

# Съюз на организациите от автомобилния транспорт (СОАТ)

България, гр. София, ул. "Раковски" 108.  
Тел.: +359 32 62 60 09

България, гр. Пловдив, бул. "Христо Ботев" 82  
E-mail: ntk\_eood@b-trust.org

Министерство на транспорта  
информационните технологии и съобщенията  
София 1000 ул. "Дякон Игнатий" № 9 тел 9409/603 568 662 650

Per № 31-01-37 Дата 01.07.11

До

Министър Московски

Министерство на транспорта,

информационните технологии и съобщенията

С о ф и я

Уважаеми господин Министър,

Съгласно приетото решение на проведената кръгла маса в МТИТС всеки от участниците да подготви в писмен вид своите предложения, Ви изпращам одобрено с решение на Управителния съвет на Съюза на организациите в автомобилния транспорт /СОАТ/ становище за подобряване безопасността на движението по пътищата.

29.06.2011г.

С уважение:



Иван К. Русев

Председател на СОАТ



## СТАНОВИЩЕ

на Управителния съвет на  
Съюза на организациите в автомобилния транспорт /СОАТ/  
по проблемите на безопасността на движението  
и предложения за намаляване предпоставките за ПТП

Управителният съвет на СОАТ, като анализира обстановката по безопасността на движението и изслуша мненията на специалистите в това направление, изразява тревогата си от продължаващата „война по пътищата“ независимо от постигнатите през последната отчетна година подобрения, изразени в намален брой на ПТП и последиците от тях. Трябва да бъде подчертано положителното отражение за постигането на това подобрение в резултат на измененията и допълненията на ЗАП и ЗДП. Засилената контролна дейност и налаганите завишени санкции, извеждането на „светло“ т.нар. превозвачи за собствена сметка, както и намаленията на сивия сектор вече оказва положително отражение върху работата на автомобилния транспорт. Считаме, че за да се постигне намаляването на ПТП и последиците от тях с 50% през 2020г. спрямо 2010г., каквато задача е поставила ЕК и която членове на Съюза ни поддържат, е необходимо да се работи от всички участници в транспортния процес по трите му съставни части – пътната среда, превозните средства и хората

Като имаме предвид изследванията на причините за ПТП, оповестени на проведения семинар, организиран от Международния съюз по автомобилен транспорт в Истанбул на 11-12 май 2011г., че човешкият фактор има принос за 85,2% от допуснатите ПТП

## ПРЕДЛАГАМЕ

### I. ОБУЧЕНИЕ И КВАЛИФИКАЦИЯ НА ВОДАЧИТЕ

1. Да се засили контрола по отношение изискването за образование на кандидат водачите.

Мотиви: Има случаи на представяне на фалшиви дипломи за образование, особено сред ромите кандидати.

2. Да не се допуска включване на кандидат водачи за повишаване квалификация /кат.Д, ДЕ/, ако не са минали най-малко 12 месеца от регистрирано последно нарушение – несъобразена скорост, неспазване на предимство при пресичане на кръстовище и неправилно изпреварване, като се създаде възможност за електронна справка в КАТ от страна на центровете за обучение.

Мотиви: Кандидат, който е свикнал да нарушава ЗДП, трябва да почувства тежестта им.

3. Да се завишат часовете за обучение и квалификация на водачите, като се допълнят и с придобиване на знания по етикета в движението, намаляване на агресивността и по-голяма толерантност към останалите водачи на МПС.

Мотиви: Часовете за обучение и квалификация на водачите /Наредба №37 и Наредба №41 на МТИТС/ не са достатъчни както по теория, така и по практика. Подценява се приносът на липсата на етикета в движението, намаляване на агресивността и липсата на толерантност като причина за възникване на ПТП.

4. Да се отнема лиценза за първоначално обучение и периодична квалификация на „професионалните“ водачи – Наредба №41 на МТИТС на юридическите лица, за които се установи неспазването ѝ.

Мотиви: В момента в не малко случаи това обучение се провежда фиктивно, тъй като не е достатъчен контрола в реално време при провеждане на обучението.

5. Да се направи насрещна проверка за издадените свидетелства за правоуправление на МПС /на база извадка/ на лица от ромски произход /които посещават КАТ по повод нарушения на ЗДП/.

Мотиви: Твърди се, в т.ч. и в средствата за масова информация, че на не малко неграмотни лица и без да са посещавали курсове за обучение са издадени