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на образованието и науката, не е необходимо съгласуване. Съгласно чл. 43, ал. 2 от проекта, министърът на образованието и науката ще утвърждава учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства и учебната документация и определя условията и реда за придобиване на правоспособност за обучаване на водачи на моторни превозни средства</p> <p>Съгласно чл. 176 от проекта на ЗДвП, Министърът на образованието и науката съвместно с министъра на вътрешните работи утвърждава учебната документация за допълнително обучение на водачите на моторни превозни</p>
--	--	---	--	--

		<p>4. Може би е добре да се допише нормата от сегашния ЗДвП – чл. 152, ал. 16</p> <p>„Професионалните гимназии, професионалните колежи, средните училища с паралелки за професионална подготовка, както и висшите училища на бюджетна издръжка, обучаващи ученици и студенти за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство съгласно съответните учебни планове и утвърдения им държавен прием, не заплащат такса за издаване на разрешението по ал. 1, т. 3.“</p>	Не се приема.	<p>средства за частично възстановяване броя на контролните точки за отчет на извършваните нарушения. Не е необходимо повтарянето на разпоредбата в другия закон.</p> <p>Заплащането на такси и изключенията са регламентирани в Закона за държавните такси.</p>
26.	Г. Т.	<p>Според мен това е мероприятие, за да избегнат по-тежки последици от намесата на Германия по повод залавяне на бежанци с български свидетелства за управление, без да знаят английски и български. Скандала миналата година, месец юни, когато уволниха 11 служители на ИААА-София. Първия път след намеса на Германия смениха министър Ц. с М. но "пазара на книжки" продължи.</p> <p>Не е случайно участието на германска фондация в промените за които говорят вече години наред, без резултати.</p> <p>Основавайки се на моя опит в обучение на кандидати за водачи на превозни средства и опит в разследване на ПТП-та, посочвам, като основна причина за ПТП слабата квалификация на българските шофьори поради некачествени критерии за оценка от постоянно разследваната автомобилна администрация за корупция и предлагам някои бележки. Първо трябва да направите оценка на въздействие на всеки текст, трябва да се съобразите с физичните закони, до колко е възможно физически и технически хората да изпълнят</p>	Липсва конкретно предложение, касаещо редакциите на обсъжданите проекти.	

	<p>правилото или забраната. Как да е оформен текста, за да стимулира изпълнението, защото прекалено много забрани, неразбираеми за хората по пътищата прави закона врата в полето.</p> <p>Положителното на този законопроект е предвиждане на допълнително обучение на нарушителите по съдържание определено от МВР . Изчистен е от лобизма в полза на големия бизнес, от създадения монопол в полза на определени лица ,неприсъщи за подобен закон дейности, непознати по света, като пазара на превозни средства, обучение по долекарска помощ, нетранспортните услуги свързани обучение на водачи на превозни средства, няма условие аз документ за завършено образование и внос на резервни части, компоненти за превозни средства.</p> <p>Посоката на измисляне нови причини за глоби, постоянно увеличение на наказанията и принудителните мерки ,обещания, че след тези или другите мерки ще се повиши събираемостта на глобите и ще бъдат заловени повече нарушители без свидетелство зад волана е доказано неработеща! Защото всеки път , когато се направи равносметката, пак откриват несъбрани глоби за десетки хиляди лева за един нарушител, наказания, които не се налагат с пълния размер, лишаване за продължителни срокове без възможности за намаление доказват , че няма смисъл от увеличение размера на глобите, полицията залавя всяка седмица над 500 нарушители без свидетелство зад волана , така само увеличават корупция на пътя.</p> <p>Броя на заловените нарушители не е успех на МВР, а показател за слабости в работата на МОН и транспортното министерство, проблеми с образованието по безопасно движение, слаба квалификация на българските шофьори получили свидетелството си след оценка на министерството на транспорта.</p> <p>Крайно време е промяна посоката на закона:</p>		
--	--	--	--

		<p>- Текстове на закона трябва да са разбираеми за хора без юридическо образование, една инструкция за безопасно поведение по пътищата, повече образование за безопасно движение, профилактика,</p> <p>- изисквания към водачите на пътни превозни средства и пешеходците за разбиране последиците от неспазване правилата и забраните от закона, умения да прогнозира опасностите, за да не попадат в тях.</p> <p>- постепенно, степенуване размера на наказанията, на принудителните мерки, чрез въвеждане лишаване за един месец, два и повече, включително обучения по теория през почивни дни.</p> <p>- възможности за опрощаване част от глобата и/или принудителните мерки чрез:</p> <p>- Профилактичен, обучителен изпит по теория със ситуативни клипове с повече практическа насоченост и прогнозиране на опасните ситуации за да не попадат в тях и проверовъчни изпити. Числата, категориите и други данни, които трябва да запомнят за да издържат изпитите, за тях могат да направят справка, не са нужни незабавно по време на движение, а преди това.</p> <p>- психотест, беседи с психолог и автомобилен експерт и</p> <p>- зависимост размера на глобите от дохода на нарушителите, промени в ЗАНН.</p> <p>МВР следят за нарушения, наказват нарушители, които не разбират защо и как трябва да спазват тези написани в закона правила и забрани? Изпитното съдържание на кандидатите за водачи на превозни средства в България, няма изискване за разбиране, тест за прогнозиране и избягване на опасностите, за разлика от това на Европейски съюз. Как МВР да контролира приложението, разбиране на знания и умения, за което</p>		
--	--	--	--	--

		<p>водачите на превозни средства не са изпитани?</p> <p>Безмислена е дискусия за промени без представители на министерството на науката и образованието без които е невъзможно промяна манталитета на хората по пътищата, туширане на агресията, самоконтрол за да няма нужда от толкова полиция? Формално запълване бройката в МОН , без специално назначен експерт по образование за безопасно движение?Надявах се така наречената „работна група” , след толкова време да предложи нещо ново, европейски примери от закона за движение по пътищата на Швеция например, различен подход, необходимост от по-малко контрол, по-малко причини за наказания , стимулиране самоконтрола и повече мерки за продължаващо през целия живот образование по безопасно движение. За съжаление в предложения текст , наречен „законопроект” няма нищо ново, по европейски, направен е по съветски образец, от едно време.</p> <p>Предложенията и мотивите са оцветени с жълт цвят:</p> <p>Предложение: Т.6 Възлага на министъра на образованието и науката да създаде дирекция,която да прави оценка за въздействие на всеки закон върху образованието по безопасно движение. Да предлага законопроекти свързани с обучение и изпити на кандидати за водачи на превозни средства, актуализира изпитните стандарти след проучване анализ за причините за катастрофи на МВР всяка година. Отговорна за образованието по безопасно движение през целия живот , проучва и прилага най-добрия международен опит в образованието по безопасното движение , изготвя документацията за обучението и изпитите на кандидати за водачи на превозни средства за различните категории водачи , както и последващо обучение през целия живот.Дирекцията трябва да разполага със специалисти за образование по безопасно движение, които могат да възлагат на университети от МОН разработката на подходящи програми за образование по безопасно движение:</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Извън предмета на уредба на обсъжданите проекти.</p>
--	--	--	----------------------	---

		<p>А) образование по безопасно движение в семейството и медиите</p> <p>Б) образование по безопасно движение в детски градини и начално образование</p> <p>В) образование по безопасно движение в училищата до десети клас и изпитни стандарти.</p> <p>Г) образование по безопасно движение в училищата за средно образование , университетите , по месторабота, инструктажи по ЗБУТ следвайки научни принципи на науките андрагогика и герагогика.</p> <p>Мотиви: Трябва коренна промяна, сега, веднага. Последниците от действащата сега структура са , че България е на дъното на статистиката на Европа за жертви на милион жители с най-много жертви. Хора умират по пътищата защото правителство и парламент си правят експерименти с гугъл преводач на Директиви , а ИААА-София и Комисията по транспорт към НС многократно са компрометирани с предлаганите от тях законопроекти за обучение и изпити на кандидати за водачи на превозни средства. Не разбирам как все още имат право да предлагат законопроекти, след като всяка година ИААА-София е разследвана от прокурори за корупция, сегашния ЗДвП е изпълнен с условия за „събиране на такси спокойствие” , пазар на книжки” и всеки текст е доказателство за некомпетентност.</p> <p>Закон за дейностите по предоставяне на услуги, допълнителни разпоредби, т.13 „...услугите свързани с обучение на водачи на превозни средства не са транспортни..” . Не е от компетентност на Комисията по транспорта и МТИТС да изготвя и предлага документация, включително нормативни документи за обучение и изпити на кандидати и водачи на превозни средства. Няма логика едно и също министерство да изготвя и предлага законопроекти с които работи и се контролира. До този момент прокуратурата среща трудности в обвиненията, защото обвинените за корупция служители са изготвили нормативните документи за чието нарушение са обвинени в корупция? Крадците си правят законите изгодни за тях?</p>		
--	--	---	--	--

	<p>МВР също няма експерти по обучение и изпити на водачи на превозни средства,но това не пречи да възложат изготвяне на европейско съдържание на проверовъчните изпити на университет или да вземе от друга държава изпитното съдържание на кандидати за водачи на МПС.</p> <p>Чл. 5. (1) Всеки водач на пътно превозно средство , <b>включително и на немоторните</b> е длъжен:</p> <p>1. да управлява превозното средство, съобразно правилата по този закон, да бъде внимателен и предпазлив към другите участници в движението, особено към пешеходците и водачите на двуколесни пътни превозни средства;<b>Участниците в движението да се уверят дали водача на превозното средство, което приближават ги вижда, има ли възможност да реагира правилно и да даде предимство, когато е длъжен .</b></p> <p>2. Предложение: <b>Пътниците в превозните средства за обществен превоз са длъжни да вземат мерки за своята безопасност, като използват наличните колани, тръби и други монтирани средства. При превози до 30 км пътниците са длъжни да използван наличните седалки, а при липса на свободни места да се държат за наличните средства за обезопасяване. Падането в автобус , тролей , трамвай или метро е случайно събитие за което пътниците са застраховани.</b></p> <p>Мотиви: Обществения транспорт не е театър, превозното средство се движи и спира, възможно е залитане във всяка посока и водачът не е в състояние да наблюдава всички. Вече две злополуки разследвам с паднали пътници, поради здравословни проблеми, невнимание и нехайство ,защото автобуса в който са , спира на знак, засечен от друг автомобил или друга причина свързана с трафика.</p> <p>(3) На водача на пътно превозно средство е забранено да управлява: 3. пътно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над <b>0,5 0,2</b> на хиляда и/или след употреба на наркотични вещества или техни аналози. Съседна страна</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Пътните превозни средства включват и немоторните пътни превозни средства.</p> <p>За пътниците в автобуси е предвидено задължение да използват обезопасителни колани.</p> <p>Липсват конкретни аргументи. Съществуват най-различни критерии и граници в законодателствата на други</p>
--	--	--	--



	<p>Румъния концентрация на алкохол в кръвта над 0,2 на хиляда и/или след употреба на наркотични вещества или техни аналози в кръвта? ЗДвП в България преди ограничаваше концентрацията на алкохол в кръвта до 0,2 на хиляда.</p> <p>Чл. 13. (1) Движещите се по пътя моторни превозни средства и теглените от тях ремаркета трябва да бъдат:</p> <p>1. технически изправни; Предложение: Съчленените пътни превозни средства се обозначават с регистрационния номер на влекача. Ремаркета и полуремаркета преминават годишните технически прегледи и застраховки по VIN код , както и покупко-продажбите.</p> <p>Чл. 15. (3) Изискванията по ал. 1 и 2 не се прилагат, когато моторното превозно средство е учебно и се управлява от кандидат за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства по време на обучението му и при провеждането на изпита за придобиване на правоспособност, при спазване на условията и реда на Закона за водачите на моторни превозни средства. Или зад волана му е обучаван или друг водач притежаващ временно издаден документ по Наредба .- Предложение: обучение с придружител, временно отнети категории,пробен период и други обстоятелства, поради които зад волана е водач с временно свидетелство.</p> <p>Чл. 16. (4) Минималната възраст на водача за управление на моторно превозно средство по пътищата, отворени за обществено ползване е:</p> <p>Директива за свидетелствата за управление</p> <p>Член 4 Категории, дефиниции и минимална възраст</p> <p>Категория АМ</p> <p>- минималната възраст, фиксирана за АМ, е 16 години</p> <p>Категория А1:</p> <p>- минималната възраст, фиксирана за А1, е 16 години</p> <p>Категория А2:</p> <p>минималната възраст, фиксирана за А2, е 18 години</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>страни. Към момента в Република България за санкциониране е възприета концентрация от 0,5 на хиляда.</p> <p>Възприемането на предложението ще доведе до затруднения и възможности за злоупотреба. Наказателния кодекс забранява поставянето на табели, издадени за едно ПС-на друго.</p> <p>Липсват анализи и конкретни аргументи в подкрепа на предложението.</p> <p>Текстът е в съответствие с Директива 2006/126.</p>
--	--	--	---

	<p>- Минималната възраст за категория А е фиксирана на 20 години</p> <p>Независимо от това, достъпът до управление на мотоциклети от тази категория подлежи на минимум двегодишен опит с мотоциклети по свидетелство А2. Това изискване за предишен опит може да не важи, ако кандидатът е най-малко 24 годишен.</p> <p>(ii) моторни триколки с мощност превишаваща 15 kW</p> <p>- Минималната възраст за моторни триколки с мощност, превишаваща 15 kW е фиксирана на 21 години.</p> <p>- минималната възраст, фиксирана за В1, е 16 години Категория В1 не е задължителна; в държави-членки, които не въвеждат тази категория свидетелство за управление на моторно превозно средство, свидетелство категория В се изисква за управление на такива моторни превозни средства;</p> <p>- композиции от влекач от категория В и ремарке, ако максималното разрешено тегло на композицията не надвишава 3500 kg и допустимата максимална маса на ремаркетото не надвишава масата на теглещото превозно средство;</p> <p>б) Категория В моторни превозни средства с максимално разрешено тегло до 3500 kg и проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътника плюс водача; моторните превозни средства от тази категория могат да се комбинират с ремарке с максимална допустима маса, която не надвишава 750 kg. Без да се накърняват разпоредбите на правилата за одобряване на тип за съответните превозни средства, моторни превозни в тази категория могат да образуват композиция с ремарке с максимална допустима маса, която надвишава 750 kg, при</p>		
--	---	--	--

	<p>условие че максималното разрешено тегло на композицията не надвишава 4250 kg. В случай че такава композиция превишава 3500 kg, държавите членки изискват, в съответствие с разпоредбите на приложение V, тази композиция да се управлява само след: - завършване на обучение, или - взет изпит по умения и поведение. Държавите-членки могат също така да изискват, както обучение, така и вземане на изпит по умения и поведение. Държавите-членки указват правото да се управлява такава композиция на свидетелството за управление на моторно превозно средство със съответния код на Общността. Минималната възраст за категория В е фиксирана на 18 години.</p> <p>в) Категория ВЕ:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- без да се накърняват разпоредбите на правилата за типово одобрение за съответните превозни средства, композиция на моторни превозни, състояща се от влекач от категория В и ремарке или полуремарке, когато максималното разрешено тегло на ремаркетото или полуремаркетото не надвишава 3500 kg;</li></ul> <p>.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Минималната възраст за категория ВЕ е фиксирана на 18 години</li></ul> <p>г) Категория С1: моторни превозни средства, различни от тези в категории D1 или D, с максимално разрешено тегло над 3500 kg, но по-голямо от 7500 kg, които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътника плюс водача; моторните превозни средства от тази категория могат да се комбинират с ремарке с максимална допустима маса, която не надвишава 750 kg.</p> <p>без да се накърняват разпоредбите на правилата за типово одобрение на тип за съответните превозни средства, композиция на моторни превозни, когато влекачът е от категория С1 и неговото ремарке или полуремарке има</p>		
--	---	--	--

		<p>максималното разрешено тегло на ремаркетото или полуремаркетото над 750 kg, при условие че разрешеното тегло на композицията не надвишава 1200 kg.</p> <p>- без да се накърняват разпоредбите на правилата за типово одобрение за съответните превозни средства, композиция на моторни превозни, когато влекачът е от категория В и неговото ремарке или полуремарке има максималното разрешено тегло на ремаркетото или полуремаркетото над 3500 kg, при условие че разрешеното тегло на композицията не надвишава 1200 kg.</p> <p>- Минималната възраст за категории С1 и С1Е е фиксирана на 18 години, без да се накърняват разпоредбите за управление на такива моторни превозни средства в Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2003 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници 1</p> <p>е) Категория С:</p> <p>- моторни превозни средства, различни от тези в категории D1 или D, с максимално разрешено тегло над 3500 kg, които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътника плюс водача; моторните превозни средства от тази категория могат да се комбинират с ремарке с максимална допустима маса, която не надвишава 750 kg;</p> <p>ж) Категория СЕ</p> <p>- без да се накърняват разпоредбите на правилата за типово одобрение за съответните превозни средства, композиция на моторни превозни, когато влекачът е от категория С и неговото ремарке или полуремарке има максималното разрешено тегло на ремаркетото или полуремаркетото над 750 kg,</p> <p>- Минималната възраст за категории С1 и С1Е е фиксирана на 21 години, без да се накърняват разпоредбите за управление на такива превозни средства в Директива 2003/59/ЕО.</p> <p>з) Категория D1</p>		
--	--	--	--	--

	<p>моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на не повече от 16 пътници плюс водача и с максимална ширина не превишаваща 8 м; към моторните превозни средства от тази категория може да се прикачва ремарке, чиято допустима максимална маса не надвишава 750 kg;</p> <p>и) Категория D1E</p> <p>- без да се накърняват разпоредбите на правилата за одобряване на тип за съответните превозни средства, композиции от превозни средства, при които влекачът е от категория D и ремаркетът е с допустима максимална маса над 750 kg.</p> <p>моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на повече от осем пътници плюс водача; към моторните превозни средства, които могат да се управляват със свидетелство от категория D може да се прикачва ремарке, чиято допустима максимална маса не надвишава 750 kg; к) Категория DE:</p> <p>- без да се накърняват разпоредбите на правилата за одобряване на тип за съответните превозни средства, композиции от превозни средства, при които теглещото превозно средство е от категория D и неговото ремарке има допустима максимална маса над 750kg,</p> <p>- Минималната възраст за категории D и DE е фиксирана на 24 години, без да се накърняват разпоредбите за управление на такива превозни средства в Директива 2003/59/ЕО;</p> <p>5. Със съгласието на Комисията държави-членки могат да изключват от прилагането на настоящия член някои специфични превозни средства със силово задвижване, като специални превозни средства за инвалиди. Държави-членки могат да изключват от прилагането на настоящата директива превозни средства, използвани от или под контрола на въоръжените сили и гражданската отбрана. 6. Държавите-членки могат да повишават или намаляват минималната възраст за издаване на свидетелство за управление на моторно</p>		
--	---	--	--

		<p>превозно средство: а) за категория АМ надолу до 14 години или нагоре до 18 години</p> <p>б) за категория В1 нагоре до 18 години; в) за категория А1 нагоре до 17 или 18 години;</p> <p>- ако има две години разлика между минималната възраст за категория А1 и минималната възраст за категория А2, и</p> <p>- има изискване за минимум двегодишен опит на мотоциклети от категория А2 преди да може да бъде даден достъп до управление на мотоциклети от категория А, както е посочено в член 4, параграф 3, буква в), точка (i);</p> <p>г) за категория В надолу до 17 години. Държавите-членки могат да намаляват минималната възраст за категория С до 18 години и за категория D до 21 години по отношение на: а) моторни превозни средства, използвани от противопожарната служба и превозни средства, използване за поддържане на обществения ред; б) превозни средства, преминаващи през пътни изпитания с цел ремонт или техническо обслужване. Свидетелства за управление на моторно превозно средство, издадени на лица на по-ниска възраст от постановената в параграфи от 2 до 4 в съответствие с настоящия параграф, са валидни само на територията на издаващата държава-членка, докато притежателят на свидетелство за управление на моторно превозно средство достигне минималната възрастова граница, постановена в параграфи от 2 до 4. Държави-членки могат да признават валидността на тяхна територия на свидетелства за управление на превозно средство, издадени на водачи под минималните възрасти, постановени в параграфи от 2 до 4.</p> <p>Чл. 19. На водача, собственика, длъжностно лице или упълномощения ползвател на моторно превозно средство се забранява да предоставя за управление моторното превозно средство:</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>При промяна на законодателството, регламентиращо винетните стикери, следва да бъдат</p>
--	--	---	------------------------------	--

	<p>3. за движение по републиканските пътища или по техни участъци без залепен винетен стикер, валиден към момента на предоставянето,- ще правите ли поправка отново на закона, когато системата стане електронна? -Предложение: електронни винетки.</p> <p>Чл. 20. (1) Водачът, при управление на моторно превозно средство е длъжен да носи и при проверка от контролните органи да представи: Пак ли поправки на закона, когато се въведе електронен регистър и Пътна полиция проверява тези документи онлайн за да няма фалшификати? Два български закона и Директива на ЕС забраняват на служителите да искат документи намиращи се при тях или са издадени от друг орган, под заплахата от 5000-10 000лв. глоба? Нов закон с нарушения ли започва?</p> <p>Предложение: Чл.22,ал.4) Лицето и гърба на регулировчика е сигнал забраняващ навлизането в кръстовището на участници в движението, като червен светлинен сигнал на светофара.</p> <p>Чл. 24.ал. (7) Забранява се поставянето на светофар и/или пътен знак Б2 на самостоятелно платно за движение за надясно.Мотиви: правилника за приложение на ЗДвП и наредба за пътните знаци сега забранява поставяне на знак Б2 на самостоятелно платно за на дясно, но общините не обръщат внимание.</p> <p>Чл.28,(2) В населените места, на пътно платно с две и повече пътни ленти за движение в една посока, разрешена скорост за движение до 80км/ч,обозначени с пътна маркировка или пътен знак или сигнализирани със светлинни сигнали, по които е</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Неотнoсимо към обсъжданите проекти.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>извършени и съответните промени в Закона за движението по пътищата, но това следва да се извърши свързано, а не съобразно все още неприети текстове. За посочените разпоредби ще бъдат предложени нови текстове при преработване на проекта.</p> <p>Законът е относим към всички водачи, движещи се по пътищата, не само българските, информацията за които е отразена в регистрите на МВР. Също така, не следва в нормативни акт да се въвежда като правило нещо, което се предвижда да се въведе в бъдещ неопределен момент.</p> <p>Правилата са конкретни и ясни, предвидени и във Виенската конвенция. Действията следва да съответстват на предвиденото в закона.</p> <p>Предложението ненужно усложнява разпоредбата и попада в съдържанието ѝ.</p>
--	--	---	--

	<p>разрешено движението на пътни превозни средства водачът на моторно превозно средство може да използва за движение пътните ленти, позволени за движение на превозното средство, по своя преценка.</p> <p>Чл. 33. Водачите на пътни превозни средства са длъжни при избиране на скоростта на движение да се съобразяват с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с конкретните условия на видимост, за да бъдат в състояние да спрат пред всяко предвидимо препятствие. Водачите са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато преди да възникне опасност за движението. За тази цел, съдържанието на изпитите по теория на кандидатите за водачи на превозни средства трябва да тества чрез ситуации и симулатори уменията на изпитваните да прогнозира и избягват опасностите. МОН трябва да разработят и прилагат програми за образование по безопасно движение през целия живот, включително чрез ситуации съобразени с възрастовата група на обучаваните.</p> <p>Мотиви: В случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност? Но тогава вече късно. Когато възникне опасност, следва време на реакция, възможности за физически и технически, може ли човека да започне да смята, да рови формули? Проблемата е в липсата на умения да прогнозира опасностите, за да не попада в тях. Цял свят има втори модул на изпитите по теория на кандидатите за водачи на МПС, в който тестват точно тези умения, а тук няма и всички ПТП-та са поради липса на точно тези умения поради липса на компетентност и интерес в МТИТС и МОН. Ако водачите не умеят да прогнозира опасностите, попадат в ПТП.</p> <p>-Когато водача на лекия автомобил е в дясната лента има опасна ситуация, защото преминаващия пред автобуса</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Предложената редакция е изпълнима, тъй като няма как водачът да знае, че ще възникне опасност, за да спре преди възникването ѝ.</p>
--	--	----------------------	--



	<p>пешеходец не е възможно да го види.Опасност има и от автобуса, който всеки момент може да потегли. Ако се опита да спре „когато възникне опасност” , няма да може да спре.</p> <p>-Когато водача на лекия автомобил е в лявата лента опасност няма. Водача на лекия автомобил е предвидил опасността . Дори да възникне опасност, спирането ще предотврати ПТП-то.</p> <p>Чл.34,ал. (1) по автомагистрала скоростта трябва да е 120 км/ч , защото състоянието на асфалта не отговаря на нужното качество за по-висока скорост. Сега трябва да поставят повече забранителни знаци ограничение на скоростта , на опасните участъци. При възможности за по-високи скорости се прилага:</p> <p>(2) Когато скоростта, която не трябва да се превишава, е различна от посочената в ал. 1, това се обозначава с пътен знак.</p> <p>Чл. 36. (1) Водачът на пътно превозно средство е длъжен да се движи на такова разстояние от движещото се пред него друго превозно средство, че да може да избегне удряне в него, когато то намали скоростта или спре рязко.Всеки водач на превозно средство е длъжен да наблюдава и се съобразява не само с поведението на водача пред него, но и с водачите на превозни средства на превозните средства около него,колкото е физически и технически възможно напред и зад своето превозно средство.</p> <p>(2) Водачът на пътно превозно средство е длъжен да се движи от движещото се пред него друго превозно средство на разстояние в метри, както следва:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. извън населено място – не по-малко от 40 метра;</li> <li>2. по скоростен път – не по-малко от 60 метра;</li> <li>3. по автомагистрала – не по-малко от 70 метра.</li> </ol> <p>Мотиви: - Не всички автомобили имат радар, ще станат ли задължителни или водача и/или инспектора трябва да пускат рулетка и да измерят метрите?</p> <p>Предложение: Да бъде заменен със следния препоръчителен</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>На местата, в които състоянието на пътя не позволява или са налице други съображения, с пътни знаци се въвеждат съответните ограничения.</p>
--	---	---	---

	<p>текст:</p> <p>(2) Водачът на пътно превозно средство е длъжен да се движи от движещото се пред него друго превозно средство на разстояние ,което превозното му средство изминава за две секунди. При влошени метеорологични условия, зад двуколесно превозно средство, и други особености , дистанцията се увеличава двойно или повече по преценка на водача. – мотиви:това се учи по време на обучението има го в листовките, само трябва да се тества по време на изпитите по теория чрез клипове със ситуации.Взето е от Великобритания. Не е проблем установяване на нарушението и съобразяване на водачите с предписанията на закона с датчици покрай платното за движение,преминават едно след друго в лентата на всеки две секунди или повече ? Неспазването на дистанция е въпрос на квалификация.</p> <p>(2) Когато спирането не е аварийно за избягване на опасност,преди да намали значително скоростта на движение на управляваното от него пътно превозно средство, водачът е длъжен да се съобрази с поведението и на движещите се зад него превозни средства, да се убеди, че няма да създаде опасност за останалите участници в движението и че няма да затрудни излишно тяхното движение. В този случай водачът на пътно превозно средство, което няма стоп - светлини или те са повредени, подава своевременно сигнал с ръка.- тук или чл.70</p> <p>Чл. 41. (1) Заобикалянето е минаване покрай препятствие, повреда на платното за движение или неподвижно превозно средство, свързано със смяна на заеманата от водача пътната лента.</p> <p>Чл. 45. (1) Завиването в обратна посока се извършва наляво от най-лявата пътна лента по посока на движението.</p> <p>(2) При завиване в обратна посока водачът пропуска насрещно движещите се другите пътни превозни средства с които има конфликтна точка.</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се.</p>	<p>Предложените разстояния са съобразени със скоростта на движението и са в метри. Няма пречка по време на обучението да се предаде как се прилага правилото за секундите, но измеримата величина (разстояние) следва да е в метри. Предложението за включване на разпоредбата за дистанция в метри на този етап ще бъде оттеглено.</p> <p>Разпоредбата е относима към намаляване на скоростта. При спирането ще бъде предвидена аналогична хипотеза.</p> <p>Не е ясна целта на предложението.</p>
--	---	--	--

	<p>– Мотиви: При поетапно пускане на потоците , може да има конфликтна точка между завиващи надясно, от лявата страна на завиващи в обратна посока, при което завиващите в обратна посока трябва да пропуснат завиващите надясно от лявата им страна.</p> <p>Чл. 50. Изпреварването на пътни превозни средства, с изключение на <b>двуколесни</b> велосипеди, мотопеди и мотоциклети <b>без кош</b>, е забранено: мотиви- триколесни и повече колесни велосипеди, мотопеди и мотоциклети, които включват мотоциклети с кош заемат повече място от двуколесните.</p> <p>2. на кръстовище <b>на равнозначни пътища</b>;</p> <p>МОТИВИ – Забрана за изпреварване, защото видимостта на кръстовище е ограничена от останалите превозни средства, дървета, сгради и пътни съоръжения.</p> <p>Чл. 55. Водач на пътно превозно средство, приближаващо се към кръстовище, <b>трябва да се движи с такава скорост, че да даде възможност на другите участници в движението да го видят , да могат да реагират физически и технически. При необходимост да може да спре и да пропусне участниците в движението, които имат предимство./чл.55, намалена скорост/?</b></p> <p>Чл. 56. (1) На кръстовище на равнозначни пътища, което не е кръгово, водачът на пътно превозно средство е длъжен да пропусне пътните превозни средства, които се намират или приближават от дясната му страна.</p> <p><b>Нарушение на правилото за дясността?</b> - (2) На кръстовище с кръгово движение с предимство е водачът на пътното превозно средство, движещо се в кръга, освен ако с пътен знак или светлинни сигнали не е указано друго.</p> <p>Чл. 61. На участниците в движението е забранено да преминават през железопътен прелез:</p> <p>T.4 <b>Освен с бариери , ЖП служител и светлинни сигнали, е</b></p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Разпоредбата ще бъде редактирана в цялост.</p> <p>Редакцията от проекта обхваща и предложените допълнения.</p> <p>Целта на кръговото кръстовище е максимално бързо преминаване през кръстовището и обратното би затруднило преминаването и бързото освобождаване на кръстовището. Предложението за кръговото кръстовища няма да бъде включено в преработения проект.</p> <p>Съоръженията следва да са конкретно посочени.</p>
--	---	---	--

	<p>разрешено монтирането и на други възпрепятстващи преминаването през ЖП прелеза съоръжения.- мотиви: Техниката се усъвършенства постоянно и не е нужно при всяко нововъведение да има нова поправка на закона.</p> <p>Чл. 64. (1) При движение в пътна лента покрай спиращо, спряло или потеглящо пътно превозно средство от обозначена с пътен знак трамвайна, тролейбусна или автобусна спирка, водачът на нерелсовото пътно превозно средство е длъжен своевременно да намали скоростта, <b>включително само да премести крака си върху спирачката</b>, за да може в случай на необходимост да спре.</p> <p>МОТИВИ:- така съкращава времето си за реакция.</p> <p>Чл. 70. (1) При спиране скоростта на движение на пътното превозно средство се намалява плавно, <b>а водача на превозното средство наблюдава поведението на превозните средства зад себе си</b>. Рязкото спиране се забранява, освен ако това е необходимо за избягване на пътнотранспортно произшествие.</p> <p>Чл. 81. Водач, който навлиза на автомагистрала или скоростен път, е длъжен да пропусне движещите се по тях пътни превозни средства, а който иска да напусне автомагистралата или скоростния път, трябва своевременно да заеме място в съответната пътна лента за излизане от тях <b>и да</b>, като съобрази скоростта <b>си с видимостта и скоростта на останалите превозни средства</b>, цел безопасно излизане.</p> <p>МОТИВИ:- виждал съм клипове от видеорегистратори, как автомобил влиза между състави от ППС при ограничена видимост, съкращава дистанцията и дори обръща състав.</p> <p>Чл. 91. Забранено е използването на други светлини, освен предвидените в този закон и издадените въз основа на него нормативни актове.</p> <p><b>Г.а) Забранява се в тъмната част на денонощието палене на цигара с кибрит, запалка или уред, който излъчва светлина, защото светлината заслепява, по време за адаптация на зениците към условията на пътя превозното средство изминава</b></p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Предложението е свързано с обучението. Разписването на норми, за чието спазване няма ефективни способности за контрол е нецелесъобразно.</p> <p>Ще бъде включена разпоредба, аналогична на тази в чл. 36.</p> <p>Текстът от проекта обхваща и предложеното допълнение.</p> <p>Разпоредбата би се превърнала в пожелателна. Този въпрос би следвало да е част от обучението.</p>
--	--	---	--

		<p>път, без участие на водача.</p> <p>Чл. 99. (1) Тегленето на повредено моторно превозно средство се извършва с гъвкава връзка, с твърда връзка или от автомобил със специално приспособление./колесар , монтирано устройство на автомобил, ремарке/.</p> <p>110. (3) При неизправна кормилна уредба или при друга повреда, /Включително усилватели на кормилната уредба предвидени от завода производител/ която не позволява теглене с твърда или гъвкава връзка, моторните превозни средства могат да се преместват само с автомобил със специално приспособление.</p> <p>Чл. 109. (1) При приближаване на моторно превозно средство, ползващо специален режим на движение водачите на останалите пътни превозни средства са длъжни да освободят достатъчно място на пътното платно, а при необходимост и да спрат, за да осигурят безпрепятствено преминаване както на сигнализиращото, така и на съпровождащите от него превозни средства. При платно за движение с две или повече ленти за движение, водачите намиращи се в крайната лява лента се изнасят плътно в ляво, в съседната пътна лента крайно в дясно, за да освободят път за превозните средства със специален режим на движение.</p> <p>Чл.122.ал.(2) На велосипедистите е забранено:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. да навлизат внезапно на платното за движение;</li> <li>2. да пресичат платното за движение при ограничена видимост;</li> <li>3. да се движат по пътното платно или банкета извън населените места, в тъмната част на денонощието без светлоотразителна жилетка;</li> <li>4. да се движат в тунели и по мостове, когато няма изградени тротоари;</li> <li>5. да извършват търговия и услуги на платното за движение.</li> </ol> <p>Мотиви: Както пешеходците, велосипедистите също нямат свидетелство и не са освидетелствани от лекар.</p> <p>125,ал.(2) 5. инструкторите и изпитващите - при управление</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Уточнението е ненужно и обхванато от редакцията.</p> <p>Разпоредби в предлаганата насока се съдържат на съответните систематични места.</p> <p>Разпоредбата обхваща и</p>
--	--	--	--	--

	<p>на учебен автомобил от кандидат за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, когато са на предна седалка.- Мотиви:Допуска се изпитващия или инструктора да седят и на задната седалка по време на изпита по практика.</p> <p>126, (2) Пътниците в превозните средства от категориите по ал. 1 се уведомяват за задължението да поставят обезопасителен колан, когато са седнали и когато превозното средство е в движение. Те се уведомяват за това по един от следните начини:</p> <p>5.допуска се светлинна или звукова сигнализация за непоставен колан от пътник над него или при водача.</p> <p>Чл.149а В населените места общините са задължени да предвидят специално обособени зони покрай училищата с пешеходни пътеки, велоалеи, средства за намаление на скоростта на превозните средства, стеснение на лентите пред всяка пешеходна пътека с цел невъзможност превозните средства да изпреварват и да не се движат с висока скорост.</p> <p>А).Пред пешеходните пътеки на места с интензивно движение на пешеходци и/или концентрация на ПТП лентите трябва да бъдат разделени с обезопасен остров и/или маркировка.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>обучението, не само изпита и предложението би създадо възможност за противоречиви тълкувания.</p> <p>В законодателството не е предвидена забрана, за да се въвежда допускане. Разпоредбата от проекта предвижда като възможност уведомяване чрез аудио-визуални средства.</p> <p>Предложението касае транспортната техническа инфраструктура. Съгласно Закона за устройство на територията, министърът на регионалното развитие и благоустройството издава наредби за нормите за планиране и проектиране на елементите на транспортната техническа инфраструктура. На това основание е издадена Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии, в която съществува</p>
--	--	---	---

		<p>Чл. 151. (1) Водачът на пътно превозно средство, който е участник в пътнотранспортно произшествие, е длъжен:</p> <p>1. без да създава опасност за движението по пътя, да спре, да облече светлоотразителна жилетка, и постави сигнален триъгълник за да установи какви са последиците от произшествието;</p> <p>2. Да изведе пътниците извън платното за движение и да вземе мерки за обезопасяване на местопроизшествието.</p> <p>Чл.156, (2) Мотоциклетите и мотопедите се придвижват към бензиновите колонки с неработещ двигател от разстояние най-малко 15 метра от тях. След зареждането те се отдалечават на същото разстояние, по същия начин. – Мотиви: не виждам как ще стане, освен това 4-тактовите са толкова опасни, колкото и автомобилите. Не виждам как триколка може технически да</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p>	<p>уредба в предлаганата насока. В предложения за обсъждане проект е предвидено задължение за управляващия пътя (за общинските пътища това е кмета на съответната община) да прилага мерки в районите около институциите в системата на предучилищното и училищното образование с цел защита на децата, като предвиждат изграждане на отклонения и препятствия, разположени напречно на платното на движението, ситуационни изменения и препятствия, стеснения на платното за движение или комбинации от тях.</p> <p>Случаите на поставяне на жилетка и триъгълник са регламентирани в проекта.</p>
--	--	---	--	---

		<p>бъде бутана от човек.Превозните средства могат да се приближат по инерция до бензиноколонката. Хранилка за заяждане.Това не са Иж или Балкан.</p> <p>Чл. 159. (3) Инструктор при управление на обозначено учебно превозно средство , може да използва всякакви мобилни устройства, при управлението на моторното превозно средство по време на обучение на кандидати за водачи на двуколесни моторни средства.</p> <p>МОТИВИ:- по наредба при обучение на мотоциклетисти и мотопедисти, инструктор трябва да съпровожда обучаваните с автомобил или двуколесно моторно средство и да дава инструкции чрез мобилно устройство.</p> <p>Чл. 161.ал. (3) Забранява се на другите водачи на превозни средства да приближават обозначените , като учебни превозни средства, като и други табели и сигнални светлини , като опасни.</p> <p>- Мотиви:защото пречат на обучението, възможни са неадекватни реакции на обучаваните, особено при обучение на двуколесно превозно средство по пътищата. Никой не приближава валяк, но се бутат в учебните превозни средства и свиркат.</p> <p>Чл. 162.(1), 5. при движение по банкетите и тротоарите в населени места да водят кучетата на къс повод. Хищните животни по-тежки от 700грама се извеждат задължително с намордник. Оставените свободни хищни животни се прибират от посочени в общинска наредба служби ;Кметовете на населените места контролират с наредби, за да няма злополуки с нахапани граждани , когато водачите не са предприели нужните мерки за предотвратяването им.</p> <p>-Мотиви: Всеки трябва да носи отговорност .</p> <p>т.6 Водачите на животни са длъжни да вземат мерки за контрол почистването след животните , отговорни са за тяхното</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Разпоредбата от проекта предвижда възможност за използване на устройство, позволяващо използването на мобилното средство без участие на ръцете.</p> <p>Предложението би предизвикало неясноти и необходимост от уточнения.</p> <p>Целта на нормата от ЗДвП е да регламентира правилата, по които се осъществява движението. Предложенията не са свързани с движението, а касаят други правила за поведение, предмет на уредба в наредбите на общиските съвети.</p> <p>Предходният коментар.</p>
--	--	---	---	--



	<p>поведение и обезопасяване. – Мотиви: имаше правило да поставят една черга под задницата на магарето или коня теглещ каруцата в която се събират отпадъците на животното.</p> <p>- За това има друг закон, Какво ще проверяват освен дали е превишил часовете за деня, което не е възможно да установят чрез документацията? Фирмите са проверявани от НАП за приходите, КЗП за нарушения правата на потребителите, Пътна полиция за нарушение ЗДвП, от обучаваните? Може инспектора да поиска документ , дали на мястото на инструктора е същия по разрешение, дали в кръвта му има алкохол или забранени вещества. Държавата е направила своите проверки при издаване на разрешението, контрола , още с издаване на разрешението.</p> <p>-- Чл. 163. (1) Служители от определени от министъра на вътрешните работи структури и структурни звена на Министерството на вътрешните работи:</p> <p>13. контролират изпълнението на учебните програми за провеждане на допълнително обучение по чл. 171, ал. 3, като извършват проверки по документи и на място;-</p> <p>- Изпълнението на учебните програми или качествено обучение е по-важно? Квалификацията на инструктора завършил за своята правоспособност университет или инспектора е наясно с методите и принципи на обучение? Кое е най-доброто за обучавания? Какво ще стане, когато кормилните карти , както сега касовите апарати са онлайн? Кой ще плаща за отнетото време на обучаваните? Документацията е на МОН , а плащането на НАП , какво ще проверява МВР или ДАИ? КЗП и съда се произнасят за защита интересите на потребителите. Без разделяне на документацията за бюджетни , отделно за частни и алтернативни възможности за обучение, всеки разбрал или не разбрал документацията ще спира и ще пише за да прибере пари. Кандидатите за шофьори сега не е възможно да бъде допуснат до изпити, когато не са платили задължителен пакет от услуги, еднакъв за всички</p>	<p>Липсва конкретно предложение.</p>	<p>Допълнително обучение на водачите на моторни превозни средства за частично възстановяване броя на контролните точки се извършва от физически или юридически лица, които са вписани в търговския регистър и са получили разрешение от органи на МВР за провеждане на допълнително обучение на водачите на моторни превозни средства. Издалият разрешението следва да има възможности за контрол върху осъществяващия дейността по разрешението.</p>
--	---	--------------------------------------	---

		<p>,определен от МОН и контролиран от ИААА-София.С търговията на дипломи, на медицински и удостоверения на БЧК, защо да не потърсят начин да си „купят книжка“? Благодарение на МОН и ИААА-София, фирмите изнудват кандидатите да си платят определен брой часове и вътрешни изпити няма значение , че не ги ползват. Малко са , но има автобуси и товарни автомобили, които зареждат с туби от бензиностанциите , за да не спрат по време на изпита?На въпроса на кандидата :”Кога ще караме?” , инструктора отговаря:”На изпита!” , „Когато вземеш книжка!” ?Когато кандидата договаря свободно условията за потребление , най-добре контролира часовете , вместо инспектора. При сегашните изпитни стандарти, явно е възможно да издържат изпита и по този начин.</p> <p>10. не допускат управлението на моторно превозно средство от водач, който управлява моторно превозно средство, без да притежава свидетелство за управление, отговарящо на изискванията по чл. 15, ал. 2 и/или е с концентрация на алкохол в кръвта над <b>0,5 0,2</b> на хиляда и/или <b>е употребил</b> <b>в кръвта има вещества</b> или техни аналози;</p> <p>13. не допускат движение по републиканските пътища, включени в трансевропейската пътна мрежа, и по такива, които са извън нея, или по техни участъци на моторно превозно средство без валиден винетен стикер, залепен по начин, възпрепятстващ повторното му ползване.- пак ли ще променяме новия закон при въвеждане на електронен вариант на винетката?</p> <p>- За това има друг закон: - Изпълнението на учебните програми или качествено обучение е по-важно?Квалификацията на инструктора завършил за своята правоспособност университет или инспектора е наясно с</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Липсват конкретни аргументи. Съществуват най-различни критерии и граници в законодателствата на други страни. Към момента в Република България за санкциониране е възприета концентрация от 0,5 на хиляда.</p> <p>Законодателството се актуализира при въвеждане на съответните промени, в синхрон с тях. Разпоредбата ще бъде редактирана.</p>
--	--	--	---	--

	<p>методите и принципи на обучение? Кое е най-доброто за обучавания? Може да проверят , дали превозното средство обозначено , като учебно и човека на мястото на инструктора са вписани в разрешение , което може да направят в своята документация, а не чрез спиране и загуба на време и възможности за корупция. -5. имат право да спират учебните автомобили, с които се провежда обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства, да проверяват документите за самоличност на обучаващия и обучавания, както и техническата изправност на превозното средство, с което се извършва обучението;-  Мотиви: Какво ще проверяват освен дали е превишил часовете за деня, което не е възможно да установят чрез документацията?Целта на закона ще бъде ли изпълнена, когато инструктора е извикан след завършване на часа да представи превозното средство и документацията или е само заяждане? Най-големите гафове на ИААА-София са натоварване на изпитващите с контролни функции, измисляне на причини за наказания, една и съща документация за бюджетни и частни фирми и други възможности за събиране на „такси спокойствие” за които ги разследват прокурори всяка година.Чл.178,Глоби от 2000-7000 лв. за статистическа грешка , по преценка на инспектора или изпитващите е предвидена в закона глоба сега, за да стимулират „пазара на книжки” и събиране на „такса спокойствие” , както се вижда от практиката.Не ги налагат, защото инструктора се откупва или отпадат в съда поради некоректно определяне на причината за глоба в текста на закона.</p> <p>172в) управление на моторно превозно средство, трамвай или самоходна машина с концентрация на алкохол в кръвта над <b>0,5</b> <b>0,2</b> на хиляда...</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Липсват конкретни аргументи. Съществуват най-различни критерии и граници в законодателствата на други страни. Към момента в Република България за</p>
--	---	----------------------	--

		<p>Чл.173 (2) Лице, което е загубило правоспособност да управлява моторно превозно средство в случаите по чл. 172, след като е върнало свидетелството си за управление или то му е отнето може да бъде допуснато до изпит за възстановяване на правоспособност не по-рано от 24 месеца от датата, на която е върнато или отнето свидетелството и след преминаване на курс обучение в структурите на Министерството на вътрешните работи. При кандидатстване за възстановяване на правоспособност за категория, за която се изисква стаж, се зачита съответният стаж, придобит преди загубата на правоспособността.</p> <p>1) При първо нарушение по чл.172 се отнема категорията с която е извършено нарушението и може да бъде допуснато до изпит за възстановяване на правоспособност не по-рано от един месец след преминаване на обучение в структурите на Министерството на вътрешните работи. При кандидатстване за възстановяване на правоспособност за категория, за която се изисква стаж, се зачита съответният стаж, придобит преди загубата на правоспособността.</p> <p>2) При второ нарушение по чл.172 се отнема свидетелството на нарушителя и може да бъде допуснато до изпит за възстановяване на правоспособност не по-рано от месец след преминаване на обучение в структурите на Министерството на вътрешните работи. При кандидатстване за възстановяване на правоспособност за категория, за която се изисква стаж, се зачита съответният стаж, придобит преди загубата на правоспособността.</p> <p>3) При трето нарушение по чл.172 се отнема свидетелството на нарушителя и може да бъде допуснато до изпит за възстановяване на правоспособност не по-рано от шест месеца след преминаване на обучение в структурите на</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>санкциониране е възприета концентрация от 0,5 на хиляда.</p> <p>Структурите на МВР няма да провеждат обучение в точния смисъл на това понятие, а целта на разпоредбата е запознаване на нарушителя с опасностите от неговото поведение и възможните последици. Възстановяването на правоспособност ще се извършва по реда на Закона за водачите на моторни превозни средства. Извършването на нарушението не следва да бъде поставяно в зависимост от категорията на свидетелството за управление. За да не се налага продължително лишаване от права, няма нормативна пречка вдоачите да се въздържат от нарушаване на законовоустановените правила.</p>
--	--	--	------------------------------	--

		<p>Министерството на вътрешните работи. При кандидатстване за възстановяване на правоспособност за категория, за която се изисква стаж, се зачита съответният стаж, придобит преди загубата на правоспособността.</p> <p>4) На заловените да управляват моторно превозно средство без нужната правоспособност по време на изгърпяване на принудителната мярка се налага принудителна мярка по следващата точка.</p> <p>5) срокът на принудителната мярка може да бъде намален наполовина след посещение в групи за психологическа подкрепа ръководени от психолог и експерт по пътна безопасност, по ред определен в наредба в системата на МВР.</p> <p>6) при съмнение за влошено здравословно състояние и/или слаба квалификация на проверявания , контролните органи могат да извикат проверявания през почивен ден на обучение и изпит. Съдържанието на обучението и изпитите е съобразено с анализа причините на пътнотранспортните произшествия , проверява разбиране приложенията на правилата и забраните , последиците от тяхното неспазване , тест на уменията да прогнозира опасностите и дали попада в тях.- мотиви : Тези мерки компенсират пропуските в съдържанието на изпитите по теория , пускането на неквалифицирани водачи на пътя следствие неправилни критерии при оценяването по време на изпитите на кандидатите за водачи на МПС, загубата на умения по време на лишаване от права и липса на превозно средство.</p> <p>Мотиви: Практиката показва неработещи мерки на наложени глоби и принудителни мерки, предлаганите мерки са необмислени и увеличават броя на нарушителите, както и корупцията по пътищата. Продължителното лишаване от право да управляват ППС , се отразява на квалификацията на водачите след възстановяване на правата. Един от последните случаи е ПТП-то на магистрала „Тракия” при което лишаваната преди това водачка не успява да овладее автомобила си и попада под колелото на автобуса, при което го обръща. Мерките</p>		
--	--	--	--	--

	<p>трябва да бъдат постепенно увеличавани, стъпка по стъпка, за един месец, и всяко следващо нарушение се увеличава с месец според изискване на Директива на ЕС, Закон за ограничаване на администрацията и ..., защото по данни на полицията залавят всяка седмица над 500 нарушители без свидетелство зад волана, а това само една малка част от нарушителите. Какво става с останалите?</p> <p>Предложение:</p> <p>6) Нарушител издържал изпита по теория за съответната категория, който никога не е притежавал свидетелство за управление на МПС, но по закон се изисква такава, размера на глобата и/или принудителната мярка се намалява наполовина.- мотиви: Който е издържал изпита по теория с подходящо съдържание е много по-малко опасен от този, който няма представа за правила и забрани.</p> <p>7) Копие от постановлението или фиша се изпраща на работното място на нарушителя и по адрес на местоживеенето му. Държавните и общински служители при нарушение на този закон излизат в неплатен отпуск до заплащане на сумите дължими по наложените глоби и до изтърпяване на принудителната мярка лишаване от права за управление на превозното средство.</p> <p>(3) Редът и условията за провеждане на курсовете обучението в структурите на Министерството на вътрешните работи по ал. 2 се уреждат с наредбата по чл. 171, ал. 3.</p> <p>Мотиви: Курс на лечение, курс от тук до там и други, а тук има обучение, нормативи, изпити и други образователни термини.</p> <p>Чл. 176. Министърът на образованието и науката съвместно с министъра на вътрешните работи утвърждава предложената от органа по т.6 учебната документация съобразена с най-добрите практики на страните от ЕС за допълнително обучение на водачите на моторни превозни средства за частично възстановяване броя на точките, контролните точки за отчет на извършваните нарушения.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>В предложената хипотеза става въпрос за неспособен водач.</p> <p>Липсва обосновка, от която да е ясна целта на предложението и какви проблеми би решило.</p> <p>Изложените по-горе аргументи.</p> <p>Учебната документация следва да е съобразена с уредбата на обществените отношения в страната и с всички положителни практики.</p>
--	--	---	---

	<p>Чл.179,б) който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 0,2 на хиляда...</p> <p>Чл. 182. 2) Разходите за извършване на химическо изследване за установяване на концентрацията на алкохол в кръвта и/или химико-токсикологично изследване за установяване на употребата на наркотични вещества или техни аналози се заплащат на организацията, извършваща съответното изследване от лицето, за което с техническо средство е установена концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 0,2 на хиляда и/или с техническо средство или тест е установена употреба на наркотични вещества или техни аналози или което е отказало извършването на проверка с техническо средство или тест.</p> <p>(3) Разходите по ал. 2 са за сметка на ведомството, чийто орган е назначил изследването, когато при извършването на химическо или химико-токсикологично изследване не е установена концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 0,2 на хиляда и/или употреба на наркотични вещества или техни аналози.</p> <p>Чл. 184. Навсякъде 0,5 на хиляда се замества с 0,2 на хиляда , алкохол и/или забранени вещества в кръвта.</p> <p>Предлагам: за да се избегнат постоянни поправки на размера на глобите, да се вземе практиката на страните от ЕС , налагане на наказателни точки , размера на които да е процент от минималната заплата или процент от декларирания годишен доход на нарушителя за миналата година. Мотивът за това предложение е , че възпитателен ефект може да има само, когато размера на глобата съответства на дохода на нарушителя. 20 лв. за един е хляба за месец, а за други 100 лв. е само кафето.</p> <p>Чл.214, (7) Влизат в сила електронните фишове, които:</p> <p>1. не подлежат на обжалване; - няма такова нещо в правова държава. Всеки има право на защита. Конституционния съд вече отмени подобен текст в сегашния ЗДвП?</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Липсват конкретни аргументи. Съществуват най-различни критерии и граници в законодателствата на други страни. Към момента в Република България за санкциониране е възприета концентрация от 0,5 на хиляда.</p> <p>Липсват конкретни аргументи. Съществуват най-различни критерии и граници в законодателствата на други страни. Към момента в Република България за санкциониране е възприета концентрация от 0,5 на хиляда.</p> <p>В Конституцията е предвидено, че гражданите и юридическите лица могат да обжалват всички административни актове, които</p>
--	---	--	---

		<p>§ 2. (1) Към Министерския съвет се създава “Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата” за координиране на действията между държавните органи и обществеността във връзка с проблемите на безопасността на движението по пътищата.</p> <p>1. Прави оценка за въздействие на всички предложени законопроекта свързани с безопасното движение преди гласуване в Народното събрание, като отхвърля ненужните текстове.</p> <p>2. Министъра на вътрешните работи прави предложения за наказания на изпълнителни директори на агенции и министри пред министър – председателя , за неизпълнение възложените задачи при заседания на комисията.</p> <p>Напречни маркировки: -Преди пешеходни пътеки и в опасни участъци с концентрация на ПТП , собственика на пътя полага напречна маркировка , която да въздейства на водачите , да не превишават скоростта</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>ги засягат, освен изрично посочените със закон. Съласно Закона за административните нарушения и наказания, за случаи на административни нарушения, установени и заснети с техническо средство или система, в отсъствие на контролен орган и нарушител, когато това е предвидено в закон, овластените контролни органи могат да налагат глоби в размер над необжалваемия минимум по ал. 2, за което се издава електронен фиш.</p> <p>Предложенията не е съобразено с устройството и функциите на държавата и държавната администрация.</p> <p>Пешеходната пътека е напречна пътна маркировка. Съгласно чл. 3, ал. 1, т. 6 от проекта</p>
--	--	--	---	--



		<p>си.</p> <p>-Преди пешеходни пътеки, лентите за движение трябва да се разделят с острови за безопасност от маркировка , в населените места издигнати над асфалта с място за изчакване на пешеходци , инвалиди и велосипедисти или напречни линии.</p> <p>Допълнителни разпоредби:  -„несъобразената скорост” е „слаба квалификация” на водача, който няма уменията да съобрази скоростта си с условията, като радиуса на завоя, метеорологични условия, хората на пътя, интензивно движение и други. Не включва препятствия по пътищата, които не трябва да бъдат там и внезапно неправомерно поведение на други участници в движението.  -записите от видеорегистратори монтирани в превозни средства и по пътищата на страната могат да се използват , като доказателство в съда и полицията за разследване на пътнотранспортни произшествия и престъпления, без свидетелски показания.  44. “Път” е всяка земна площ или съоръжение, предназначени или обикновено използвани за движение на пътни превозни средства или на пешеходци. Към пътищата се приравняват и улиците.  49. “Пътно платно” е общата широчина на банкетите, тротоарите, платното за движение и островите на платното за движение.  Предлагам: двата текста да се обединят, защото означават едно</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>управляващите пътищата ежегодно извършват оценка и приемат мерки за ограничаване на пътнотранспортните произшествия и намаляване на жертвите от тях, дължащи се на техническото състояние на пътя</p> <p>Предходният коментар.</p> <p>Квалификацията се удостоверява със съответното свидетелство, което се издава след ползване на изпит, при който се проверяват квалификацията, знанията и уменията.</p> <p>Понятията са основни и е</p>
--	--	--	--	--

	<p>и също, „Път” е определението, а „пътно платно” уточнява от какво се състои „Път”-я. Двата термина за едно и също нещо предизвикват объркване. Водачи, депутати, полицаи бъркат „Пътно платно” с „платно за движение”, поради повтаряне на думата „платно” в двата термина.</p> <p>Закона за водачите на МПС трябва да бъде разделен на три части,  -за бюджетните училища  -алтернативните възможности, включително и обучение в частни фирми.  -Трета част за изпитите, кой да изготвя документацията, в това число, нормативните документи и изпитните стандарти, ще изпитва и кой ще контролира всичко това.</p> <p>Инструктор за обучение на водачи на превозни средства е регулирана професия и е подигравка с професията и хората, които обучават, да се включват хора завършили обучение във висше училище за няколко месеца? Защо няма нищо в закона за придобиване правата на „инструктор за обучение на водачи на превозни средства”, няма нищо за обучение на изпитващи? Няма европейско изискване за „инструкторска правоспособност” на изпитващите, не се налага, когато седи на задната седалка. Може да бъдат избирани, като съдебни заседатели от транспортни фирми или вече пенсионирани шофьори, преминали минимално обучение. Качествените изпити с подходящо изпитно съдържание на изпитите по теория, прогнозиране и избягване на опасни ситуации е добρο сито и прави изпитите по практика не толкова отговорни.</p> <p>Допълнителни разпоредби:  -„Обучение с придружител” – след навършени 16 години и успешно издържан изпит по теория за категория „В”, обучаваните могат със съгласие на родителите си, след обучение в частна фирма която има разрешение да обучава кандидати за водачи на превозни средства, да бъдат изпитани и получат документ с който да се обучават на собствен или</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>необходима употребата им в различни хипотези.</p> <p>Не би следвало да се прави разлика между обучаващите институции и различните форми. Изпитите са обособени в проекта.</p> <p>В проекта са предвидени изисквания. Изискванията за лицата, които могат да провеждат обучение е предвидено да се посочат в подзаконов акт, но ще бъдат допълнени и в закона.</p> <p>Ще бъде предложено в срок от 6 месеца от придобиването на правоспособност за категория В1 или В, управлението да се осъществява с придружител.</p>
--	---	--	--

		<p>семеен . Комисията се състои от представител на частната фирма обучавала кандидата, председател на комисията-служител на застрахователна компания , която ще застрахова обучавания и родител или настойник на обучавания.</p> <p>След обучението , кандидата може да бъде допуснат до практически изпит за категория „В”.</p> <p>-„Управление с придружител” - „младия водач категория В ” управлява собствен или семеен автомобил с придружител, без пътници , през светлата част на деня.</p> <p>„Придружител” – придружителят трябва да премине 4/четири/ часа обучение в частна фирма , която има разрешение да обучава кандидати за водачи на превозни средства. Роднина на обучавания или „младия водач категория В ” до втора линия навършил 30 години , без нарушения през последните 5 години.</p> <p>„Млад водач категория В”- водач на превозно средства от до 18 годишна възраст.</p> <p>- Превозното средство с което се обучава кандидата или управлява „младия водач” не е разрешено да се оборудва с допълнителни устройства за аварийно спиране. Може да има допълнителни огледала.Трябва да бъде обозначено с табели „У” от предната и задна част на автомобила в съответствие с наредба. Не е разрешено да излиза извън страната.</p> <p>Подробностите се уреждат в наредба. Обучението и управлението с придружител е процес , комплекс от мерки, а не от днес за днес. Изисква подходящо съдържание на изпитите по теория, програмата за образование по безопасно движение, компетентна информация по медиите и други мерки.</p> <p>Директива на ЕС за свидетелствата за управление на МПС,</p> <p>3. Първоначална квалификация на изпитващите</p> <p>3.1.Първоначално обучение</p> <p>3.1.1. Преди дадено лице да може да бъде упълномощено да провежда изпити по управление на МПС, то трябва успешно да е завършило учебна програма, специфицирана от държавата-членка, за да има компетенциите, постановени в т. 1.</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Предвидено е изискване.</p>
--	--	---	------------------------------	--------------------------------

	<p>3.1.2. Държавите-членки трябва да определят дали съдържанието на дадена програма за обучение ще е свързана с упълномощаването за провеждане на изпити по управление на МПС за една категория свидетелство за управление на МПС или за повече от една.</p> <p>3.2.Изпити</p> <p>3.2.1. Преди дадено лице да може да бъде упълномощено да провежда изпити по управление на МПС, то трябва да демонстрира задоволителен стандарт на познания, разбиране, умения и способност по отношение на предметите, изброени в т. 1.</p> <p>3.2.2. Държавите-членки провеждат изпитен процес, който оценява, по педагогически подходящ начин, компетенциите на лицето, както са дефинирани в т. 1, по-специално т. 1.4. Изпитният процес трябва включва, както теоретичен елемент, така и практически елемент. Оценка на базата на компютър може да използва, когато е подходящо. Подробната информация относно природата и продължителността на изпитите и оценките в рамките на изпита са по усмотрение на индивидуалните държави-членки.</p> <p>3.2.3. Държавите-членки трябва да определят дали съдържанието на даден изпит ще е свързана с упълномощаването за провеждане на изпити по управление на МПС за една категория свидетелство за управление на МПС или за повече от една.</p> <p>Закон за дейностите по предоставяне на услуги, допълнителни разпоредби, т. 13 .. услугите свързани с обучение на водачи на превозни средства не са транспортни..., това е образование, трябва да бъде в МОН, а контрола е различна дейност и може да бъде в ИААА-София.Така ще изпълним изискването за разделение на властите.</p> <p>Израза „такса спокойствие” и употребен от МВР във връзка с избирателно спиране на автомобили от ДАИ –Стара Загора , защото не са внесли определени пари за да избегнат проблеми.</p>		
--	---	--	--

		<p>При проверка касата на ДАИ – Стара Загора МВР намериха безотчетни над 70 00 лв. „приготвени за нагоре.</p> <p>Израза „пазар на книжки” е измислен от шефа на сегашния министър М., министър Ц., заедно с израза „открадната нафта „колкото Охридското езеро”, а беше отстранен точно за създадените условия за „пазара на книжки”. За съжаление условията не са променени и с предложения законопроект.</p> <p>Жертвите по пътищата, слабата квалификация на българските шофьори не е от „пазара на книжки” , а поради липсата на експерти в ИААА-София, които да актуализират съдържанието на изпитите по теория по модела на Холандия, Дания, Испания и други страни с най-малко жертви на милион жители по пътищата.</p> <p>ДИРЕКТИВА 2006/126/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на моторни превозни средства (преработена)</p> <p>ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ.</p> <p>„Изпитващите на изпитите за придобиване на свидетелство за управление на МПС трябва да бъдат обучени правилно да оценяват способността на кандидатите да управляват превозното средство по безопасен начин.</p> <p>Работата на изпитващите трябва да се наблюдава и контролира от орган, упълномощен за това от държавата-членка, за да се осигури правилно и еднообразно прилагане на начините за оценка на грешки в съответствие със стандартите, установени в настоящото приложение.”</p> <p>Нарушение на Директивата е сега, когато едно министерство предлага законопроекти, изпитва и контролира себе си? МТИТС Закон за дейностите по предоставяне на услуги, пазара се саморегулира, администрацията контролира само мерките за безопасност, професионалната компетентност на служителите и изпитните стандарти. Кой, как , къде и по какъв начин ще</p>		
--	--	--	--	--

	<p>придобие знанията и уменията ,трябва да има избор.</p> <p>Чл. 28. Доставчиците на услуги са длъжни да отговарят на предявените рекламации или жалби на получателите в най-кратък срок с цел уреждане на спора.</p> <p>Чл. 29. (1) Споровете между доставчици и получатели на услуги се уреждат:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. по взаимно съгласие;</li> <li>2. чрез извънсъдебни средства, когато доставчикът е член на търговско дружество или професионална организация, които прилагат този механизъм, или чрез помирително производство по реда на Закона за защита на потребителите;</li> <li>3. по съдебен ред.</li> </ol> <p>(2) При уреждането на спорове между доставчиците и получателите на услуги се прилагат и разпоредбите на Закона за защита на потребителите и на Закона за задълженията и договорите.</p> <p>Чл.11,(2) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2013 г.) Когато е оправдано от наложителна причина за защита на обществения интерес, който не може да бъде защитен с по-малко ограничителни мерки и не дискриминира доставчика на услуги, предоставянето на разрешение за достъп до услуги или за упражняване на дейност по предоставяне на услуги може да бъде поставено в зависимост от:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. задължение за доставчика да има специфична правно-организационна форма;</li> </ol> <p>В случая няма наложителна причина за защита на обществения интерес , става въпрос за придобиване на професионална квалификация, една от многото „водач на превозно средство” ,дори не е регулирана професия.Създаването на правно организационна форма „Учебен център” не е нужна за изпълнението на целите на закона.</p> <p>По-лесно ще е да посоча положителните страни особено въвеждане на втори модул, тест за прогнозиране и избягване на</p>		
--	---	--	--

		<p>опасни ситуации в съдържанието на изпитите по теория. Твърде малко са, не ги коментирам, а посочвам наложителните промени, освен нова структура на закона, трябва да се променят следните текстове:</p> <p>Чл. 1. Този закон урежда изискванията:</p> <p>Предложение: Т.6 Възлага на министъра на образованието и науката да създаде дирекция, която да предлага законопроекти свързани с обучение и изпити на кандидати за водачи на превозни средства, актуализира изпитните стандарти след проучване анализ за причините за катастрофи на МВР всяка година. Отговорна за образованието по безопасно движение през целия живот , проучва и прилага най-добрия международен опит в образованието по безопасното движение , изготвя документацията за обучението и изпитите на кандидати за водачи на превозни средства за различните категории водачи , както и последващо обучение. Дирекцията трябва да разполага със специалисти за образование по безопасно движение:</p> <p>А) образование по безопасно движение в семейството и медиите</p> <p>Б) образование по безопасно движение в детски градини и начално образование</p> <p>В) образование по безопасно движение в училищата до десети клас и изпитни стандарти.</p> <p>Г) образование по безопасно движение в училищата за средно образование , университетите , по месторабота, инструктажи по ЗБУТ следвайки научни принципи на науките андрагогика и герагогика.</p> <p>Мотиви: Трябва коренна промяна, сега, веднага. Последниците от действащата сега структура са , че България е на дъното на статистиката на Европа за жертви на милион жители с най-много жертви. Хора умират по пътищата защото правителство и парламент си правят експерименти гугъл преводач на Директиви , а ИААА-София и Комисията по транспорт към НС многократно са компрометирани с предлаганите от тях</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Структурата на Министерството на образованието и науката е предмет на уредба на устройствения правилник на министерството.</p>
--	--	---	----------------------	---

	<p>законопроекти за обучение и изпити на кандидати за водачи на превозни средства. Не разбирам как все още имат право да предлагат законопроекти, след като всяка година ИААА-София е разследвана от прокурори за корупция, сегашния ЗДвП е изпълнен с условия за „събиране на такси спокойствие”, пазар на книжки” и всеки текст е доказателство за некомпетентност. Закон за дейностите по предоставяне на услуги, допълнителни разпоредби, т.13 „...услугите свързани с обучение на водачи на превозни средства не са транспортни..”. Не е от компетентност на Комисията по транспорта и МТИТС да изготвя и предлага документация, включително нормативни документи за обучение и изпити на кандидати и водачи на превозни средства. Няма логика едно и също министерство да изготвя и предлага законопроекти с които работи и се контролира. До този момент прокуратурата среща трудности в обвиненията, защото обвинените за корупция служители са изготвили нормативните документи за чието нарушение са обвинени в корупция?Крадците си правят законите изгодни за тях?</p> <p>Чл.3,</p> <p>5. да предвиждат, разпознават , преценяват <b>и не попадат</b> в опасните ситуации в пътното движение, както и при възникване да реагират по подходящ начин, с цел да предотвратяват пътнотранспортните произшествия; <b>За целта съдържанието на изпитите по теория съдържат допълнителен модул за тест на кандидата за водач на превозно средства да прогнозира и не попада в опасни ситуации,дали умее да наблюдава поведението на участниците в движението около себе си и дали реагира адекватно.</b></p> <p>7. <b>Да знае и прилага основни мерки за безопасност при обслужване на автомобила.</b> Да могат да откриват основните технически неизправности в управляваните от тях превозни средства, които застрашават безопасността на движението, и да вземат съответните за това мерки за отстраняването им,</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Съгласно проекта, придобитите при обучението знания, способности да възприемат пътната обстановка, умения и поведението им при управление на моторно превозно средство се проверяват чрез изпит.</p> <p>Разпоредбата е свързана с изисквания на Директива 2006/126.</p>
--	--	---	--



		<p>ограничаването им или недопускане управлението на превозното средство с такива неизправности;</p> <p>Чл.3, 9. да могат да оказват първа долекарска помощ на пострадали при пътнотранспортно произшествие лица, ако това не представлява опасност за тях и за пострадалите.МОН да разработят стандарти за обучение по долекарска помощ, да привлекат медицинските специалисти по училищата в часове по долекарска помощ , в часовете по предмети , като действия при аварии и бедствия, химия, придобиване на професионална квалификация, часовете по практика да бъде включено обучение и по долекарска помощ при аварии, Закон за здравословни и безопасно условия на труд да се допълни с изискване инструктажите по ЗБУТ да включват и обучение по долекарска помощ.</p> <p>Премахване на 5. категория В1 – четириколесни превозни средства от категория L7e с маса без товар не повече от 400 kg, превозните средства, предназначени за превоз на товари с маса не повече от 550 kg, в която маса не се включва масата на акумулаторните батерии на електрическите превозни средства и които имат максимална мощност на двигателя не повече от 15 kW, както са определени в чл. 4, параграф 2, буква "ж" и приложение I от Регламент (ЕС) № 168/2013; тези превозни средства трябва да отговарят на техническите изисквания, които се прилагат към триколесни моторни средства от категория L5e;- излишна поради ограничения брой превозни средства, които може да управляват, не е задължителна по Директива за свидетелствата за управление.</p> <p>Чл.9, Категория В1 да се премахне поради липса на превозни средства. Могат да управляват единствено двуцилиндрови леки автомобили, определени марки и модели,които трудно се намират. 5. за категория В1 – седемнадесет години;</p> <p>Предложение т.5 За категория В- 16 години с разрешение на родители и управление с придружител до 17 годишна възраст,</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Извън предмета на обсъждания проект.</p> <p>В държави-членки, които не въвеждат тази категория свидетелствата за управление, то свидетелство категория В се изисква за управление на такива превозни средства.</p> <p>Обучението по безопасност на</p>
--	--	--	--	---

	<p>след 17 годишна възраст на територията на страната при определени условия определени в наредба.</p> <p>Мотиви: По-ранно образование по безопасно движение, по-ранно ангажиране с правилата и забраните , отговорност , самостоятелност при младите хора. Политика на Директивата на ЕС за свидетелствата за управление.</p> <p>7. за категории С1 и <b>С1Е</b> – осемнадесет години; Мотиви: <b>СЕ1</b> да отпадне, защото едва се научили да се справят с по-големите габарити на големия автомобил, не е логично, не е безопасно да управляват и състав.</p> <p>8. за категории С и <b>СЕ1</b> <b>СЕ</b> : - Мотиви: <b>СЕ</b> да отпадне, защото за управление на състав от ППС е нужен стаж , опит и възраст заради отговорността по пътищата. Може да се допълни с ограничения максималната допустима маса на състава за <b>СЕ</b> .</p> <p>а) двадесет и една години, или;</p> <p>б) осемнадесет години – ако водачът притежава карта за квалификация на водача, в която е отразено, че е преминал успешно пълното обучение за придобиване на квалификация по реда, определен с наредбата по чл. 7б, ал. 5 от Закона за автомобилните превози.;</p> <p>Мотиви: Карта квалификация е нужна за започване на работа , а не за лични нужди.</p> <p>10. за категории <b>СЕ</b> , D и DE:</p> <p>а) двадесет и четири години; - мотиви: <b>предполага се</b> , че водача вече е придобил нужния опит и може да се съобрази с по-големия състав от превозни средства за <b>СЕ</b>.</p> <p>Чл. 13. Изискванията за <b>физическа годност</b> към водачите на моторни превозни средства и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства от група 2 се прилагат и за водачите на моторни превозни средства от категория В1, В и ВЕ, които извършват обществен превоз на пътници и/или товари, превози за собствена сметка</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>движението следва да се осъществява и на по-ранна възраст, което не следва да се обвързва с правоспособността.</p> <p>Категорията е предвидена в Директива 2006/126.</p> <p>Категорията е предвидена в Директива 2006/126. Минималната възраст за категории С и СЕ е фиксирана на 21 години, без да се накръняват разпоредбите за управление на такива превозни средства в Директива 2003/59/ЕО.</p> <p>Възрастите отразяват предвиденото в Директива 2006/126.</p> <p>Разпоредбата се отнася до специфични изисквания за физическа годност.</p>
--	--	---	---

	<p>и/или таксиметрови превози на пътници. Мотиви: не разбирам , ако не са физически годни, ще могат ли да управляват превозни средства с посочените категории за лични нужди?  Чл.16,Трябва експерти по безопасно движение да намерят своето място в лабораториите за психотест . Мотиви: за да мотивират водачите , като ги тестват чрез подходящи едноминутни клипове, съдържание на изпитите по теория тяхното внимание и разбиране приложението на правилата , забраните и уменията за прогнозиране опасностите, зада не попадат в тях.</p> <p>(3) Изискванията за психологическа годност включват качествени и количествени критерии за годност. Тест уменията на тествания водач на моторно превозна средство да наблюдава поведението на околните участници и дали реагира адекватно, дали умее да прогнозира , за да не попада в опасни ситуации. – мотиви: Слабата квалификация на българските водачи на превозни средства се дължи най-много на липсата на умения да прогнозиране опасните ситуации, поради което попадат в тях, а тогава вече е късно.</p> <p>(4) Съответствието с изискванията се установява с тестове за познавателната, психомоторната и личностната сфера и съпоставяне на индивидуалните резултати със статистически норми. Тестове за слепота на вниманието и последващи от това съмнения за сънна апнея и други здравословни проблеми.- мотиви: Водачите не знаят за заболяванията си , което е причина за нарушенията и последващи от това катастрофи. При съмнение трябва да бъдат насочени към специалист.</p> <p>Да отпаднат. Мотиви: това са подробности подходящи за наредба, защото са променливи.Зависими са от други закони за Кодес на труда, за автомобилни превози и други. (2) При всяко постъпване на работа и при започването на дейността като водач на таксиметров автомобил или водач на автомобил за</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Психологическите изследвания имат за цел да установят психологическата годност, а не поведението при участие в движението, което би следвало да се установява при теоритичния и практически изпит.</p> <p>Предходният коментар.</p> <p>Касае се за здравословни изисквания.</p> <p>Касае се за специфични изисквания, които следва да са уредени в закон.</p>
--	---	---	--

		<p>обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници или товари, както и за председател на изпитна комисия, лицата представят валидно за съответната дейност удостоверение за психологическа годност.</p> <p>(3) Всяко лице, от посочените в ал. 1 без тези по т. 9, има право на три явявания на изследване за психологическа годност в продължение на 12 месеца.</p> <p>(4) При отрицателно заключение от първото явяване на психологическо изследване изследваното лице има право на второ явяване на психологическо изследване в срок до шест месеца от първото.</p> <p>(5) При отрицателно заключение от второто явяване на психологическо изследване изследваното лице има право на трето явяване на изследване в срок до шест месеца от второто.</p> <p>(6) При отрицателно заключение от третото явяване на психологическо изследване, както и при неявяване в срока за второ или трето явяване на психологическо изследване, лицето има право на ново изследване не по-рано от една година след първото изследване.</p> <p>(7) Лицата от ал. 1, т. 9 имат право на две явявания на психологическо изследване. При отрицателно заключение от първото явяване изследваното лице има право на второ явяване на психологическо изследване в срок от три месеца от първото. При отрицателно заключение от второто изследване, както и при неявяване в срока за второ явяване на психологическо изследване, лицето има право на ново изследване не по-рано от една година след първото изследване.</p> <p>Чл. 19. (1) Кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство преминават обучение за придобиване на необходимите теоретични знания и практически умения за управление на моторно превозно средство. Формите на обучение са определени в Закон за училищно и предучилищно образование и се изучават от инструкторите в учебните институции за придобиване на</p>		
--	--	--	--	--

	<p>квалификацията се. Документацията се изготвя в дирекцията създадена по чл.1,т. 6.</p> <p>Чл. 21. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията <b>определя</b> контролира приложението на документацията по чл.1,т.6 , включваща наредбите с <b>наредба:</b></p> <p>Чл. 22. (1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ <b>утвърждава предложените от дирекцията по чл.1,т6</b> изпитните въпроси и видеоклипове, с които се проверяват теоретичните знания и способността да възприемат пътната обстановка, както и методиката за оценка уменията и поведението при управление на моторно превозно средство на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство.</p> <p>Чл. 24. Теоретичните изпити се <b>провеждат</b> <b>контролират</b> от служители, определени от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ или оправомощено от него длъжностно лице <b>в изпитни зали на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“</b>, които отговарят на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1. Мотиви: Да се премахнат оцветените с червено текстове, защото всяка година , точно служители и изпълнителни директори на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ са разследвани от прокурори за „пазар на книжки” ,а тяхното предложение е изпитите по теория да се провеждат на техен терен. Изпитите по теория ги провежда софтуер на частна фирма, а не служителите, само организацията е на агенцията и съдържанието. Всяка външна намеса е благодарение на слабости в софтуера, а не на хората в залата. Всякакви фантазии за външна намеса чрез камерите поставени по заповед на ИААА-София са лишени от логика, защото хората трудно четат текстовете на екрана, абсурд е да прочетат вярно чрез камера съдържанието на таблета, на друг монитор и да предадат на верен отговор на изпитвания?</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>И в момента контрола се осъществява съгласно предвиденото в нормативната уредба.</p> <p>Във връзка с предложението по чл. 1, т. 6.</p> <p>Изпитите се провеждат от ИААА, поради което са оборудвани помещения, позволяващи осъществяването на контрол.</p>
--	--	--	---

	<p>Чл.31, 1. за допускане до изпит е представил неистински документ или документ с невярно съдържание;- - Мотиви: служителите нямат право да искат копия или документи намиращи се при тях или издадени от друг орган, като за нарушението трябва да бъдат наказани с глоба.Ще има неистински документи, докато служителите нарушават закона. Вината за неистинските документи е на служителя, който не си е изпълнил задължението да издири сам документите нужни за производството , а не на този, който се е възползвал от неговия мързел.</p> <p>Чл. 38. (1) Разрешение за теоретично и/или практическо обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от упълномощено от него длъжностно лице на: - Мотиви: Когато в Испания например разделиха разрешенията за обученията по теория от практическото обучение, точно тогава агенцията нелогично и некомпетентно предложи обединение на двете разрешения? Мотивите за разделение на двете разрешения в Испания са , че специализацията в обучение по теория или практика подобряват качеството на обучение. Разрешиха на „Професионалните учебни центрове” за обучение по професии да обучават по теория и кандидати за водачи на превозни средства , само защото имат кабинет. Изготвиха специална програма за обучение на неграмотни кандидати за водачи на превозни средства, за да стимулират началната грамотност на своите граждани, докато тук увеличиха образователния ценз?</p> <p>Некомпетентността на предложилите законопроект по анрагогика и герагогика , задължително поставя възрастни хора след работа и училище на чиновете в класните стаи, въвежда отричаната класно-урочната система и при обучението на възрастните кандидати за водачи на МПС?</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>За допускане до изпит се изисква диплома за завършена образователна степен, този документ не е наличен в ИААА и няма достъп до старите дипломи, както и до чужди дипломи издадени от държави извън РБългария.</p> <p>Обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС е от съществено значение за уменията които придобива кандидата. Действително изпита е този, който дава права да се придобие правоспособност, но на него се проверява какви знания и умения е получил кандидата, по време на изпита не могат да се проверят всички знания и умения, защото самият изпит е ограничен по време и брой решавани въпроси. Именно за това ИААА извършва проверки и за това как се провежда обучението и провежда ли се изобщо. Навсякъде в държавата обучението се извършва в учебни заведения или центрове. Напълно нормално е да има такива и за кандидатите за придобиване на</p>
--	---	---	---

	<p>(2) Разрешение за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се издава на лицата по ал. 1 за всеки <b>учебен център</b> поотделно при следните условия: -Мотиви: Да се премахне термина "учебен център" от закона, защото измислени, неопределени термини нямат място в закон. Според Закон за училищно и предучилищно образование „професионални учебни центрове” обучават , изпитват и издават документ за професионална квалификация.</p> <p>Набедените за „учебен център” частни фирми не извършват услугите изпити и издаване на документ за професионална квалификация, защото изпитите и издаването на свидетелство за управление на моторно превозно средство са извън частната фирма.</p> <p>Закон за дейностите по предоставяне на услуги и Директива на ЕС забраняват обвързване на разрешението със съществуването на правна- организационна форма „учебен център”.</p> <p>Няма никакъв „център” в измисления термин „учебен център”, освен допълнителни разходи за обучаваните и възможности за събиране на „такси спокойствие” от някои служители на ИААА-София, част от тях изгорели , като бушони за да запазят намиращите се по-нагоре в служебната стълбица.</p> <p>При отчетите за направени повторни проверки от агенцията за наличие на офиси, сътрудници и присъствие за обучение по теория в София на сайта на агенцията видях отчетени много несъответствия с написаното в разрешенията на проверените фирми и констатирани масово празни кабинети. За съжаления служителите на агенцията не отчетоха , че тези наречени от тях „нарушения” не са повлияли на процента отпаднали кандидати, целта на закона може да бъде изпълнена с много по-малко пречки, без офис, сътрудник и кабинет.Качеството на обучение на представените от фирмите кандидати на изпити е според</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Липсва конкретно предложение.</p>	<p>правоспособност.</p> <p>Със закон могат да се дават определения. Това е учебен център, защото се извършва обучение, ако се извършваха изпити щеше да е изпитен център. В тази си форма обучението съществува вече повече от 5 години и не създава проблем.</p>
--	--	---	---

	<p>изпитните стандарти утвърдени от МТИТС по чл.152 на сегашния ЗДвП.</p> <p>Квалификацията на шофьорите по пътищата допуснати след полагане на изпити пред ИААА-София не зависи от качеството на обучение, а от критериите за оценка утвърдени от министъра на транспорта. Качеството на подготовка е според критериите на изпитите. Ако не са подготвени, защо не савърнати за още обучение? Не познавам частна фирма, която ще откаже парите на обучаваните за още часове обучение.</p> <p>Предложение :Ал. (2) , т.1 Разрешението за едно населено място е валидно за територията на цялата страна. За да работи в страни от ЕС , притежателят на разрешението трябва да се съобразяват със законодателството на съответната страна. – мотиви:Закон за ограничаване на администрацията и .... , Директива на ЕС не ограничават разрешителните до едно населено място в съюза.</p> <p>Чл.39</p> <p>1. учебният кабинет, учебната площадка, офисът и учебните пътни превозни средства отговарят на изискванията и осигуряват извършването на обучението съгласно наредбата по чл. 21, т. 1;</p> <p>Мотиви: Трябва да се интересуваме, не както до сега от подробностите, а от крайния резултат, квалифицирани водачи на превозни средства по пътищата, а те зависят само от съдържанието на изпитите провеждани от ИААА-София до този момент. Условието за офис и сътрудник противоречат на изискванията на Закон за дейностите по предоставяне на услуги, чл.24 за представяне информация за фирмата, не е споменато изискване за офис и сътрудник. Подробностите размножават администрацията , стимулират корупцията,което виждаме сега.</p> <p>Нелогично и некомпетентно е да има изисквания за кабинет,офис , сътрудник и задължителен, еднакъв за всички пакет от услуги, след като с нищо няма да подобрят качеството</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Не е логично офиса да е в едно населено място, а обучението да е в друг град.</p> <p>Изискването за сътрудник е въведено с цел обслужване на клиентите, осигуряване на постоянен достъп до офиса и възможност за редовно водене на учебната документация.</p>
--	---	---	--



	<p>на обучение. Обучаваните сами определят нуждата от тях, защото са възрастни хора и могат да преценят за какво да си дадат парите, дали имат нужда от тях.</p> <p>Сега кандидатите знаят , че само след купуване на задължителен пакет от услуги определен от документацията, купуване на медицинско, купуване на диплома ще бъдат допуснати до изпити,,удостоверение от БЧК за свидетелството , защо да не купят изпитите пред ИААА-София?</p> <p>4. ръководителят на учебната дейност и техническият сътрудник отговарят на изискванията, определени с наредбата по чл. 21,</p> <p>(4) Към заявлението лицата по ал. 1 прилагат документи, удостоверяващи съответствието с изискванията по ал. 2.- Мотиви: да се премахне, защото документите се намират в агенцията по ал.6 и други органи на държавата.</p> <p>7) В регистъра по ал. 5 се вписват следните данни:</p> <p>(9) Заявленията по ал. 6 могат да се подават и по електронен път, като към тях се прилагат сканирани копия на съответните документи, удостоверяващи исканата промяна. Мотиви: да се заменят с декларация, защото данните се намират в ИААА-София/регистъра по ал.6 , извършените от служители на агенцията огледи, съставени протоколи, както и в други органи на държавата/.</p> <p>Чл. 41. (1) Правата, произтичащи от разрешението се прекратяват:</p> <p>1. когато се установи, че разрешението е издадено въз основа на неистински документ или на документ с невярно съдържание; - Мотиви:защо фирмата трябва да носи отговорност , за чужда грешка, служителят вместо да издири нужните за производство документи,е предоставил събирането на документите на некомпетентен служител на фирмата, който може да се възползва от мързела на служителя.</p> <p>2. когато в 6-месечен срок от издаването на разрешението</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p>	<p>Мотив от горното предложение.</p> <p>Документите с които разполага ИААА няма да се изискват.</p> <p>Подават се само документите, които не се намират в ИААА.</p> <p>Ще се конкретизират в закона случаите за прекратяване на права.</p>
--	---	--	--

	<p>лицето не започне дейността си или в течение на 6 месеца не е упражнявало дейността си; - Мотиви: - фирмата не е престанала да отговаря на изискванията, противоречи на погорен текст за продължение на разрешението, когато отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. по чл. 21, т. 1. Основанията за прекратяване на разрешението са преписани от закона, но поради някакъв интерес е добавена измислената причина при неработеща фирма 6 месеца да отнемат разрешението, независимо, че отговаря на условията?</p> <p>3. когато учебният кабинет, учебната площадка, офисът или учебното пътно превозно средство престанат да отговарят на изискванията на наредбата по чл. 21, т. 1 и причините за това не са отстранени в указаният срок; Мотиви: В закона нямат място изрази с двойно значение, със задължително тълкуване. Не е уточнена причината, кое точно от изискванията, на какво не трябва да отговарят учебният кабинет, учебната площадка, офисът или учебното пътно превозно средство за да бъде отнето разрешението. не отговаря на изискването по закон за ограничаване на администарцията и ... за степенуване на наказанията. До този момент изпитващите използваха подобни причини за глоби, със задължително тълкуване на текстове за „пазар на книжки”. Явно искат да продължават със събирането на „такси спокойствие” и „такси спокойствие”.</p> <p>Т.5 а) в помещение, което не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1;</p> <p>б) с моторно превозно средство, което не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1;</p> <p>в) с преподавател, който не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1;</p> <p>г) на учебна площадка, която не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1.</p> <p>Мотиви: Помещението не е възможно да се промени изведнъж, а площта му не е причина за некачествено обучение? Преподавателят или учебната площадка, може да не отговарят</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Изискванията са предвидени в проекта. От тази разпоредба ще отпаднат автомобилите и преподавателите.</p> <p>Сградата не може да се промени, но условията в нея могат, същото важи и за площадката за обучение.</p>
--	--	---	---

	<p>на изискванията и чрез действия на агенцията срещу фирмата.</p> <p>(4) Разрешението се отнема с мотивирана заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или на упълномощено от него длъжностно лице.</p> <p>(5) Отнемането на разрешението подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Обжалването не спира изпълнението на решението.</p> <p>(6) Лицата, чието разрешение е отнето, могат да кандидатстват за получаване на ново разрешение не по-рано от две години от датата на отнемането му.</p> <p>Мотиви: разрешението трябва да се отнеме само с решение на съда, защото всеки е невинен до доказване на противното. Испитващи до този момент използваха правата си на контролен орган, набедяваха фирми в нарушения и докато тече процедурата на обжалване те губят пазара, доверието на хората без разрешението. Съда отменя постановлението с което е отнето разрешението, но вече фирмата е фалирала, името на инструктора е zlepоставено, така по-лесно става събирането на „такси спокойствие”, по-лесно е фирмата да даде на когото трябва, отколкото да се случат всички тези неприятности.</p> <p>Чл. 47. (1) Удостоверение за регистрация за извършване на психологически изследвания се издава на лицата по чл. 45, ал. 1, т. 1 при следните условия:</p> <p>т.4 Кабинетът за психологически изследвания освен психолози, трябва да имат назначен експерт пътна безопасност, който да проверява с тестове разбирането на правилата и забраните от закона за движение по пътищата, дали притежават умения да наблюдават поведението на околните и дали реагират адекватно на промените. Дали прогнозират опасностите и дали умеят да ги избягват.</p> <p>- мотиви: Липсата на тези умения са причина за аз всички катастрофи, мотивира водачите на превозни средства да тренират своите умения.</p>	<p>Не се приема.</p>          <p>Не се приема.</p>	<p>Съдебното решение може да бъде издадено на по-късен етап, а през това време да се обучават кандидати от неквалифицирани структури или с не оборудвани автомобили, което има пряко действие върху безопасността на движението по пътищата.</p>          <p>Дейността се извършва от квалифицирани психолози и не цели експертиза в пътната безопасност а психологическата годност на лицето.</p>
--	--	--	--

		<p><b>Отмяна.</b> Чл. 53. За предотвратяване и преустановяване на административните нарушения, както и за предотвратяване и отстраняване на вредните последици от тях, се прилагат следните принудителни административни мерки:</p> <p>1. временно спиране на дейността на лицата, получили удостоверение за регистрация по реда на чл. 46, ал. 1 - до отстраняване на нарушенията. В случай, че нарушението не бъде отстранено в срок до 3 месеца, регистрацията се прекратява.</p> <p>2. временно спиране на дейността на лицата, получили разрешение по реда на чл. 38, ал. 1 - до отстраняване на нарушенията. В случай, че нарушението не бъде отстранено в срок до 3 месеца, разрешението се отнема.</p> <p>Мотиви: всеки е невинен до доказване на противното, защо трябва да бъде наказана избраната от инспектора фирма, въпреки, че след време съдът отмени постановлението? Агенцията няма практика да наказва инспекторите поискали „такса спокойствие“ по този начин безотговорен начин, освен след намеса на МВР. Набедения остава наказан, това е причината да даде пари на инспектора, за да запази бизнеса си. За съжаление това е масова практика в администрациите на България. Трябва при обжалване да изчакат решение на съда, защото всеки има право на защита.</p> <p>Чл. 54. (1) Принудителните административни мерки по чл. 53 се прилагат с мотивирана заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ или оправомощени от него длъжностни лица.</p> <p>(2) Обжалването на заповедите по ал. 1 се извършва по реда на Административнопроцесуалния кодекс.</p> <p>Отмяна, защото не позволява адекватна защита, всеки е виновен до доказване на противното (3) Подадената жалба не спира изпълнението на приложената принудителна административна</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Ще бъде конкретизирано за кои нарушения се налага наказание</p> <p>Предходният коментар.</p>
--	--	--	---	---

		<p>мярка.Мотиви: това е възможност за служителите, заради които ИААА-София всяка година е разследвана от прокурори за корупция.Вместо фирмата да гладува с отнето разрешение, докато съда отмени постановлението,някои предпочитат да дадат пари на ръка. Някои пречат за да вземат, а други пречат и не вземат? Когато трябва да отстранят конкуренцията от пазара.</p> <p>Отмяна,Чл. 55. (1) Наказва се с глоба от 1000 до 5000 лв.:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. който нарушава установените с нормативен акт предписания във връзка със състоянието на материалната база и с изпълнението на учебните програми в учебните форми за подготовка на водачи на моторни превозни средства, получили разрешение по реда на чл. 38, ал. 1;</li> <li>2. който не осигури достъп на контролните органи до обектите за контрол или откаже да им предостави документи, отнасящи се до дейността на контролирания обект.</li> </ol> <p>(2) Когато нарушението по ал. 1, т. 10 е извършено повторно, наказанието е глоба от 2000 до 7000 лв. и отнемане на разрешението.</p> <p>Мотиви: Какво точно нарушава от установените с нормативен акт предписания във връзка със състоянието на материалната база и с изпълнението на учебните програми в учебните форми за подготовка на водачи на моторни превозни средства, получили разрешение по реда на чл. 38, ал. 1;. За развален сифон на тоалетната и санитарното помещение не работи? За развален климатик, за временни затруднения, поради които се е наложило инструктора вписан в разрешението да бъде сменен с друг правоспособен от регистъра на ИААА-София или други проблеми без значение за качеството и сигурността ,докато излезе поправката в разрешението? Може ли целта на закона да бъде постигната без тези установени с нормативен акт предписания, дали заради безмислени документи, само за да излезе документацията на служителя или измислена причина за събиране на „такса спокойствие” .</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Ще бъде конкретизирано за кои нарушения се налага наказание</p>
--	--	---	------------------------------	--

		<p>Да се прецизира: Чл. 56. (1) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 5000 лв. лице, <b>което извършва обучение доставя услуги свързани с обучение</b> на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство без издадено разрешение по чл. 38, ал. 1. – мотиви: <b>-доставката на услуги е свързана с плащане, така както е предложения текст излиза, че когато родител обучава детето си също трябва да бъде наказан?</b></p> <p>Да се прецизира:(2) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 3000 лв. лице, което не осигури на контролните органи <b>възможност за проверка на материалната база</b>, както и ако не им предостави за проверка <b>цялата поисканата по списък документация</b>, свързана с извършването на обучението на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство. – мотиви: <b>възпрепятстване ли е , че не е закарал с автомобила си проверяващите до полигона или кабинета, защото в момента нямат свободен автомобил?Площадката не е заключена, как е възпрепятствал проверката, не е държал рулетката?"Цялата" , това са папки с листи, , ако пропусне някой лист и не представи „цялата” документация? Текстове от законопроекта са некоректни, непълни,подлежат на тълкуване не стават за закон.</b></p> <p>(3) Когато нарушението по ал. 2 е извършено повторно, наказанието е глоба или имуществена санкция в размер 5000 лв. – Мотиви: подобни текстове има в сегашния ЗДвП, причини за глоби, които не се налагат, служат само за събиране на „такса спокойствие” .</p> <p>(4) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 1000 лв. лице, получило разрешение по реда на чл. 38, ал. 1, което:</p> <p>1. не осигури воденето на регистъра на кандидатите за придобиване на правоспособност и на документацията в</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Родителите също не могат да обучават в нарушение на закона.</p> <p>Контролните органи трябва да имат достъп до помещенията, няма съставени актове за цитираните казуси</p> <p>Действително данните са в интернет, но под водене се има в предвид записване на коректни данни в регистъра.</p>
--	--	--	--	--

	<p>съответствие с изискванията на учебната документация за обучение на кандидатите; - мотиви: <b>регистъра е в интернет. Слабостите в софтуера не са по вина на фирмата.</b></p> <p><b>Жалко, да се премахне,</b> 2. неправилно съхранява регистъра за вписване на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, в резултат на което е настъпила загуба, кражба или унищожаване на регистъра; - мотиви: <b>регистъра е в интернет,</b> на сървър на частна фирма с договор на агенцията.</p> <p><b>Да се премахне</b> 4. разпреди или допусне организиране на дейността в офис, който не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1; мотиви: <b>офисът не е част от обучението.</b></p> <p>5. не осигури условия за провеждане на теоретичните или практическите изпити; - мотиви: <b>организацията е осъществена от ИААА-София в техни кабинети и до този момент няма наказани с наказание. Само уволнени? В частни кабинети изпитващи извършват само инструктажи? Записът е с устройства на изпитващите.</b></p> <p>6. не предостави записите от видеонаблюдението след провеждане на теоретичните изпити в учебния център; - мотиви: <b>изпитите по теория се предават онлайн. Да накажат служителя на агенцията.</b></p> <p><b>Да се премахне,</b> (5) Наказва се с глоба 500 лв. ръководител на учебната дейност в учебните центрове за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, който:</p> <p>1. не осигури спазването на изискванията на учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност по при извършване на обучението; - мотиви- <b>Текстовете от законопроекта са некоректни, непълни, подлежат на тълкуване не стават за закон.</b></p> <p>д) провеждането на междинните и вътрешните изпити; - мотиви- <b>междинните изпити са</b></p>	<p>Приема се.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по</p>	<p>Офисът трябва да се използва по предназначение, ако същият е превърнат в склад или друго ще бъде наложена санкция.</p> <p>Учебната документация е ясна и обучението трябва да се провежда съгласно изискванията.</p> <p>Ще бъде премахнат текста</p>
--	---	---	---

	<p>по желание на обучаваните, а вътрешните изпити се използват от некоректни фирми за допълнителни печалби със съдействие на агенцията.</p> <p>Да се отмени(6) 1. не спазва изискванията на учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност при извършване на обучението; 2. допуска нарушение при воденето на документите във връзка с обучението; 3. не вписва своевременно данните в документите във връзка с обучението;</p> <p>мотиви- <b>Текстовете от законопроекта са некоректни, непълни, подлежат на тълкуване не стават за закон.</b></p> <p><b>Да се отмени</b>б. като член на изпитна комисия нарушава реда за провеждане на теоретичните или практическите изпити. – мотиви : инструктори не се допускат , не участват в организацията и провеждане на изпитите по теория от много години насам.</p> <p><b>Що за глупост, да се отмени:</b> (7) За нарушения на изискванията за провеждане на обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и на изискванията при водене на свързаната с тях документация, за които не е предвидено друго наказание, виновните се наказват с глоба или с имуществена санкция в размер 500 лв.</p> <p>мотиви- <b>Текстовете от законопроекта са некоректни, непълни, подлежат на тълкуване не стават за закон. Произволна, измислена от инспектора причина за глоба, за да си поиска „такса спокойствие”.</b></p> <p><b>Трябва специална структура в МОН, а не както сега:</b> Чл.43(2) Министърът на образованието и науката: 1. утвърждава учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства; 2. утвърждава учебната документация и определя условията и</p>	<p>принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>касаещ междинните изпити.</p> <p>Мотивите са посочени по-горе.</p> <p>Ще бъдат премахнати текстовете за теоретичният изпит</p> <p>Не са обхванати всички нарушения с горните наказания.</p> <p>С проекта се цели по-голяма гъвкавост. Към момента всички промени в нормативната уредба се изготвят от агенцията и само се съгласуват с МОН.</p>
--	---	---	--



		<p>реда за придобиване на правоспособност за обучаване на водачи на моторни превозни средства;</p> <p>3. след съгласуване с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя условията и реда за придобиване на правоспособност за провеждане на изпити на кандидатите за водачи на моторни превозни средства и утвърждава учебната документация за това.- мотиви: документацията включва нормативните документи, наредби, закони, стандарти, инструкции, методики. Не е работа на ИААА-София.</p>		
27.	ААП	<p>ААП е сдружение с нестопанска цел, обединяващо 44 български юридически лица, производители на моторни превозни средства и/или оторизирани представители на производители на МПС за територията на Република България. ААП представлява 95% от международно утвърдените автомобилни производители, представени в България с над 66 марки автомобили, камиони, автобуси и мотоциклети.</p> <p>Асоциацията подкрепя публикувания за обществено обсъждане, проект на Закон за превозните средства. Създаването на разпоредби, уреждащи специфичните изисквания към ПС, от тяхното одобрение и регистрация до излизането им от употреба, регламентирането на ремонта и техническото обслужване на ПС, както и създаването на технически регистър на ПС, ще улесни дейността на автомобилния бранш и ще спомогне за подобряване на пътната безопасност.</p> <p>В проекта липсват решения на няколко основни проблема, които затрудняват в последните десет години дейността на ААП.</p> <p>1. Няма изградена връзка между компетентния орган за одобряване на типа на ПС – Министерство на транспорта и компетентния орган за регистрацията на ПС – Министерства на вътрешните работи, която да дава възможност за получаване на данни, необходими за регистрацията на ППС. Това налага в</p>	Липсва конкретно предложение,	

		<p>последните десет години, тези данни да се предоставят от членовете на ААП, чрез попълнени електронни таблици. Този процес затруднява и забавя регистрацията на нови ППС.</p> <p>2. В последните години наблюдаваме тенденция за увеличаване възрастта на парка, като в момента около 70% от автомобилите са на възраст над 15 години. Тази тенденция е сериозна предпоставка за увеличаване броя на ПТП и замърсяване на околната среда.</p> <p>Ефективността на периодичните прегледи за техническа изправност би спомогнала за намаляване на тази тенденция. Необходимо е прегледите да се извършват по параметри определени от производителя. За целта МТ следва да създаде база данни, която да се използва от всички лица, получили разрешение за извършване прегледи за техническа изправност. От друга страна базата с данни ще спомогне за генериране на протокол с необходимите параметри за проверка за всеки конкретен автомобил по съответния идентификационен номер. За обективно определяне вида на техническата неизправност, да се създаде програма за извършване на прегледа, която в процеса да отчита наличието на несъответствия с параметрите, определени от производителя, вида на неизправностите, както и крайния резултат от прегледа.</p> <p>3. Липсата на административен капацитет води до приемане на разпоредби, които в последствие не се изпълняват.</p> <p>От изключителна важност е и реалното изпълнението на задълженията по надзор на пазара на ППС от КЗП, който поради липса на капацитет не се изпълнява.</p> <p>Предлагаме в Проекта на Закона да бъдат включени следните изменения и допълнения.</p> <p>1. В чл.3 думите „за нуждите на” да се премахнат. Мотиви : Класификацията на превозните средства по чл.3 се използва при регистрацията на превозни средства, при прегледа</p>	<p>относимо към обсъжданите проекти.</p> <p>Липсва конкретно предложение, относимо към обсъжданите проекти.</p> <p>Липсва конкретно предложение.</p> <p>Приема се.</p>	
--	--	--	--	--

		<p>за техническа изправност и в др.случаи.</p> <p>2. В чл.5,ал.4 да се допълни накрая „и за получената информация по отношение на сертификатите по одобряване на типа, представени от компетентните органи на другите държави членки”. Също така да се допълни текст, с който се регламентира подаването на данни от ИА”АА” до регистриращия орган, необходими за регистрацията на новите ППС. Мотиви: Създаването и поддържането на информационна система, съдържаща сертификатите по одобряване на типа, представени от компетентните органи на другите държави членки, е задължение на страните членки. Информационната система ще спомогне за облекчаване регистрацията на нови ПС.</p> <p>3. В чл.6 за превозните средства от категория L, излезли от серийно производство, се допуска регистрация до 24 месеца. Мотиви: Срокът е определен от Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ, L 60 от 2013 г.).</p> <p>4. В чл.6 срокът до три месеца от получаване на заявлението за разрешение за регистрация на нови превозни средства излезли от серийно производство да се съкрати „ до 14 дена. „ Мотиви: Процедури до допускане на регистрации на нови ПС, излезли от серийно производство, се извършват многократно, поради влизане в сила на различни регулаторни актове, регламентиращи одобряване на типа на ППС. Разрешение за регистрация до 3 месеца е необосновано и ще доведе до затруднение при регистрацията на нови превозни средства.</p> <p>5. В чл.14, преди първоначална регистрация на употребяваните</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Регламентът има пряко приложение.</p> <p>Посоченият срок е максимален и при възможност, заявленията се обработват в по-кратки срокове, съобразно прилагането на необходимата процедура.</p>
--	--	---	--	--

		<p>ППС, прегледът за техническа изправност да се извършва по реда на наредбата по чл. 49,ал1 , а не както е записано по чл.11,ал1.</p> <p>Мотиви: Практиката показва, че този преглед, по реда на предложението чл.11,ал1, е крайно неефективен и спомага за регистрацията на технически неизправни автомобили.</p> <p>6. В чл.15 накрая да се добави текст „ без новите ППС” .</p> <p>Мотиви: За новите ПС в момента не се извършва, идентификация и проверка. Въвеждането на това изискване е връщане назад към практики, които бяха отменени в последните години, като неефективни и затрудняващи регистрацията на нови превозни средства, притежаващи валидни сертификати за съответствие с одобрен тип.</p> <p>7. Да се предвиди възможност за подаване онлайн на документите необходими за регистрация на нови превозни средства.</p> <p>8. В чл. 18 да се добави т. 12 „ППС за които липсват технически данни на ППС, необходими за извършване на прегледа за техническа изправност.”</p> <p>Мотиви: Данните са изключително важни за последващите прегледи за техническа изправност. Такава е практиката в страните членки. Собственикът на ПС може да получи еднократно данните от оторизираните технически служби.</p> <p>9. В чл. 26 при изброяване на случаите за служебно прекратяване да се добави нова т. 13 „ на собственик, който в едномесечен срок не изпълни задължението си да премине на</p>	<p>Приема се.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по</p>	<p>Съгласно разпоредбата, случаите ще бъдат уредени с наредба.</p> <p>Дейността по регистрация изисква предоставяне на оригинални документи. Заявлението може да се подаде по електронен път, но документите следва да се представят.</p> <p>Първоначалният преглед предхожда регистрацията. Ако пък ПС е регистрирано, в свидетелството за регистрация се съдържат технически данни.</p>
--	--	--	--	---

		<p>преглед за техническа изправност по реда на чл. 49,ал. 1.”  Мотиви: За нуждите на безопасността на движението е важно автомобилът да преминава на задължителен преглед за техническа изправност.</p> <p>10 . Текстът на чл.47,ал1 е неработещ.  Мотиви: Данните необходими за попълване на регистъра са отговорност на собственика на ППС. Тези данни могат да бъдат получени еднократно от производителя или от оторизирана техническа служба. Пункта за техническа изправност не винаги разполага с тези данни.</p> <p>11 . В чл.60 да се преценира текстът относно спазване на правилата за техническата изправност, като се запише, че те се проверяват на пътя.</p> <p>12 . В допълнителните разпоредби да се добави определение на „ново превозно средство”.</p> <p>13 . В допълнителните разпоредби да се определи срок за приемане на съответните наредбите и прилагане на закона.  Мотиви: Условие за изпълнение на разпоредбите на закона е приемане на съответните подзаконови актове.</p> <p>14 . В Закона да се допълни текст за процедура за поставяне на стикер на автомобила, който отразява екологичната категория.  Мотиви: За изпълнение на редица програми за чистотата на въздуха е предвидено.</p> <p>Надяваме се, че в интерес на пътната безопасност и опазването на околната среда в РБългария ще бъдат обсъдени направените предложения. Асоциацията на автомобилните производители и техните оторизирани представители в България, изразява своята готовност за представяне и аргументиране на направените предложения на определени от Вас допълнителни</p>	<p>принцип.</p> <p>Липсва конкретно предложение.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Предмет на уредба в Закона за движението по пътищата.</p> <p>Ще бъде предвидено в подзаконовата уредба.</p>
--	--	--	--	--

		обсъждания.		
28.	А. К.	<p>1. Всички злини в нашето общество произтичат от погрешно възпитание на децата в семейството. Ние винаги търсим причините за нашите неуредици задължително около нас, но никога в нас самите. Родителите на патологично доказалите се шофьори-нарушители би следвало солидарно да носят отговорност за НЕсвършената работа по възпитанието на техните деца.</p> <p>2. Поправките, с които депутатката Н. П. даде неограничени права на пешеходците, са резултат от желанието ѝ за мъст. Не може да правиш нещо, а да не носиш отговорност за действията си. Статистиката от повишените инциденти на пешеходни пътеки, доказва това. Когато пешеходците пресичат платното на автомобилите, трябва да спазва правила, разписани не от емоция, а от практичност. Колко екология ни струва всяко спиране и тръгване с автомобил; какво ни коства като пешеходци да изчакаме 5-6 секунди пред пътеката и т.н.</p> <p>3. В закона е разписано къде се поставя знак „Стоп”. Това действа демотивиращо, понеже не се спазва масово. Няма никаква необходимост да приведа автомобила с в покой (както се изисква от знак „Стоп”), след като мога да намаля скоростта, за да се УВЕРЯ, че няма да отнема нечие предимство и да продължа без да спирам.</p> <p>4. Да се задължат медиите да пускат много кратки клипчета с припомняне на правила от закона, които най-често правят не се спазват. Това са например: на колко метра преди и след автобусна спирка е забранено паркирането; колко е глобата за паркиране на тротоар или зелена площ; кога можем използваме аварийни светлини и т.н.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Липсва конкретно формулирано предложение.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Въпросите за отговорността са уредени в българското законодателство.</p> <p>Направените констатации касаят организацията на движението, а не нормативната уредба.</p> <p>Предложението е извън предмета на обсъждания проект.</p>

		<p>Да се даде право на всеки да подава сигнал за нарушаване на закона от други водачи. Подалият сигнала трябва да предостави неопровержими доказаателства за нарушението и да свидетелства за това. За тази си смелост и труд да получава процент от глобата на виновния водач. Така на практика КАТ ще се сдобият с хиляди цивилни патрулки в цялата страна.</p>	Не се приема.	И към момента всеки може да подава сигнали. Установяването на нарушения е компетентност на контролните органи.
29.	<p>Становища и предложения на ИПБ, Сдружение „В.“, СС, СМИР, Сдружение „К. Ф.“, БИВР, Сдружение „С.“, ОПБ, ГКРЗ, БАЗП, СБПШ, БАРИС, ДЕРБЖ</p>	<p>Представените за предварително обсъждане Проекти на Закон за движението по пътищата, Закон за водачите на моторни превозни средства и Закон за пътните превозни средства представляват механично разделяне на сега действащия ЗДвП и не съответстват на Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на РБългария за периода 2011-2020 г. Това е видно и в Мотивите към предлаганите Законопроекти.</p> <p>Самата визия и на Стратегията „безопасността на движението е право и отговорност на всички" е една „гола" декларация, в която няма яснота как ще се изпълни и целта на Стратегията до 2020 г., да намалее с 50% броят на убитите при ГТТГТ, както и на тежко ранените - с 20%.</p> <p>Предлаганите Проектозакони не променят с нищо съществуващият модел на управление на системата на безопасност на движението по пътищата, а само предлагат дребни, „козметични" промени. Нямаат пряко отношение към ограничаването на ПТП-тата, не довеждат до подобряване образованието и уменията на участниците в движението, не стимулират пътната безопасност, а налаганите наказания не довеждат до генерална превенция, за да намалее реално нарушенията.</p> <p>Няма в реалността, няма и достоверна статистика на броя на тежко ранените при ПТП (варират от 8 000 до 11 000 ранени), като никой не е отчетел от 11 ведомства, които отговарят в държавата за пътната безопасност, как е намалял този травматизъм от 2011 г. досега, т.е. колко % е намалял от тези</p>		

		<p>планирани 20% и колко „остават“ за следващите 2 години?  Предлаганите Законопроекти са пълни с противоречиви текстове и не предвиждат регулиране на желаните обществени отношения, свързани с подобряване безопасността на движението по пътищата за следващите поне 5-10 години.  Не е публично оповестена състава на междуведомствената работна група, която е изготвила трите Законопроекта, които само „механично“ разделят сега действащият Закон на три отделни Закона.  Желанието Ви да приключите предварителната процедура за обсъждане за две седмици ще бъде изключително непродуктивна, формална и безсмислена - поредните поправки в съществуващото законодателство, които не изпълняват Националната стратегия.  Този подход не води до подобряване сигурността на българските граждани, които участват в движението по пътищата.  Неучастието на експерти от НПО при изготвянето на нов ЗДвП е предпоставка за прокарване на лобистки текстове и приемане на законодателство, което няма да се възприеме от българските граждани, или което може да е морално остаряло с влизането си в сила и да не отговаря на реалните нужди на българските граждани и големите обществени очаквания за нов модел на пътна безопасност.  Предвид гореизложеното настояваме:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Да се включат експерти от НПО в съставите на работните групи, за да се гарантира, че процесът за обсъждане ще приключи с продукт, най-точно отговарящ на обществените нужди, в съответствие с Националната стратегия;</li> <li>• Дейността по изготвянето на текстовете в Проектозаконите да продължи до формулирането на нужната законова регламентация, в съответствие с ясно формулирани Мотиви на всеки един Законопроект;</li> </ul>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>За да се изпълни предложената цел, на всеки гражданин и НПО е предоставена възможност да представи своите предложения и забележки.</p>
--	--	---	---	---



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Да се обяви публично съставът на работните групи, работили по изготвянето на предлаганите три Законопроекта;</li> <li>• Да не се бърза с внасянето на окончателни текстове за гласуване в Парламента, преди да завърши широко обществено обсъждане, дали предлаганото законодателство е в съответствие с нуждите на българските граждани, техните права и отговорности.</li> </ul> <p>Трябва да се прекрати практиката, месеци наред да се бави изработването от държавната администрация на Законопроекти и след това - за 2 седмици да се „имитира“ обществено обсъждане, гласуване на „мъртвородени“ текстове и десетки нови поправки в новоприетите Закони, още през същата година.</p> <p><b>ОБЩО ЗА ТРИТЕ ЗАКОНА:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- към законопроектите няма никакъв допълнителен пояснителен материал, в които освен причините, които налагат изготвянето на тези проекти, да са посочени целите, които се поставят с тяхното евентуално приемане;</li> <li>- времето, предоставено за запознаване с проектите преди обсъждането беше малко, а като се отчете факта, че трите законопроекта са обвързани и трябва да се разглеждат и анализират заедно (в съвкупност), става ясно, че на практика проведеното обсъждане беше формално;</li> <li>- на сайта на МВР е написано, че проектите са публикувани с цел предварителното им обсъждане и за тях не са приложими сроковете по чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове; това означава, че сега ще се направят предложения, след което ще има нови проекти, които ще бъдат качени отново на сайтовете на МВР и МТИТС и за тях ще се спазва срока по чл.26;</li> </ul> <p>Чл. 26. (2) В процеса по изработване на проект на нормативен акт се провеждат обществени консултации с гражданите и</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Както беше отбелязано при обсъждането, в състава са включени служители на МВР, МТИТС, МРРБ, ИААА и АПИ</p> <p>За подготовката на проектите през месец ноември 2017 г. на интернет страниците на МВР и МТИТС бяха публикувани консултацияни документи. След окончателното изготвяне на проектите, те ще бъдат публикувани за обществено обсъждане заедно с необходимите допълнителни документи, съгласно изискванията на Закона за нормативните актове.</p>
--	--	---	--	---

	<p>юридическите лица.</p> <p>(3) Преди внасянето на проект на нормативен акт за издаване или приемане от компетентния орган съставителят на проекта го публикува на интернет страницата на съответната институция заедно с мотивите, съответно доклада, и предварителната оценка на въздействието по чл. 20. Когато съставителят на проекта е орган на изпълнителната власт, публикуването се извършва на Портала за обществени консултации, а когато е орган на местното самоуправление - на интернет страницата на съответната община и/или общински съвет.</p> <p>(4) Срокът за предложения и становища по проектите, публикувани за обществени консултации по ал. 3, е не по-кратък от 30 дни. При изключителни случаи и изрично посочване на причините в мотивите, съответно в доклада, съставителят на проекта може да определи друг срок, но не по-кратък от 14 дни.</p> <p>- в тази връзка искането да се правят предложения по проектите сега, при положение, че по-късно те ще бъдат качени на сайтовете на министерствата и пак ще се дават бележки е неясно и необосновано; но този ход на управляващите има и друг прочит - кажете какво има за оправяне, та после официално качените проекти да са по-готови и да не личи, че държавната администрация няма капацитет за справяне с тази задача.</p> <p>по проекта на ЗАКОН ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА Законопроектът съдържа:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. правилата за движение;</li> <li>2. най-общите изисквания към превозните средства за да бъдат допуснати за движени по пътищата отворени за обществено ползване, който касаят водача на превозното средство;</li> <li>3. най-общите изисквания към водачите на превозните средства, които те трябва да спазват;</li> <li>4. правомощията на органите за контрол по този закон;</li> </ol>		
--	---	--	--

		<p>5. принудителните мерки и административно-наказателните разпоредби за нарушаване на правилата за движение.</p> <p>б. текстове с които се продължава съществуването на държавно-обществената консултативна комисия по безопасността на движението по пътищата.</p> <p>Не е изненада, че основата част от законопроекта (около 2/3-ти, а може би и повече) са текстове от действащия закон. В това няма нищо лошо, защото материята която е важна и трябва да влезе в законопроекта е добре позната - това са текстовете за правилата, които касаят участниците в движението по пътищата и текстовете, с които се изгражда системата за управление на безопасността на движението по пътищата. Тази материя присъства в сега действащия закон и очакването беше в новия закон да не се включват грешните и неработещи текстове, а да се добавят нови текстове, за да се направят някои неща по-добре работещи.</p> <p>Какво намираме обаче в законопроекта.</p> <p>1. Във връзка с основния проблем на пътната безопасност в страната - неработещата система за управление на безопасността на движението по пътищата.</p> <p>В проект на нов ЗДвП не е предложен нов модел за управление на системата за безопасност на движението по пътищата. Необходимостта от нов модел за управление се обуславя от невъзможността на държавните институции да се противопоставят ефективно на пътнотранспортния травматизъм и България продължава да е на последно място в ЕС по брой загинали на един милион население.</p> <p>Предложеният проект на нов ЗДвП не предлага ефективен подход за регулиране на отношения между институциите и несъмнено ще трябва да бъде приведен в съответствие с международните стандарти за БДП и управление на риска. Сред задачите, които трябва да реши новият ЗДвП, е да унифицира в максимална степен въпросите по администрирането и на системата, и на съставящите я елементи</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>В проекта са предвидени компетенциите на съответните органи и задълженията на управляващите пътищата, които ще бъдат допълнително прецизирани.</p>
--	--	---	------------------------------	---

		<p>като децентрализира управлението и се изгради мрежова архитектура на системата за управление на БДП. При това законът задължително трябва да изключи функционалното дублиране като дефинира „сферите на дейност“ на отделните институции, имащи отношение към БДП. Дори нещо повече - той трябва изчерпателно да определи ясно и еднозначно представителя на изпълнителната власт, който има право да събира и анализира информацията, като поставя цели и задачи на звената, отговорни за безопасността на движението в отделните области/градове. Според нас, това са минимално задължителните условия за реализацията на основната цел за ограничаване на щетите от ПТП.</p> <p>Министерският съвет е централен, колективен орган на изпълнителната власт с обща компетентност в Република България. Той е съставен от министър-председател, заместник министър-председатели и членове - ресорни министри. Съгласно чл. 105. ал. 2 на Конституцията на Р.България Министерският съвет осигурява обществения ред и националната сигурност и осъществява общото ръководство на държавната администрация и на въоръжените сили. Той е органът, който ръководи Системата за управление на риска от ПТП. С Постановление № 220 от 03.10.2003 г. създава Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите свързани с БДП. Основната задача на Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите свързани с БДП е да подобри координацията на действията между държавните органи и обществеността що се отнася до проблемите на безопасността на движението по пътищата. Тази комисия би следвало да изпълнява функцията на координаращ орган между всички организации участващи в Системата за управление на БДП. Именно изпълнението на основната задача е от решаващо значение за постигане на целите. Отклоняване от основната цел, а именно намаляване на жертвите с 50% през 2020 година спрямо 2010 година ни дава основание да се направи преглед</p>		
--	--	---	--	--

		<p>на действията на комисията свързани с взаимодействието на институциите. ДОККПБДП е задължена да анализира информацията и да изготвя ежегоден доклад за състоянието на БДП, който да се разглежда от МС. След запитване по ЗДОИ до МС се установи, че такива доклади не са внасяни за разглеждане от 2010 година. Изграденият модел за управление на системата е остарял и напълно изчерпан от времето, през което са се развили обществените отношения в страната. Така създадената ДОККПБДП не може да подпомага дейността на МС по управление на БДП, защото на практика не разполага с административен капацитет да извършва тази дейност самостоятелно. Нейните членове участват на обществени начала. Назначен да организира дейността на Комисията е един служител. Необходимите финансови средства за дейността на Комисията се осигуряват от бюджета на Министерството на вътрешните работи за съответната година. Анализирването на информацията се извършва от структури в МВР. Статистическите данни за изготвяне на анализите се събират отново от МВР. Мерките, които трябва да се предприемат се предлагат пак от МВР. Останалите организации в системата не предоставят независими анализи, които да се обобщават и, на базата на които да се подпомага МС да взема решене свързани с БДП. Извода е, че е необходимо да бъде създадена организация с достатъчно голям административен капацитет, за да може да извършва постоянен мониторинг на пътно-транспортната обстановка и да подпомага ефективно МС при взимане на решения. Тази организация би следвало да е еднакво отдалечена от всички организации участващи в системата. За това предлагаме тя да бъде непосредствено подчинена на МС. Анализите, които тя ще изготвя и мерките, които ще предлага ще се предоставят на МС и областните управители, а те ще възлагат тяхното изпълнение. Необходимостта ежегодно да се одитира цялата дейност по изпълнение на целите също налага да се създаде такъв</p>		
--	--	---	--	--

		<p>експертен орган. Целите могат да се отнасят за различни области свързани в БДП, като финансови цели, цели по отношение на здравето и безопасността, цели по отношение на околната среда и др. Също така могат да се прилагат на различни нива - на стратегическо ниво, в рамките на цялата организация; на ниво проект, продукт или процес и др. За постигането на целите следва да се изготви План за действие, който да посочва:</p> <p>какво ще бъде направено; какви ресурси ще се изискват; кой ще бъде отговорен; кога ще се извърши; как ще се оценяват резултатите.</p> <p>Всяка една от организациите на системата трябва да изпълнява политика насочена към изпълнение на посочените цели за подобряване на БДП. Политиката се изразява от висшето ръководство на съответната организация. Политиката по БДП осигурява рамка за действие и за определяне на цели и конкретни намерения по БДП. Взаимодействието и координацията между организациите са ключови при отстраняване на фактори, свързани със системата за движение по пътищата, идентифицирани като причинители на пътнотранспортни произшествия и инциденти при движение по пътищата, които водят или имат потенциал да доведат до смърт и сериозни наранявания на участниците в движението. Необходими са коригиращи действия по БДП за отстраняване на причините за пътнотранспортни произшествия. Тези коригиращи действия трябва да бъдат израз на целенасочено поведение на висшето ръководство на институцията отговорна за координацията и взаимодействието на отговорните организации. От изключителна важност е изготвянето на планове за взаимодействие между отделните организации, за да може това взаимодействие да се превърне в единни коригиращи действия за отстраняване на причините за ПТП.</p> <p>За да се постигне ефективно управление на системата за управление на БДП предлагаме да се промени организационно-</p>		
--	--	---	--	--

		<p>управленската рамка, като се създаде матрична (мрежова) структура на управление. Тя е най- иновативната управленска структура целяща да реорганизира основните компоненти на управлението и да адаптира всички елементи към средата на действие. Това е многофокусна структура, в която и продуктите, и функциите имат еднакво значение. Това е единствената структура, която позволява много ускорено да се реализират научно-изследователски проекти. Основното предимство на матричната структура е, че дава възможност да се изпълняват сложни задачи в условията на нестабилна външна среда. Осигурява гъвкаво разпределение на човешките ресурси между видовете продукти и проекти и, не на последно място, децентрализира управлението на системата за БДП.</p> <p>От така предложената структура се създават три центъра за управление на риска от ПТП, които си взаимодействат помежду си. Министерският съвет ръководи дейността на всички министерства на стратегическо ниво. Експертен орган по безопасност на движението по пътищата събира и анализира информацията, на чиято база предлага решения на МС и областните управители за ограничаване на щетите от пътно-транспортния траваматизъм (в момента тази задача е възложена на институция(МВР), която има основни дейности по контрола на движението по пътищата). Данните за пътната безопасност са много важни за разработването на добре обосновани стратегии за безопасността на движението. Какъв точно е проблемът? Какви са причините? Колкото повече знаем за тенденциите в областта на пътната безопасност и за причините, водещи до тези тенденции, толкова по-добре ще можем да изработваме и прилагаме адекватните решения. Анализите на ефективността, за да се гарантира, че ограничените ресурси се използват оптимално, също се нуждаят от достатъчни данни. Това означава, че имаме нужда от надеждни данни в няколко области: статистически данни за ПТП, данни за излагане, показатели за нивото на безопасност и данни от подробен</p>		
--	--	---	--	--

		<p>анализ на ПТП. Надеждността на данните зависи до голяма степен от метода за събирането им, който трябва да гарантира, че данните са точни и представителни. Освен това, от значение е доброто документиране на метода за събиране на данни, както и достъпът до тях. Всичко това налага създаването на Екпертен орган по БДП.</p> <p>Задачите които Експертния орган трябва да осъществява са:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- разработва единна и координирана държавна политика за БДП;</li> <li>- разработва и контролира изпълнението на национални и регионални програми за осъществяване на БДП;</li> <li>- извършва периодичен одит на дейността на всички държавни институции отговорни за БДП, като дава задължителни предписания;</li> <li>- извършва наблюдение и контрол на специализираните институции отговорни за контрола по БДП, като дава задължителни предписания;</li> <li>- разработва критерии и стандарти за БДП;</li> <li>- участва в разработването на подзаконовите нормативни актове към Закона за движение по пътищата;</li> <li>- работи за създаването на база данни в информационна система като механизъм за управление на системата за БДП и анализ на проблемите, политиките и услугите;</li> <li>- разработва и дава методически указания на агенциите, дирекциите и отделите имащи отношение към БДП;</li> <li>- организира и провежда научноизследователска и образователна дейност в областта на БДП;</li> <li>- подпомага дейността на юридическите лица с нестопанска цел по БДП;</li> <li>- работи за формирането и провеждането на политиката за интеграция на международното и европейско законодателство в областта на БДП.</li> </ul> <p>Дейността ще се осъществява чрез:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- разработване на политиката;</li> </ul>		
--	--	---	--	--



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- национални и регионални програми;</li> <li>- критерии и стандарти;</li> <li>- прилагането на закона и подзаконовите нормативни актове;</li> <li>- методически указания;</li> <li>- извършване на проверки и издаването на задължителни предписания;</li> <li>- анализиране на информацията;</li> <li>- образователна и научноизследователска дейност;</li> <li>- предоставяне и публикуване на ежегоден доклад за дейността на АБДП.</li> </ul> <p>Третият център на системата за управление на БДП ще се ръководи от Областните управители. Този център на управление също се явява подсистема на системата. Тази подсистема ще отговаря за БДП в отделните области/градове.</p> <p>В глава седма - Административнонаказателна отговорност, се констатира механично прехвърляне на текстове от сега действащия закон. Не се отчита необходимостта от реформа в административно наказателния процес за неизбежност и бързина на административните санкции на нарушителите. Сега те са неефикасни и неефективни. Принципът следва да бъде всеки нарушител да понесе навреме и административно наказание.</p> <p>Административните нарушения са най-масовите и потенциално обществено опасни деяния. Същевременно затова административните наказания са основна мярка срещу нарушителите, с най-широко разпространен превантивен ефект. Наказващият орган е длъжен да се произнесе по Акта, който стартира процедурата на административно-наказателното производство в определен от закона срок. Когато това производството приключи с наказателно постановление, наказващият орган е задължен да връчи препис от него на нарушителя. Това става срещу подпис чрез изпращане на известия. Когато нарушителят не се намери на посочения от него адрес, наказващият орган отбелязва това върху</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>Част от разпоредбите ще бъдат допълнително редактирани.</p>
--	---	------------------------------	--

		<p>наказателното постановление и то се счита за връчено от деня на отбелязването. Следователно, наказващият орган следва да положи максимални усилия за откриване на нарушителя и за връчване на наказателното постановление. Връчването е силно затруднено в съвременните условия поради мобилност на лицата и огромния обем от издавани наказателни постановления. Практиката на Съда е да не счита за редовно връчени наказателни постановления, които са изпратени чрез обратни разписки, когато същите се връщат с отбелязване, че пратката е "непотърсена" от получателя. В голямата си част пратките са отбелязани така. Това принуждава значителен брой от полицейските служители ежедневно да се включи в процедурата по връчване на наказателните постановления и да посещава адреси. Често това е безрезултатно, защото има голям брой лица с неактуална адресна регистрация.</p> <p>Заключението дотук е, че процедурата за връчване на наказателни постановления е дълга и тромава; свързана е с твърде много разходи на време, усилия и средства, което я прави силно неефикасна и неефективна.</p> <p>Законът не създава задължение на лицата да се интересуват от движението и развитието на техните административно-наказателни преписки. Това в много от случаите е причина за умишлено забавяне и саботиране на административно-наказателното производство. Много от тези лица с наказателни постановления умишлено осуетяват връчването им; разчитат на кратките давностни срокове; и избягват реализирането на административното наказание.</p> <p>Заключението е, че следва да се промени правната уредба, която е крайно оскъдна, остаряла и несъответстваща на изключително бързо развиващите се обществени отношения. За реализацията на административно-наказателната отговорност на лицата все още се разчита на регламент от 1969 г., изменян и допълван многократно "на парче". Този регламент отдавна е престанал да обслужва реалните нужди на администрацията в</p>		
--	--	---	--	--

		<p>производството по установяване на административните нарушения и налагане на административните наказания и създава по-скоро противоречива практика на съдилищата в Р. България.</p> <p>Следва да се опрости административно наказателното производство. В правната доктрина налагането на административно наказание посредством издаването на наказателно постановление не се приема само като административна дейност. Наказателното постановление се счита и за правораздавателна дейност. Чрез административно наказание наказващият орган реализира държавна наказателна репресия - едно лице бива признато за виновно в извършването на правонарушение, в случая административно нарушение. Оттук произтича сложният и смесен характер на оспорването на наказателните постановления: първоинстанционното производство по обжалване на наказателни постановления се осъществява по реда на ЗАНН пред районните съдилища; техните решения подлежат на касационно обжалване пред административния съд на основанията, предвидени в НПК, но по реда на глава дванадесета от АПК.</p> <p>Заклучението е, че следва да бъде създадена нова процедура, която да обхваща целия процес на издаване връчване и обжалване на наказателните постановления. По този начин да се избегне този двойствен режим. Основният аргумент е да се избегне препращане на един или друг етап от производството към НПК или АПК, което силно забавя и неутрализира санкцията.</p> <p>За лицето с АУАН възниква конституционното му право на защита по обвинение. Ефективни гаранции за упражняване на това право са:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Да разбере фактическите и правни рамки на вмененото му административно нарушение;</li><li>- Да установи кръга от доказателствени източници - гласни, писмени и др.;</li></ul>		
--	--	---	--	--

		<p>- Да посочи или да поиска да бъдат събрани други доказателства, които са оправдателни или смекчават отговорността му;</p> <p>- Да прави съответни възражения по законосъобразността и правилността на АУАН.</p> <p>Наред с предоставените му права лицето, посочено като нарушител следва да има конкретно вменено задължение като участник в административно- наказателното производство. То търпи и определени негативи. Основната гаранция за правото на защита на лицата е безусловното им лично участие в административно-наказателния процес.</p> <p>За да се гарантира непосредственото участие на лицата в административно-наказателното производство, тези лица трябва да са задължени в определен от закона срок, да се явят пред посочената в АУАН администрация.</p> <p>Предлаганите законодателни промени са в съответствие с Конституцията на Р. България и не нарушават правата на гражданите. Приемането им е целесъобразно, а целта е всички да действат на пътя според правилата.</p> <p>На второ място предложенията ще опростят силно и ще намалят процесите на административно-наказателно производство, които задръстват българските съдилища. Нарушенията на ЗДВП са най-многобройните казуси решавани от българските административни и съдебни институции.</p> <p>На трето място тези предложения ще ограничат „бизнеса от нарушенията на пътя“ на полицаи, адвокати и съдебни служители и ще намалят най- масовото усещане за корупция на гражданите.</p> <p>В глава седма, се констатират и съществени разминавания в размера на глобите и степента на обществена опасност.</p> <p>Пример: Увеличаваме глобата за неправилно паркиране, в същото време глобата за водач който управлява моторно превозно средство без да е правоспособен става 300лв.</p> <p>Във връзка с правилата - тук нямаше очакванията за големи</p>	<p>Липсва конкретно предложение.</p>	
--	--	---	--------------------------------------	--

	<p>промени, а по-скоро за козметични промени, подсказани от натрупания опит през годините на прилагането на закона. Това, което намираме в законопроекта обаче като направени „нововъведения“ в правилата за движение направо ни изненада, а характера на някои от направените „нововъведения“ ни кара да поставим под сериозно съмнение компетентността на работната група изготвила проектите. Примери:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- предлага се въвеждането на правило, което забранява превключването на скоростите при преминаване през жп прелез (чл.62, т.3); това е едно старо, направо древно правило, от времето, когато произвежданите автомобили не са така надеждни; има го в Правилника за прилагане на Закона за движение по пътищата от 1973 година и е премахнато през 1999 година, като не е включено в текстовете на новия закон;</li> <li>- във връзка с практиката, която се появи в някои европейски страни за регламентиране на дистанцията между движещите се автомобили с цел недопускане на произшествия, в законопроекта са заложени два текста - чл.36, ал.2 и ал.3, които са категорично неработещи; това е така защото дистанцията между автомобилите е функция на скоростта и е пълна глупост да се регламентира задължително минимално разстояние; практиката в тази насока е от водачите да се изисква да спазват „правилото за двете секунди“ каквато е и практиката в страните с малко произшествия;</li> <li>- изключителен бисер в законопроекта е предложението да не се спазва правилото за „предимството на десния“ на кръгово кръстовище; явно в работната група никой не е знаел, че нашата страна е ратифицирала Конвенцията за пътното</li> </ul>	<p>Предложението ще бъде оттеглено.</p> <p>Предложението ще бъде оттеглено.</p> <p>Предложението ще бъде оттеглено.</p>	<p>Следва да се отчита, че по пътищата все още се движат и стари моторни превозни средства. Аналогично правило се съдържа в Правилника за прилагане на Закона за движението по пътищата от 1996 г., който макар и към отменения Закон за движението по пътищата, все още се прилага доколкото не противоречи на действащия закон.</p> <p>Практика в други страни е да се поставят маркери, които указват на водача необходимата дистанция. Дори и функция на скоростта, дистанцията представлява разстояние.</p> <p>Пропускането на дясностоящия на кръгово кръстовище намалява капацитета на кръговото кръстовище и би създавало</p>
--	---	---	---

	<p>движение, която е основополагащ документ на ООН в посока за уеднаквяване на правилата за движение в различните страни по света; приемането на това предложение е изключително опасно и може да донесе много неприятности за страната; не че не може да се приеме, но преди това трябва да се направят съответните стъпки в ООН, с които да кажем че България се оттегля от прилагането на правилото за „предимството на десния“ на кръгово кръстовище;</p> <p>като бисери в правилата може да се посочат още: изискването за задължително оборудване на всички автомобили с вериги за сняг от 15 ноември до 1 март; задължението на водачът на МПС да предоставя при необходимост валиден документ, доказващ плащането на съответните такси (касова бележка или фактура) в съответствие с тарифата и наредбата по чл. 10, ал. 6 от Закона за пътищата и т.н.</p> <p>- има много проблеми в определенията на използваните в законопроекта термини (дефинициите), което веднага прави некачествени много от текстовете на законопроекта;</p> <p>например:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; изключително важното определение на „път отворен за обществено ползване“ не е корегирано и продължава да се дефинира чрез еднаквите условия за ползване на пътя, а не чрез еднаквите условия за достъп до пътя;</li> <li>&gt; определението за „автомобил“ не е променено в съответствие с текстовете от европейските директиви и регламенти, които касаят настоящата материя;</li> <li>&gt; няма съгласуваност в определенията за автомагистрала и скоростен път;</li> <li>&gt; определението за пешеходната пътека също е направено без много да се мисли, защото там е казано че пешеходната пътека може и да не е маркирана;</li> <li>&gt; дефинира се „охраняем железопътен прелез“, което понятие не се използва в закона; идеята за разделянето на прелезите на</li> </ul>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по отношение на необходимостта от корекция.</p> <p>Приема се.</p>	<p>предпоставки за ПТП.</p> <p>Изискването за вериги ще бъде отнесено към определени категории превозни средства, в случаите, в които не разполагат с гуми, предназначени за зимни условия.</p>
--	--	---	---

		<p>охранявани и неохранявани е изоставена още през 1996 година в правилника за прилагане на стария закон (от 1973 година);</p> <p>&gt; никой от работната група не е знаел, че в документите на ООН е променена скоростта на бавнодвижещите се МПС от 30 на 40 км/час;</p> <p>&gt; много „впечатляващо“ са разписани правомощията на контролните органи; без никакво основание, за МТИТС в законопроекта са разписани правомощия, за които няма никакво основание в този законопроект; написаното е просто преписано от Закона за автомобилните превози; подобна „хватка“ е направена по отношение на контрола на МВР по законопроекта за пътните превозни средства;</p> <p>като цяло в законопроекта няма логика в последователност при излагането на материала; пример: глава първа са общи неща по правилата за движение, след което са двете глави за превозните средства и за водачите, след което се продължава с правилата за движение;</p> <p>в Закона за нормативните актове (чл.9, ал.1) изрично е казано, че „разпоредбите на нормативните актове се формулират на общоупотребимия български език, кратко, точно и ясно“, а законопроектът е пълен с лошо структурирани и трудно разбираеми текстове; пример: глава първа, „чл.7. (1) По пътищата, отворени за обществено ползване, се допуска движението само моторни превозни средства и ремаркета, които са регистрирани, не са спрени от движение или ... “; защо трябва да се казва, че не се допуска да се движи този, който е спрял от движение ???</p> <p>- същевременно в законопроекта липсват важни неща, например правила във връзка с училищните автобуси (повече няма да изброяваме, за да не им отваряме очите).</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Компетенциите на контролните органи ще бъдат допълнително коригирани.</p> <p>Конкретната разпоредба визира условията свързани с регистрацията и изброява всички условия, с цел яснота.</p> <p>Правилата са разписани в Закона за автомобилните превози и подзаконовата нормативна уредба към него.</p>
--	--	--	--	---

		<p>по ЗАКОНА ЗА ВОДАЧИТЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА</p> <p>Това е законопроекта към който имаше най-много очаквания и по който не е направено абсолютно нищо. Той дори не е довършен, което личи от факта, че преходните и заключителните разпоредби на законопроекта не са разписани. Този проект е сглобен набързо, от текстовете на сега действащия закон и наредбите обучението и изпитите, само за да се каже че има нещо направено.</p> <p>Тук трябваше да се представи законопроект който създава изцяло нова система за обучение и изпит на водачите с което да се вдигне нивото на хората които получават шофьорска книжка и да се пресече корупцията в държавната администрация.</p> <p>Вместо това, в последните дни видяхме нови арести на служители от ДАИ. Освен това, появи се и предложение за предоставяне на изпитите на лица работещи на граждански договор към автомобилната администрация. Трябва изрично да се подчертае, че това не може да се разглежда по друг начин освен като идея за нова корупционна схема при която обвиненията за корупция да не може да се отправят към държавната администрация (разбирай „управляващите“).</p> <p>ИПБ</p> <p>Становище №2</p> <p>по новия проектозакон за движение по пътищата от 20.04.2018 година</p> <p>Чл. 3. (1) Управляващите пътищата (са длъжни да) ги поддържат изправни и:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. поставят необходимите знаци, маркировка и сигнализация за съответния клас път;</li> <li>2. обозначават или сигнализират незабавно (колко незабавно) препятствията по пътя и ги отстраняват във възможно най-кратък срок; (за случая със загиналия в тунел Витиня е имало най малко три доклада, които са пренебрегнати и отложени във</li> </ol>	<p>Липсват конкретни предложения към предлаганите разпоредби.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>В чл. 36 от Закона за пътищата са разписани всички ангажименти. Предложенията са относими към пътя като строеж, регламентацията за което е в Закона за пътищата.</p>
--	--	---	--	---



		<p>времето. По случая само и освободен Директора по поддържането, но загиналия не може да се върне);</p> <p>б. ежегодно (при необходимост и по често. Не следва да се чака един открит се участък с концентрация на ПТП през м март например, да се обезопасява чак след средата на следващата година) извършват оценка и приемат мерки за ограничаване на пътнотранспортните произшествия и намаляване на жертвите от тях, дължащи се на техническото състояние на пътя.</p> <p>(4) Министърът на регионалното развитие и благоустройството съвместно с министъра на вътрешните работи и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията определят с наредби условията и реда за използване на пътните светофари, пътната маркировка, пътните знаци и другите средства за сигнализиране (и обезопасяване) при организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване.</p> <p>(9) В населените места тротоарите могат да се използват за търговски и други цели само ако е запазена площ за преминаване на пешеходците с широчина не по-малка от 2 метра. (2 м само ако е възможно и интензивността на пешеходното движение позволява, в противен случай да не се допуска).</p> <p>(10) Планове за организация на движението по пътищата, отворени за обществено ползване и проектите за временна организация и безопасност на движението се предоставят за становища на органите на Министерството на вътрешните работи. /Този текст да отпадне. Мотиви: Съгласуването или</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура са предмет на уредба в Закона за пътищата и подзаконова нормативна уредба. В проекта на Наредба за проектиране на пътищата също са уредени тези отношения.</p> <p>Разпоредбата визира планове за организация на движението.</p>
--	--	--	--	---

	<p>даване на становище е допустимо и възможно само в случай, че в МВР - Пътна полиция има служители с компетенции на пътен или строителен инженер. Контрола върху състоянието на пътищата следва да се осъществява от пътни или строителни инженери. В най силните години на КАТ - Пътна полиция работят 68 служители -специалисти по контрол на пътните условия и организация на движението (КПУОД) и още 5 служители в Научно-изследователската лаборатория по безопасност на движението (НИЛБД) при МВР. Сега в системата на Пътна полиция на централно и регионално ниво, почти няма компетентни лица, а функции по Контрол на пътните условия и организация на движението са възложени преобладаващо на случайни служители, които изпълняват тези задължения по съвместителство и с други дейности.</p> <p>Освен това пътната маркировка и пътните знаци се поставят въз основа на официално приети на Експертни съвети на стопанина или управляващия пътя и утвърдени Генерален план за организация на движението (ГПОД) на населеното място или на проект за организация на движението (ПОД) на път (глава Втора на Наредба №1 на МРРБ от 2001 г.). Проектите се изготвят от лица с пълна проектанска правоспособност по Организация и безопасност на движението. „Съгласуване" или даване на становище според чл.145 ал.1 от Закона за устройство на територията (ЗУТ) се състои в проверка на съответствието и спазване правилата и нормите, залегнали в Наредбите, съгласно чл. 3, ал. 4, 5 и 6 от настоящият проектозакон.</p> <p>В настоящия момент съгласуваната от министъра на вътрешните работи Наредба 3 от 2010 година за Временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците е придружена от приложения с всички възможни варианти за временна организация на движението, които следва да се прилагат в практиката. Излиза, че служителите от Пътна</p>		
--	--	--	--

		<p>полиция пресъгласуват съгласуваната от Вътрешния министър Наредба. Практиката сега е след разглеждане в Експертен съвет, на който присъства представител на Пътна полиция, отново да се взема становище от МВР, което в определени моменти е загуба на време допълнително от 5 до 25 дни и пращане отново на такса. Може да остане текст за съгласуване на времеви диапазон за изпълнение на строителството или ремонта./</p> <p>Чл. 163. (1) Служители от определени от министъра на вътрешните работи структури и структурни звена на Министерството на вътрешните работи:</p> <p>9. следят за състоянието на пътя и пътните принадлежности и издават сигнални писма, съдържащи предписания или разпореждания до управляващия пътя, за отстраняване на установени неизправности по тях; (Текста след „сигнални писма" да отпадне, тъй като няма да „работи". Мотиви: 1. В МВР - Пътна полиция няма компетентни служители, които биха могли да определят какви неизправности и как да се отстраняват. В някои случаи неизправностите могат да се определят само от комисия; 2.</p> <p>Управляващия пътя (стопанина) не е длъжен да променя вече утвърдения си бюджет и да насочва средства в начинания, които не е предвиждал.)</p> <p>Чл. 195. Наказва се с глоба от 2000 лв.:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. длъжностно лице, което не е взело своевременно мерки за отстраняване или обозначаване по установения начин на препятствие на пътя или неизправност на пътните принадлежности, които могат да застрашат безопасността на движението;</li> <li>2. който нареди да се ремонтира път или да се постави съоръжение или препятствие по него, без да е взел мерки за осигуряване на безопасността на движението;</li> <li>3. който променя въведената организация на движение без съгласуване с органите на Министерството на вътрешните</li> </ol>	<p>Не се приема.</p> <p>Липсва конкретно предложение.</p>	<p>Това е действаща разпоредба, работеща към момента. По отношение на компетенциите става въпрос за очевидни несъответствия.</p>
--	--	--	---	--

	<p>работи и управляващия пътя;</p> <p>4. който не изпълни дадени му по реда на чл. 163, ал. 1, т. 9 писмени предписания.</p> <p>(Няма информация за наложени наказания, особено по т. 4. По т. 1 би следвало да се наказват висши представители на АПИ, тъй като ежедневно сме свидетели на огромни опасни дупки по пътищата, липсваща или силно повредена сигнализация с пътни знаци, изтрита или напълно отсъстваща хоризонтална маркировка, опасни водоотводни канавки, множество необезопасени участъци със стоманена предпазна ограда /ограничителни системи/ или участъци със смачкани, липсващи звена от ограничителните системи и много други елементи на пътната безопасност. Многократни предавания по телевизиите потвърждават лошото състояние на пътната и улична мрежа. Оправданието е, че не достигат средства, Извършват се периодични огледи на пътната мрежа от служители на АПИ, които каквито и бележки да имат, решенията за допълнително влагане на средства и обезопасяване са на ръководството на АПИ. Едно сериозно перо за финансиране на пътищата, съгласно предишния Закон за пътищата, беше акциза за горивата, който в последствие отпадна. Към настоящият момент се разчита изключително на средства от Националния бюджет, който е крайно недостатъчен, а от там и хроничните проблеми с пътната безопасност в аспекта на пътните условия)</p> <p>Чл. 164. (1) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ контролира:</p> <p>(2) При изпълнение на функциите си по този закон инспекторите от контролните служби на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“:</p> <p>1. имат право да спират пътните превозни средства, предназначени за извършване на обществен превоз и превоз за собствена сметка, да</p> <p>проверяват документите за самоличност и свидетелството за</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>В компетенциите на контролните органи допълнително ще бъдат нанесени корекции.</p> <p>Без възможност за проверка на документите, осъществяването на контрол е невъможно. ИААА не е полицейска служба, предвид което твърдението че още една полицейска служба ще извършва проверки не може да бъде</p>
--	---	------------------------------	---

	<p>управление на водача, всички документи, свързани с управляваното превозно средство и с извършвания превоз, както и техническата изправност, укрепването на товарите и транспортната годност на пътните превозни средства; (Още една полицейска служба ще проверява документи за самоличност - да отпадне).</p> <p>2. имат право да изземват и задържат документите по т. 1 в допустимите от закона случаи;</p> <p>3. имат право да проверяват документите за самоличност на пътниците, превозвани с моторни превозни средства, предназначени за извършване на обществен превоз на пътници или за извършване на превоз за собствена сметка; (Да отпадне проверката на документите за самоличност).</p> <p>5. имат право да спират учебните автомобили, с които се провежда обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства, да проверяват документите за самоличност на обучаващия и обучавания, както и техническата изправност на превозното средство, с което се извършва обучението; (Да отпадне проверката на документите за самоличност).</p> <p>§ 2. (1) Към Министерския съвет се създава "Държавно-обществена консултативна комисия ио проблемите на безопасността на движението по пътищата" за координиране на действията между държавните органи и обществеността във връзка с проблемите на безопасността на движението по пътищата. (2) Комисията по ал. 1:</p> <p>1. подпомага Министерския съвет при вземане на решения, свързани с безопасността на движението по пътищата;</p> <p>2. дава становища (кой е длъжен да се съобразява със становища) и (участва в) разработване на проекти на закони и подзаконови нормативни актове, имащи отношение към безопасността на движението по пътищата (обикновено в такава държавно-обществена комисия членуват министри и зам. министри, ще трябва да се търсят подходящи хора-</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	<p>прието.</p> <p>Разпоредбите и компетенциите ще бъдат допълнително редактирани. Следва да се отчита че Комисията не е ведомство и работодател, а е създадена към Министерския съвет за координиране на действията между държавните органи и обществеността. Съществува Наредба № 5 от 2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия</p>
--	--	------------------------------	---

	<p>специалисти, които да участват в разработване на нови нормативни документи);</p> <p>3. анализира (за да анализира трябва да получава пълна, точна и правилна информация) информацията и изготвя ежегоден доклад за състоянието на безопасността на движението по пътищата (базиран на данните за аварийността от МВР, съпоставен със състоянието на пътната и улична мрежа, допълнен с информация за проведени обучения, наложени наказания, приходи в бюджета от глоби и наказания, изплатени застрахователни суми и всички други детайли, имащи отношение към въздействие на пътната безопасност), който се разглежда от Министерския съвет;</p> <p>4. изготвя национални програми за подобряване състоянието на безопасността на движението по пътищата, които се приемат от Министерския съвет;</p> <p>5. дава предложение за необходимите държавни и общински разходи за осигуряване безопасността на движението;</p> <p>6. разглежда и одобрява предложенията за финансиране на дейности със средства от Фонда за безопасност на движението.</p> <p>7. координира и предприема мерки за изпълнението на международните програми по безопасността на движението;</p> <p>8. участва в работната група "Безопасност на движението" към Комитета по вътрешен транспорт при Европейската икономическа комисия на ООН. (3) Съставът, финансирането, функциите, задачите и редът за осъществяване на дейността на органа по ал. 1 се определят от Министерския съвет.</p> <p>"Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата", видно от задачите, които и се възлагат, не е оперативен орган, който да решава проблемите на безопасността на движението, а поредния пристан за политици или техни приближени да се устроят на хубава работа. Институцията, за която се говори от дълго време следва да се ръководи от специалисти и да взема оперативни решения, да въздейства ежедневно върху пътната</p>	<p>и за категоризиране безопасността на пътищата - в проекта на закон се съдържа аналогично основание за подзаконов нормативен акт. Институтът одитор по пътна безопасност е регламентиран в Закона за пътищата и в подзаконовата нормативна уредба. С предложените промени в Закона за пътищата се предвиждат и одити на първи клас пътища и всички магистрали.</p>
--	--	--

		<p>безопасност. В правомощията следва да залегнат не само координация, а и изискване на отчет, налагане наказания за несвършена работа от министерства и ведомства. Някои от задължителните дейности на тази Институтция:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Разполага със собствен бюджет и финансира дейността си;</li><li>2. Разработване система за набиране пълна и всеобхватна информация за пътно-транспортната аварийност. Ежегодно и на тримесечие изготвяне на доклад, който да обхваща анализ на пътнотранспортната аварийност, обвързана със състоянието на пътната и уличната мрежа. На основание този доклад да се разработват плановете за реконструкции, ремонти, обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП и потенциално опасни места;</li><li>3. Разработване на методика или инструкция, по която да се калкулират загубите от пътно-транспортната аварийност, анализиране загубите и по какъв начин въздействат на обществото. Това ще позволи по правилно планиране и регламентиране дейностите, свързани с пътната безопасност;</li><li>4. Регламентиране действията по обезопасяване на участъците с концентрация на ПТП и потенциално опасни места. Финансово осигуряване и своевременното обезопасяване на УКПТП и последващия контрол.</li><li>5. Съществуващата секция „Одитор по пътна безопасност“ към настоящия момент е силно смачкана и принижена. Одитни доклади ежегодно се извършват в ограничен обем, като няма информация за ефективността. Ревизии на пътната и улична мрежа с открояване потенциално опасни места и съответното действие по обезопасяването им от задължените институции също не се изпълнява. Да се разработи система за по пълно и всеобхватно използване капацитета на одиторите по пътна безопасност;</li><li>6. Отчетност на всички министерства, ведомства, общини и заинтересовани институции за изпълнение на задължения по нормативни документи.</li></ol>		
--	--	--	--	--

		<p>7. Периодично обучение (ежегодно) на водачи на превозни средства, контролни органи и всички заети в дейността по намаляване пътно-транспортния травматизъм;</p> <p>8. Обучение на деца, подрастващи, учители по проблемите на пътната безопасност;</p> <p>9. Промяна нормативната база (Закон за пътищата, Закон за устройство на територията и всички правилници, наредби, отраслови нормали, свързани с организиране дейността по осигуряване безопасността на пътното движение) и привеждането и към съвременните изисквания;</p> <p>10. Промяна на финансирането на АПИ, като се определи процент от бюджета, който оперативно да се разходва само за обезопасяване на УКПП и сигнализиране или отстраняване на потенциално опасни места по пътната мрежа.</p> <p>§ 5. По всички проекти, свързани с организиране на движението по пътищата, при направено искане от страна на заинтересуваните лица съответните служби на Министерството на вътрешните работи са длъжни в едномесечен срок да дадат писмено становище. (А ако не дадат ще важи ли мълчаливото съгласие. Или по е важно да се вземе съгласувателната такса, която за някои случаи е умопомрачително висока. Участието в Експертен съвет на представител МВР - пътна полиция да се счита съгласуване на проекта)</p> <p>§ 17. Изискванията по чл. 36д, ал. 1, т. 1, 2 и 4 от Закона за пътищата не се отнасят за сертифицираните одитори до датата на влизане в сила на този закон. ??? (Никъде в този закон не споменаваме сертифицираните одитори като институция (към настоящият момент над 60 човека висококвалифицирани и с дълъг стаж специалисти), на която да се възлагат задачи по осигуряване пътната безопасност. В Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на ЕС от 19 ноември 2008 година, относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури е регламентирана детайлно дейността на</p>	<p>Разпоредбата ще бъде заличена, с оглед предвиденото предоставяне за становище по чл. 3 от проекта.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Те не са институция, а физически лица, които придобиват своята квалификация по съответния ред.</p>
--	--	--	--	---



		<p>одиторите по пътна безопасност. В Закона за пътищата тази материя е смачкана, с оглед да не се използват официални сертифицирани одитори, а най вече служители на АПИ. Проблема възниква когато трябва да се плати за труда на одитора (това не може да е АПИ като възложител) и когато от доклада на одитора ще излезе, че стопанина на пътя/управляващия ще се наложи да заплати сериозни суми за отстраняване на констатирани нередности или проблеми, застрашаващи пряко безопасността на движението. Одити и ревизии следва да се извършват по често по пътни участъци с повишена аварийност, а това са най вече първокласните и второкласните пътища и те трябва да се възлагат от Независима институция към Министерския съвет)</p> <p>Забележка: Текста в червено са предложения за корекции или коментарии по текстове от проектозакона.</p> <p>27.04.2018 г.</p> <p>Изготвил становището: (инж. В. Б.)</p> <p>Становище № 3</p> <p>Коментари на СС по проектозаковете за движение по пътищата, пътните превозни средства и водачи на моторни превозни средства.</p> <p>Няма да се спираме на конкретни текстове, т.к. подобен разчет е физически невъзможен за краткия срок, който бе предоставен на неправителствените организации за становища, но СС отбелязваме следните слабости на трите закона и на проекта за ЗДвП конкретно:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. В целите на закона не са споменати каквито и да е мерки за предоставяне на приоритет на градския транспорт в населените места, какъвто конкретен ангажимент е задължителен предвид срывът в потреблението на обществения транспорт в най-големия град в страната — София;</li> <li>2. В преходните и допълнителните разпоредби липсват</li> </ol>	<p>Липсват конкретни предложения.</p> <p>Липсва</p>	<p>Не е предмет на уредба в обсъжданите законопроекти.</p>
--	--	--	---	--

		<p>изключително важни и нужни на общините дефиниции, позволяващи им да проектират и налагат устойчиви транспортно-комуникационни системи;</p> <p>3. Предвид обективният факт, че София е и занапред ще остане модел за подражание на големите общини в страната и отчитайки катастрофалният ѝ провал да защити обществените си транспорт от увеличаващата се моторизация, считаме, че основна цел на трите нови закона трябва е да гарантират, че общините ще получат всички нужни им инструменти да изграждат устойчива и конкурентноспособна система на градския транспорт;</p> <p>4. В предложените текстове липсват основни предпоставки за приоритизиране и защита на трасетата на всички типове обществен транспорт в градски условия;</p> <p>5. В предложените текстове механично са преписани морално остарели и излишно ограничаващи изисквания за светофарно регулиране, липсва възможност на база на тези текстове МРРБ през Наредба №17/2001г. и общините през собствените си проектантски звена да решават и посрещат проблемите със светлинното регулиране на движението, използвайки както съвременни технологии, така и специфични за средата им такива;</p> <p>6. Проектозаконът залита между излишна свърхрегулация на места и липса на такава;</p> <p>7. Правилата за движение такива, каквито са разписани, изобилстват от конфликтни и противоречиви текстове, оставащи отворени за интерпретация както от водачите, така и от контролните органи. Един качествен закон не оставя „вратички“;</p>	<p>конкретно предложение към законопроектите</p> <p>Липсва конкретно предложение към текстовете на законопроектите</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Липсва конкретно предложение към законопроектите</p> <p>Липсва конкретно предложение към законопроектите</p>	<p>Предвидени са текстове за съответните ленти – BUS ленти.</p> <p>Предложените редакции са актуални.</p>
--	--	--	--	---

		<p>8. В проекта на Закона за пътните превозни средства липсват важни изисквания за достъпност на превозните средства на обществения транспорт, поставящи задължителни за общините минимални прагове на осигурени нископодови превозни средства за линиите на обществения транспорт.</p> <p>Предвид горните обобщени коментари върху трите представени проектозакона препоръчваме работата по тях да продължи до пълно отстраняване на недоразуменията и конфликтите, до допълване с нужните нови изисквания и регулации и до отстраняване на ненужните такива.</p> <p>СС</p> <p>Становище №4</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Чл.21 - възрастта за управление на ППС на пътно платно вече е 14 г. (вместо досегашни 12г.) С велосипед на тротоара - до 12 г.; С велосипед на пътното платно - от 14 г. А къде отиват 13-годишните? - противоречат си чл. 122, т. 6 и чл. 21, ал. 1. Дали е отчетено въздействието на тази промяна върху образованието по БДП и дали съответства на Виенската конвенция за движение по пътищата?</li> <li>• Чл.50 позволява изпреварване на велосипед в същата пътна лента при опасни условия - необходимо е да се потвърди значението и ефекта от правилото върху безопасността на велосипедистите както в градски така и в извънградски условия.</li> <li>• чл. 72 е необходимо е да се изключат велосипедите от забраната за паркиране в чл. 72. В сегашната редакция, преписана от текущия закон, паркирането на велосипед върху тротоара е забранено. В същото време общини и учреждения имат изградени вело-паркинги именно по тротоари и други места за обществено ползване.</li> <li>• Чл. 122. На водача на двуколесно пътно превозно средство е забранено:...т.7: да управлява превозното средство изправен !!?</li> </ul>	<p>Липсва конкретно предложение към законопроектите</p> <p>Повторение с отделно предоставено от сдружение „В.“ становище – позиция 22 от справката-таблица</p>	<p>Относимо към изисквания на Закона за автомобилните превози и подзаконовата нормативна уредба.</p>
--	--	---	--	--

		<p>Карането на велосипед в изправена позиция е ключово умение за баланс и реакция спрямо пътните условия. Велосипедистите често се изправят, за да могат да ускорят при тръгване. Авторите на правилото вероятно желаят да ограничат определени прояви, за което би следвало правилото да се редактира.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• чл.123, ал.1, т.2 въвежда задължителни каска и жилетка за велосипедисти, при каране във всякакви условия. Настояваме това задължение да отпадне, тъй като в международната практика подобно законово задължение към велосипедистите води до увеличаване на тежките травми при ПТП с тяхно участие. Редица чужди изследвания, които можем да предоставим, потвърждават това и са основание, в страни в които правилото е въведено, то да се отменя. В Европейския съюз няма страна в чието законодателство да действа такова изискване. Мерките които го заместват, са насочени към безопасна инфраструктура за велосипедисти, подробни и ясни правила за поведение на пътя и насърчителни политики.</li> <li>• чл.123, ал.1, т.4 - въвежда се правило за движение на велосипедист по двупосочна велоалея, но не и по други видове велоалеи??? Необходими са дефиниции за двупосочна, еднопосочна велоалея, велосипедна лента и др. в допълнителните разпоредби.</li> <li>• В дефиницията на "пътна летна" изрично е посочено, че е предназначена за недвуколесни ППС. Защо??? Къде се предполага да карат мотористите? Велолентата също е пътна летна! Велоалеята също е пътна лента! -§ 1 т. 4.</li> <li>• Необходимо е да се уточнят правилата и наличието на предимство за велосипедисти при кръстовища с налична вело-инфраструктура, както правилата за движение на велосипедисти и при други типови ситуации. Преписаните и леко допълнени правила от действащия закон, продължават да са неясни относно наличието или липсата на предимство за велосипедисти при различни типове кръстовища.</li> </ul>		
--	--	---	--	--

		<p>Екип на В.</p> <p>Становище №5</p> <p>МВР, транспортното и регионалното министерство пуснаха на сайтовете си проектите на три бъдещи закона, които засягат около 4 милиона български шофьори и техните семейства. Това са Закон за движение по пътищата (ЗДвП), Закон за водачите на МПС и Закон за превозните средства. Нито един от тях досега не е качен в портала за обществени консултации strategy.bg. Можем само да гадаем защо - за да не ги прочетат повече хора, за да не се разбере какви становища постъпват, или за да се спести труда на администраторите на сайта да трият нецензурни коментари. Обсъждането ще продължи до 20 май, а до 4 май МВР ще приема предложение за поправки или нови текстове на адрес ravnna@mvr.bg. Петте точки, които виждате по-долу ще бъдат изпратени точно там.</p> <p>1. Член 33 от ЗДвП да бъде променен. Да отпадне изцяло текстът в началото, който задължава шофьорите при избиране скоростта на движение да се съобразява с атмосферните условия, релефа на местността, със състоянието на пътя и т.н. Да остане само изречението: „Водачите са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност за движението“. Мотивът е, че това изключително вреден текст, който превръща в отговорни за възникването на катастрофи 95 % от българските шофьори,</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Повторение с отделно предоставено становище от Ц.Г. – позиция 8 от справката-таблица</p>	<p>Сайтовете на „МВР, транспортното и регионалното министерство“ са еднакво достъпни за всички граждани, както и портала за обществени консултации. Изискването на Закона за нормативните актове е на Портала за обществени консултации, при спазване и на редица други изисквания, да се публикуват проекти на нормативни актове, преди внасянето им за издаване или приемане от компетентния орган, а очевидно е, че към настоящия момент представените проекти не са на този етап. Езикът, използван при осъществяването на комуникация с администрацията е въпрос на възпитание и морал.</p>
--	--	---	--	--

		<p>защото са карали с „несъобразена скорост“. В същото време той освобождава от отговорност представителите на всички институции, държавни, общински и частни фирми, които отговарят за поддръжката, маркировката, знаците, светофарите, ремонта на автомобилите, обучението на водачите и прочие. И накрая - „несъобразената скорост“ дава невярна информация за причините, заради които стават тежките катастрофи. И заради нея се стига до фактът, че България за 2017 г. е на второ, а за 2016 г. - на първо място в Европейския съюз по брой на жертвите на 1 млн. жители.</p> <p>2. Да се напише нов текст на точка 8 в алинея 1 на чл. 163 от ЗДвП. Предложеният сега текст задължава катаджиите да водят национални регистри на шофьорите и техните нарушения и наказания, на автомобилите и на катастрофите и да създават информационни фондове за съхранение на данните. Към този текст следва да се добави изречението: „Данните за всяко пътнотранспортно произшествие, при което е настъпила смърт, се обновяват след изготвяне на авто-техническа експертиза, както и след влязла в сила присъда.“ Целта е в крайна сметка да се уточни причината за всяко ПТП със загинал. С наредба да се задължат катаджиите да вписват в регистъра и подробности - дали автомобилът е с летни или зимни гуми, дали шофьорът и пътниците са били с колани, има ли дупки по асфалта, какво е състоянието на маркировката, мантизелите и т.н. Тази информация да бъде публично достъпна на сайта на МВР.</p> <p>3. Нова алинея на чл. 180 на ЗДвП. Този член указва какво трябва да правят пътните полицаи и водачът в случаите, когато се налага принудителна-административна мярка (ПAM) - прекратяване на регистрацията на МПС (по чл. 179, т.3). В новата алинея следва да бъде записано задължението на МВР да възстановява служебно регистрацията на автомобила след изтичане на срока на действие на ПAM (от 6 месеца до 1 година), да издири собственика и да му върне големия и малкия талон за регистрация и да му върне същият номер, който е бил</p>		
--	--	---	--	--

		<p>свален. Ако това задължение не се вмени на контролните орган, тази ПАМ противоречи на Конституцията на РБ в частта ѝ за неприкосновеност на частната собственост. Държавата изисква от всеки, който желае да продава своя автомобил, дава го дава под наем, да го за залог и т.н., този автомобил да има регистрация и нито МВР, нито друг орган няма право да отнема регистрацията за по-дълъг срок от посочения в документите за налагане на ПАМ. В момента полицията върши конституционно нарушение с това, че кара собствениците (около 15 000 души за 2017 г.) отново да минат с автомобила си през каналите на КАТ и да си извадят нови номера, въпреки че наложената ПАМ е изтекла.</p> <p>4. Втора нова алинея към чл. 180 или изцяло нов член 181 в ЗДвП. Да не се налага ПАМ за прекратяване на регистрация (по чл.179, ал.3) на моторни- превозни средства, които са собственост на юридически лица, с изключение на случаите, когато водачът е лизингополучател или управител на съответното дружество. Мотиви - по така предложените текстове следва да бъдат сваляни номерата на автобуси и тролей от градския транспорт от 6 месеца до 1 година, ако шофьорът го хванат да кара пиян или дрогиран по време на работа, или книжката му била взета, но той е скрил това от шефовете си.</p> <p>5. Нова алинея в член 17 на Закона за водачите на МПС. Този текст сочи кои шофьори следва да се подлагат на психотест, какъвто и в момента се изисква за водачите с професионални категории и таксиджиите. В новия закон за такива изследвания се пращат всички с отнети книжки за алкохол и дрога (около 5500 за 2017 г.) или изчерпани контролни точки, отделно още няколко хиляди души с влезли в сила съдебни решения за отнемане на правоспособност по различни причини, плюс неизвестен брой чужденци извън ЕС, които искат да си извадят български книжки и неизвестен брой българи, които притежават книжки от трети страни, а искат да си извадят</p>		
--	--	---	--	--

		<p>нашенска. Накрая - на психотест ще трябва да ходят и шофьори, спрени при проверка на пътя, на които катаджия е взел книжката, защото е заключил, че „видимо“ (по чл. 179, ал. 1, буква „а“) са нещо нервни.</p> <p>Затова предложението е да остане психотестът за професионалните шофьори (изброени в точки 1,3,4 и 9), а за всички останали (2,5,6,7 и 8) той да е задължителен само в случай, че са налице медицински документи, в които се сочат проблеми с психическото им здраве.</p> <p>Ц. Г.</p> <p>Становище №6</p> <p>За промяна на текста на §6 от Допълнителните разпоредби на Проектозакона за движение по пътищата.</p> <p>Във връзка с необходимостта от усъвършенстване на законовата уредба на обучението по безопасност на движението по пътищата, отправяме следното мотивирано предложение за изменение на §6 от ДР от проектозакона за движението по пътищата:</p> <p>Параграф §6 от ДР на проектозакона за движението по пътищата да се измени така:</p> <p>§6. Министърът на образованието и науката осигурява, чрез съответните учебни планове и програми задължителното обучение по правилата за безопасност на движението по пътищата, като единна система през цялото училищно обучение и в детската градина в следната организация: от I до XII клас по един учебен час през седмица и по една ситуация през две седмици от I до IV група в детската градина.</p> <p>Мотиви:</p> <p>1. В настоящата редакция нормата гласи: „§ 4. (Изм. - ДВ, бр. 74 от 2009 г., в сила от 15.09.2009 г., изм. - ДВ, бр. 68 от 2013 г., в сила от 02.08.2013 г.) Министърът на образованието и науката осигурява чрез съответните учебни планове задължителното изучаване от учениците в системата на средното образование</p>	<p>Приема се по принцип.</p>	
--	--	---	------------------------------	--



	<p>на правилата за движение по пътищата."</p> <p>Видно е, че законодателят е предвидил изучаването на правилата за движение по пътищата да се осъществява в системата на средното образование. Съгласно чл. 73, ал. 3 от Закона за предучилищното и училищното образование (Обн. ДВ. бр.79 от 13 Октомври 2015 г., поел. изм. и доп. ДВ. бр.99 от 12 Декември 2017 г.) обучението за придобиване на средно образование се осъществява от VIII до XII клас.</p> <p>Към настоящия момент обаче, изучаването на правилата за движението по пътищата единствено в системата на средното образование не съответства на обществения интерес и не отчита съвременните тенденции в развитието на обществените отношения в областта на безопасното движение по пътищата, намерили отражение в редица стратегически и концептуални документи.</p> <p>Това налага и текстът, съдържащ се в § 4 от ДР на ЗДвП да бъде осъвременен, като предвиди обучение и в детската градина, началното образование и прогимназиално образование. Такова в действителност се провежда, но без нужната нормативна основа.</p> <p>Предложеното изменение цели да отговори на повишения обществен интерес от поетапното и съобразено с възрастта изучаване на правилата за безопасно движение по пътищата, отчетен от Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г. приета с Решение № 946 на Министерския съвет от 22.12.2011 г. В нея изучаването на правилата за безопасно движение по пътищата е заложено в детските градини, началното и средното образование (стр. 15).</p> <p>Въз основа на Националната стратегия, със Заповед № РД09-266/07.03.2013 г. на Министъра на образованието, младежта и науката е одобрена Стратегията на МОМН за изпълнение Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република</p>		
--	--	--	--

	<p>България за периода 2011-2020 г. В нея също е предвидено изграждането на единна система за обучението по безопасност на движението по пътищата от детската градина до XII клас {стр. 12-13). В тези стратегически документи е изложена и мотивирана необходимостта от провеждане на такова обучение в единна система на предучилищното и цялото училищно образование.</p> <p>Явно е противоречието със сегашния текст на § 4. (Изм. - ДВ, бр. 74 от 2009 г., в сила от 15.09.2009 г., изм. - ДВ, бр. 68 от 2013 г., в сила от 02.08.2013 г.) Министърът на образованието и науката осигурява чрез съответните учебни планове задължителното изучаване от учениците в системата на средното образование на правилата за движение по пътищата.</p> <p>В изпълнение на този текст още през 2003 г. министър Игор Дамянов утвърди Концепция за възпитанието и обучението по безопасност на движението по пътищата в детската градина и българското училище, в която също изучаването на правилата за безопасно движение по пътищата бе заложено от детската градина до XI-ти клас (стр. 7-8).</p> <p>Проведени изследвания показват, че до 14 годишна възраст детето не може да бъде самостоятелен и безопасен за себе си участник в движението.</p> <p>Гореизброените документи отчитат обстоятелството, че изучаването на правилата за движение по пътищата единствено в системата на средното образование е недостатъчно, което налага усъвършенстване на законовия текст, поставящ нормативната основа за обучение по безопасност на движението по пътищата.</p> <p>2. Предложеното изменение цели да отстрани съществуващото противоречие между текста на § 4 от ДР на ЗДВП и приетата подзаконова нормативна уредба. Законовата норма предвижда изучаване на правилата за движение по пътищата единствено в системата на средното образование, което означава от VIII-ми до XII-ти клас. В действителност обаче, изучаването на</p>		
--	--	--	--

		<p>правилата за безопасно движение по пътищата се провежда само в системата на предучилищното образование и от I до VII (VIII) клас (в системата на основното образование), но не и в системата на средното образование.</p> <p>3. Ноторен факт е, че в последните години и към настоящия момент обучението по безопасност на движението по пътищата се провежда само в детската градина и I-VII(VIII) клас. Доказателство за това са разработените от ресорното министерство учебни планове, от чието съдържание е видно, че изучаването на правилата за безопасно движение по пътищата намира място само от I-VII(VIII) клас.</p> <p>Наред с горното, в Приложение № 5 към чл. 11, ал. 3 от Наредба № 13 от 21.09.2016 г. за гражданското, здравното, екологичното и интеркултурното образование, издадена от министъра на образованието и науката (Обн. - ДВ, бр. 80 от 11.10.2016 г., в сила от 11.10.2016 г.), „безопасност и движение по пътищата" е предвидено като рамково изискване при организацията на часа на класа за учениците от I-VII клас.</p> <p>От една страна това е в противоречие със сега действащия текст на §4 от ЗДвП, тъй като се явява изпълнителна дейност без нормативна основа.</p> <p>От друга страна то е в противоречие и с цялостната концепция за осигуряване на обучението по безопасност на движението по пътищата, намерила отражение в гореспоменатите стратегически документи, която визира това обучение като високо приоритетно и има за цел то да се провежда последователно, като единна система.</p> <p>На първо място няма правна и житейска логика правилата за безопасно движение по пътищата да се изучават само в детската градина и от 1-ви до VII-ми клас и да не се изучават от учениците в системата на средното образование, когато те имат несъмнено най-голяма необходимост от това, като бъдещи правоспособни водачи на ППС. Неясно защо до настоящия момент не е осигурено обучение на учениците в системата на</p>		
--	--	---	--	--

		<p>средното образование в изпълнение на изричния законов текст на § 4 от ДР на ЗДвП и взетото от Министерския съвет Решение №542 от 07.06.2005 г.</p> <p>Няма и логика това обучение да се провежда само в VIII-XII клас, а в I-VII клас да не присъства.</p> <p>На второ място, за да отговори на обществения интерес, изучаването на правилата за безопасно движение по пътищата трябва да се организира в самостоятелен учебен модул и учебен час (според възрастта на детето), за да се осигури адекватно провеждане на единната политика за обучение на учениците по отношение на опасностите в пътното движение, застрашаващи тяхното здраве и живот. За постигането на тази цел е необходимо да се разработи единна система за обучение на правилата за безопасно движение по пътищата, което да се провежда от детската градина до XII клас. Това налага най-напред Народното събрание на Република България да предприеме изменение на §4 от ДР на ЗДвП, което да предвиди задължителното изучаване на правилата за безопасност на движение по пътищата, като единна система през цялото училищно обучение и в детската градина.</p> <p>Това ще позволи да се предприемат впоследствие и съответните изменения и допълнения на Закона за предучилищното и училищното образование, както и да се усъвършенства подзаконовата нормативна уредба, касаеща изучаването на правилата за безопасно движение по пътищата в детската градина и I-VII клас, като учебен модул и учебен предмет в VIII-XII клас.</p> <p>Изграждането на транспортна култура трябва да започне от детската градина и училище в единна и последователна система.</p> <p>При това условие можем да очакваме броят на ПТП с млади хора да намалее и Република България да се премести от последното място по брой ПТП от страните в ЕС към страните с малък брой катастрофи и загинали.</p>		
--	--	--	--	--

		<p>В. П.</p> <p>Становище №7</p> <p>Чл. 28 (5) Когато няма специално предназначена за тях пътна лента или алея, водачите на велосипеди и други немоторни превозни средства може да използват за движение разположения отдясно по посоката на движението им пътен банкет, ако той е годен за това и ако това не пречи на другите участници в движението.</p> <p>Този текст оставя впечатление, че мястото на велосипедистите е извън пътя. Трябва да отпадне защото велосипедът е ППС и мястото му е на пътя.</p> <p>2. Чл. 28 (7) Забранено е преминаването и паркирането на пътни превозни средства в паркове, градини и детски площадки в населените места, извън обозначените за това места.</p> <p>Тук трябва да се добави забрана за преминаване и паркиране върху всякакви тревни площи в урбанизирани територии. Такъв текст би имал за цел да възпрепятства паркирането върху междублоковото озеленяване. Трябва да се добави точка изрично и недвусмислено забраняваща преминаването и паркирането на пътни превозни средства върху тротоари.</p> <p>3. Чл. 72. (2) Допуска се престой и паркиране на моторни превозни средства с допустима максимална маса до 2,5 тона върху тротоарите, само на определените от управляващия пътя места, успоредно на оста на пътя, ако откъм страната на сградите остава разстояние най-малко 2 метра за преминаване на пешеходци.</p> <p>Този текст трябва да отпадне. Тротоарите са единствено за пешеходци. Недопустимо е присъствието на ППС.</p> <p>4. Чл. 75. (1) Престоят и паркирането са забранени: т.5. на пешеходни пътеки, велосипедни пътеки и велосипедни алеи; Трябва да се добави "и тротоари".</p> <p>5. Чл. 122. На водача на двуколесно пътно превозно средство е забранено: т.7. да управлява превозното средство изправен.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Разпоредбата предоставя само възможност.</p> <p>Законопроектът е относим към пътищата, отворени за обществено ползване.</p> <p>Предвиден е минимум до сградите, гарантиращ преминаването на пешеходците, съобразно съществуващата инфраструктура. В разпоредбата ще бъде направено допълнително уточнение.</p> <p>Предходният коментар.</p> <p>Разпоредбата ще бъде редактирана.</p>
--	--	---	--	---

	<p>Този текст възпрепятства колоезденето като масов спорт. Трябва да отпадне.</p> <p>б. Чл. 123. Водачът на велосипед: 1. може да участва в движението по пътищата, отворени за обществено ползване само с велосипед, който има изправни:</p> <p>б) звънец;</p> <p>Безсмислено. Трудно изпълнимо при спортни велосипеди.</p> <p>в) устройство за излъчване на бяла или жълта добре различима светлина отпред и червен светлоотразител отзад, и устройство за излъчване на червена светлина отзад;</p> <p>Съвременните устройства за излъчване на светлина не са конструктивна част от велосипеда и са лесни за монтаж и демонтаж. Трябва да има изискване за употребата им при намалена видимост, а не за наличието им.</p> <p>2. използва светлоотразителна жилетка и каска;</p> <p>Това е мярка, силно демотивираща масовото използване на велосипеди. Трябва да се насърчава, а не задължава.</p> <p>Светлоотразителната жилетка не е подходяща екипировка за велосипедисти. Този текст не предполага употребата на специализирана вело екипировка в ярки цветове и светлоотразителни елементи</p> <p>Имам притеснения относно идеята за дистанция която трябва да се спазва до движещият се пред нас автомобил. Действително е много важна и за съжаление никой не я спазва. Важна е формулировката на крайния текст, тъй като може може да се изпадне в противоречие. Въпросът ми е как ще се тълкува маневрата изпреварване на превозно средство и спазване на дистанция? Не е възможно да се изпревари ако не се скъси и дистанцията. Винаги ще се окаже, че в определен момент на изпреварването водача е в нарушение и не спазва дистанция.</p> <p>Поздрави: Т. Т.</p> <p>Становище № 8</p> <p>Съжалявам, но не ми работи текстообработващата програма,</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Става въпрос за движение по пътищата, отворени за обществено ползване.</p> <p>Изискванията са приложими при движение по пътищата, отворени за обществено ползване.</p> <p>Разпоредбата ще бъде редактирана.</p>
--	--	--	--

	<p>поради което ще ви пиша с продължения по ел.поща.</p> <p>1. В чл.17, ал.2 е посочено : "МПС от категория В...". МПС-тата са от категории М, N и L. В случая авторите вероятно са имали предвид МПС от категории М1 и L1.</p> <p>2. В чл.20, ал.1, т.2 е посочено, че водачът трябва да носи свидетелство за регистрация. Би следвало да се конкретизира-свидетелство за регистрация част 2/което доказва, че МПС не е спряно от движение/</p> <p>3. чл. 36, ал. 2, и ал. 3 да се премахнат. Това е мъртъв текст, неприложим, тъй като нито водачите могат да го спазват, нито контролните органи могат да го контролират. Текста по ал.1 е напълно достатъчен.</p> <p>4. Чл.85, ал.1-текста следва да се преосмисли и преформулира, тъй като така предложен, ще позволи навлизането на МПС в аварийните ленти при всички "независещи" случаи/например тежки метеорологични условия или инциденти/ и това би довело до ограничаване достъпа на аварийните екипи или снегопочистващата техника до назначението им.</p> <p>5. чл.88-така предложен, текста задължава всички МПС да са с включени аварийни светлини, когато са спрени на пътно платно/включително престоиващите и паркираните на разрешените за целта места/. Би следвало текста да се конкретизира.</p> <p>6. чл.102-няма логика теглещото МПС да е с включени аварийни светлини, а тегленото да е само с габаритни такива. Всъщност, по-важно е МПС движещи се отзад да бъдат информирани, за да могат да извършат маневра изпреварване безопасно и за да се избегне случайното вклиняване между теглещото и тегленото МПС. Това Ви го пиша от личен опит при разследване на ПТП.</p> <p>7.чл.119, ал.2-да отпадне. Този текст е останал от времената на ТКЗС, когато е имало обективна необходимост от това. При положение, че има наложени задължения за поставяне на</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се.</p>	<p>Не всички свидетелства се състоят от две части.</p> <p>Средства и методи за контрол и спазване съществуват. Предложението на този етап ще бъде оттеглено за извършване на допълнителен анализ.</p> <p>Разпоредбата се отнася за спрени на платното за движение.</p> <p>Целта е да се осигури възможност за подаване на сигнали при извършване на маневри.</p>
--	--	--	--

	<p>обезопасителни колани и МПС са оборудвани с множество системи за активна и пасивна безопасност, да съществува текст в Закона, пренебрегващ всякакви разумни правила за безопасност.</p> <p>8. чл.123, т2-да се промени-"светлоотразителна жилетка, в тъмната част на денонощието и при влошена видимост извън населените места"-няма никаква логика през светлата част на денонощието и в населените места да се носят светлоотражателни жилетки и каски. Това ще бъде мъртъв текст Мисля, че увеличаване на броя на колоездачите за сметка на МПС, ще доведе до по добри резултати от гледна точка на БД. В този смисъл, налагане на ограничения за хората ползващи велосипед при ежедневната си работа е нелогично. Носенето на каска трябва да е въпрос на личен избор. По логиката на този текст, следва да задължим и пешеходците да носят жилетки !!!!</p> <p>9. чл.152-текста да се промени-в така предложения текст се вменява задължение на водачите на МПС който не са участници в ПТП да се обаждат на тел. 112. В същото време самите участниците в ПТП без пострадали и при взаимно съгласие , нямат такова задължение. Следва в текста да се уточни, че задължението произлиза само при ПТП с пострадали или нанесени щети на</p> <p>10.По ПАМ-и преди това бях изложил моето становище, че принудителна административна мярка "отнемане на СУМПС" трябва да се прилага във всички случаи когато се съставя АУАН в присъствието на водача и за констатираното нарушение е предвидено наказание "лишаване от право да управлява МПС". Съответно трябва да се предвиди механизъм по който водачът ще може да управлява МПС до прибирането му на удобно за него място.</p> <p>11.По административно-наказателната отговорност: -хубавото е, че за всяко нарушение е посочено конкретно наказание с изключение на чл.184, ал.2-защо ли??</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Липсва предложение.</p>	<p>Разпоредбата ще бъде редактирана.</p> <p>Прилагането на тази ПАМ не е приложимо за всички случаи на лишаване.</p>
--	---	---	--



		<p>-чл.199-да се конкретизира- кои са опасните, кои са значителните и кои са незначителните неизправности. При съществуващото предложение се предполага свободно и субективно тълкуване както от водачите, така и от контролните органи. С цел яснота, по възможност да не се препраща към текста на други нормативни документи.</p> <p>-по чл.204, т.8-изненада за мен е, че глобата за промяна в конструкцията на МПС в предишния закон беше до 7000 лв, а сега само 150. Може би съставилите проекта смятат, че промяната в конструкцията не е опасно??? Тогава защо изобщо всички марки и модели МПС преди и по време на производството си се проверяват за съответствие с определени стандарти за безопасност???? И преди това предлагам текстовете за промяна в конструкцията да са конкретни, така че на всеки водач и контролиращ да стане ясно, че даже промяната на мощността или цвета на лампите на габаритните светлини е промяна в конструкцията, а да не говорим за великото тунинг творчество, което свободно се движи по нашите пътища. Няма място в Европа където можеш да видиш такива чудеса, -одобрявам създадената възможност, когато предвидената санкция не предвижда лишаване от право за управление на МПС да се съставя фиш. -отново в проектозакона е заложено увеличение на санкциите и почти нищо не е направено за ускоряване на АНП, за неизбежността на наказанието и за стимулиране на добросъвестните граждани. Въпросът ми е: Каква е ролята на АНО в АНП, след като за почти всички нарушения има заложени конкретни наказания.Защо е предвиден цял месец от съставянето на АУАН до издаването на НП, след като АНО следва да прегледа преписката за законосъобразност и всичко останало го има в закона. Не е ли време този архаичен Закон за административните нарушения и наказания да бъде отменен, относно АНП по ЗДвП. Заложеното разпечатване на НП и ЕФ от мобилни печатащи устройства при извършване на проверка</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Конкретизацията е в подзаконов нормативен акт.</p> <p>Цитираната санкция е за извършване на изменение в конструкцията, съдържаща се в проекта на ЗППС, а коментиранията разпоредба се отнася за допускане за движение.</p>
--	--	--	---	---

		<p>е добро решение, но ефектът ще е минимален. Може би на малко хора е известно, но в инструкцията за работа на пътна полиция при контрола на пътното движение са посочени само 3 възможни повода за спиране на МПС за проверка. В този закон пише велики работи за правомощията на контролните органи, но вътрешноведомствените разпоредби силно ограничават възможностите им. Така, че ако един водач успява да избегне проверките, на него няма да може да се връчи НП или ЕФ по гореописания начин. В този смисъл тази разпоредба е като врата в полето.</p> <p>-нищо в проекта за закон не е предвидено за стимулиране на нарушителите, които заплащат в съкратени срокове наложените им глоби с изключение на ЕФ, което е от предишния закон.</p> <p>-нищо не е предвидено в процеса на АНП, нарушителя да има някакво задължение или сам да е заинтересован от бързото му приключване. Като цяло, моята оценка за този проектозакон е ОТРИЦАТЕЛНА. За кой ли път се подхожда по стария начин-увеличаване на размера на санкциите. Направени са плахи опити за подобряване на т.нар.събираемост, които считам за крайно недостатъчни. Може би леко ще се повишат приходите в хазаната, но броят на пострадалите по пътищата ще расте. Така и никой /от властимащите/ не разбра, че няма да стане само с увеличение на наказанията. Ако изобщо нещо трябва да се промени, това е процесът на АДМИНИСТРАТИВНО-НАКАЗАТЕЛНО ПРОИЗВОДСТВО, А В ТОЗИ ПРОЕКТ ТОВА НЕ Е НАПРАВЕНО. Чисто и просто е направено механично разделяне на стария закон на три части и премахване на многото отметки за предишни промени.</p> <p>В. И.</p> <p>Становище№9</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Става въпрос за нарушители на законови правила – възприемането на предложението би означавало да се стимулират нарушители.</p> <p>Увеличение има за много малко от санкциите, и то за най-ниските. Останалите санкции са фиксирани в твърд размер, в рамките на предвидените досега граници.</p>
--	--	---	---	---

		<p>Нямам компетенции по ЗДвП и ЗППС. Но по закона за водачи на моторни превозни средства имам:</p> <p>1. Такъв закон не е необходим. Има закон за предучилищното и училищно възпитание и обучение, закон за професионалното обучение и образование, закон за висшето образование. В тях са регламентирани всички методи, форми на обучение. Те са достатъчни за организирането на обучението на кандидати за водачи на МПС (ЗПУВО,ЗПрОО), преподаватели инструктори (ЗВО) и изпитващи (ЗВО).</p> <p>2. Необходимо е както за всички професии да се разработят стандарти (Държавни образователни изисквания) за водачи на МПС (не наредба, като е сега), за преподавател инструктор (има такова разработено от НАПОО), за изтиващи (сега отново е наредба).</p> <p>3. Обучението на водачи на МПС да излезе от МТС. Те нямат капацитет и компетенции да организират, контролиран и управляват този процес. Много от проблемите произтичат от това. Освен това ще се прекъснат връзките между инспекторите на ДАИ и учебните форми. Това е само източник на корупция, чрез притискане на фирмите.</p> <p>4. Обучението на водачи на МПС да отиде в МОН. Да се създаде агенция за обучението на водачи на МПС, или отдел в НАПОО. Това е професионално обучение и мястото му е там.</p> <p>5. Изпитващите да не са държавни служители. Така беше до 2002 г. (може да греша годината). Хубаво е да са частници, които сключват граждански договор с институцията която ще провежда изпитите. През 1999 година</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Предложеният проект урежда специфични обществени отношения, свързани с придобиването на правоспособност за управление на МПС.</p> <p>Наредбите предвиждат съответните изисквания.</p> <p>Мотивите не са обективни. Законът не коментира капацитета, а определя компетенциите.</p> <p>Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията е компетентният орган по осъществяването на контрол върху лицата, провеждащи обучение в сферите на транспорта. Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията не провежда обучение. В законопроекта не е посочено, че лицата провеждащи изпити са държавни служители, а само, че се определят от изпълнителният</p>
--	--	---	--	--

		<p>те сключваха граждански договори с ДАИ. имаше идея ищпитите да ги вземе СБА. Могат да си останат в ДАИ.</p> <p>Предимства:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-при най-малкото съмнение за корупция договорът се прекратява, или не се сключва нов. Отпада съда и възстановяването (най-често) на уволнението служители.</li> </ul> <p>6. Промяна формата на изпита. Теоретичната му част трябва да оценява разбирането на правилата за пътната безопасност, умения за самоконтрол, познаване рисковите фактори на пътя, личностните характеристики на обучаемите и т.н. Практическата част трябва да проверява поведението и уменията на изпитвания да планира и управлява самостоятелно МПС. Сега този изпит проверява уменията бързо да разбере командата и да я изпълня. Изпита трябва да бъде от т. А до т. Б. Новият формат на двете части на изпита, автоматично ще пренастрои и регулира обучението, и ще подобри качеството на началната подготовка на водачите.</p> <p>7. Маршрутите за изпита могат да се теглят случайно. Да не се знаят от учебните форми, да не се използват за обучение, за да се избегне "тренирането", като състезателни коне по тези маршрути.</p> <p>8. Изпитващия да седне на задната седалка. Писах Ви вече, че има изпитващи, които не са инструктори (позволява се от европейската деректива). Тогава какъв е аргумента да стоят на предната седалка. Това е само възможност за манипулиране на изпита.</p> <p>9 Да се въведе втора фаза на обучението на млади водачи. 10. Обучението да започне от 10 клас в училище.</p> <p>С други думи трябва да се "разруши" сегашната система за обучение и изпит и да се изгради нова. Нови учебни планове и програми, нови тестове, въвеждане високите нива на GDE-матрицата (проект Хермес на страните от ЕС) в обучението и изпита на кандидатите за водачи. В изграждането на новата система не трябва да участват тези, които организираха и</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Предложението е формулирано неясно.</p>	<p>директор на ИААА.</p> <p>Маршрутите не са предмет на закона. Ще бъде включено в подзаконовата уредба.</p> <p>Редът за провеждане на изпит не е предмет на закона.</p> <p>В закона не е формулирано фазово обучение. Не е ясно колко фази се предлага да е обучението и какво да обхващат</p>
--	--	---	---	---

		<p>контролираха обучението от ДАИ. Най-добре е ИПБ да е водещ, като неправителствена организация, а колектива да е от научни работници и преподаватели от ТУ-София, ТУ-Варва и ТУ-Русе. Трита университета са водещи в областта на транспорта и пътната безопасност. В колектива ще участват и действащи преподаватели инструктори. Това са само някои идеи, които могат да се реализира след, като организационно се промени системата и МТС има само контролиращи функции върху нея чрез изпита.</p> <p>Оставам на Ваше разположение. С уважение К. С.</p> <p>Становище № 10</p> <p>Здравейте!Знаете ,че аз не съм експерт и няма как да дам компетентна оценка на новите предложения на ЗДвП ,направени от Правителството,но мога да дам предложения,които да бъдат обсъдени от нашите експерти в ИПБ и внесени като предложения.</p> <p>1) Да се въведе терминът "пътно убийство"!Когато един водач наруши правилника и предизвика катастрофа с последвала смърт на друго лице ,това да се счита за предизвикано пътно убийство в следствие на неспазване на Закона и там присъдите да са от 10 г и нагоре,като 10г е минималната присъда, и то когато на лице са ред смекчаващи вината обстоятелства.</p> <p>2) Да се въведе задължителен час по пътна безопасност ежеседмично от първи до десети клас вкл. На края на всяка учебна година да се минава от ученика тест по пътна безопасност,който да бъде проверяван от тричленна комисия,която включва един учител,преподавателя,който е водил тези часове през годината и един полицаи.Часовете да бъдат водени от квалифицирани хора,най-добре пенсионирани полицаи,който да преминат няколко месечен курс за придобиване на преподавателски права и техните заплати да се изплащат от фонд "Пътна безопасност" .Когато един ученик събере 10 сертификата от издържаните 10 теста в 10те класа на</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Не е предмет на уредба в Закона за движението по пътищата.</p> <p>Извън предмета на уредба в обсъжданите проекти.</p>
--	--	--	---	--

	<p>обучението си и навърши 18 г,тогава ще има право да се запише в курсове за водач на МПС</p> <p>3) Всяко видоизменяне на автомобила - допълнителни фарове,видоизменена конструкция,конструктивно изменен двигател и всичко останало,което не е предвидено от производителя да се криминализира.За допълнителни фарове-1000лв,за видоизменена конструкция-5000лв и конфискация на автомобила,както и лишаване за една година минимум от книжка,за конструктивно изменен двигател-5000 лв,конфискация,лишаване от книжка за две години и една година затвор без опция за условна присъда. Вярвам,че нашите експерти за всичко останало ще имат точни и ясни оценки и предложения,но аз Ви моля да обсъдите и моите!</p> <p>С поздрав за успешна работа А. Т.</p> <p>Становище № 11</p> <p>Сложно и неясно са дефинирани <b>спирането за престой и паркирането</b>. Относно дистанцията нито водачът може точно да прецени на колко метра се намира от движещото се пред него ППС нито контролният орган може да прецени дали това правило се спазва, вменияването на задължение което изисква прецизно измерване "на око" е трудно за спазване и контрол, чл. 5(3) т.1 и чл. 15, ал. (2) определят задължение на водачите и им забраняват едно и също нещо и не става ясно наказателната разпоредба на чл. 201 ал.1 т.1 б.Б за коя от двете нарушаващи се прилага. Не е уточнено поведението на водачите при ПТП които са самокатастрофирали и не са нанесли щети на 3 ти лица и няма пострадали длъжни ли са да уведомят службите за контрол.</p> <p>Относно принудителните адм. мерки свидетелството за управление на МПС и СРМПС да се отнемат със съставянето на акта за установяване на адм. нарушение при всички случаи. Също СУМПС да се изземва със съставяне на АУАН когато е предвидено лишаване като се въведе срок (до решаване на</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Предложението е относимо към Наказателния кодекс.</p> <p>Не е предлагано измерване „на око“, а за осъществяването на контрол съществуват измервателни уреди. За водачите дистанцията в някои страни се обозначава с маркери върху пътното платно.</p> <p>Предвидено е в кои случаи се уведомяват службите, съответно за тези, за които не е предвидено, не е необходимо уведомяване.</p> <p>Предвидено е само за най-тежките нарушения, с оглед тяхното преустановяване.</p>
--	--	--	---

		<p>спорния въпрос) съобразен със срока на лишаването, по примера на чл. 179, т. 1 Б.б така написан чл. 161, ал.1 допуска затъмняване на челното стъкло. В тази правна норма да не се цитира определеното в правило 43, а да бъде реглантиран точно и недвусмислено редът за затъмняване на стъклата. С уважение: Д. Д.</p> <p>Становище №12 Здравейте! Във връзка с предложението за проект на нов ЗДвП виждам следните недостатъци с предложения за промяна:</p> <p>1. Чл. 28 (5) Когато няма специално предназначена за тях пътна лента или алея, водачите на велосипеди и други немоторни превозни средства може да използват за движение разположения отдясно по посоката на движението им пътен банкет, ако той е годен за това и ако това не пречи на другите участници в движението. Този текст оставя впечатление, че мястото на велосипедистите е извън пътя. Трябва да отпадне защото велосипедът е ППС и мястото му е на пътя.</p> <p>2. Чл. 28 (7) Забранено е преминаването и паркирането на пътни превозни средства в паркове, градини и детски площадки в населените места, извън обозначените за това места. Тук трябва да се добави забрана за преминаване и паркиране върху всякакви трежни площи в урбанизирани територии. Такъв текст би имал за цел да възпрепятства паркирането върху междублоковото озеленяване. Трябва да се добави точка изрично и недвусмислено забраняваща преминаването и паркирането на пътни превозни средства върху тротоари.</p> <p>3. Чл. 72. (2) Допуска се престой и паркиране на моторни превозни средства с допустима максимална маса до 2,5 тона върху тротоарите, само на определените от управляващия пътя места, успоредно на оста на пътя, ако откъм страната на сградите остава разстояние най-малко 2 метра за преминаване на пешеходци.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Повторение със становище на Тодор Тодоров.</p>	<p>В проекта е посочено относимото правило.</p>
--	--	--	--	---

		<p>Този текст трябва да отпадне. Тротоарите са единствено за пешеходци. Недопустимо е присъствието на ППС.</p> <p>4. Чл. 75. (1) Престоят и паркирането са забранени: т.5. на пешеходни пътеки, велосипедни пътеки и велосипедни алеи; Трябва да се добави "и тротоари".</p> <p>5. Чл. 122. На водача на двуколесно пътно превозно средство е забранено: т.7. да управлява превозното средство изправен. Този текст възпрепятства колоезденето като масов спорт. Трябва да отпадне.</p> <p>6. Чл. 123. Водачът на велосипед: 1. може да участва в движението по пътищата, отворени за обществено ползване само с велосипед, който има изправни:</p> <p>б) звънец;  Безсмислено. Трудно изпълнимо при спортни велосипеди.</p> <p>в) устройство за излъчване на бяла или жълта добре различима светлина отпред и червен светлоотразител отзад, и устройство за излъчване на червена светлина отзад;  Съвременните устройства за излъчване на светлина не са конструктивна част от велосипеда и са лесни за монтаж и демонтаж. Трябва да има изискване за употребата им при намалена видимост, а не за наличието им. 2. използва светлоотразителна жилетка и каска;  Това е мярка, силно демотивираща масовото използване на велосипеди. Трябва да се насърчава, а не задължава.  Светлоотразителната жилетка не е подходяща екипировка за велосипедисти. Този текст не предполага употребата на специализирана вело екипировка в ярки цветове и светлоотразителни елементи</p> <p>Поздрави!  Х. Г.</p> <p>Становище №13 За новия ЗДП:  Чл. 4 (2) - да се добави и "при изтегляне на ударени / повредени</p>		
--	--	---	--	--



		<p>превозни средства" Чл. 48 (1) да съдържа препратка към чл. 51</p> <p>Чл. 72 (2) да се допълни - откъм страната на сградите, но и на тревните площи, заградените имоти и тн.</p> <p>Чл. 75 (1) 6. към маркировката да има и пътен знак? Иначе тази забрана определено няма да се приеме и спазва от хората</p> <p>Чл. 83 (2) ...да навлиза в разделителната ивица или да я пресича, включително и на местата, където тя е прекъсната - да се посочи като изключение извършването на ремонтни дейности в едно от платната, при които временната организация на движение го налага; Чл. 84 (2) - аналогичен на предходния</p> <p>Чл. 84 (3) - забраната да важи само когато скоростният път има повече от 2 ленти за движение или е забранено изпреварването</p> <p>Чл. 85 (1), Чл. 77/78, Чл. 112 - да се добави изискване ако водачът не може да отстрани ПС или разпилян товар от пътното платно, да уведоми службите за спешно реагиране - както е посоченото в чл. 69. Да прецени необходимостта от напускане на автомобила заедно с пътниците и изтегляне на безопасно място. Поздрави П. Д.</p> <p>Становище № 14 Приложено изпращам моите бележки и корекции по трите закона, както следва: <b>ЗАКОН ЗА ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА</b> Чл. 3. (1) Управляващите пътищата ги поддържат изправни и: 1. след щателен анализ до най-малките подробности на всеки</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>При такива ситуации движението се регулира от органите на МВР.</p> <p>В посочения пример се спазва временната организация на движение.</p> <p>Неприложимо, предвид характеристиките на скоростния път. Отразено е в текстовете, в които е приложимо.</p> <p>Липсват дефиниции за</p>
--	--	--	---	---

	<p>пътен участък, неговите особености и потенциални опасности поставят необходимите знаци, маркировка и сигнализация за съответния клас път, което съставлява неговата цялостна организация;</p> <p>2. обозначават или сигнализират незабавно препятствията по пътя и ги отстраняват в едноседмичен срок</p> <p>4. прилагат мерки в районите около институциите в системата на предучилищното и училищното образование с цел защита на децата, като предвиждат изграждане на отклонения и препятствия, разположени напречно на платното на движението, ситуационни изменения и препятствия, стеснения на платното за движение или комбинации от тях; - ДА ОТПАДНЕ, СЪДЪРЖА СЕ В Т.1</p> <p>(5) Условиата и редът за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване се определят с наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството СЕ ДОПЪЛВА И СТАВА: СЛЕД ЗАДЪЛБОЧЕН АНАЛИЗ СЕ ИЗГОТВЯ ПОДРОБНА НАРЕДБА ЗА УСЛОВИЯТА, РЕДЪТ И ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА, С КОЯТО СЕ НОСИ ЦЯЛАТА ОТГОВОРНОСТ ЗА СЛУЧВАЩИТЕ СЕ ПТП ПРЕДИЗВИКАНИ ОТ ПРОПУСКИ ИЛИ НЕРЕДНОСТИ В ОРГАНИЗАЦИЯТА НА ДВИЖЕНИЕТО.</p> <p>(6) Министърът на регионалното развитие и благоустройството съвместно с министъра на вътрешните работи определят с наредба реда за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата и за категоризиране безопасността на пътищата. ДА ОТПАДНЕ - МРРБ И МВР НЯМАТ ПРАВО ДА ДОПУСКАТ УЧАСТЪЦИ С КОНЦЕНТРАЦИЯ НА ПТП</p> <p>Чл. 8. (1) се променя: друга държава извън ЕС и Швейцария</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>предложените термини.</p> <p>Отстраняването следва да се извършва по възможно най-бързия начин.</p> <p>Цели се акцент спрямо районите около институциите в системата на предучилищното и училищното образование с цел защита на децата.</p> <p>Липсват дефиниции за предложените терминологични допълнения и уточнения.</p> <p>Разпоредбата предвижда обезопасяване на такива участъци, за да не бъдат такива.</p> <p>Предложението е обвързано с</p>
--	---	---	--

		<p>Чл. 14. (1) да се замени: с установен от държавата сертификат или такса</p> <p>Чл. 14. (2) да отпадне - съгласно директива на ЕС /2366 от 2015/не могат да се събират различни такси за една и съща услуга.</p> <p>Чл. 15. (2) да отпадне - дублира Чл. 15. (1)</p> <p>Чл. 16 да отпадне, защото е залегнал в ЗППС</p> <p>Чл. 17 да отпадне</p> <p>Чл. 18 да отпадне,</p> <p>Чл. 19. т. 3 да отпадне - противоречи на чл. 17 от Конституцията на Република България</p> <p>чл. 33 Водачите на МПС са длъжни да се съобразяват и спазват безусловно пътните знаци и пътната маркировка оказващи регламентираната скорост, релефът на пътя, метеорологичните условия и други особености, зададени и организирани от стопанисващите пътя.</p> <p>Чл. 34. (2) Общинските съвети, съвместно с регионалните поделения на МРРБ и МВР определят различна максимално допустима скорост от тази която е национално възприета за движение в населени места, по специфични булеварди, улици и</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Обичайното пребиваване и цели обхващане на всички собственици.</p> <p>Разпоредбата съответства на предвиденото в Закона за пътищата.</p> <p>Не става въпрос за такси за една и съща услуга. Разпоредбата е частично редактирана.</p> <p>Не е налице повторение.</p> <p>Разпоредбата е необходима за целите на движението по пътищата.</p> <p>Не са изложени причини.</p> <p>Горните аргументи</p> <p>Не е налице противоречие.</p> <p>Водачите на МПС са длъжни да се съобразяват и спазват пътните знаци и пътната маркировка. Разпоредбата възпроизвежда текст от Виенската конвенция за движението по пътищата.</p> <p>Предмет на уредба в подзаконова нормативна уредба.</p>
--	--	--	---	---

		<p>алеи. Това се прави от експертни обществени съвети за съответното населено място, назначени със заповед на кмета и съответните общински съвети.</p> <p>Чл. 86. (5) МПС се задължават да се движат със запалени къси или дневни светлини в светлата част от денонощието за месеците от октомври до март вкл. През другите месеци включването на късите или дневните светлини е задължително от 19.30 часа до 6.30 часа. /в ЕС единствената държава в която е задължително целогодишното и целодневно каране на фарове е Унгария. На всякъде другаде това не е задължително Франция, Германия, Гърция, Австрия и т.н./</p> <p>Чл. 86. (6) Използването на фаровете за мъгла е забранено, освен в случаите на мъгла.</p> <p>Чл. 111.(5) Товари могат да се превозват единствено в светлата част на денонощието - зима и есен от 7.00 часа до 22.00 часа, лято и пролет от 6.00 часа до 23.00 часа.</p> <p>Чл. 111.(6) Забранява се движението на тежкотоварният транспорт на територията на Република България в почивните дни и дните на национални празници, с изключение на хладилният транспорт превозващ бързоразвалящи се стоки или живи животни.</p> <p>Чл. 153. (1) Контролните органи на Министерството на вътрешните работи посещават задължително мястото на пътнотранспортното произшествие, когато то е средно или тежко.</p> <p>Чл. 153. (2) Контролните органи на Министерството на вътрешните работи изготвят подробен констативен протокол, в</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Използването на светлини за мъгла е регламентирано в чл. 89 от обсъждания проект. Липсват аргументи за предложението. Превозването на товари е предмет на детайлна уредба в Закона за автомобилните превози.</p> <p>Забраните за движение се въвеждат с административен акт за определени категории пътища, за да могат да се отчетат съответните потребности.</p> <p>Случаите, в които се извършва посещаване са изчерпателно изброени.</p> <p>Отнасимо е към съответното</p>
--	--	--	---	---

		<p>който ясно са оказани причините за съответното ПТП и степента на отговорност за него: стопанинът на пътя /за състоянието на пътя/, на автомобилът/ите /техническата им изправност/, водачите на автомобилът /ите и тяхната подготовка.</p> <p>чл. 154. (1) Въз основа на констативният протокол заинтересованите институции предприемат по-нататъшни действия за определяне на санкциите, имуществените вреди и евентуалната наказателна отговорност за съответното ПТП.</p> <p>(2) Министърът на вътрешните работи и Комисията за финансов надзор определят с наредба документите, реда за съставянето им при пътнотранспортни произшествия по чл. 153 (1) и реда за информиране съгласно чл.153 (2)</p> <p>(3) Министърът на вътрешните работи и министърът на здравеопазването определят с наредба условията и реда за взаимодействие между контролните органи и лечебните заведения при оказване помощ на пострадалите при пътнотранспортни произшествия и реда за отчитането им.</p> <p>(4) Министърът на вътрешните работи определя с инструкция реда, по който се регистрират и водят на отчет пътнотранспортните произшествия, чл. 163.(1)</p> <p>т.9 се променя - следят за състоянието на пътя и пътните принадлежности и издават сигнални писма, съдържащи предписания или разпореждания до управляващия пътя, за отстраняване на установени неизправности по тях и носят пълна отговорност за недобросъвестното изпълнение на предписанията.</p> <p>чл. 164. (1) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация" контролира:</p> <p>1. всеки метър от управляваната пътна мрежа, следи за правилното поставяне на пътните знаци, предписва и контролира промени в организацията на движението, когато това се налага поради ремонт или авария на пътното платно и</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>производство.</p> <p>Органът направил предписанието не следва да носи отговорност за неизпълнението му.</p> <p>Предложението излиза извън компетенциите на ИААА и МВР.</p>
--	--	---	---	---

		<p>съвместно с Министерът на вътрешните работи институционализира цялостната организация на движението, превръщайки я в система за безопасност на движението, като двете институции съвместно контролират административното и функционалното и действие.</p> <p>Чл. 165. (1) Кметове на населените места, съвместно с териториалните поделения на МРРБ и МВР назначават Длъжностни лица отговарящи за организацията за движението и неговата безопасност в съответни служби, които:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>контролират и носят отговорността в населените места за изправността и състоянието на пътната настилка, пътните съоръжения, пътната маркировка, средствата за организация и регулиране, както и спазването на правилата за паркиране от водачите на пътни превозни средства, на правилата за движение от пешеходците и на правилното използване на алармените инсталации, монтирани в пътни превозни средства за тяхната охрана;</li> <li>използват техническо средство за принудително задържане на пътното превозно средство, за което не е заплатена дължимата цена за паркиране, определена по чл. 21, ал. 1, т. 26 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, до заплащане на цената и на разходите по прилагане на техническото средство;</li> <li>контролират на територията на общината спазването на изискванията на Закона за управление на отпадъците по отношение на изоставените пътни превозни средства или моторни превозни средства с прекратена регистрация;</li> <li>регистрират пътните превозни средства с животинска тяга;</li> <li>контролират на територията на общината спазването на правилата за движение по пътищата от водачите на пътни превозни средства с животинска тяга.</li> </ul> <p>Чл. 166. (1) Длъжностни лица, определени от управляващия пътя извън населените места, контролират състоянието и изправността на пътната настилка, пътните съоръжения,</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Предложенията се съдържат в компетенциите на съответните органи.</p> <p>Отговорността за изпълнението на служебните задължения е</p>
--	--	--	---	---

		<p>средствата за сигнализация и маркировка и носят отговорност, когато състоянието на пътя е причина за средни и тежки ПТП</p> <p>Чл. 179 т.1 т.Г да отпадне</p> <p>т. Д да се замени- когато при управление на МПС навлезе в насрещното платно на магистрала или скоростен път. т.2. Г/ - да отпадне</p> <p>И/ - да отпадне - противоречи на Конституцията, защото е административно нарушение.</p> <p>т. 3. А/ - да отпадне - не може да се свързва правото на собственост и правоспособност</p> <p>чл.195. да се замени с глоба от 5000 лв. и административна отговорност, понесени персонално</p> <p>Изготвил Р. Б.</p> <p>Становище № 15 Здравейте!</p> <p>За съжаление едва днес видях мейла. Поради краткото време, успях да прочета малка част от ЗДВП. Бих написала предложения за корекции и към другите проектозаконови при удължаване на срока. Към момента имам следните забележки, относно ЗДВП:</p> <p>!! !NB!!! Лошо изложение и липса на логична последователност при подредбата на алинеите в чл.3 Чл. 5, (1), т.5 - несъстоятелна точка</p> <p>Чл 5, (3), т.3 - ...след употреба на упойващи вещества или медикаменти, влияещи върху концентрацията и способността за шофиране! Също така трябва да се отдели внимание на</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Липсва конкретно предложение.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>предмет на уредба със служебното правоотношение.</p> <p>В закона са предвидени срокове за доброволно плащане, в които всеки нарушител може да изпълни своите задължения. Разпоредбата на б. „д“ цели предотвратяване на създаваните затруднения при нарушения свързани с навлизане в забранени участъци при временна организация на движение.</p> <p>Не е налице противоречие.</p> <p>Собствеността не се променя.</p> <p>Липсва анализ за определяне на предложения размер на глобата.</p> <p>Забранена е употребата на наркотични вещества,</p>
--	--	--	---	--

		<p>допуститмите промили под 0.4, НО съчетани с употребата на гореизложените вещества.</p> <p>Чл. 13, (1), т.5 - да се направи допълнение - извън периода 15 ноември - 1 март / съобразено с метеорологичните условия и пътната обстановка</p> <p>Чл.19, т.3 - при напускане на населеното място, без знанието на собственика, наказателна отговорност да нози водачът;</p> <p>!! !NB!!! Регулиране на поведение велосипедисти/МПС при липса на велосипедна светофарна уредба!</p> <p>Чл. 28, (5) - регламентиране на права, задължения и забрани за велосипедистите, при липса на велоалеи/банкет и предвижването им по пътната лента;</p> <p>С уважение: Н. С.</p> <p>Становище № 16</p> <p>Предложенията и мотивите са оцветени с жълт цвят:</p> <p>Чл. 5. (1) Всеки водач на пътно превозно средство , включително и немоторните е длъжен:</p> <p>1. да управлява превозното средство, съобразно правилата по този закон, да бъде внимателен и предпазлив към другите участници в движението, особено към пешеходците и водачите на двуколесни пътни превозни средства;Участниците в движението да се уверят дали водача на превозното средство, което приближават ги вижда, има ли възможност да реагира правилно и да даде предимство, когато е длъжен .</p> <p>(3) На водача на пътно превозно средство е забранено да управлява: 3. пътно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 0,2 на хиляда и/или след употреба на наркотични вещества или техни аналози. Съседна страна Румъния концентрация на алкохол в кръвта над 0,2 на хиляда и/или след употреба на наркотични вещества или техни аналози в кръвта?</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Становище от г-н Г. Т. е адресирано до МВР и отразено в справката-таблица – позиция 26.</p>	<p>независимо съчетани или не.</p> <p>Ще бъде предложена нова редакция.</p> <p>Доказването на знанието би създавало практически затруднения.</p> <p>Приложими са правилата за водачите на ППС.</p>
--	--	--	--	--



		<p>Чл. 15. (3) Изискванията по ал. 1 и 2 не се прилагат, когато моторното превозно средство е учебно и се управлява от кандидат за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства по време на обучението му и при провеждането на изпита за придобиване на правоспособност, при спазване на условията и реда на Закона за водачите на моторни превозни средства. Или зад волана му е обучаван притежаващ временно издаден документ по Наредба</p> <p>Предложение: обучение с придружител, временно отнети категории, пробен период и други обстоятелства.</p> <p>Чл. 16. (4) Минималната възраст на водача за управление на моторно превозно средство по пътищата, отворени за обществено ползване е: Директива за свидетелствата за управление</p> <p>Член 4 Категории, дефиниции и минимална възраст</p> <p>Категория АМ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- минималната възраст, фиксирана за АМ, е 16 години</li> </ul> <p>Категория А1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- минималната възраст, фиксирана за А1, е 16 години</li> </ul> <p>Категория А2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>минималната възраст, фиксирана за А2, е 18 години</li> <li>- Минималната възраст за категория А е фиксирана на 20 години</li> </ul> <p>Независимо от това, достъпът до управление на мотоциклети от тази категория подлежи на минимум двегодишен опит с мотоциклети по свидетелство А2. Това изискване за предишен опит може да не важи, ако кандидатът е най-малко 24 годишен.</p> <p>(ii) моторни триколки с мощност превишаваща 15 kW - Минималната възраст за моторни триколки с мощност, превишаваща 15 kW е фиксирана на 21 години.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- минималната възраст, фиксирана за В1, е 16 години</li> </ul> <p>Категория В1 не е задължителна; в държави-членки, които не въвеждат тази категория свидетелство за управление на</p>		
--	--	--	--	--

		<p>моторно превозно средство, свидетелство категория В се изисква за управление на такива моторни превозни средства;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- композиции от влекач от категория В и ремарке, ако максималното разрешено тегло на композицията не надвишава 3500 kg и допустимата максимална маса на ремаркетото не надвишава масата на теглещото превозно средство;</li></ul> <p>б) Категория В</p> <p>моторни превозни средства с максимално разрешено тегло до 3500 kg и проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътника плюс водача; моторните превозни средства от тази категория могат да се комбинират с ремарке с максимална допустима маса, която не надвишава 750 kg. Без да се накърняват разпоредбите на правилата за одобряване на тип за съответните превозни средства, моторни превозни в тази категория могат да образуват композиция с ремарке с максимална допустима маса, която надвишава 750 kg, при условие че максималното разрешено тегло на композицията не надвишава 4250 kg. В случай че такава композиция превишава 3500 kg, държавите членки изискват, в съответствие с разпоредбите на приложение V, тази композиция да се управлява само след: - завършване на обучение, или - взет изпит по умения и поведение. Държавите-членки могат също така да изискват, както обучение, така и вземане на изпит по умения и поведение. Държавите-членки указват правото да се управлява такава композиция на свидетелството за управление на моторно превозно средство със съответния код на Общността. Минималната възраст за категория В е фиксирана на 18 години.</p> <p>в) Категория BE:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- без да се накърняват разпоредбите на правилата за типово одобрение за съответните превозни средства, композиция на моторни превозни, състояща се от влекач от категория В и ремарке или полуремарке, когато максималното разрешено тегло на ремаркетото или полуремаркетото не надвишава 3500 kg;</li></ul>		
--	--	---	--	--

	<p>- Минималната възраст за категория ВЕ е фиксирана на 18 години</p> <p>г) Категория С1: моторни превозни средства, различни от тези в категории D1 или D, с максимално разрешено тегло над 3500 kg, но по-голямо от 7500 kg, които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътника плюс водача; моторните превозни средства от тази категория могат да се комбинират с ремарке с максимална допустима маса, която не надвишава 750 kg.</p> <p>без да се накърняват разпоредбите на правилата за типово одобрение на тип за съответните превозни средства, композиция на моторни превозни, когато влекачът е от категория С1 и неговото ремарке или полуремарке има максималното разрешено тегло на ремаркетото или полуремаркетото над 750 kg, при условие че разрешеното тегло на композицията не надвишава 1200 kg.</p> <p>- без да се накърняват разпоредбите на правилата за типово одобрение за съответните превозни средства, композиция на моторни превозни, когато влекачът е от категория В и неговото ремарке или полуремарке има максималното разрешено тегло на ремаркетото или полуремаркетото над 3500 kg, при условие че разрешеното тегло на композицията не надвишава 1200 kg.</p> <p>- Минималната възраст за категории С1 и С1Е е фиксирана на 18 години, без да се накърняват разпоредбите за управление на такива моторни превозни средства в Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2003 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници 1</p> <p>е) Категория С:</p> <p>- моторни превозни средства, различни от тези в категории D1 или D, с максимално разрешено тегло над 3500 kg, които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътника плюс водача; моторните превозни средства от тази</p>		
--	---	--	--

		<p>категория могат да се комбинират с ремарке с максимална допустима маса, която не надвишава 750 kg;</p> <p>ж) Категория СЕ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- без да се накърняват разпоредбите на правилата за типово одобрение за съответните превозни средства, композиция на моторни превозни, когато влекачът е от категория С и неговото ремарке или полуремарке има максималното разрешено тегло на ремаркетото или полуремаркетото над 750 kg,</li> <li>- Минималната възраст за категории С1 и С1Е е фиксирана на 21 години, без да се накърняват разпоредбите за управление на такива превозни средства в Директива 2003/59/ЕО.</li> </ul> <p>з) Категория D1</p> <p>моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на не повече от 16 пътници плюс водача и с максимална ширина не превишаваща 8 м; към моторните превозни средства от тази категория може да се прикачва ремарке, чиято допустима максимална маса не надвишава 750 kg;</p> <p>и) Категория D1Е</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- без да се накърняват разпоредбите на правилата за одобряване на тип за съответните превозни средства, композиции от превозни средства, при които влекачът е от категория D и ремаркетото е с допустима максимална маса над 750 kg.</li> </ul> <p>моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на повече от осем пътници плюс водача; към моторните превозни средства, които могат да се управляват със свидетелство от категория D може да се прикачва ремарке, чиято допустима максимална маса не надвишава 750 kg;</p> <p>к) Категория DE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- без да се накърняват разпоредбите на правилата за одобряване на тип за съответните превозни средства, композиции от превозни средства, при които теглещото превозно средство е от категория D и неговото ремарке има допустима максимална маса над 750kg,</li> </ul>		
--	--	--	--	--

		<p>- Минималната възраст за категории D и DE е фиксирана на 24 години, без да се накърняват разпоредбите за управление на такива превозни средства в Директива 2003/59/ЕО;</p> <p>5. Със съгласието на Комисията държави-членки могат да изключват от прилагането на настоящия член някои специфични превозни средства със силово задвижване, като специални превозни средства за инвалиди. Държави-членки могат да изключват от прилагането на настоящата директива превозни средства, използвани от или под контрола на въоръжените сили и гражданската отбрана.</p> <p>6. Държавите-членки могат да повишават или намаляват минималната възраст за издаване на свидетелство за управление на моторно превозно средство:</p> <p>а) за категория АМ надолу до 14 години или нагоре до 18 години</p> <p>б) за категория В1 нагоре до 18 години; в) за категория А1 нагоре до 17 или 18 години;</p> <p>- ако има две години разлика между минималната възраст за категория А1 и минималната възраст за категория А2, и</p> <p>- има изискване за минимум двегодишен опит на мотоциклети от категория А2 преди да може да бъде даден достъп до управление на мотоциклети от категория А, както е посочено в член 4, параграф 3, буква в), точка (i);</p> <p>г) за категория В надолу до 17 години. Държавите-членки могат да намаляват минималната възраст за категория С до 18 години и за категория D до 21 години по отношение на:</p> <p>а) моторни превозни средства, използвани от противопожарната служба и превозни средства, използване за поддържане на обществения ред;</p> <p>б) превозни средства, преминаващи през пътни изпитания с цел ремонт или техническо обслужване.</p> <p>Свидетелства за управление на моторно превозно средство, издадени на лица на по-ниска възраст от постановената в параграфи от 2 до 4 в съответствие с настоящия параграф, са валидни само на територията на издаващата държава-членка, докато притежателят на свидетелство за управление на моторно</p>		
--	--	---	--	--

		<p>превозно средство достигне минималната възрастова граница, постановена в параграфи от 2 до 4. Държави-членки могат да признават валидността на тяхна територия на свидетелства за управление на превозно средство, издадени на водачи под минималните възрасти, постановени в параграфи от 2 до 4.</p> <p>Чл. 19. На водача, собственика, длъжностно лице или упълномощения ползвател на моторно превозно средство се забранява да предоставя за управление моторното превозно средство:</p> <p>2. за движение по републиканските пътища или по техни участъци без залепен винетен стикер, валиден към момента на предоставянето.- ще правите ли поправка отново на закона, когато системата стане електронна?</p> <p>Чл. 20. (1) Водачът, при управление на моторно превозно средство е длъжен да носи и при проверка от контролните органи да представи: Пак ли поправки на закона, когато се въведе електронен регистър и Пътна полиция проверява тези документи онлайн за да няма фалшификати? Два български закона и Директива на ЕС забраняват на служителите да искат документи намиращи се при тях или са издадени от друг орган, под заплахата от 5000-10 000лв. глоба? Нов закон с нарушения ли започва?</p> <p>Предложение: Чл.22,ал.4) Лицето и гърба на регулировчика е сигнал забраняващ навлизането в кръстовището на участници в движението, като червен светлинен сигнал на светофара.</p> <p>Чл. 24.ал. (7) Забранява се поставянето на светофар и/или пътен знак Б2 на самостоятелно платно за движение за надясно.</p> <p>Чл.28,(2) В населените места, на пътно платно с две и повече пътни ленти за движение в една посока, разрешена скорост за движение до 80км/ч,обозначени с пътна маркировка или пътен знак или сигнализирани със светлинни сигнали, по които е разрешено движението на пътни превозни средства водачът на моторно превозно средство може да използва за движение пътните ленти, позволени за движение на превозното средство,</p>		
--	--	--	--	--

		<p>по своя преценка.</p> <p>Чл. 33. Водачите на пътни превозни средства са длъжни при избиране на скоростта на движение да се съобразяват с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с конкретните условия на видимост, за да бъдат в състояние да спрат пред всяко предвидимо препятствие. Водачите са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато преди да възникне опасност за движението. Съдържанието на изпитите по теория на кандидатите за водачи на превозни средства трябва да тества чрез ситуации или симулатори уменията на изпитваните за прогнозиране и избягване на опасностите. МОН трябва да разработят и прилагат програми за образование по безопасно движение през целия живот, включително чрез ситуации съобразени с възрастовата група на обучаваните.</p> <p>В случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност? Но тогава вече късно. Когато възникне опасност, следва време на реакция, възможности за физически и технически, може ли човека да започне да смята, да рови формули? Проблемата е в липсата на умения да прогнозира опасностите, за да не попада в тях. Цял свят има втори модул, в който тестват точно тези умения, а тук няма и всички ПТП-та са поради липса на точно тези умения поради липса на компетентност и интерес в МТИТС и МОН.</p> <p>Чл.34,ал. (1) по автомагистрала скоростта е 120 км/ч, защото състоянието не отговаря. Сега трябва да поставят повече забранителни знаци, на опасните участъци. При възможности за по-високи скорости се прилага (2) Когато скоростта, която не трябва да се превишава, е различна от посочената в ал. 1, това се обозначава с пътен знак.</p> <p>Чл. 36. (1) Водачът на пътно превозно средство е длъжен да се движи на такова разстояние от движещото се пред него друго</p>		
--	--	---	--	--

	<p>превозно средство, че да може да избегне удряне в него, когато то намали скоростта или спре рязко. Всеки водач на превозно средство е длъжен да наблюдава и се съобразява не само с поведението на водача пред него, но и с водачите на превозни средства на превозните средства, колкото е физически и технически възможно напред и зад своето превозно средство.</p> <p>(2) Водачът на пътно превозно средство е длъжен да се движи от движещото се пред него друго превозно средство на разстояние в метри, както следва:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. извън населено място - не по-малко от 40 метра;</li><li>2. по скоростен път - не по-малко от 60 метра;</li><li>3. по автомагистрала - не по-малко от 70 метра.</li></ol> <p>Предложение: Да бъде заменен с текст:</p> <p>(2) Водачът на пътно превозно средство е длъжен да се движи от движещото се пред него друго превозно средство на разстояние, което превозното му средство изминава за две секунди. При влошени метеорологични условия, зад двуколесно превозно средство, с други особености, дистанцията се увеличава двойно. - това се учи по време на обучението има го в листовките. Взето е от Великобритания.</p> <p>(2) Преди да намали значително скоростта на движение на управляваното от него пътно превозно средство, водачът е длъжен да се съобрази с поведението на движещите се зад него превозни средства, да се убеди, че няма да създаде опасност за останалите участници в движението и че няма да затрудни излишно тяхното движение. В този случай водачът на пътно превозно средство, което няма стоп - светлини или те са повредени, подава своевременно сигнал с ръка.</p> <p>Чл. 41. (1) Заобикалянето е минаване покрай препятствие, повреда на платното за движение или неподвижно превозно средство, свързано със смяна на пътната лента.</p> <p>Чл. 45. (1) Завиването в обратна посока се извършва наляво от най-лявата пътна лента по посока на движението.</p>		
--	---	--	--



		<p>(2) При завиване в обратна посока водачът пропуска насрещно движещите се пътни превозни средства.</p> <p>(2) При завиване в обратна посока водачът пропуска насрещно движещите другите пътни превозни средства. - При поетапно пускане на потоците , може да има конфликтна точка между завиващи надясно, от лявата страна на завиващи в обратна посока, при което завиващите наляво трябва да пропуснат завиващите надясно от лявата им страна.</p> <p>Чл. 50. Изпреварването на пътни превозни средства, с изключение на двуколесни велосипеди, мотопеди и мотоциклети без кош, е забранено:- триколесни и повече колесни велосипеди, мотопеди и мотоциклети, които включват мотоциклети с кош заемат^повече място от двуколесните. 2. на кръстовище на равнозначни пътища!; - видимостта на кръстовище е ограничена от останалите превозни средства, дървета, сгради и пътни съоръжения.</p> <p>Чл. 55. Водач на пътно превозно средство, приближаващо се към кръстовище, трябва да се движи с такава скорост, че да даде възможност на другите участници в движението да го видят , да могат да реагират физически и технически. При необходимост да може да спре и да пропусне участниците в движението, които имат предимство.чл.55, намалена скорост?</p> <p>Чл. 61. На участниците в движението е забранено да преминават през железопътен прелез:</p> <p>Т.4 Освен с бариери , ЖП служител и светлинни сигнали, е разрешено монтирането и на други възпрепятстващи преминаването през ЖП прелеза съоръжения.</p> <p>Чл. 64. (1) При движение в пътна лента покрай спиращо, спряло или потеглящо пътно превозно средство от обозначена с пътен знак трамвайна, тролейбусна или автобусна спирка, водачът на нерелсовото пътно превозно средство е длъжен своевременно да намали скоростта и да премести крака си върху спирачката, за да може в случай на необходимост да спре.- така съкращава времето си за реакция.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>Чл. 70. (1) При спиране скоростта на движение на пътното превозно средство се намалява плавно, а водача на превозното средство наблюдава поведението на превозните средства зад себе си. Рязкото спиране се забранява, освен ако това е необходимо за избягване на пътнотранспортно произшествие.</p> <p>Чл. 81. Водач, който навлиза на автомагистрала или скоростен път, е длъжен да пропусне движещите се по тях пътни превозни средства, а който иска да напусне автомагистралата или скоростния път, трябва своевременно да заеме място в съответната пътна лента за излизане от тях и да! , като съобрази скоростта си с видимостта и скоростта на останалите превозни средства, цел безопасно излизане.- виждал съм клипове от видеорегистратори, как влиза между състави от ППС при ограничена видимост, съкращава дистанцията и дори обръща състав.</p> <p>Чл. 91. Забранено е използването на други светлини, освен предвидените в този закон и издадените въз основа на него нормативни актове. Т.а Забранява се палене на цигара с кибрит, запалка или уред , който излъчва светлина, защото по време за адаптация на зениците към условията на пътя превозното средство изминава път, без участие на водача.</p> <p>Чл. 99. (1) Тегленето на повредено моторно превозно средство се извършва с гъвкава връзка, с твърда връзка или от автомобил със специално приспособление./колесар , монтирано устройство на автомобил, ремарке/.</p> <p>110. (3) При неизправна кормилна уредба или при друга повреда, Включително усилватели на кормилната уредба предвидени от завода производител която не позволява теглене с твърда или гъвкава връзка, моторните превозни средства могат да се преместват само с автомобил със специално приспособление.</p> <p>Чл. 109. (1) При приближаване на моторно превозно средство, ползващо специален режим на движение водачите на останалите пътни превозни средства са длъжни да освободят</p>		
--	--	--	--	--

	<p>достатъчно място на пътното платно, а при необходимост и да спрат, за да осигурят безпрепятствено преминаване както на сигнализиращото, така и на съпровождащите от него превозни средства. При монолентово платно за движение, водачите намиращи се в крайната лява лента се изнасят плътно в ляво, в съседната пътна лента крайно в дясно, за да освободят път за превозните средства със специален режим на движение.</p> <p>Чл.122.ал.(2) На велосипедистите е забранено:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. да навлизат внезапно на платното за движение;</li><li>2. да пресичат платното за движение при ограничена видимост;</li><li>3. да се движат по пътното платно или банкета извън населените места, в тъмната част на денонощието без светлоотразителна жилетка;</li><li>4. да се движат в тунели и по мостове, когато няма изградени тротоари;</li><li>5. да извършват търговия и услуги на платното за движение.</li></ol> <p>Както пешеходците, велосипедистите също нямат свидетелство и не са освидетелствани от лекар.</p> <p>125,ал.(2) 5. инструкторите и изпитващите - при управление на учебен автомобил от кандидат за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, когато са на предна седалка, до изпитвания.- Допуска се изпитващия да седи и на задната седалка.</p> <p>126, (2) Пътниците в превозните средства от категориите по ал. 1 се уведомяват за задължението да поставят обезопасителен колан, когато са седнали и когато превозното средство е в движение. Те се уведомяват за това по един от следните начини:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>5. допуска се светлинна или звукова сигнализация за непоставен колан от пътник над него или при водача.</li></ol> <p>Чл.149а В населените места общините са задължени да предвидят специално обособени зони покрай училищата с пешеходни пътеки, велоалеи, средства за намаление на</p>		
--	--	--	--

	<p>скоростта на превозните средства, стеснение на лентите пред всяка пешеходна пътека с цел невъзможност превозните средства да изпреварват и да не се движат с висока скорост.</p> <p>А. Пред пешеходните пътеки на места с интензивно движение на пешеходци и/или концентрация на ПТП лентите трябва да бъдат разделени с обезопасен остров и маркировка.</p> <p>Чл. 151. (1) Водачът на пътно превозно средство, който е участник в пътнотранспортно произшествие, е длъжен:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. без да създава опасност за движението по пътя, да спре, да облече светлоотразителна жилетка, за да установи какви са последиците от произшествието;</li><li>2. Да изведе пътниците извън пътното платно и да вземе мерки за обезопасяване на местопроизшествието.</li></ol> <p>Чл.156, (2) Мотоциклетите и мотопедите се придвижват към бензиновите колонки с неработещ двигател от разстояние най-малко 15 метра от тях. След зареждането те се отдалечават на същото разстояние, по същия начин. - виждам как ще стане, освен това 4-тактовите са толкова опасни, колкото и автомобилите. Не виждам как триколка може технически да бъде бутана от човек. Хранилка за заяждане.</p> <p>Чл. 159. (3) Инструктор при управление на обозначено учебно превозно средство, може да използва всякакви мобилни устройства, при управлението на моторното превозно средство по време на обучение.- по наредба при обучение на мотоциклетисти и мотопедисти, инструктор трябва да съпровожда обучаваните с автомобил или двуколесно моторно средство и да дава инструкции чрез мобилно устройство.</p> <p>Чл. 161.ал. (3) Забранява се на другите водачи на превозни средства да приближават обозначените, като учебни превозни средства- защото пречат на обучението, възможни са неадекватни реакции на обучаваните, особено при обучение на двуколесно превозно средство по улиците на населеното място.</p> <p>Чл. 162.(1), 5. при движение по банкетите и тротоарите в населени места да водят кучетата на къс повод. Хищните</p>		
--	--	--	--

		<p>животни по-тежки от 700грама се извеждат задължително с намордник. ;-Мотиви: Всеки трябва да носи отговорност .</p> <p>т.6 Водачите на животни са длъжни да вземат мерки за контрол почистване след животните , отговорни са за тяхното поведение и обезопасяване. - имаше правило да поставят една черга под задницата на магарето или коня теглещ каруцата.</p> <p>За това има друг закон Чл. 163. (1) Служители от определени от министъра на вътрешните работи структури и структурни звена на Министерството на вътрешните работи: 13. контролират изпълнението на учебните програми за провеждане на допълнително обучение по чл. 171, ал. 3, като извършват проверки по документи и на място;- какво ще стане, когато кормилните карти и касовите апарати са онлайн? Кой ще плаща за отнетото време на обучаваните? Документацията е на МОН , а плащането на НАП , какво ще проверява МВР или ДАИ?</p> <p>10. не допускат управлението на моторно превозно средство от водач, който управлява моторно превозно средство, без да притежава свидетелство за управление, отговарящо на изискванията по чл. 15, ал. 2 и/или е с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 0,2 на хиляда и/или е употребил в кръвта има вещества или техни аналози;</p> <p>13. не допускат движение по републиканските пътища, включени в трансевропейската пътна мрежа, и по такива, които са извън нея, или по техни участъци на моторно превозно средство без валиден винетен стикер, залепен по начин, възпрепятстващ повторното му ползване.- пак ли ще променяме новия закон при въвеждане на електронен вариант на винетката?</p> <p>За това има друг закон:5. имат право да спират учебните автомобили, с които се провежда обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства, да проверяват документите за самоличност на обучаващия и обучавания, както и техническата изправност на превозното средство, с което се извършва обучението;-</p>		
--	--	---	--	--

		<p>Мотиви: целта на закона ще бъде ли изпълнена, когато инструктора е извикан след завършване на часа да представи превозното средство и документацията или е само заяждане? Най- големите гафове на ИААА-София са натоварване на изпитващите с контролни функции, измисляне на причини за наказания, една и съща документация за бюджетни и частни фирми и други възможности за събиране на „такси спокойствие“ за които ги разследват прокурори всяка година.</p> <p>172в) управление на моторно превозно средство, трамвай или самоходна машина с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 0,2 на хиляда... Чл.173</p> <p>(2) Лице, което е загубило правоспособност да управлява моторно превозно средство в случаите по чл. 172, след като е върнало свидетелството си за управление или то му е отнето може да бъде допуснато до изпит за възстановяване на правоспособност не по-рано от 24 месеца от датата, на която е върнато или отнето свидетелството и след преминаване на курс обучение в структурите на Министерството на вътрешните работи. При кандидатстване за възстановяване на правоспособност за категория, за която се изисква стаж, се зачита съответният стаж, придобит преди загубата на правоспособността.</p> <p>1) При първо нарушение по чл.172 се отнема категорията с която е извършено нарушението и може да бъде допуснато до изпит за възстановяване на правоспособност не по-рано от един месец след преминаване на обучение в структурите на Министерството на вътрешните работи. При кандидатстване за възстановяване на правоспособност за категория, за която се изисква стаж, се зачита съответният стаж, придобит преди загубата на правоспособността.</p> <p>2) При второ нарушение по чл.172 се отнема свидетелството на нарушителя и може да бъде допуснато до изпит за възстановяване на правоспособност не по-рано от месец след преминаване на обучение в структурите на Министерството на</p>		
--	--	--	--	--

		<p>вътрешните работи. При кандидатстване за възстановяване на правоспособност за категория, за която се изисква стаж, се зачита съответният стаж, придобит преди загубата на правоспособността.</p> <p>3) При трето нарушение по чл.172 се отнема свидетелството на нарушителя и може да бъде допуснато до изпит за възстановяване на правоспособност не по-рано от шест месеца след преминаване на обучение в структурите на Министерството на вътрешните работи. При кандидатстване за възстановяване на правоспособност за категория, за която се изисква стаж, се зачита съответният стаж, придобит преди загубата на правоспособността.</p> <p>4) На заловените да управляват моторно превозно средство без нужната правоспособност по време на изтърпяване на принудителната мярка се налага принудителна мярка по следващата точка.</p> <p>4) срокът на принудителната мярка може да бъде намален наполовина след посещение в групи за психологическа подкрепа ръководени от психолог и експерт по пътна безопасност, по ред определен в наредба в системата на МВР.</p> <p>Мотиви: Мерките трябва да бъдат прилагани постепенно според изискване на Директива на ЕС, Закон за ограничаване на администрацията и ..., защото по данни на полицията залавят всяка седмица над 500 нарушители без свидетелство зад волана, а това само една малка част от нарушителите. Какво става с останалите?</p> <p>(3) Редът и условията за провеждане на курсовете обучението в структурите на Министерството на вътрешните работи по ал. 2 се уреждат с наредбата по чл. 171, ал. 3.</p> <p>Курс на лечение, курс до там и други, а тук има обучение, нормативи, изпити и други образователни термини.</p> <p>Чл. 176. Министърът на образованието и науката съвместно с министъра на вътрешните работи утвърждава учебната документация съобразена с най-добрите практики на страните</p>		
--	--	---	--	--

		<p>от ЕС за допълнително обучение на водачите на моторни превозни средства за частично възстановяване броя на точките, контролните точки за отчет на извършваните нарушения.</p> <p>Чл. 179,6) който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 0,2 на хиляда...</p> <p>Чл. 182. 2) Разходите за извършване на химическо изследване за установяване на концентрацията на алкохол в кръвта и/или химико-токсикологично изследване за установяване на употребата на наркотични вещества или техни аналози се заплащат на организацията, извършваща съответното изследване от лицето, за което с техническо средство е установена концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 0,2 на хиляда и/или с техническо средство или тест е установена употреба на наркотични вещества или техни аналози или което е отказало извършването на проверка с техническо средство или тест.</p> <p>(3) Разходите по ал. 2 са за сметка на ведомството, чийто орган е назначил изследването, когато при извършването на химическо или химико-токсикологично изследване не е установена концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 0,2 на хиляда и/или употреба на наркотични вещества или техни аналози.</p> <p>Чл. 184. Навсякъде 0,5 на хиляда се замества с 0,2 на хиляда , алкохол и/или забранени вещества в кръвта.</p> <p>Предлагам за да се избегнат постоянни поправки на размера на глобите, да се вземе практиката на страните от ЕС , налагане на наказателни точки , размера на които да е процент от минималната заплата или процент от декларирания годишен доход на нарушителя за миналата година. Мотивът за това предложение е , че възпитателен ефект може да има само, когато размера на глобата съответства на дохода на нарушителя. 20 лв. за един хляба за месец, а за други 100 лв. е само кафето. Чл.214, (7) Влизат в сила електронните фишове, които:</p>		
--	--	---	--	--



		<p>1. не подлежат на обжалване; - няма такова нещо в правова държава. Всеки има право на защита. § 2. (1) Към Министерския съвет се създава "Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата" за координиране на действията между държавните органи и обществеността във връзка с проблемите на безопасността на движението по пътищата.</p> <p>1. Прави оценка за въздействие на всички предложени законопроекти свързани с безопасното движение преди гласуване в Народното събрание, като отхвърля ненужните текстове.</p> <p>2. Министъра на вътрешните работи прави предложения за наказания на изпълнителни директори на агенции и министри пред министър - председателя , за неизпълнение възложените задачи при заседания на комисията.</p> <p>Г. Т.</p> <p>Становище № 17</p> <p>Израза „такса спокойствие" и употребен от МВР във връзка с изборително спиране на автомобили от ДАИ -Стара Загора , защото не са внесли определени пари за да избегнат проблеми. При проверка касата на ДАИ - Стара Загора МВР намериха безотчетни над 70 00 лв. ,приготвени за нагоре.</p> <p>Израза „пазар на книжки" е измислен от шефа на сегашния министър М., министър Ц., заедно с израза „открадната нафта ,колкото Охридското езеро", а беше отстранен точно за създадените условия за „пазара на книжки".За съжаление условията не са променени и с предложени законопроект.</p> <p>Жертвите по пътищата, слабата квалификация на българските шофьори не е от „пазара на книжки" , а поради липсата на експерти в ИААА-София, които да актуализират съдържанието на изпитите по теория по модела на Холандия, Дания, Испания и други страни с най-малко жертви на милион жители по</p>	<p>Становище от г-н Г. Т. е адресиран отделно до МВР и е отразено в справката-таблица – позиция 26</p>	
--	--	---	--	--

		<p>пътищата.</p> <p>ДИРЕКТИВА 2006/126/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на моторни превозни средства (преработена) ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ.</p> <p>„Изпитващите на изпитите за придобиване на свидетелство за управление на МПС трябва да бъдат обучени правилно да оценяват способността на кандидатите да управляват превозното средство по безопасен начин.</p> <p>Работата на изпитващите трябва да се наблюдава и контролира от орган, упълномощен за това от държавата-членка, за да се осигури правилно и еднообразно прилагане на начините за оценка на грешки в съответствие със стандартите, установени в настоящото приложение. "</p> <p>Нарушение на Директивата е сега, когато едно министерство предлага законопроекти, изпитва и контролира себе си? МТИТС Закон за дейностите по предоставяне на услуги, пазара се саморегулира, администрацията контролира само мерките за безопасност, професионалната компетентност на служителите и изпитните стандарти. Кой, как , къде и по какъв начин ще придобие знанията и уменията , трябва да има избор.</p> <p>Чл. 28. Доставчиците на услуги са длъжни да отговарят на предявените рекламации или жалби на получателите в най-кратък срок с цел уреждане на спора.</p> <p>Чл. 29. (1) Споровете между доставчици и получатели на услуги се уреждат:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. по взаимно съгласие;</li> <li>2. чрез извънсъдебни средства, когато доставчикът е член на търговско дружество или професионална организация, които прилагат този механизъм, или чрез помирително производство по реда на Закона за защита на потребителите;</li> <li>3. по съдебен ред.</li> </ol> <p>(2) При уреждането на спорове между доставчиците и</p>		
--	--	--	--	--

		<p>получателите на услуги се прилагат и разпоредбите на Закона за защита на потребителите и на Закона за задълженията и договорите.</p> <p>Чл.11,(2) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2013 г.) Когато е оправдано от наложителна причина за защита на обществения интерес, който не може да бъде защитен с по-малко ограничителни мерки и не дискриминира доставчика на услуги, предоставянето на разрешение за достъп до услуги или за упражняване на дейност по предоставяне на услуги може да бъде поставено в зависимост от:</p> <p>2. задължение за доставчика да има специфична правно-организационна форма;</p> <p>В случая няма наложителна причина за защита на обществения интерес , става въпрос за придобиване на професионална квалификация, една от многото „водач на превозно средство" ,дори не е регулирана професия.Създаването на правно организационна форма „Учебен център" не е нужен за изпълнението на целите на закона.</p> <p>Чл. 1. Този закон урежда изискванията:</p> <p>Предложение: Т.6 Възлага на министъра на образованието и науката да създаде дирекция,която да предлага законопроекти свързани с обучение и изпити на кандидати за водачи на превозни средства, актуализира изпитните стандарти след проучване анализ за причините за катастрофи на МВР всяка година. Отговорна за образованието по безопасно движение през целия живот , проучва и прилага най-добрия международен опит в образованието по безопасното движение , изготвя документацията за обучението и изпитите на кандидати за водачи на превозни средства за различните категории водачи , както и последващо обучение.Дирекцията трябва да разполага със специалисти за образование по безопасно движение:</p> <p>А) образование по безопасно движение в семейството и медиите</p> <p>Б) образование по безопасно движение в детски градини и</p>		
--	--	---	--	--

		<p>начално образование</p> <p>В) образование по безопасно движение в училищата до десети клас и изпитни стандарти.</p> <p>Г) образование по безопасно движение в училищата за средно образование , университетите , по месторабота,инструктажи по ЗБУТ следвайки научни принципи на науките андрагогика и герагогика.</p> <p>Мотиви: Трябва коренна промяна,сега, веднага.Последиците от действащата сега структура са , че България е на дъното на статистиката на Европа за жертви на милион жители с най-много жертви. Хора умират по пътищата защото правителство и парламент си правят експерименти гугъл преводач на Директиви , а ИААА-София и Комисията по транспорт към НС многократно са компрометирани с предлаганите от тях законопроекти за обучение и изпити на кандидати за водачи на превозни средства. Не разбирам как все още имат право да предлагат законопроекти, след като всяка година ИААА-София е разследвана от прокурори за корупция, сегашния ЗДвП е изпълнен с условия за „събиране на такси спокойствие" , пазар на книжки" и всеки текст е доказателство за некомпетентност.</p> <p>Закон за дейностите по предоставяне на услуги, допълнителни разпоредби, т.13 „...услугите свързани с обучение на водачи на превозни средства не са транспортни..". Не е от компетентност на Комисията по транспорта и МТИТС да изготвя и предлага документация, включително нормативни документи за обучение и изпити на кандидати и водачи на превозни средства. Няма логика едно и също министерство да изготвя и предлага законопроекти с които работи и се контролира. До този момент прокуратурата среща трудности в обвиненията, защото обвинените за корупция служители са изготвили нормативните документи за чието нарушение са обвинени в корупция?Крадците си правят законите изгодни за тях?</p> <p>Чл.3,</p> <p>5. да предвиждат, разпознават , преценяват и не попадат в</p>		
--	--	---	--	--

		<p>опасните ситуации в пътното движение, както и при възникване да реагират по подходящ начин, с цел да предотвратяват пътнотранспортните произшествия; За целта съдържанието на изпитите по теория съдържат допълнителен модул за тест на кандидата за водач на превозно средства да прогнозира и не попада в опасни ситуации, дали умее да наблюдава поведението на участниците в движението около себе си и дали реагира адекватно.</p> <p>7. Да знае и прилага основни мерки за безопасност при обслужване на автомобила. Да могат да откриват основните технически неизправности в управляваните от тях превозни средства, които застрашават безопасността на движението, и да вземат съответните за това мерки за отстраняването им, ограничаването им или недопускане управлението на превозното средство с такива неизправности;</p> <p>Чл.3, 9. да могат да оказват първа долекарска помощ на пострадали при пътнотранспортно произшествие лица, ако това не представлява опасност за тях и за пострадалите. МОН да разработят стандарти за обучение по долекарска помощ, да привлекат медицинските специалисти по училищата в часове по долекарска помощ , в часовете по предмети , като действия при аварии и бедствия, химия, придобиване на професионална квалификация, часовете по практика да бъде включено обучение и по долекарска помощ при аварии, Закон за здравословни и безопасно условия на труд да се допълни с изискване инструктажите по ЗБУТ да включват и обучение по долекарска помощ.</p> <p>Премахване на 5. категория В1 - четириколесни превозни средства от категория L7e с маса без товар не повече от 400 kg, превозните средства, предназначени за превоз на товари с маса не повече от 550 kg, в която маса не се включва масата на акумулаторните батерии на електрическите превозни средства и които имат максимална мощност на двигателя не повече от 15 kW, както са определени в чл. 4, параграф 2, буква "ж" и</p>		
--	--	--	--	--

		<p>приложение I от Регламент (ЕС) № 168/2013; тези превозни средства трябва да отговарят на техническите изисквания, които се прилагат към триколесни моторни средства от категория L5e;- излишна поради ограничения брой превозни средства, които може да управляват, не е задължителна по Директива за свидетелствата за управление.</p> <p>Чл.9, Категория В1 да се премахне поради липса на превозни средства. Могат да управляват единствено двуцилиндрови леки автомобили, определени марки и модели,които трудно се намират. 5. за категория В1 - седемнадесет години;</p> <p>Предложение т.5 За категория В- 16 години с разрешение на родители и управление с придружител до 17 годишна възраст, след 17 годишна възраст на територията на страната при определени условия определени в наредба.</p> <p>Мотиви: По-ранно образование по безопасно движение, по-ранно ангажиране с правилата и забраните , отговорност , самостоятелност при младите хора.Политика на Директивата на ЕС за свидетелствата за управление.</p> <p>7. за категории С1 и С1Е - осемнадесет години; Мотиви: СЕ1 да отпадне, защото едва се научили да се справят с по-големите габарити на големия автомобил, не е логично, не е безопасно да управляват и състав.</p> <p>8. за категории С и СЕ1 СЕ : - Мотиви: СЕ да отпадне, защото за управление на състав от ППС е нужен стаж , опит и възраст заради отговорността по пътищата.Може да се допълни с ограничения максималната допустима маса на състава за СЕ .</p> <p>а) двадесет и една години, или;</p> <p>б) осемнадесет години - ако водачът притежава карта за квалификация на водача, в която е отразено, че е преминал успешно пълното обучение за придобиване на квалификация по реда, определен с наредбата по чл. 76, ал. 5 от Закона за автомобилните превози.;</p> <p>Мотиви: Карта квалификация е нужна за започване на работа , а не за лични нужди.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>10. за категории СЕ , D и DE:</p> <p>а) двадесет и четири години; - мотиви: предполага се , че водача вече е придобил нужния опит и може да се съобрази с по-големия състав от превозни средства за СЕ.</p> <p>Чл. 13. Изискванията за физическа годност към водачите на моторни превозни средства и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства от група 2 се прилагат и за водачите на моторни превозни средства от категория В1, В и ВЕ, които извършват обществен превоз на пътници и/или товари, превози за собствена сметка и/или таксиметрови превози на пътници. Мотиви: не разбирам , ако не са физически годни, ще могат ли да управляват превозни средства с посочените категории за лични нужди?</p> <p>Чл. 16,Трябва експерти по безопасно движение да намерят своето място в лабораториите за психотест . Мотиви: за да мотивират водачите , като ги тестват чрез подходящи едноминутни клипове, съдържание на изпитите по теория тяхното внимание и разбиране приложението на правилата , забраните и уменията за прогнозиране опасностите, зада не попадат в тях.</p> <p>Изискванията за психологическа годност включват качествени и количествени критерии за годност. Тест уменията на тествания водач на моторно превозна средство да наблюдава поведението на околните участници и дали реагира адекватно, дали умее да прогнозира , за да не попада в опасни ситуации. - мотиви: Слабата квалификация на българските водачи на превозни средства се дължи най-много на липсата на умения да прогнозиране опасните ситуации, поради което попадат в тях, а тогава вече е късно.</p> <p>Съответствието с изискванията се установява с тестове за познавателната, психомоторната и личностната сфера и съпоставяне на индивидуалните резултати със статистически норми. Тестове за слепота на вниманието и последващи от това</p>		
--	--	---	--	--

		<p>съмнения за сънна апнея и други здравословни проблеми.- мотиви: Водачите не знаят за заболяванията си , което е причина за нарушенията и последващи от това катастрофи. При съмнение трябва да бъдат насочени към специалист. Да отпаднат. Мотиви: това са подробности подходящи за наредба, защото са променливи.Зависими са от други закони за Кодес на труда, за автомобилни превози и други. (2) При всяко постъпване на работа и при започването на дейността като водач на таксиметров автомобил или водач на автомобил за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници или товари, както и за председател на изпитна комисия, лицата представят валидно за съответната дейност удостоверение за психологическа годност. (3) Всяко лице, от посочените в ал. 1 без тези по т. 9, има право на три явявания на изследване за психологическа годност в продължение на 12 месеца. (4) При отрицателно заключение от първото явяване на психологическо изследване изследваното лице има право на второ явяване на психологическо изследване в срок до шест месеца от първото. (5) При отрицателно заключение от второто явяване на психологическо изследване изследваното лице има право на трето явяване на изследване в срок до шест месеца от второто. (6) При отрицателно заключение от третото явяване на психологическо изследване, както и при неявяване в срока за второ или трето явяване на психологическо изследване, лицето има право на ново изследване не по- рано от една година след първото изследване. (7) Лицата от ал. 1, т. 9 имат право на две явявания на психологическо изследване. При отрицателно заключение от първото явяване изследваното лице има право на второ явяване на психологическо изследване в срок от три месеца от първото. При отрицателно заключение от второто изследване, както и при неявяване в срока за второ явяване на психологическо</p>		
--	--	--	--	--



		<p>изследване, лицето има право на ново изследване не по-рано от една година след първото изследване.</p> <p>Чл. 19. (1) Кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство преминават обучение за придобиване на необходимите теоретични знания и практически умения за управление на моторно превозно средство. Формите на обучение са определени в Закон за училищно и предучилищно образование и се изучават от инструкторите в учебните институции за придобиване на квалификацията се. Документацията се изготвя в дирекцията създадена по чл.1, т. 6.</p> <p>Чл. 21. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя контролира приложението на документацията по чл.1, т.6 , включваща наредбите с наредб :</p> <p>Чл. 22. (1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ утвърждава предложените от дирекцията по чл.1, т.6 изпитните въпроси и видеоклипове, с които се проверяват теоретичните знания и способността да възприемат пътната обстановка, както и методиката за оценка уменията и поведението при управление на моторно превозно средство на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство.</p> <p>Чл. 24. Теоретичните изпити се провеждат контролират от служители, определени от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ или оправомощено от него длъжностно лице в изпитни зали на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, които отговарят на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1. Мотиви: Да се премахнат оцветените с червено текстове, защото всяка година , точно служители и изпълнителни директори на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ са разследвани от прокурори за</p>		
--	--	---	--	--

		<p>„пазар на книжки" ,а тяхното предложение е изпитите по теория да се провеждат на техен терен. Изпитите по теория ги провежда софтуер на частна фирма, а не служителите, само организацията е на агенцията и съдържанието. Всяка външна намеса е благодарение на слабости в софтуера, а не на хората в залата. Всякакви фантазии за външна намеса чрез камерите поставени по заповед на ИААА-София са лишени от логика, защото хората трудно четат текстовете на екрана, абсурд е да прочетат вярно чрез камера съдържанието на таблета, на друг монитор и да предадат на верен отговор на изпитвания?</p> <p>Чл.31, 1. за допускане до изпит е представил неистински документ или документ с невярно съдържание;- - Мотиви: служителите нямат право да искат копия или документи намиращи се при тях или издадени от друг орган, като за нарушението трябва да бъдат наказани с глоба.Ще има неистински документи, докато служителите нарушават закона. Вината за неистинските документи е на служителя, който не си е изпълнил задължението да издири сам документите нужни за производството , а не на този, който се е възползвал от неговия мързел.</p> <p>Чл. 38. (1) Разрешение за теоретично и/или практическо обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от упълномощено от него длъжностно лице на: - Мотиви: Когато в Испания например разделиха разрешенията за обученията по теория от практическото обучение, точно тогава агенцията нелогично и некомпетентно предложи обединение на двете разрешения? Мотивите за разделение на двете разрешения в Испания са , че специализацията в обучение по теория или практика подобряват качеството на обучение. Разрешиха на „Професионалните учебни центрове" за обучение по професии да обучават</p>		
--	--	---	--	--

		<p>по теория и кандидати за водачи на превозни средства , само защото имат кабинет. Изготвиха специална програма за обучение на неграмотни кандидати за водачи на превозни средства, за да стимулират началната грамотност на своите граждани, докато тук увеличиха образователния ценз?</p> <p>Некомпетентността на предложените законопроект по анрагогика и герагогика , задължително поставя възрастни хора след работа и училище на чиновете в класните стаи, въвежда отричаната класно-урочната система и при обучението на възрастните кандидати за водачи на МПС?</p> <p>(2) Разрешение за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се издава на лицата по ал. 1 за всеки учебен център поотделно при следните условия: - Мотиви: Да се премахне термина "учебен център" от закона, защото измислени, неопределени термини нямат място в закон. Според Закон за училищно и предучилищно образование „професионални учебни центрове" обучават , изпитват и издават документ за професионална квалификация.</p> <p>Набедените за „учебен център" частни фирми не извършват услугите изпити и издаване на документ за професионална квалификация, защото изпитите и издаването на свидетелство за управление на моторно превозно средство са извън частната фирма.</p> <p>Закон за дейностите по предоставяне на услуги и Директива на ЕС забраняват обвързване на разрешението със съществуването на правна- организационна форма „учебен център".</p> <p>Няма никакъв „център" в измисления термин „учебен център", освен допълнителни разходи за обучаваните и възможности за събиране на „такси спокойствие" от някои служители на ИААА- София, част от тях изгорели , като бушони за да запазят намиращите се по-нагоре в служебната стълбица.</p> <p>При отчетите за направени повторни проверки от агенцията за наличие на офиси, сътрудници и присъствие за обучение по</p>		
--	--	--	--	--

		<p>теория в София на сайта на агенцията видях отчетени много несъответствия с написаното в разрешенията на проверените фирми и констатирани масово празни кабинети. За съжаления служителите на агенцията не отчетоха , че тези наречени от тях „нарушения" не са повлияли на процента отпаднали кандидати, целта на закона може да бъде изпълнена с много по-малко пречки, без офис, сътрудник и кабинет.Качеството на обучение на представените от фирмите кандидати на изпити е според изпитните стандарти утвърдени от МГИТС по чл.152 на сегашния ЗДвП.</p> <p>Квалификацията на шофьорите по пътищата допуснати след полагане на изпити пред ИААА-София не зависи от качеството на обучение, а от критериите за оценка утвърдени от министъра на транспорта. Качеството на подготовка е според критериите на изпитите. Ако не са подготвени, защо не савърнати за още обучение? Не познавам частна фирма, която ще откаже парите на обучаваните за още часове обучение.</p> <p>Предложение :Ал. (2) , т. 1 Разрешението за едно населено място е валидно за територията на цялата страна. За да работи в страни от ЕС , притежателят на разрешението трябва да се съобразяват със законодателството на съответната страна. - мотиви:Закон за ограничаване на администрацията и .... , Директива на ЕС не ограничават разрешителните до едно населено място в съюза.</p> <p>Чл.39</p> <p>1. учебният кабинет, учебната площадка, офисът и учебните пътни превозни средства отговарят на изискванията и осигуряват извършването на обучението съгласно наредбата по чл. 21, т. 1; Мотиви: Трябва да се интересуваме, не както до сега от подробностите, а от крайния резултат, квалифицирани водачи на превозни средства по пътищата, а те зависят само от съдържанието на изпитите провеждани от ИААА-София до този момент. Условието за офис и сътрудник противоречат на изискванията на Закон за дейностите по предоставяне на</p>		
--	--	---	--	--

		<p>услуги, чл.24 за представяне информация за фирмата, не е споменато изискване за офис и сътрудник. Подробностите размножават администрацията , стимулират корупцията,което виждаме сега.</p> <p>Нелогично и некомпетентно е да има изисквания за кабинет,офис , сътрудник и задължителен, еднакъв за всички пакет от услуги, след като с нищо няма да подобрят качеството на обучение. Обучаваните сами определят нуждата от тях, защото са възрастни хора и могат да преценят за какво да си дадат парите, дали имат нужда от тях.</p> <p>Сега кандидатите знаят , че само след купуване на задължителен пакет от услуги определен от документацията, купуване на медицинско, купуване на диплома ще бъдат допуснати до изпити.,удостоверение от БЧК за свидетелството , защо да не купят изпитите пред ИААА-София? 4. ръководителят на учебната дейност и техническият сътрудник отговарят на изискванията, определени с наредбата по чл. 21,</p> <p>(4) Към заявлението лицата по ал. 1 прилагат документи, удостоверяващи съответствието с изискванията по ал. 2.- Мотиви: да се премахне, защото документите се намират в агенцията по ал.6 и други органи на държавата.</p> <p>7) В регистъра по ал. 5 се вписват следните данни:</p> <p>(9) Заявленията по ал. 6 могат да се подават и по електронен път, като към тях се прилагат сканирани копия на съответните документи, удостоверяващи исканата промяна.</p> <p>Мотиви: да се заменят с декларация, защото данните се намират в ИААА- София/регистъра по ал.6 , извършените от служители на агенцията огледи, съставени протоколи, както и в други органи на държавата/. Чл. 41. (1) Правата, произтичащи от разрешението се прекратяват:</p> <p>1. когато се установи, че разрешението е издадено въз основа на неистински документ или на документ с невярно съдържание; - Мотиви:защо фирмата трябва да носи отговорност , за чужда грешка, служителят вместо да издири</p>		
--	--	--	--	--

		<p>нужните за производство документи, е предоставил събирането на документите на некомпетентен служител на фирмата, който може да се възползва от мързела на служителя.</p> <p>2. когато в 6-месечен срок от издаването на разрешението лицето не започне дейността си или в течение на 6 месеца не е упражнявало дейността си; - Мотиви: - фирмата не е престанала да отговаря на изискванията, противоречи на погорен текст за продължение на разрешението, когато отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. по чл. 21, т. 1 .Основанията за прекратяване на разрешението са преписани от закона, но поради някакъв интерес е добавена измислената причина при неработеща фирма 6 месеца да отнемат разрешението, независимо, че отговаря на условията?</p> <p>3. когато учебният кабинет, учебната площадка, офисът или учебното пътно превозно средство престанат да отговарят на изискванията на наредбата по чл. 21, т. 1 и причините за това не са отстранени в указаният срок; Мотиви: В закона нямат място изрази с двойно значение, със задължително тълкуване. Не е уточнена причината, кое точно от изискванията, на какво не трябва да отговарят учебният кабинет, учебната площадка, офисът или учебното пътно превозно средство за да бъде отнето разрешението, не отговаря на изискването по закон за ограничаване на администарцията и ... за степенуване на наказанията. До този момент изпитващите използваха подобни причини за глоби, със задължително тълкуване на текстове за „пазар на книжки“. Явно искат да продължават със събирането на „такси спокойствие“ и „такси спокойствие“.</p> <p>Т.5 а) в помещение, което не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1;</p> <p>б) с моторно превозно средство, което не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1;</p> <p>в) с преподавател, който не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1;</p> <p>г) на учебна площадка, която не отговаря на изискванията,</p>		
--	--	--	--	--

	<p>определени с наредбата по чл. 21, т. 1.</p> <p>Мотиви: Помещението не е възможно да се промени изведнъж, а площта му не е причина за некачествено обучение? Преподавателят или учебната площадка, може да не отговарят на изискванията и чрез действия на агенцията срещу фирмата.</p> <p>(4) Разрешението се отнема с мотивирана заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или на упълномощено от него длъжностно лице.</p> <p>(5) Отнемането на разрешението подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Обжалването не спира изпълнението на решението.</p> <p>(6) Лицата, чието разрешение е отнето, могат да кандидатстват за получаване на ново разрешение не по-рано от две години от датата на отнемането му.</p> <p>Мотиви: разрешението трябва да се отнеме само с решение на съда, защото всеки е невинен до доказване на противното. Изпитващи до този момент използваха правата си на контролен орган, набедяваха фирми в нарушения и докато тече процедурата на обжалване те губят пазара, доверието на хората без разрешението. Съда отменя постановлението с което е отнето разрешението, но вече фирмата е фалирала, името на инструктора е злепоставено, така по-лесно става събирането на „такси спокойствие“, по-лесно е фирмата да даде на когото трябва, отколкото да се случат всички тези неприятности.</p> <p>Чл. 47. (1) Удостоверение за регистрация за извършване на психологически изследвания</p> <p>се издава на лицата по чл. 45, ал. 1, т. 1 при следните условия:</p> <p>т.4 Кабинетът за психологически изследвания освен психолози, трябва да имат назначен експерт пътна безопасност, който да проверява с тестове разбирането на правилата и забраните от закона за движение по пътищата, дали притежават умения да наблюдават поведението на околните и дали реагират адекватно на промените. Дали прогнозират опасностите и дали умеят да ги избягват.</p>		
--	--	--	--

		<p>- мотиви: Липсата на тези умения са причина за аз всички катастрофи, мотивира водачите на превозни средства да тренират своите умения.</p> <p>Отмяна, Чл. 53. За предотвратяване и преустановяване на административните нарушения, както и за предотвратяване и отстраняване на вредните последици от тях, се прилагат следните принудителни административни мерки:</p> <p>1. временно спиране на дейността на лицата, получили удостоверение за регистрация по реда на чл. 46, ал. 1 - до отстраняване на нарушенията. В случай, че нарушението не бъде отстранено в срок до 3 месеца, регистрацията се прекратява.</p> <p>2. временно спиране на дейността на лицата, получили разрешение по реда на чл. 38, ал. 1 - до отстраняване на нарушенията. В случай, че нарушението не бъде отстранено в срок до 3 месеца, разрешението се отнема.</p> <p>Мотиви: всеки е невинен до доказване на противното, защо трябва да бъде наказана избраната от инспектора фирма, въпреки, че след време съдът отмени постановлението? Агенцията няма практика да наказва инспекторите поискали „такса спокойствие" по този начин безотговорен начин, освен след намеса на МВР. Набедения остава наказан, това е причината да даде пари на инспектора, за да запази бизнеса си. За съжаление това е масова практика в администрациите на България. Трябва при обжалване да изчакат решение на съда, защото всеки има право на защита.</p> <p>Чл. 54. (1) Принудителните административни мерки по чл. 53 се прилагат с мотивирана заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация" или оправомощени от него длъжностни лица.</p> <p>(2) Обжалването на заповедите по ал. 1 се извършва по реда на Административнопроцесуалния кодекс.</p> <p>Отмяна, защото не позволява адекватна защита, всеки е виновен до доказване на противното (3) Подадената жалба не спира</p>		
--	--	--	--	--



		<p>изпълнението на приложената принудителна административна мярка. Мотиви: това е възможност за служителите, заради които ИААА-София всяка година е разследвана от прокурори за корупция. Вместо фирмата да гладува с отнето разрешение, докато съда отмени постановлението, някои предпочитат да дадат пари на ръка. Някои пречат за да вземат, а други пречат и не вземат? Когато трябва да отстранят конкуренцията от пазара.</p> <p>Отмяна, Чл. 55. (1) Наказва се с глоба от 1000 до 5000 лв.:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. който нарушава установените с нормативен акт предписания във връзка със състоянието на материалната база и с изпълнението на учебните програми в учебните форми за подготовка на водачи на моторни превозни средства, получили разрешение по реда на чл. 38, ал. 1;</li> <li>2. който не осигури достъп на контролните органи до обектите за контрол или откаже да им предостави документи, отнасящи се до дейността на контролирания обект.</li> </ol> <p>(2) Когато нарушението по ал. 1, т. 10 е извършено повторно, наказанието е глоба от 2000 до 7000 лв. и отнемане на разрешението. Мотиви: Какво точно нарушава от установените с нормативен акт предписания във връзка със състоянието на материалната база и с изпълнението на учебните програми в учебните форми за подготовка на водачи на моторни превозни средства, получили разрешение по реда на чл. 38, ал. 1;. За развален сифон на тоалетната и санитарното помещение не работи? За развален климатик, за временни затруднения, поради които се е наложило инструктора вписан в разрешението да бъде сменен с друг правоспособен от регистъра на ИААА-София или други проблеми без значение за качеството и сигурността ,докато излезе поправката в разрешението? Може ли целта на закона да бъде постигната без тези установени с нормативен акт предписания, дали заради безмислени документи, само за да излезе документацията на служителя или измислена причина за събиране на „такса</p>		
--	--	--	--	--

		<p>спокойствие" .</p> <p>Да се прецизира: Чл. 56. (1) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 5000 лв. лице, което извършва обучение доставя услуги свързани с обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство без издадено разрешение по чл. 38, ал. 1. - мотиви: -доставката на услуги е свързана с плащане, така както е предложения текст излиза, че когато родител обучава детето си също трябва да бъде наказан?</p> <p>Да се прецизира:(2) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 3000^пв^лице, което не осигури на контролните органи възможност за проверка на материалната база, както и ако не им предостави за проверка цялата поисканата по списък документация, свързана с извършването на обучението на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство. - мотиви: възпрепятстване ли е , че не е закарал с автомобила си проверяващите до полигона или кабинета, защото в момента нямат свободен автомобил?Площадката не е заключена, как е възпрепятствал проверката, не е държал рулетката?"Цялата" , това са папки с листи, , ако пропусне някой лист и не представи „цялата" документация? Текстове от законопроекта са некоректни, непълни,подлежат на тълкуване не стават за закон.</p> <p>(3) Когато нарушението по ал. 2 е извършено повторно, наказанието е глоба или имуществена санкция в размер 5000 лв. - Мотиви: подобни текстове има в сегашния ЗДвП, причини за глоби, които не се налагат, служат само за събиране на „такса спокойствие" .</p> <p>(4) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 1000 лв. лице, получило разрешение по реда на чл. 38, ал. 1, което:</p> <p>1. не осигури воденето на регистъра на кандидатите за придобиване на правоспособност и на документацията в съответствие с изискванията на учебната документация за обучение на кандидатите; - мотиви: регистъра е в интернет.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>Слабостите в софтуера не са по вина на фирмата. Жалко, да се премахне, 2. неправилно съхранява регистъра за вписване на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, в резултат на което е настъпила загуба, кражба или унищожаване на регистъра; - мотиви: регистъра е в интернет, на сървър на частна фирма с договор на агенцията.</p> <p>Да се премахне 4. разпореди или допусне организиране на дейността в офис, който не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1; мотиви: офисът не е част от обучението.</p> <p>5. не осигури условия за провеждане на теоретичните или практическите изпити; - мотиви: организацията е осъществена от ИААА-София в техни кабинети и до този момент няма наказани с наказание. Само уволнени?</p> <p>6. не предостави записите от видеонаблюдението след провеждане на теоретичните изпити в учебния център; - мотиви: изпитите по теория се предават онлайн. Да накажат служителя на агенцията. Дасе премахне, (5) Наказва се с глоба 500 лв. ръководител на учебната дейност в учебните центрове за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, който:</p> <p>1. не осигури спазването на изискванията на учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност по при извършване на обучението; - мотиви- Текстовете от законопроекта са некоректни, непълни, подлежат на тълкуване не стават за закон.</p> <p>д) провеждането на междинните и вътрешните изпити; - мотиви- междинните изпити са по желание на обучаваните, а вътрешните изпити се използват от некоректни фирми за допълнителни печалби със съдействие на агенцията.</p> <p>Да ес отмени (б) 1. не спазва изискванията на учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на</p>		
--	--	--	--	--

		<p>правоспособност при извършване на обучението;</p> <p>2. допуска нарушение при воденето на документите във връзка с обучението;</p> <p>3. не вписва своевременно данните в документите във връзка с обучението; мотиви- Текстове от законопроекта са некоректни, непълни, подлежат на тълкуване не стават за закон. Да се отмениб. като член на изпитна комисия нарушава реда за провеждане на теоретичните или практическите изпити. - мотиви инструктори не се допускат , не участват в организацията и провеждане на изпитите по теория от много години насам.</p> <p>Що за глупост, не се наядоха: (7) За нарушения на изискванията за провеждане на обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и на изискванията при водене на свързаната с тях документация, за които не е предвидено друго наказание, виновните се наказват с глоба или с имуществена санкция в размер 500 лв.</p> <p>мотиви- Текстове от законопроекта са некоректни, непълни, подлежат на тълкуване не стават за закон. Произволна, измислена от инспектора причина за глоба, за да си поиска „такса спокойствие“. Чл.43(2) Министърът на образованието и науката:</p> <p>1. утвърждава учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства;</p> <p>2. утвърждава учебната документация и определя условията и реда за придобиване на правоспособност за обучаване на водачи на моторни превозни средства;</p> <p>3. след съгласуване с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя условията и реда за придобиване на правоспособност за провеждане на изпити на кандидатите за водачи на моторни превозни средства и утвърждава учебната документация за</p>		
--	--	--	--	--

		това. Г. Т.		
30.	АБЗ	<p>АБЗ изказва своята подкрепа за подготвените законопроекти. Разделянето на действащия Закон за движение по пътищата на три нови закона ще позволи по-добрата и детайлна регулация на материята, чиято крайна цел е осигуряване безопасността на движението по пътищата в Република България и опазване живота и здравето на хората. Поради кратките срокове за изразяване на становища АБЗ, ще се ограничим на този етап само с принципни бележки, засягащи пряко дейността на застрахователите в България.</p> <p>1. Относно проекта на Закон за движение по пътищата</p> <p>За пореден път бихме искали да изразим несъгласието си относно отпадането на задължителното посещение от органите на Министерството на вътрешните работи („МВР“) на пътнотранспортно произшествие, при което са нанесени материални щети и едното от моторните превозни средства не може да се движи на собствен ход. Това са обикновено пътнотранспортни произшествия („ПТП“) с материални щети в голям размер. Непосещаването на такива ПТП от органите на МВР възпрепятства прилагането в тези случаи на административни санкции на виновния водач. Повишава се възможността за застрахователни измами, както и удостоверяването на неверни обстоятелства, независимо по каква причини - объркване, принуда и т.н. Считаме, че следва да се възстанови действащия до 21.01.2017 режим, съгласно който се предвиждаше задължително посещение от страна на органите на МВР на ПТП с материални щети, при които едното превозно средство не може да се движи на собствен ход.</p> <p>Използваме възможността да изразим за позицията си, че в протокола за ПТП с пострадали лица и протокола за ПТП с материални щети следва да се отразява показанието на техническото средство за установяване употреба на алкохол от</p>	Не се приема.	Проектът предвижда посещаване на ПТП с пострадали, а за останалите следва да се създаде организация от застрахователите във връзка с преценка за застрахователните претенции.

	<p>водачите, без значение дали е под или над 0,5 промила.</p> <p>2. Относно проекта на Закон за пътните превозни средства Многократно АБЗ е изразявала, включително в работни групи с представители на МВР, своето становище за премахването на нотариалната заверка на подписите на договорите за прехвърляне правото на собственост на моторни превозни средства, тъй като тази заверка не допринася с нищо за стабилността на стопанския оборот и излишно оскъпява прехвърлителната процедура. Разделянето на момента на прехвърляне на правото на собственост върху моторното превозно средство с писмен договор с нотариална заверка на подписите и последващия момент с „регистрацията“ на новия собственик и „дерегистрация“ на предишния собственик създава само проблеми, както за застрахователите, така и за съществуването и поддържането на регистъра на МВР. Създават се предпоставки за поддържането на този регистър в състояние, което не отговаря на правния статус на собствеността на моторните превозни средства. Нотариусите не извършват идентификация на моторно превозно средство и не са обвързани с ангажименти по вписване на промяната на собствеността в регистрите на МВР. Считаме, че моторните превозни средства могат да се прехвърлят с писмен договор, като фактическият състав по прехвърлянето на правото на собственост на моторното превозно средство трябва да бъде завършен с вписването на новия собственик в регистъра на МВР, т.е. собствеността да се прехвърля с вписването в регистъра. За да може да бъде осъществена сделката, страните по нея следва да се явяват пред КАТ за осъществяване на промяната на регистрацията на моторно превозно средство. Бихме искали да отбележим, че България е единствената държава членка, в която прехвърлянето на правото на собственост на моторно превозно средство се извършва пред нотариус. С оглед на изготвяне на мотивите към законопроекта и спазване на изискванията на Закона за нормативните актове,</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>За удостоверяване на сделка с регистрирано превозно средство нотариусите извършват необходимите справки и проверки.</p>
--	--	----------------------	--

		<p>настояваме да бъде направена пълна оценка на въздействието на наличието на нотариална заверка на подписите на договорите за прехвърляне на правото на собственост на превозните средства, както за българската икономика, така и за българските граждани и българската администрация, както и да се направи ясна и пълна мотивировка за запазването на този ред, останал от времето на непазарната икономика. В случай, че се запази нотариалната заверка, считаме, че в законопроекта следва да бъде точно разписана каква е ролята на нотариуса във връзка с т.нар. уведомяване на компетентните служби за прехвърлителни сделки на моторни превозни средства. По този начин ще може да бъде осъществяван своевременен контрол, както и ще могат бъдат налагани своевременно предвидените санкции от страна на компетентните български органи. В новия проект на Закон за пътните превозни средства е предвиден т.нар обмен на информация между МВР и Нотариалната камара по електронен път за регистрираните в страната моторни превозни средства и теглените от тях ремаркета и „сключените договори но от законопроекта не става ясно на какъв период ще става този обмен на информация за „сключените договори“- в реално време или не, на ежедневна или друга база, както и какво ще е значението за прехвърлителната сделка на този обмен. Считаме, че следва да се създаде цялостен законов механизъм, който да гарантира промените в регистрацията на моторни превозни средства при прехвърлителни сделки и точно разписване на функцията и отговорностите на нотариуса.</p> <p>Асоциация на българските застрахователи би желала отново да постави въпроса относно въвеждането на т.нар. „сезонни табели“ на превозните средства в България, които са пряко свързани с възможността за краткосрочни застраховки гражданска отговорност на превозни средства, които се ползват сезонно, като мотори, каравани, т.нар. кабриолети и др. Въвеждането на сезонни табели ще позволи в Кодекса за</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Съществува възможност за спиране от движение.</p>
--	--	---	----------------------	--

		<p>застраховането да се уредят краткосрочни застраховки гражданска отговорност на автомобилистите, чиито срок съвпада със срока на сезонната табела, а не срокът на застраховката да зависи от преценката на водачите.</p> <p>Асоциация на българските застрахователи подкрепя въвеждането в проекта на нов Закон за превозните средства на регистрационен режим за търговци на употребявани части за моторни превозни средства и останалите разпоредби, заложили във връзка с делките с употребявани части за пътни превозни средства. Подкрепяме и идеята за въвеждане на регистрационен режим на автосервизите, но считаме че предвиденият ред страда от редица недостатъци и следва да бъде стриктно разписан.</p>		
31.	Д. С.	<p>Предлагам без отлагане да се узакони завиването надясно при червен светофар ако няма опасност за движението. Това ще отпусти много задръствания в градското движение и ще улесни чуждестранните водачи. В повечето страни този завой е разрешен.</p>	Не се приема.	Съобразно обществените отношения в страната, в проекта е предвидено завиване при наличие на отделна секция на светофара или знак.
32.	И. Б.	<p>Да се измени текста на чл. 214 , ал.(6) от проекта на ЗДвП, кореспондиращ с чл.189, ал. (9) от действащия в момента ЗДвП, по следния начин: „При плащане на глобата, наложена с електронен фиш, в 14-дневен срок от получаването му се заплаща 50 на сто от нейния размер“.</p> <p>Считам, че с приемане на предложението ще се стимулират много по-голям брой водачи да заплащат своевременно наложените с електронен фиш глоби и това ще увеличи значително събираемостта им.</p>	Не се приема.	Към момента е предвидено намаляване в размер на 30 на сто от размера на глобата.
33.	СБА	<p>I. Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата</p> <p>Считам, че предвид цялостната политика по ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност настоящите промени са подходящ момент от законодателната уредба да отпадне „контролният талон за потвърждаване валидността на притежаваното</p>	Не се приема.	Отпадането на контролния талон към момента значително ще утежни осъществяването на контролната дейност и реализирането на



	<p>свидетелство“. Подобен документ не се изисква в останалите държави-членки на Европейския съюз.</p> <p>Още повече, чл.163, ал.1, т.8 от ЗДвП предвижда, че „Служители от определени от министъра на вътрешните работи структури и структурни звена на Министерството на вътрешните работи: ...водят националните регистри за водачите и техните нарушения и наказания, моторните превозни средства и пътнотранспортните произшествия и създават информационни фондове за съхраняване на данните“. При наличие на тези регистри подобна остаряла форма като талона е редно да отпадне.</p> <p>В чл. 75 ал.1, т. 6 и в т. 7 е предвидено, че „Престоят и паркирането са забранени: т.6. на разстояние по посока на движението, по-малко от 21 метра преди пешеходни пътеки, освен ако при пешходната (допусната техническа грешка в Проекта) пътека са изградени тротоари, изнесени пред местата за паркиране; на кръстовища и на по-малко от 5 метра от тях, когато на тях няма пешеходна пътека“. Във въпросните 5 метра е зоната, в която пешеходците пресичат при липса на очертана пешеходна пътека, като това е посочено в чл.141 ал.2 – „На кръстовища без обозначена, маркирана или сигнализирана пешеходна пътека, пешеходците могат да пресичат пътното платно по продълженията на тротоарите и банкетите върху пътното платно, след като пропуснат движещите се по пътя моторни превозни средства, като при това спазват правилата по ал. 1, т. 1-4“. Целта на предвидените забрани за паркиране и престой е спрялото превозно средство да не закрива пешеходците, които ще пресичат, но така заложените несъответствия могат да доведат до субективно определяне на нарушението. Не може лицата да бъдат принуждавани да доказват отрицателни факти, че пътека е без обозначения, не е маркирана или сигнализирана.</p> <p>Във връзка с горното СБА предлага пешеходните пътеки да не бъдат повдигани, а такъв повдигнат или вибриращ участък да</p>	<p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>административната отговорност. С въвеждането на талона без нарушения се предоставят и привилегии, а отпадането му би лишило водачите от тях.</p> <p>Разпоредбата ще бъде редактирана.</p> <p>Предложението е относимо към безопасността на движението, но</p>
--	--	---	--

		<p>бъде изграден на разстояние най-малко 5 /пет/метра преди самата пешеходна пътека.</p> <p>СБА прави предложение в чл. 117 да се добави нова т. 4 със следния текст: да задължи и следи пътниците за поставяне на обезопасителни колани.</p> <p>Неточност е допусната в чл.173, ал. 2 от Проекта, съгласно която „Лице, което е загубило правоспособност да управлява моторно превозно средство в случаите по чл. 172, след като е върнало свидетелството си за управление или то му е отнето може да бъде допуснато до изпит за възстановяване на правоспособност не по-рано от 24 месеца от датата, на която е върнато или отнето свидетелството и след преминаване на курс в структурите на Министерството на вътрешните работи. При кандидатстване за възстановяване на правоспособност за категория, за която се изисква стаж, се зачита съответният стаж, придобит преди загубата на правоспособността“. Така формулиран, текстът не дава отговор дали курсът следва да е по теория или по практика или теория и практика, независимо, че в ал. 3 на същия член се казва, че: „Редът и условията за провеждане на курсовете в структурите на Министерството на вътрешните работи по ал. 2 се уреждат с наредбата по чл. 171, ал. 3“. В този смисъл СБА отправя предложение или /i/в закона да определи курса, а с подзаконов нормативен акт - реда и условията, или /ii/ да се определи курса (теория/практика), който да бъде извършен от Учебните центрове, притежаващи разрешително за обучение на водачи от МТИТС.</p> <p>В чл. 18 от Проекта следва да се добави нова алинея 6, съгласно която „издаване на територията на Република България на международно свидетелството става по реда и съобразно изискванията на Виенската конвенцията за движението по пътищата от 1968 г.“</p> <p>СБА прави предложение за промяна на чл. 113, ал. 1:</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>не е относимо към предмета на ЗДвП.</p> <p>Поставянето на колана е задължение по закон. Контролът е от компетенциите на контролните органи.</p>
--	--	---	--	--

		<p>т. 1 от ЗДвП като настоящият текст „преди да навлязат на платното за движение, да се съобразят с приближаващите се пътни превозни средства” следва да се промени на „преди да навлязат на платното за движение, да спрат, да се огледат в двете посоки за приближаващи пътни превозни средства и да се съобразят с тях”.</p> <p>т. 3, а именно: „да спазват светлинните сигнали и сигналите на регулировчика, като преди навлизане на платното за движение се оглеждат в двете посоки за навлизане на пътни превозни средства“;</p> <p>т. 4. да се промени както следва: „да не преминават през ограждения от парапети или вериги, както и през пътища, които имат средна разделителна ограда“.</p> <p>Приетата през 2017 г. промяна на чл. 119, ал. 5, следва да бъде прецезирана по следния начин:</p> <p>„Ал. 5. При пътнотранспортно произшествие с пешеходец на възраст до 18 годишна възраст, включително, на обозначена пътна маркировка "пешеходна пътека", когато водачът е превишил разрешената максимална скорост за движение или е нарушил друго правило от Закона за движението по пътищата, имащо отношение към произшествието, пешеходецът не се счита за съпричинител за настъпване на съответното произшествие“.</p> <p>II. Проект на Закон за водачите на моторни превозни средства СБА счита, че чл.56 ал.4 т.2. следва да бъде прецезирана от законодателя, тъй като в действителност въпросния регистър е в електронен вариант и е свързан с Информационната система на ИААА, поради което не е възможно неправилно съхраняване на регистъра за вписване на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, в резултат на което да настъпи „загуба, кражба или унищожаване на регистъра“.</p> <p>Друг неправилно формулиран текст е този на чл.56 ал.4 т.6, който считам, че следва напълно да отпадне, тъй като изпитите</p>	<p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p>	<p>Не е необходимо въвеждането на възраст. С оглед съдържанието на разпоредбата е предложено отпадането ѝ от проекта.</p>
--	--	---	---	---

		<p>по теория се извършват само в изпитни зали на ИААА /същото е посочено и в Проект на ЗДП - чл. 24.“Теоретичните изпити се провеждат от служители, определени от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ или оправомощено от него длъжностно лице в изпитни зали на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, които отговарят на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1.“/. Следователно, задължението за предоставяне записите от видеонаблюдението след провеждане на теоретичните изпити в учебния център, е напълно неприложимо.</p> <p>Чл. 56, ал. 5, т. 3, б. „д“ предвижда, че се наказва “с глоба 500 лв. ръководител на учебната дейност в учебните центрове за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, който при организиране на обучението разпореди или допусне нарушение на провеждането на междинните и вътрешните изпити“.</p> <p>Предложението на СБА е текстът за „междинните изпити“ да отпадне, тъй като преди три години самите междинни изпити отпаднаха от учебната документация като задължителни, а задължителни са само вътрешните изпити.</p> <p>III. Проект на Закон за пътните превозни средства</p> <p>В чл. 47, ал. 1 е предвидено изискване “Въвеждането на техническите данни в регистъра по чл. 46 за употребяваните превозни средства се извършва при първоначална проверка на техническата изправност на превозните средства в контролно техническите пунктове“, но не става ясно откъде контролно техническите пунктове ще получат информация по т 10. данни за извършените ремонти и техническо обслужване на превозното средство; и по т.11. данни за пътнотранспортни произшествия с превозното средство.</p> <p>В алинея 3 на същия член е заложено, че „Технически паспорт се издава за всички превозни средства, подлежащи на регистрация“, но не е посочено кой ще издава този</p>	<p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p> <p>Липсва предложение.</p>	
--	--	---	--	--

		<p>“Технически паспорт“; дали той следва да е на хартиен носител или ще бъде само в електронен вариант за употребяваните автомобили</p> <p>Алинея 5 на същия чл 47, посочва, че “За нерегистрираните употребявани превозни средства технически паспорт по ал. 3 се издава след успешно преминал технически преглед за проверка на техническата изправност.“, като не става ясно за кой технически преглед следва въпрос – за този при първоначалната регистрация в КАТ или при първия технически преглед в пункт.</p> <p>Обърщаме Ви внимание за вероятна техническа грешка в чл. 49, ал. 3, т. 6 „линейките, къмпинг-автомобилите, къмпинг-ремаркетата от категории О2, О3 и О4, колесните трактори с максимална конструктивна скорост, надвишаваща 40 km/h, и пътните превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел – всяка година. превозни средства със специално предназначение“</p> <p>Вероятно текстът е трябвало да бъде: “линейките, къмпинг-автомобилите, къмпинг-ремаркетата от категории О2, О3 и О4, колесните трактори с максимална конструктивна скорост, надвишаваща 40 km/h, и пътните превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел и превозни средства със специално предназначение – всяка година.“</p> <p>В чл. 49, ал. 5, т. 2 е посочено “изменение в конструкцията на превозното средство, свързано с безопасността на превозното средство или опазването на околната среда, или промяна на категорията му.“, като тук следва да попаднат и тунингованите автомобили.</p> <p>СБА счита, че е налице и неяснота във връзка с РЕГИСТРАЦИЯТА ЗА АВТОСЕРВИЗНА ДЕЙНОСТ. От една страна е предвидено, че дейността ще се регистрира, но в същия момент си изискват документи като за лицензиране на дейността:</p> <p>В чл. 50 ал. 5 е посочено, че “Разрешението се издава в срок до</p>	<p>Липсва предложение.</p> <p>Липсва предложение.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p>	
--	--	---	---	--

		<p>30 дни от датата на подаването на заявлението. Неразделна част от разрешението е списък на председателя на комисията, извършваща прегледите, и на техническите специалисти“ в неразделната част от разрешителното трябва да се допише и “ броя на линиите “</p> <p>В чл. 54, т. 4 и в чл. 55, ал. 2, т. 2 се изисква документ удостоверяващ професионалната квалификация и професионалния опит на техническия специалист, ако за професионалния опит може да се удостовери със придобит стаж, то за професионалната квалификация от 30 години не се издават такива документи за разряд,1-ви ,2-ри и т.н.</p> <p>Чл. 55, ал. т.2. предвижда “техническите специалисти, притежават необходимите образование, специализация и квалификация съгласно изискванията на наредбата по чл. 53, ал. 2 и не са заличавани от регистъра по чл. ..., ал. ... през последните две години.“.</p> <p>По отношение на предвиденото в чл. 58, ал. 2, т. 4 следва да се уточни по какъв начин ще се установи това и дали това не е прекалено тежка репресивна мярка ?</p> <p>В чл. 58, ал. 2, т. 6 е предиен текст, който не е съобразен с действителната ситуация - “не уведоми контролните органи за наличие на опасна техническа неизправност в превозно средство представено за ремонт или техническо обслужване и неизправността не е отстранена“ – в случай, че клиентът откаже извършване на ремонт,жзащо сервизите трябва да носят отговорност за нечия безотговорност.</p> <p>В т.7 на същия член е посочено, че “ техническият специалист престане да отговарят на изискванията, определени с наредбата по чл. 53, ал. 2;“. В този случай става въпрос за професионален опит и квалификация, като не става ясно с какви документи ще се доказват тези изисквания.</p> <p>В чл. 61, ал. 2 т. 3 е посочено, че “дават предписания във връзка с техническото обслужване и ремонта превозните средства; при необходимост правят предложения до министъра на</p>	<p>Приема се.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>С тази мярка се цели възпиращ ефект за извършване на нарушения от техническите специалисти.</p> <p>Санкцията е предвидена ако не уведоми органа, а не ако не извърши ремонт.</p> <p>Следва да има санкция, ако специалиста не упражнява качествено професията.</p>
--	--	---	--	---

		<p>транспорта, информационните технологии и съобщенията за прекратяване на регистрацията, извършена по реда на чл. 53 или заличаване на техническите специалисти от регистъра“ – отново възниква въпроса за професионална квалификация и опит, както и за уменията да работят с апаратурата, която установява дадена неизправност.</p>		
34.	Р. Е.	<p>В чл.12 (6) (Нова - ДВ. бр. 60 от 2012 г., в сила от 8.08.2013 г.) На кръстовища с интензивно движение се поставят устройства за отчитане на времетраенето на светлинния сигнал. -Да се добави ЗАДЪЛЖИТЕЛНО се поставят устройства за....</p> <p>Чл. 17. На пътно платно с три и повече пътни ленти за движение в една посока, обозначени с пътен знак, на водача на пътно превозно средство, което не може да развива или на което не е разрешено да развива максималната за пътя скорост, се забранява да навлиза в крайната лява лента за тази посока, освен при завиване или заобикаляне. - се опрости текста,например:</p> <p>Чл.17. На пътно платно с три и повече пътни ленти за движение в една посока, обозначени с пътен знак, в крайна лява лента могат да се движат при изпреварване само МПС от категория В.</p> <p>Чл.19 (1) Когато релсов път е разположен върху платното за вижение, водачите на пътни превозни средства, които се намират върху него, са длъжни да го освободят по възможно най-бързия начин при приближаване на пътно превозно средство от редовните линии за обществен превоз на пътници, за дла го пропуснат да премине. - Да се опрости,например така: Движението на нерелсови ППС върху трамвайните релси се допуска само за кратко и ако е неизбежно другаде да се извърши изпреварване или заобикаляне.</p> <p>Чл. 22 -Таблицата с максимално разрешените скорости на движение да се подреди по йерархия вертикално и</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Тази дейност се осъществява въз основа на съответните проекти, в които се отчитат и други параметри, освен интензивността на движението.</p> <p>Разпоредбата е ясна.</p> <p>Предложената категория е относима към свидетелството за управление, а не към превозното средство.</p> <p>Предлага се въвеждане на недефинирани категории, които биха се оказали предпоставка за злоупотреби.</p> <p>Предложението е неточно, тъй като посочените категории от</p>

		хоризонтално, т.е. ППС	Населено място	Извън населено място	Скоростен път	Автомагистрала		свидетелството за управление на моторни превозни средства обозначават правоспособност за управление на МПС от различни категории.
		В, В1	50	90	120	140		
		А, А1, А2						
		С, С1, Д, Д1	50	80	90	100		
		ВЕ, СЕ, ДЕ	50	70	90	100		
		Т	50	50	-	-		
		АМ	45	45	-	-		
		Самох. Маш.	40	40	-	-		
		При теглене	40	40	70	70		
		с твърда връзка						
		с гъвкава връзка	40	40	40	40		
		чл. 35(2) Когато радиусът на завиване на пътното превозно средство е по-голям от радиуса на завоя ..- Да се опрости, напр.: Когато няма достатъчно свободно място					Не се приема.	Разпоредбата предвижда обективни критерии.
		Чл.35/3/ -Да се допълни: така че да заеме лентата, в която има намерение да продължи движението си.					Не се приема.	Предложенията съдържат категории, които биха създали предпоставки за разнородни тълкувания и са относими към действащия закон, а не към обсъжданите проекти.
		Чл.35/4/ да отпадне						
		Чл.36/2/--Да се допълни: така че да заеме лентата, в която има намерение да продължи движението си.						
		Чл. 43а. -Да се допълни с: „освен, когато релсовият път е разположен вдясно.						
		Чл. 45/4/ и чл.46-Да се премахнат като абсурдни!						
		В раздел 11 да се добави изрично текст за локалните платна. Също за кръговите кръстовища.						
		В раздел 13 навсякъде, освен в чл-56 да се добави и „и на автомобилен път“						
		В чл. 98/2/ да не се изброяват всевъзможни входове и изходи, а да се опрости, напр.: Забранява се паркирането пред всякакви входове и изходи						
		Чл. 105/2/ да отпадне						
		Чл. 133/2/ да се допълни с: освен на 2 депа до 7 годишна						



		<p>възраст или на 1 дете до 14 годишна възраст.</p> <p>Имам над 20годишен опит като учител по автотранспортна техника и като инструктор по обучение на водачи на МПС, кат. В - теория и практика/кормуване/.Работя в ПГТЕ"Хенри Форд".Опитвала съм различни методики на преподаване.Установих,че за да станат текстовете от ЗДП разбираеми за водачите,може да се опростят или конкретизират някои от тях.Нямам претенции за изчерпателност, нито за юридически подход.Предвид популярността на ЗДП,считам за уместно той да е понятен за широк кръг читатели. Извинявам се за пропуснатите срокове за участие в общественото обсъждане.</p>		
35.	Д. ЕООД	<p>Във връзка с необходимостта от усъвършенстване на законовата уредба на обучението по безопасност на движението по пътищата, отправяме следното мотивирано предложение за изменение на §6 от ДР от проектозакона за движението по пътищата:</p> <p>Параграф §6 от ДР на проектозакона за движението по пътищата да се измени така:</p> <p>§6. Министърът на образованието и науката осигурява, чрез съответните учебни планове и програми задължителното обучение по правилата за безопасност на движението по пътищата, като единна система през цялото училищно обучение и в детската градина в следната организация: от I до XII клас по един учебен час през седмица и по една ситуация през две седмици от I до IV група в детската градина.</p> <p>Мотиви:</p> <p>1. В настоящата редакция нормата гласи: „§ 4. (Изм. - ДВ, бр. 74 от 2009 г., в сила от 15.09.2009 г., изм. - ДВ, бр. 68 от 2013 г., в сила от 02.08.2013 г.) Министърът на образованието и науката осигурява чрез съответните учебни планове задължителното изучаване от учениците в системата на средното образование на правилата за движение по пътищата.”</p>	Приема се по принцип.	

		<p>Видно е, че законодателят е предвидил изучаването на правилата за движение по пътищата да се осъществява в системата на средното образование. Съгласно чл. 73, ал. 3 от Закона за предучилищното и училищното образование (Обн. ДВ. бр.79 от 13 Октомври 2015 г., посл. изм. и доп. ДВ. бр.99 от 12 Декември 2017 г.) обучението за придобиване на средно образование се осъществява от VIII до XII клас.</p> <p>Към настоящия момент обаче, изучаването на правилата за движението по пътищата единствено в системата на средното образование не съответства на обществения интерес и не отчита съвременните тенденции в развитието на обществените отношения в областта на безопасното движение по пътищата, намерили отражение в редица стратегически и концептуални документи.</p> <p>Това налага и текстът, съдържащ се в § 4 от ДР на ЗДвП да бъде осъвременен, като предвиди обучение и в детската градина, началното образование и прогимназиално образование. Такова в действителност се провежда, но без нужната нормативна основа.</p> <p>Предложеното изменение цели да отговори на повишения обществен интерес от поетапното и съобразено с възрастта изучаване на правилата за безопасно движение по пътищата, отчетен от Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г. приета с Решение № 946 на Министерския съвет от 22.12.2011 г. В нея изучаването на правилата за безопасно движение по пътищата е заложено в детските градини, началното и средното образование (стр. 15).</p> <p>Въз основа на Националната стратегия, със Заповед № РД09-266/07.03.2013 г. на Министъра на образованието, младежта и науката е одобрена Стратегията на МОМН за изпълнение Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г. В нея също е предвидено изграждането на единна</p>		
--	--	--	--	--

	<p>система за обучението по безопасност на движението по пътищата от детската градина до XII клас (стр.12-13). В тези стратегически документи е изложена и мотивирана необходимостта от провеждане на такова обучение в единна система на предучилищното и цялото училищно образование.</p> <p>Явно е противоречието със сегашния текст на § 4. (Изм. - ДВ, бр. 74 от 2009 г., в сила от 15.09.2009 г., изм. - ДВ, бр. 68 от 2013 г., в сила от 02.08.2013 г.) Министърът на образованието и науката осигурява чрез съответните учебни планове задължителното изучаване от учениците в системата на средното образование на правилата за движение по пътищата.</p> <p>В изпълнение на този текст още през 2003 г. министър Игор Дамянов утвърди Концепция за възпитанието и обучението по безопасност на движението по пътищата в детската градина и българското училище, в която също изучаването на правилата за безопасно движение по пътищата бе заложено от детската градина до XII-ти клас (стр.7-8).</p> <p>Проведени изследвания показват, че до 14 годишна възраст детето не може да бъде самостоятелен и безопасен за себе си участник в движението.</p> <p>Гореизброените документи отчитат обстоятелството, че изучаването на правилата за движение по пътищата единствено в системата на средното образование е недостатъчно, което налага усъвършенстване на законовия текст, поставящ нормативната основа за обучение по безопасност на движението по пътищата.</p> <p>2. Предложеното изменение цели да отстрани съществуващото противоречие между текста на § 4 от ДР на ЗДвП и приетата подзаконова нормативна уредба. Законната норма предвижда изучаване на правилата за движение по пътищата единствено в системата на средното образование, което означава от VIII-ми до XII-ти клас. В действителност обаче, изучаването на правилата за безопасно движение по пътищата се провежда само в системата на предучилищното образование и от I до VII</p>		
--	---	--	--

	<p>(VIII) клас (в системата на основното образование), но не и в системата на средното образование.</p> <p>3. Ноторен факт е, че в последните години и към настоящия момент обучението по безопасност на движението по пътищата се провежда само в детската градина и I-VII(VIII) клас. Доказателство за това са разработените от ресорното министерство учебни планове, от чието съдържание е видно, че изучаването на правилата за безопасно движение по пътищата намира място само от I-VII(VIII) клас.</p> <p>Наред с горното, в Приложение № 5 към чл. 11, ал. 3 от Наредба № 13 от 21.09.2016 г. за гражданското, здравното, екологичното и интеркултурното образование, издадена от министъра на образованието и науката (Обн. - ДВ, бр. 80 от 11.10.2016 г., в сила от 11.10.2016 г.), „безопасност и движение по пътищата” е предвидено като рамково изискване при организацията на часа на класа за учениците от I-VII клас.</p> <p>От една страна това е в противоречие със сега действащия текст на §4 от ЗДвП, тъй като се явява изпълнителна дейност без нормативна основа.</p> <p>От друга страна то е в противоречие и с цялостната концепция за осигуряване на обучението по безопасност на движението по пътищата, намерила отражение в гореспоменатите стратегически документи, която визира това обучение като високо приоритетно и има за цел то да се провежда последователно, като единна система.</p> <p>На първо място няма правна и житейска логика правилата за безопасно движение по пътищата да се изучават само в детската градина и от I-ви до VII-ми клас и да не се изучават от учениците в системата на средното образование, когато те имат несъмнено най-голяма необходимост от това, като бъдещи правоспособни водачи на ППС. Неясно защо до настоящия момент не е осигурено обучение на учениците в системата на средното образование в изпълнение на изричния законов текст на § 4 от ДР на ЗДвП и взетото от Министерския съвет</p>		
--	---	--	--

		<p>Решение №542 от 07.06.2005 г.</p> <p>Няма и логика това обучение да се провежда само в VIII-XII клас, а в I-VII клас да не присъства.</p> <p>На второ място, за да отговори на обществения интерес, изучаването на правилата за безопасно движение по пътищата трябва да се организира в самостоятелен учебен модул и учебен час (според възрастта на детето), за да се осигури адекватно провеждане на единната политика за обучение на учениците по отношение на опасностите в пътното движение, застрашаващи тяхното здраве и живот. За постигането на тази цел е необходимо да се разработи единна система за обучение на правилата за безопасно движение по пътищата, което да се провежда от детската градина до XII клас. Това налага най-напред Народното събрание на Република България да предприеме изменение на §4 от ДР на ЗДвП, което да предвиди задължителното изучаване на правилата за безопасност на движение по пътищата, като единна система през цялото училищно обучение и в детската градина.</p> <p>Това ще позволи да се предприемат впоследствие и съответните изменения и допълнения на Закона за предучилищното и училищното образование, както и да се усъвършенства подзаконовата нормативна уредба, касаеща изучаването на правилата за безопасно движение по пътищата в детската градина и I-VII клас, като учебен модул и учебен предмет в VIII-XII клас.</p> <p>Изграждането на транспортна култура трябва да започне от детската градина и училище в единна и последователна система.</p> <p>При това условие можем да очакваме броят на ПТП с млади хора да намалее и Република България да се премести от последното място по брой ПТП от страните в ЕС към страните с малък брой катастрофи и загинали.</p> <p>За промени в текста на Проектозакона за движение по пътищата от м. април 2018г.</p>		
--	--	--	--	--

		<p>Първо предложение. Промяна в името на проектозакона „Закон за движение на пътните превозни средства.”</p> <p>Мотив: В проектозакона за движение по пътищата има много текстове (от чл.1 до чл.4, чл.6, чл.7, чл.25 и др.) които са от закона за пътищата. Отделно от това ЗДВП се занимава главно с ППС и организацията и контрола.</p> <p>Второ предложение. Не е ясна философията на този закон – да възпитава или да плаши, защото в него изобилстват изразите: „водачът е длъжен”, „на водача е забранено” и т.н. и много малко „водача има право”.</p> <p>Трето предложение. В проектозакона много слабо са застъпени правата на водачите на ППС.</p> <p>Мотив. В един закон права и задължения трябва да бъдат балансирани поравно.</p> <p>Четвърто предложение. Проектозакон дава много права на МВР, но не посочва почти никакви задължения и отговорности.</p> <p>Мотив. В един закон права и задължения трябва да бъдат балансирани поравно.</p> <p>Пето предложение. Текстът на чл.33 да се редуцира до едно изречение – последното.</p> <p>Мотив. Физически и психически е невъзможно един водач да следи, докато управлява МПС, 7 (седем) параметъра. Това и компютър не може да го направи. Така този текст, в този вид, прави един водач единствено и само него виновен за ПТП, т.е. „по вина на водача”, а не „по вина на пътя” например..</p> <p>Шесто предложение. Да отпаднат текстовете за „несъобразена скорост”.</p> <p>Мотив. Зависимостта между скорост и сцепление на гумите с пътя е много голяма. Никой, никъде и по никакъв начин не информира водачите по път с какъв коефициент на сцепление</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Проектът регулира и движението на пешеходци и други участници в движението.</p> <p>Законът урежда обществени отношения.</p> <p>Законът урежда обществените отношения, свързани с движението по пътищата. Правата и задълженията на органите са уредени в устройствените закони и правилници. Текстът възпроизвежда разпоредба от Виенската конвенция от 1968 г.</p> <p>Значение имат и много други фактори. Водачът е длъжен да се съобразява със състоянието и условията на пътя.</p>
--	--	---	--	---

		<p>се движат: 0,9; 0,6; 0,4; 0,3 и т.н. Когато той е информиран по път с какъв коефициент на сцепление се движи, тогава ще съобразява скоростта си с него.</p> <p>Седмо предложение. Да се постави пътен знак, информиращ за коефициента на сцепление в определен участък от пътя. Не знак „Хлъзгав път”.</p> <p>Осмо предложение. Чл.36(2) Посочената дистанция в метри между две ППС не може да бъде спазена на автомагистрала и по първокласната пътна мрежа с интензивен трафик, с изключение на ППС каруци и велосипеди.</p> <p>Девето предложение. Параграф 4(4) от Допълнителните разпоредби трябва да отпадне.</p> <p>Мотив. Проектозаконът включва 217 члена и много допълнителни разпоредби. Всичко това ли ще изучават шофьорите за 1 ден?</p> <p>Десето предложение. Да отпадне текста, предвиждащ повторното явяване на изпит да бъде в МВР.</p> <p>Мотив. Да посочат мотиви МВР.</p> <p>Забележка. Френският ЗДвП е 3 тома, но той е за съдии, следователи, прокурори, експерти. За шофьорите има Правилник (правила), не 200, които са ясни и лесно се помнят. Кой шофьор ще помни 217 члена и т.н.</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Горният коментар.</p> <p>Предложението е оттеглено.</p> <p>Липсва такова задължение.</p> <p>Всеки следва да познава закона. Не всички правила са за водачите.</p>
36.	„Г.“	<p>Част предлагаща директни и конкретни промени в закона</p> <p>1. Проблем - събиране на нарушителите и свидетелите на едно място при писане на акт за административно нарушение. Хората се страхуват от саморазправа и отказват да свидетелстват</p> <p>а. Решение - промяна на чл 40 (1) от ЗАНН.</p> <p>і. В момента пише така Чл. 40. (1) Актът за установяване на административното нарушение се съставя в присъствието на нарушителя и свидетелите, които са присъствували при извършване или установяване на нарушението.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Предложението е извън предметния обхват на обсъжданите проекти.</p>

	<p>ii. Трябва да стане - Актът за установяване на административното нарушение се съставя в присъствието на нарушителя и контролния орган, без да е необходимо присъствието на свидетелите, когато те са подписали сведение или показание.</p> <p>2. Проблем - нарушителя има право да разгледа документите и преписката като може да прави извадки. Има случаи, в които нарушителя си записва адреса и имената на подалия сигнал и следва саморазправа</p> <p>а. Решение - промяна на чл. 34 (1) от АПК</p> <p>i. В момента пише така Чл. 34. (1) Административният орган осигурява на страните възможност да преглеждат документите по преписката, както и да си правят бележки и извадки или - според техническите възможности - копия за тяхна сметка.</p> <p>ii. Трябва да стане - (1) Административният орган осигурява на страните възможност да преглеждат документите по преписката, без да дава достъп до личните данни на гражданите подали сигнала, както и да си правят бележки и извадки или - според техническите възможности - копия за тяхна сметка.</p> <p>3. Проблем - В момента за административни нарушения, може да се наложи фиш само за нарушения установени в момента на извършването им. Проблемът е че на база снимкови материали и сведения със свидетелски показания, полицаите установяват нарушенията в последствие. Фишовете са много по-лесно събираеми.</p> <p>а. Решение - добавяне на нова алинея в чл. 186 от ЗДвП</p> <p>i. В момента пише така - Чл. 186. (1) (Изм. - ДВ, бр. 43 от 2002 г., бр. 85 от 2004 г., изм. и доп., бр. 105 от 2005 г., изм., бр. 51 от 2007 г., изм. и доп., бр. 69 от 2008 г., изм., бр. 101 от 2016 г., в сила от 21.01.2017 г.) За административни нарушения, които са установени в момента на извършването им и за които не е предвидено наказание лишаване от право да управлява моторно превозно средство или отнемане на контролни точки, на мястото на нарушението може да бъде наложена с фиш глоба</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Предложението е извън предметния обхват на обсъжданите проекти.</p> <p>Предложението е направено спрямо действащия закон. Съгласно предвиденото в чл. 213 от обсъждания проект, за административни нарушения, за които не е предвидено наказание лишаване от право да се управлява моторно превозно средство или отнемане на</p>
--	--	---	---



		<p>или в минималния размер, или в размера, посочен в административно наказателната разпоредба за съответното нарушение. Издаденият за наложената глоба фиш трябва да съдържа следните данни: за самоличността на служителя, наложил глобата; за самоличността на нарушителя; за мястото и времето на нарушението; за моторното превозно средство, с което е извършено нарушението; за нарушените разпоредби, за размера на глобата, срока, сметката и начините за доброволното ѝ заплащане. Фишът се подписва от служителя, наложил глобата, и от нарушителя, когато е съгласен да плати глобата. Образецът на бланката на фиша се утвърждава от министъра на вътрешните работи и указанията в нея са на български и английски език.</p> <p>ii. Трябва да се добави нова алинея тип - За административни нарушения, които НЕ СА установени в МОМЕНТА, А впоследствие от момента на извършването им ОТ ДЛЪЖНОСТНОТО ЛИЦЕ НА СЛУЖБИТЕ ПО КОНТРОЛ, ВЪЗ ОСНОВА НА СВИДЕТЕЛСКИ ПОКАЗАНИЯ ПОДКРЕПЕНИ СЪС СНИМКОВ МАТЕРИАЛ ИЛИ ВИДЕОМАТЕРИАЛ, и за които не е предвидено наказание лишаване от право да управлява моторно превозно средство или отнемане на контролни точки, МОЖЕ да бъде наложена с фиш глоба или в минималния размер, или в размера, посочен в административнонаказателната разпоредба за съответното нарушение. Издаденият за наложената глоба фиш трябва да съдържа следните данни: за самоличността на служителя, наложил глобата; за самоличността на нарушителя; за мястото и времето на нарушението; за моторното превозно средство, с което е извършено нарушението; за нарушените разпоредби, за размера на глобата, срока, сметката и начините за доброволното ѝ заплащане.&gt;&gt;&gt;Фишът се подписва от служителя, наложил глобата, а нарушителя, се призовава да заплати доброволно глобата или да напише своите възражения.&lt;&lt;&lt;&lt;&gt;&gt;&gt;&gt;В случай, че са налице възражения и</p>	<p>контролни точки за отчет на извършените нарушения , може да бъде наложена с фиш глоба или в минималния размер, или в размера, посочен в административнонаказателната разпоредба за съответното нарушение.</p>
--	--	--	--

		<p>глобата подлежи на обжалване, се съставя акт съгласно чл. 189 (1).&lt;&lt;&lt;&lt;Образецът на бланката на фиша се утвърждава от министъра на вътрешните работи и указанията в нея са на български и английски език.</p> <p>Част без конкретни промени, защото изискват много и трябва експерти да се произнесат</p> <p>4. Проблем - Случайте на ПТП с напуснал участник в гр.София за 2017г. са около 2000. Във връзка със зачестилите практики на изчакване на давностния срок от 1 година на основание чл.34 от ЗАНН, се заформи ОБЩА безнаказаност на нарушителите. Причинените материални щети които остават незаплатени и непоправени на потърпевшите и психическата травма след такова ПТП, леко или тежко с наранявания на водач, пешеходец, дете, баба, дядо остават като лош спомен с привкус на беззаконие и безсилност.Общественото значение на проблема и във връзка с опитите да бъдат по дисциплинирани участниците в такива ПТП-та налага промяна на сега действащата нормативна база.1во. На основание чл.34 от ЗАНН давностния срок за разследване на такова ПТП е една година от настъпване на инцидента.</p> <p>2ро. За да може да се разследва такъв инциденти да се стига до възмездие, категорично и сигурно в този срок от една година трябва да бъде намерен водача.</p> <p>3то. След като се открие в рамките на 3 месеца да му се състави АУАН, който да му се връчи в рамките на изтичащия срок от датата на извършване на произшествието, като въз основа на което се издава НП в шестмесечен срок.</p> <p>Проблеми на 3те действия:</p> <p>1во. Адресната регистрация на гражданите на Република България не работи. Системата е неточна. Многократно и недобросъвестно гражданите на Републиката сменят адресната си регистрация и това затруднява намирането и откриването на</p>		
--	--	--	--	--

		<p>собственика на МПС-то с което водач е напуснал мястото на ПТП.</p> <p>2ро. Дори по адресна регистрация да бъде открит същия. Поради ред причини не се явява в поделението на МВР във връзка с призовката която му е връчена и това поражда безизходица. Невъзможност същия да бъдем ПРИНУДЕН да се яви, тъй като причината за призоваването е административно нарушение... и няма никакъв механизъм който да го ПРИНУДИ да се яви във връзка с разследването.</p> <p>Решение - 1во - Завишаване на давностните срокове във връзка с настъпилите ПТПта с напуснал участник. Причината - настъпилите вреди са повреждане на чужда собственост, бягане от отговорност, чувство за безнаказаност и реално безсилност на ораните по работа с преписката</p> <p>2ро. Законопроект в който е заложено базата данни на адресната регистрация, абсолютно да е свързана с базат данни на мобилни оператори, а именно след като регистрира мобилен номер на свое име да се отразява автоматично в информационната система. Полицаят да може да те призове като ти се обади на мобилния номер или ти се изпрати СМС. На ниво община, да се свърже с базата данни на общината във връзка с имотите които притежава или които е регистрирал, за да може да бъде намиран по адресна регистрация.</p> <p>3то. Във връзка с развиващата се телекомуникационна и технологична индустрия... всеки който притежава email и желае на него да получава съобщения от органите на МВР, Данъчната администрация, Обинската и др. да може да го дава за връзка и да се смята за редовно информиран че законно може да получава и да му се връчват официални документи от тези служби</p> <p>4то. Принудителен механизъм който да възпира собствениците</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Приложими са общите изисквания.</p> <p>Извън предмета на обсъжданите проекти.</p> <p>Съществуват механизми за</p>
--	--	---	---	--

	<p>на автомобили които се търсят във връзка с настъпило ПТП с напуснал водач. Като механизъм да не позволява: продажба на собствеността, вадене на каквито и да било документи от което и да било общинско или държавно предприятие, агенция, служба и др. с което ще се увеличи откриваемостта на търсените поне с 30%.</p> <p>5. Проблем - Големият брой нарушения по магистралата, най-вече от коли каращи в аварийната лента. В момента ако ги заснеме гражданин трябва да ги прати до Пътна Полиция и ще го извикат да свидетелства спрямо териториалната дирекция, което е абсурд. Представете си, че сте от Сфоия и заснемете караш в аварийната лента на магистралата в участък до Пловдив. Ще бъдете привикан да свидетелствате в Пловдив - колко хора ще отидат и затова карашите в аварийна лента се чувстват безнаказани.</p> <p>А. Решение - за нарушения извършени на магистралата да е достатъчно за глоба снимков материал + свидетелски показания подадени по електронен път с ел. Подпис или оригинал на подписа. При оспорване и стигане до съд, да се ходи в съд според адресната регистрация на подателя на сигнала, а не спрямо района в който заснето нарушението.</p> <p>6. Проблем - трудното издирване и намиране на виновника</p> <p>А. Решение - Ако след два опита в рамките на месец не бъде намерен на дадения актуален адрес, да се счита за връчена призовката. Ако не се яви в (пътна) полиция, да се глобява и по закона за адресната регистрация, че не е спазен ЧЛ. 99 от Закон за Гражданската Регистрация и да се пише автоматично фиш при липсата на собственика на автомобила, който да отива за събиране в НАП. Много е важно да се направи система, която да не позволява на даден човек да се крие. Ако те привиква пътна полиция и ти не ходиш нарочно, да не можеш да си купиш винетка, да минеш технически, да си направиш</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>откриване на търсени превозни средства. Промяната на собствеността на превозно средство се отразява в свидетелството за регистрация.</p> <p>Предвиждането на отделен ред за реализиране на административнонаказателната отговорност по отделни пътища е нецелесъобразно.</p> <p>Ще бъде предложена промяна на реда за връчване на документи за нарушения по Закона за движението по пътищата, както и обвързване на липсата на задължения за нарушения на правилата за движение с предоставянето на определени услуги или осъществяването на дейности.</p>
--	---	---	---

		<p>гражданска и всички подобни неща.</p> <p>7. Проблем - полицаите по районните управления са станали призовкари. И вместо да си вършат работата по следене за реда в кварталите, да се запознават и помагат на живущите, те разнасят призовки.</p> <p>А. Решение - Изготвяне на бланки Призовки на електронен носител и изпращането им за връчване по електронната поща, смс, имейл по местоработата и до адрес с препоръчано писмо, с цел освобождаване от тежестта на откриване на собственик (нарушител) чрез полицейските служители отговарящи за даден район, полицейските инспектори, кварталните полицаи. По този начин с промяна в ЗАНН ще се освободи ресурс същите да се занимават с основната си дейност, а не в качеството на призовкари по различни преписки.</p>	Приема се по принцип.	Предходният коментар.
37.	Т.	<p>Във връзка с проекта на Закон за пътните превозни средства, предлагам следните бележки, изменения и допълнения:</p> <p>1. Чл. 1, ал. 1, - Точка 1: а) буква „г“: Да отпадне думата „одобрени“. аргумент: голям брой изменения в конструкцията на употребявани превозни средства (ПС) се извършват на неодобрени ПС, регистрирани преди влизане в сила на графика по Приложение № 18 от Наредба № 60/2009 г. В българските Свидетелства за регистрация на ППС като изключение се попълва код (К) „Типово одобрение номер“. Следователно, очаква се незначителен брой процедури за извършени изменения в конструкцията на одобрени употребявани ПС.</p> <p>б) буква „д“: израза „внос от страни извън“ да се замени с „регистрирани извън държавите-членки на“. аргумент: аналогия с терминологията в Наредба № Н-3/2013 г.</p> <p>- Точка 4: Изменение на текста, както следва: „4. технически служби, които: а) извършват дейности по съответствие на продукцията -</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Ако изменението в конструкцията е на неодобрено превозно средство, то това не е изменение в конструкцията, изменението става след минаване на одобрението</p> <p>Има превозни средств, които нямат гражданска регистрация.</p>

		<p>съответствие на произведените превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли с приложимите към тях технически изисквания;</p> <p>б) извършват и/или контролират изпитвания и проверки, необходими за одобряване на превозни средства, системи, компоненти, отделни технически възли, и изменения в конструкцията на превозните средства, с приложимите към тях технически изисквания.“</p> <p>аргумент: коректно адаптиране изискванията на Приложение V, Допълнение 1 от Директива 2007/46/ЕО и Приложение № 4, Допълнение № 1 от Наредба № 60/2009 г.</p> <p>2. Първо изречение от заглавието на Раздел I да се измени на „Одобряване на превозните средства“.</p> <p>аргумент: възприета терминология по тази процедура в Директива 2007/46/ЕС) и Наредба № 60/2009 г.</p> <p>1. Чл. 3,</p> <p>а) Пропуснатата алинея - да се добави „(I)“.</p> <p>б) ал. 1, т. 4 - към проекта липсва приложение 1.</p> <p>2. Чл. 4,</p> <p>а) ал. 2 - след „нови“ да отпадне „пътни“; след „в конструкцията на“ да отпадне „одобрени“ и израза „внос от страни извън“ да се замени с „регистрирани извън държавите-членки на“</p> <p>аргументи: описани по-горе.</p> <p>б) ал. 4, т. 7 - да отпадне „одобрени вече“.</p> <p>аргумент: описан по-горе.</p> <p>3. Чл. 7 - изменение в текста за техническите служби:  „ технически служби, които:</p> <p>1. Извършват дейности по съответствие на продукцията - съответствие на произведените превозни средства, системи,</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Закона касае пътните превозни средства.</p> <p>Мотивът е посочен по-горе.</p> <p>Мотивът е посочен по-горе.</p>
--	--	--	---	--

	<p>компоненти и отделни технически възли с приложимите към тях технически изисквания;</p> <p>2. Извършват и/или контролират изпитвания и проверки, необходими за одобряване на превозни средства, системи, компоненти, отделни технически възли, и изменения в конструкцията на превозните средства, с приложимите към тях технически изисквания.“</p> <p>аргумент: описан по-горе.</p> <p>4. Чл. 8,</p> <p>а) ал. 3, т. 2 - да се замени израза „съгласно приложимите регулаторни актове“ с „когато има“.</p> <p>аргумент: има регулаторни актове, в които са описани изисквания за изпитване и/или проверки, но няма такива методи. Прилагат се процедури за измерване и/или изпитване на общоприети величини, технически характеристики и др. Например (с изключение на метода на навлизането и метода на изпитване при движение в крива с постоянни параметри, които са частични методи) в Регламент (ЕС) № 1230/2012 г. няма методи за определяне на маси и размери на ПС, но по техническите изисквания в този регулаторен акт могат да се извършат измервания с технически средства за измерване и изпитване (ТСИИ) и да се издават протоколи.</p> <p>б) ал. 4 - допълване на текста. След „Република България“ да се добави .. . когато техническата служба ще извършва изпитванията и проверките на територията на държавата, издала оценъчния доклад“.</p> <p>аргумент: това е съществуващ текст в чл. 139в, ал. 4 от Закона за движението по пътищата. Неговото отпадане узаконява формализма при извършване на изпитвания и проверки от представители на технически служби, които са технически служби в страните, издали оценъчния доклад. Този формализъм става непоклатим и с текста, вмъкнат в чл. 8, ал. 2: „</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Приема се по принцип.</p>	<p>Когато не са описани методи е ясно, че такива няма да се изискват.</p>
--	--	---	---

		<p>както и други документи, издадени от компетентен орган на държава - членка на Европейския съюз, удостоверяващи възможността на техническите служби да извършват посочените в доклада дейности“. Предлагам този текст да отпадне. Какви са тези други документи? В Директива 2007/46/ЕО и Наредба № 60/2009 г. са описани точно изискванията. Целта на оценъчния доклад е именно тази - да удостовери възможността на техническата служба да извършва посочените в доклада дейности!</p>		
38.	БАДС	<p>С настоящото писмо изразяваме позицията си в подкрепа на предложението Проект на Закон за пътните превозни средства. Но бихме желали да направим някои допълнения, които смятаме за изключително важни с оглед действието на бъдещия закон.</p> <p>Глава пета - РЕМОНТ И ТЕХНИЧЕСКО ОБСЛУЖВАНЕ НА ПЪТНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА</p> <p>§ 1. В чл.53 се правят следните изменения и допълнения:</p> <p>1. В алинея 4, т. 8 се правят допълнения и същата се изменя по този начин:</p> <p>8. извършване на мобилна автосервизна дейност в допълнение на една от дейностите по т.1, 2,4, 5, би 7."</p> <p>§ 2. В чл.57 се правят следните изменения и допълнения:</p> <p>1. В алинея 1 се добавя т. 9, със следното съдържание:</p> <p>9. са длъжни да поддържат застраховка на своята професионална дейност за вредите, които могат да настъпят вследствие на виновно неизпълнение на техните задължения, както и на задълженията на техните служители. Минималното задължително застрахователно покритие по застраховките се определя в наредбата по чл. 53, ал. 2."</p> <p>Глава осма - АДМИНИСТРАТИВНО НАКАЗАТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ</p> <p>§ 3. В чл.75 се правят следните изменения и допълнения:</p> <p>1. Алинея (1) се изменя по този начин:</p> <p>„ (1) Наказва се с глоба 5000 лева физическо лице, или с</p>	<p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p> <p>Приема се.</p>	



	<p>имуществена санкция от 10 000 лева юридическо лице, което извършва дейност по ремонт или техническо обслужване на ППС без да притежава удостоверение за това.</p> <p>2. Алинея (3) се променя по този начин: (3) Наказва се с глоба 3000 лева физическо лице, или с имуществена санкция от 10 000 лева юридическо лице, което извършва ремонт и техническо обслужване на ППС без да отговаря на условията при първоначалната му регистрация.</p> <p>3. Алинея (4) се променя по този начин: (4) Наказва се с глоба 5000 лева физическо лице, или с имуществена санкция от 10 000 лева юридическо лице, което извършва ремонт и техническо обслужване на ППС извън обектите, посочени в удостоверението му за регистрация.</p> <p>4. Алинея (5) се променя по този начин: (5) Наказва се с глоба 5000 лева физическо лице, или с имуществена санкция от 10 000 лева юридическо лице, което извършва дейност по ремонт и техническо обслужване на ППС различна от вписаната в удостоверението по чл. 53, ал. 4.</p> <p><b>МОТИВИ:</b></p> <p>1. Измененията в чл.53,(4) са продиктувани от следното: За да извършва „мобилна автосервизна дейност" всеки субект по чл.53.(1) трябва да има регистриран обект съгласно чл.54. т.3, в който изпълнява своята основна дейност, което означава, че мобилната дейност може да бъде само като допълнение към основна такава. В противен случай, ако едно лице изпълнява само „мобилна автосервизна дейност", то на практика много трудно може да бъде контролирано и така ще се създадат предпоставки за прескачане на закона.</p> <p>2. Добавяне на изискване за поддържане на застраховка „Професионална отговорност" в чл.57.</p> <p>Смятаме, че чрез законово вменяване на задължението на субектите по чл. 53.(1) за сключване на задължителна застраховка „Професионална отговорност", се обезпечават спокойното упражняване на тяхната дейност, тъй като по този</p>		
--	--	--	--

		<p>начин прехвърлят тежестта за евентуалното обезщетяване на причинени от тях вреди. Отговорността за причинените от застрахования вреди се поема от застрахователя, който изплаща съответното обезщетение на пострадалите лица, вместо застрахования. В този смисъл застраховката ще съхрани материалните активи на застрахованите лица и ще им осигури свободен ресурс за упражняване на дейността. И не на последно място, по този начин ще бъдат защитени интересите на клиентите, ползватели на автосервизната услуга.</p> <p>Съпоставка може да бъде направена с много други професии, като адвокати, нотариуси, лекари, тур оператори и др., при които съществува реална опасност, крайният клиент да бъде потърпевш от тяхната дейност и поради тази причина законодателят е преценил, необходимостта от задължителната застраховка.</p> <p>При задължителното въвеждане на тази застраховка, неминуемо ще се увеличи застрахователната съвкупност по нея и така застрахователните премии могат да достигнат нива в порядъка 700-1 000лв. на годишна база, за една стопанска единица.</p> <p>3. Промени свързани с увеличаването на санкциите упоменати в чл. 75, към Глава 8.</p> <p>Увеличението на санкциите ще намали драстично броя на лицата, които биха се опитали да заобиколят разпоредбите на закона, което от своя страна ще намали изискването към МТИТС за поддържане на голяма структура, отговаряща и следяща за нарушения.</p>		
39.	П. С.	<p>Следния медот за работа на КАТ или Министерството на транспорта, ще решът проблемите с нерегламентираната професия Регистратор, ежедневните опашки от чакащи хора и автомобили, рушветите за по-бърза регистрация, рушветите за избор на номер и т.н.</p> <p>Регистрация на МПС в България</p> <p>1. ЕТАП-1 ТРАНЗИТНИ НОМЕРА</p>	Не се приема.	Предложението е относимо към реда за регистрация, регламентиран в подзаконови актове, не към предложените за обсъждане проекти.

		<p>a. Подаване на молба за издаване на Транзитни номера. Онлайн - процедура</p> <p>i. Регистрация в системата на МВР - КАТ, за удостоверяване на самоличност</p> <p>ii. Поръчка на транзитни номера - UPLOAD</p> <p>1. Копие на талона</p> <p>2. Копие на ЛК</p> <p>iii. 30 дневен срок от издаването им от КАТ- Номерата са поименни и по VIN номер, без право за преиздаване на транзитни номера за един и същ VIN номер.</p> <p>iv. Застраховка ГО - за 1 месец (изданени от сътрудници на КАТ, избрана от клиента)</p> <p>b. Получаване на Талон за транзитни номера, Транзитни номера и ГО за 1 месец по куриер с наложен платеж (винаги куриерската услуга е за сметка на получателя ) Срок за пулучаване 5 работни дни от подаване на молбата.</p> <p><b>2. ЕТАП-2 ИЗДАВАНЕ НА ДУБЛИКАТ НА СВИДЕТЕЛСТВО ЗА РЕГИСТРАЦИЯ НА МПС</b></p> <p>a. Подаване на молба за издаване на дубликат на изгубено свидетелство за регистрация. Онлайн - процедура</p> <p>i. Регистрация в системата на МВР - КАТ, за удостоверяване на самоличност</p> <p>ii. Регистрационен номер на ПС и VIN номер</p> <p>iii. Номер на Служебна бележка от РПУ по местожителство за изгубено/повредено свидетелство на мпс.</p> <p>b. Получаване на дубликата на свидетелството за регистрация по куриер с наложен платеж (винаги куриерската услуга е за сметка на получателя )</p> <p><b>3. ЕТАП-3 ВЪЗТАНОВЯВАНЕ НА РЕГИСТРАЦИЯ НА МПС</b></p> <p>a. Удостоверение за Техническо състояние на ПС от Специализирано Дружество (Технотест, Декра...) - Кое се получава в КАТ, автоматично при издаване.</p> <p>b. Подаване на молба за издаване на Транзитни номера. Онлайн - процедура</p>		
--	--	---	--	--

		<p>i. Регистрация в системата на МВР - КАТ, за удостоверяване на самоличност</p> <p>ii. Молба за подновяване на регистрация – UPLOAD</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Копие на талона (надупчен от КАТ голям талон) или удостоверение/договор за собственост</li> <li>2. Копие на ЛК</li> <li>3. Пореден Номер на удостоверението от (Технотест, Декра...)</li> </ol> <p>c. Застраховка ГО - за 12 месеца (изданени от сътрудници на КАТ, избрана от клиента)</p> <p>d. Получаване на Голям и Малък Талон за регистрация, Регистрационни номера и ГО за 12 месеца по куриер с наложен платеж (винаги куриерската услуга е за сметка на получателя ). Срок за пулучаване 5 работни дни от подаване на молбата.</p> <p>4. ЕТАП-4 ПРЕКРАТЯВАНЕ НА РЕГИСТРАЦИЯ</p> <p>a. Подаване на молба за Прекратяване на регистрация на ПС. Онлайн - процедура</p> <p>i. Регистрация в системата на МВР - КАТ, за удостоверяване на самоличност</p> <p>ii. Копие на ЛК</p> <p>iii. Копие за платена такса - Спиране от движение</p> <p>b. Изпращане по куриер Голям и малък талон за регистрация (или служебна бележка издадена от РПУ по местожителство, при липсата им) и 2 броя регистрационни табелки (или служебна бележка издадена от РПУ по местожителство, при липсата им)</p> <p>c. Получаване по куриер Надупчен (свален от регистрация) голям талон.</p> <p>5. ЕТАП-5 ПУСКАНЕ В ДВИЖЕНИЕ НА ВРЕМЕННО СПРЯНО ОТ ДВИЖЕНИЕ МПС</p> <p>a. Само на място в Районно КАТ- поради законови съображения</p> <p>6. ЕТАП-6 ВРЕМЕННО СПИРАНЕ ОТ ДВИЖЕНИЕ</p> <p>a. Тази процедура е безсмислена!</p> <p>7. ЕТАП-7 ПРОМЯНА РЕГИСТРАЦИЯ НА МПС</p>		
--	--	---	--	--

		<p>a. Подаване на молба за Промяна на регистрация ПС. Онлайн - процедура</p> <p>i. Регистрация в системата на МВР - КАТ, за удостоверяване на самоличност</p> <p>ii. Копие на ЛК</p> <p>iii. Копие на талон/и</p> <p>iv. Копие на Договор за покупко продажба, Дарение, Наследство и всички други видове смяна на собственост.</p> <p>v. Копие на валидна ГО на ПС</p> <p>b. Получаване по куриер свидетелства за регистрация и Регистрационни табели (ако се подменят). Предаване на куриер старите свидетелства за регистрация (или служебна бележка издадена от РПУ по местожителство, при липсата им) и 2 броя регистрационни табелки (или служебна бележка издадена от РПУ по местожителство, при липсата им) с наложен платеж.</p> <p><b>8. ЕТАП-8 ПЪРВОНАЧАЛНА РЕГИСТРАЦИЯ</b></p> <p>a. Подаване на молба за регистрация ПС. Онлайн - процедура</p> <p>i. Регистрация в системата на МВР - КАТ, за удостоверяване на самоличност</p> <p>ii. Копие на ЛК</p> <p>iii. Копие на фактура за Платена Екотакса</p> <p>iv. Копие на талон/и (от страни членки на ЕС) - или удостоверение от производител (ако това е първа регистрация на ПС).</p> <p>1. Копие от Митническата декларация ако автомобила подлежи на митнически контрол (Платено ДДС и Платен акциз ако е над 120KW)</p> <p>2. Удостоверение за съответствие от (Технотест, декра)</p> <p>iii. Копие на Договор за покупко продажба, Дарение, Наследство и всички други видове смяна на собственост.</p> <p>b. Застраховка ГО - за 12 месеца (изданени от сътрудници на КАТ, избрана от клиента)</p> <p>Получаване по куриер свидетелства за регистрация и Регистрационни табели с наложен платеж</p>		
--	--	---	--	--

40.	Сдружение „СКМ“	<p>В подкрепа на Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г. предлагаме да се добавят следните точки към Проект "Закон за водачите на моторни превозни средства, взаимствани от "Проект за дългосрочно решаване на проблема с безопасността и културата на движение по пътищата на България", изготвен от Сдружение СКМ съгласно пограмата "Път и безопасност" (Road &amp; Safety), стратегията на ФИА и одобрен от Президентът на Международната Автомобилна Асоциация(ФИА) Жан Тод:</p> <p>1. Въвеждането на задължителен предмет в програмата за обучение на учениците от 1-ви до 12-ти клас – ‘Безопасност на движението и управление на атомобила’, който ще се състои един път в месеца.</p> <p>1.1. Съдържание на предмета ‘Безопасност на движението и управление на автомобила’</p> <p>1.1.1. Теория - изучаване на правилника за движение по пътищата - създаване на онлайн листовки, игри и задачи с различно ново на трудност според различните класове, като степента на трудност ще се увеличава за всеки по-горен клас. Достъпността на онлайн листовките ще предостави възможност на децата да ги гледат през свободното си време.</p> <p>1.1.2. Практика - участие в движението по пътя като пешеходец, велосипедист и шофьор на МПС - за практическите занятия ще се създадат центрове по безопасност на движението във всеки един от областните центрове, които ще съдържат следното:</p> <p>1.1.2.1. Зона наподобяваща мини градска среда, която ще бъде оборудвана със светофари, знаци и маркировка, на която децата ще упражняват в реално време наученото от листовките;</p> <p>1.1.2.2. Центровете могат да бъдат комбинирани с мини картинг писти, където подрастващите, в по-напреднал стадии на обучението си, ще могат да упражняват своите основни</p>	Приема се по принцип.	Програмите за обучение на учениците са извън предмета на Закона за движението по пътищата.
-----	-----------------	---	-----------------------	--

		<p>рефлекси в управлението на 4-колестни превозни средства. Сядайки на картинга за няколко часа, прекарани на картинг пистата, подрастващите получават основни рефлекси, които ще им помагат да овладеят, на по-късен етап, управлението на автомобила в екстремни и критични условия;</p> <p>1.1.2.3. Управление на автомобила след 15-годишна възраст – започвайки да се учат на тази възраст да управляват автомобил в специализирана среда, младежите ще получат финален завършек на знанията, придобити през процеса на обучението и ще се подготвят за навлизането им в реалната среда като водачи на МПС.</p> <p>1.2. Обучението след 8 клас - нашето предложение е в обучението след 8 клас да се извършва с помощта на лектори от Министерството на вътрешните работи( КАТ или Пътна полиция) с цел по-голяма ефективност на обучението.</p> <p>2. Разходи - както вече пояснихме, практическите занятия ще се провеждат в полигони, изградени на безстопанствени извънградски терени, които ще бъдат оборудвани, стопанисвани и управлявани от клубове по моторни спортове и школи за обучение на водачи.</p> <p>Разходите по обучението след 8-ми клас ще бъдат финансирани от държавата под формата на ваучер, който ще бъде на стойността на изпит за получаване на свидетелство за управление на МПС. При завършване на такъв курс и положен изпит в някоя школа, ученикът ще получи безплатен ваучер за получаване на свидетелство за управление на МПС. За тези, които не са преминали подобно обучение, изпитът ще се заплаща.</p> <p>Разходите за обучение преди 8-ми клас ще бъдат намалени почти до нула, тъй като на въпросните терени ще може да се извършва същата стопанска дейност, с която те да се самоиздържат.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>В допълнителен правилник могат да бъдат описани всички отношения между Министерство на образованието, Министерство на вътрешните работи, Министерството на транспорта и организации с нестопанска цел (клубове по моторспорт) както и автомобилни школи. Основната цел на този проект е в процеса на обучение подрастващите да добият знания за правилата за движение по пътищата.</p>		
41.	Й. Т.	<p>Да се вмъкне разпоредба, съгласно която всеки който има повече от една лека кола (а те са много) да заплаща за втората и третата много по-виок пътен данък, застраховка на колата и такса преглед. Само така ще се реши въпроса с излишните и стоящи по улиците леки коли.</p>	Не се приема.	Предложението е относимо към данъчното законодателство и размер на такси, а не към предмета на обсъжданите проекти.
42.	М. Т.	<p>Закона за движение по пътищата, касае всеки български гражданин, защото всички сме участници в движението и трябва да има всенародно обсъждане. Предлагам да се сформират работни групи от трима –четирима експерти във всеки областен град. Председателят да бъде юрис, занимаващ се с дела по Закона за движение по пътищата. Членовете да са автоинструктори, специалисти по автотехническа експертиза, превозвачи, редови пътни полицаи или специалисти по организация на движението, т.е. от всички браншове, имащи отношение по Закона за движение по пътищата. Тези областни комисии да се срещнат по места с представителите на различните браншове, като обсъдят с тях – член по член законопроекта, свързан с техния бранш и след това да обобщят техните предложения. Представителите на областните комисии да са членове на национална комисия, която да изготви окончателния вариант на проекто-законите. На членовете на областните работни групи да им се осигурят хонорари за няколко месеца докато трае общественото обсъждане. Необходимо е да се направи специален сайт, на които да бъде</p>	Предложението касае организация по изготвянето на проектите.	<p>Предложението да се сформират работни групи във всеки областен град с осигурени хонорари за няколко месеца се отнася до организационни въпроси. За изготвянето на проектите не е предвиден бюджет, за да бъдат осигурявани хонорари.</p> <p>Във връзка с предложението да се направи специален сайт, на който да се публикува закона за обществено обсъждане и да се даде възможност всеки гражданин да даде своето становище, и към настоящия момент проектите са публикувани на интернет страницата на МВР и всеки може</p>



		качен проекто – закона за обществено обсъждане и да се даде възможност на всеки гражданин да даде своето становище.		да изпрати своите предложения. След приключване на работата по изготвянето на проектите и при пристъпване към последващото им съгласуване, те ще бъдат публикувани за обществено обсъждане отново, както на интернет страниците на вносителите и всеки ще може да изпрати своето становище и предложения, така и на Портала за обществени консултации ( <a href="http://www.strategy.bg">www.strategy.bg</a> ), където отново всеки ще може да направи своите коментари.
43.	Д. С.	Без отлагане да се узакони завиването на дясно при червен светофар, ако няма опасност за движението. Това ще отпусти много задръствания в градското движение и ще улесни чуждестранните водачи. В повечето страни този завой е разрешен.	Приема се по принцип.	Проектът цели по-висока безопасност на движението по пътищата, а преминаването при забраняващ сигнал на светофара създава предпоставки за ПТП. В проекта е предвидена възможност за завиване надясно при червена светлина на трисекционния светофара само при наличие на светлинен сигнал от допълнителна секция, разрешаваща това, като водачът е длъжен да пропусне пешеходците и велосипедистите, и да завие, когато се е уверил, че пътят е свободен за преминаване.
44.	К. П. – „С. А.“	В новия Закон за ППС да се регламентира и регулира продажбата по каталог на миксирани по каталог автобои – това са материали, изключително с професионално приложение,	Не се приема.	След допълнително обсъждане и анализ ще се прецени възможността за регламентиране

		изискващи специфични условия. В същото време ограничаването (забраната) на свободната им продажба в голяма степен ще затрудни и дори ще направи невъзможна работата на хора, занимаващи се нелегално с авторепаратура.		в подзаконов акт.
45.	СПА, БОШ, НАС, ОСПБ	<p>Макар, че няма ясно обявени мотиви за разделяне на сега действащия Закон за движението по пътищата на три отделни части, ние считаме, че това е правилен ход, тъй като в резултат на непрекъснатите промени и добавянето на нови текстове в закона, той стана много обемист, третиращ много разнородна материя и разрушена първоначална логика и структура. В тази връзка отделянето на материята, която се отнася пряко до безопасността на движението по пътищата, би трябвало да улесни участниците в движението при работата им с нея, да конкретизира отговорника за състоянието на безопасността на движението по пътищата и да въведе необходимият порядък в тази материя.</p> <p>За съжаление тук свършват и хубавите неща във връзка с трите законопроекта. Първата ни забележка е, че законопроектите са изготвени „на тъмно“, без да е ясно политическото задание при тяхното изготвяне и без предварително обсъждане на философията, която да бъде заложена във всеки един от тях. На практика това което ни е предоставено, представлява механично разделяне на сега действащия закон на три части, с дребни, не особено удачно направени промени, без ясно изразена философия и без да се предлагат реални действия в посока за подобряване на безопасността на движение по нашите пътища. Тези проекти не описват ясно стъпките, с които законодателят трябва да укаже пътя за намаляване на пътнотранспортния травматизъм. Особено притеснително е, че не са отчетени обществените очаквания за отказване от принципа на разпределената отговорност за пътнотранспортната аварийност и изграждането на нова система за управление на безопасността на движението по пътищата и че нищо ново не се предлага в сферата на</p>		<p>През месец ноември 2017 г. на интернет страниците на МВР и на МТИТС, както и на Портала за обществени консултации бяха публикувани консултационни документи във връзка и примерни структури с изготвяне на проектите, като беше предоставена възможност за предоставяне на становища и предложения в едномесечен срок.</p>

		<p>обучението и изпитите на водачите.</p> <p>По отделните законопроекти искаме да кажем накратко следното:</p> <p>по проекта на ЗАКОН ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- предлага се сегашната неработеща система за управление на безопасността на движението по пътищата;</li> <li>- няма нова, ясно описана ефективна процедура за налагане на наказания и събиране на глобите от нарушителите на правилата за движение;</li> <li>- направените предложения за промени в някои от правилата за движение са неадекватни на международните документи, които нашата страна е ратифицирала;</li> <li>- законопроектът е без ясна и логична структура, с лошо разписани текстове, като характера на някои от направените „нововъведения“ ни кара да поставим под сериозно съмнение компетентността на работната група изготвила проекта; например, предлага се въвеждането на правило, което забранява превключването на скоростите при преминаване през жп прелез (чл.62, т.3), което е старо, отдавна отпаднало правило; то е от времето, когато произвежданите автомобили не са били така надеждни; има го в Правилника за прилагане на Закона за движение по пътищата от 1973 година и е премахнато през 1999 година;</li> <li>- към съмнения в компетентността на работната група изготвила проекта ни подтикват и некомпетентно разписани права и задължения на органите за контрол на МТИТС; в законопроекта са разписани правомощия, за които няма никакво правно основание в този законопроект, като просто са преписани текстове от Закона за автомобилните превози, където е и правното основание за тези правомощия.</li> </ul> <p>по проекта на ЗАКОН ЗА ПЪТНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА</p> <p>Общественото очакване при този законопроект е свързано с промяна в реда за регистриране на превозните средства, чрез създаване на служба по регистрацията, която да бъде извън</p>	<p>Съдържат се констатации.</p> <p>Съдържат се констатации.</p> <p>Следва да се отчита, че по пътищата не се движат само автомобили, произведени към момента и в бъдеще, а и такива, произведени в миналото.</p> <p>Съдържат се констатации.</p> <p>Съдържат се констатации.</p>	
--	--	---	--	--

	<p>системата на КАТ. Това в момента се извършва по един ужасяващо първобитен начин, с безкрайно чакане по различните гишета на КАТ и по тази причина с възможности за много корупция.</p> <p>В законопроекта най-спорни са текстовете в раздел II на трета глава, за това как се извършват сделки с пътните превозни средства - продажбата на автомобили. И сега това става под зоркия поглед на нотариусите, но на практика това не решава проблемите в този процес, доказателство за което са случаите с български граждани в Гърция. Много по сигурно продажбата може да се реализира, когато и двете страни в този процес се явят едновременно в службата по регистрация, където да се направи бърза, на практика моментална смяна в собствеността, без да остава период от време, в който на официалните държавни органи това да не е известно. По този начин процедурата по смяната на собствеността силно се опростява и съкращава времето, което се изразходва за това.</p> <p>Некоректно съгласно обещанията е решен и въпросът с регламентирането на автосервизната дейност. На практика, в законопроекта, макар и наречен регистрационен, е разписан разрешителен режим за тази дейност.</p> <p>В глава трета на ЗППС има цял нов раздел; „ Сделки с употребявани части за ППС", Търговските взаимоотношения, между продавач и купувач, нямат място в този закон, за тях има Търговски закон. Определянето на регистрационен режим на хората, които имат желание да продадат части втора употреба, само ще доведе до увеличаване на общинската администрация и ще затормози свободната търговия.</p> <p>В чл. 49, ал 13, т. 2, б. „В", е записано, че се анулира технически преглед, който е извършен с технически средства, които към момента на прегледа, не са отговаряли на изискванията. Каква е вината на собственика на проверяваното ППС за това, та да му бъде анулиран прегледа на него?</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Съдържат се констатации.</p> <p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>Нотариусите извършват необходимите справки и проверки.</p> <p>Предложенията целят осъществяване на контрол върху тази дейност с оглед сигурност на потребителите и ограничаване на възможностите за кражби на МПС и части от МПС.</p> <p>Макар и собственика да няма вина, преглед извършен с такива средства не може да гарантира техническата изправност на превозното средство.</p> <p>Признаването му за валиден би</p>
--	---	--	--

		<p>С чл. 53 се забранява всякакъв ремонт на ППС от страна на „нерегистрирани“ лица. Реално с това се забранява смяната на гума или на електрическа крушка от страна на собственика на ППС. Какво ще се случва когато водач по време на движение установи неизправност по управляваното от него ППС, той реално няма да има право да отстрани установената неизправност. Никъде по света няма подобно изискване.</p> <p>по проекта на ЗАКОН ЗА ВОДАЧИТЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА</p> <p>Това е законопроектът към който имаше най-много очаквания и по който не е направено абсолютно нищо. Той дори не е довършен, което личи от факта, че преходните и заключителните разпоредби на законопроектта не са разписани. Този проект е сглобен набързо, от текстовете на сега действащия закон и наредбите за обучението и изпитите, само за да се каже, че има нещо направено.</p> <p>Тук трябваше да се представи законопроект, който създава изцяло нова система за обучение и изпит на водачите, с което да се вдигне нивото на хората получаващи шофьорска книжка и да се пресече корупцията в Държавната администрация. Липсва нова философия по темата „Пътна безопасност“, която обхваща обучението на всички участници в движението, а именно обучение през целия живот (фазово обучение), което започва от раждането на детето, преминава през училище, шофиране с придружител, продължаващо обучение и обучение на хора над 65-годишна възраст, което доведе до драстично намаляване на смъртността по пътищата в много европейски държави. Обучение при критични ситуации, на специално оборудвани за целта полигони (сухи, мокри и заледени участъци), при които</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Съдържат се констатации.</p>	<p>създадо възможност за използване на технически неизправни превозни средства и съответно предпоставки за ПТП.</p> <p>Забраняват се дейности, които не са описани от производителя, че могат да се извършват от собственика на ПС.</p>
--	--	---	--	---

		<p>се формират знания и умения на водачите за управление при всякакви атмосферни условия. Липсва нова философия за обучението на таксиметровите водачи, както и за обучението за придобиване на професионална компетентност на водачите по Наредба 41.</p> <p>Вместо това, в последните дни видяхме нови арести на служители от ДАИ. Освен това, появи се и предложение за предоставяне на изпитите на лица работещи на граждански договор към автомобилната администрация. Трябва изрично да се подчертае, че това не може да се разглежда по друг начин освен като идея за нова корупционна схема, при която обвиненията за корупция да не може да се отправят към държавната администрация.</p> <p>Предвид горепосоченото, настояваме да бъде сформирана нова работна група, която да е съставена от лица, които са компетентни по темата. Тази група първо да изготви философията и структурата на новите проекти за закони, които да бъдат поставени на общественно обсъждане. След тяхното утвърждаване, групата да изготви новите проекти за закони, които също да бъдат поставени на общественно обсъждане преди приемането им от Министерския съвет и предаването им в 44-то Народно събрание.</p> <p>В заключение, държим да обърнем внимание на факта, че философията заложената в сега действащия Закон за движението по пътищата, която е на принципа на постоянното увеличаване на размера на санкциите, насочени само срещу водачите на ППС, не показва резултат в посока намаляване на аварийността и травматизма.</p>		
46.	БОШ	<p>В края на януари месец 2017 г. влязоха в сила поредните промени в Закона за движение по пътищата, които имаха за цел да се намали травматизмът по българските пътища. За първи път се въведоха и доста непопулярните мерки като deregистрация на МПС, при положение, че е извършено нарушение на правилата за движение с него, както и отнемане</p>	Не се приема.	<p>Всички принудителни административни мерки по чл. 171 се прилагат за тежки нарушения на правилата за движение по пътищата, които са с висока степен на обществена</p>

на СУ МПС при различни ситуации. Оказа се, че тези мерки се прилагат само в България, защото даже и в Гърция - единствената друга държава, в която се свалят номера - ППС-тата, на които се свалят, не се deregистрират, а получават същия регистрационен номер след срока на наказанието. По този начин се избягва повторна регистрация. Също единствено в България се прилага и мярката за отнемане на СУМПС, когато бъде установено, че собственикът му има неплатени в срок глоби. По този начин на „Пътна полиция“ се вменяват задължения, които би трябвало да са присъщи на приходна агенция. Последният пример от неправилните промени, които влязоха в сила през януари 2017 г., според нас, е регламентирането на управление на МПС без регистрационни номера. Това е записано в чл. 172, ал. 7, от ЗДВП.

След запитване от страна на БОШ към „Пътна полиция“ се оказва, че там не е правен анализ за състоянието на травматизма по нашите пътища за периода преди влизане на въпросните промени и след въвеждането им. Беше ни отговорено, че „Пътна полиция“ прави само годишен анализ от 01.01. до 31.12. на съответната година. По наше мнение, подобен анализ трябва да се прави и преди, и след големи промени в законодателството. Поради тази причина, ние от Българското обединение на шофьорите, поискахме официално от МВР да ни бъдат предоставени данни за периода, 365 дни преди влизане в сила на тези промени и 365 дни след влизането им в сила. В таблицата по-долу можете да се запознаете с данните за двата цитирани периода.

	Наказателни постановления	Свалени номера, са употреба на алкохол и наркотици и управление без СУМПС	Спрени от движение за липса на ГО или винетен стикер	Взети книжки за глоба, липса на ГО или винетка	Загинали при ПТП
1 година преди 31.01.					701

опасност. По отношение на санкциите, които се налагат за такива нарушения се извършва ежемесечен анализ. Анализите показват, че напр. от въвеждането на мярката по чл. 171, т. 1, б. „ж“ се наблюдава дисциплиниращ ефект и тези нарушения, визирани в разпоредбата, към настоящия момент намаляват значително.

2017					
1 година след 31.01. 2017	около 250 000	14339	19837	20475	698

След направения от нас анализ на получените данни, смятаме, че травматизмът по нашите пътища се е увеличил след влизането в сила на промените, които са обнародвани в ДВ брой 101, от 2016 г. До този извод стигаме след като обръщаме внимание на броя на дерегистрирани МПС-та за периода, които по този начин са били извадени от пътния трафик, и на бройката водачи с отнети СУМПС, като с това, те са извадени от общата бройка водачи по пътищата. Според нас въпросните промени в ЗДвП единствено налагат тормоз над водачите на МПС, без с това да променят към „по-добро“ нивото на травматизма по родните пътища.

Поради изложените доводи, ние от БОШ предлагаме следните промени в ЗДвП.:

- Отпадане на чл. 171, ал. 1, б. Д.;
- Отпадане на чл. 171, ал. 2, б. Ж.;
- Отпадане на чл. 171, ал. 2, б. К.;
- Отпадане на чл. 171, ал. 2а.

Г-н Председател на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения в 44-то Народно събрание, надяваме се, че нашите предложения ще бъдат поставени на разискване в поверената Ви комисия. Също така се надяваме, че това ще се случи преди лятната почивка на Народното събрание с цел наложения тормоз над българския водач да бъде премахнат преди сезона на отпуските, през който най-много българи тръгват на път. При необходимост от Ваша страна за предоставяне на повече данни или анализи, ние от БОШ сме готови да Ви сътрудним.



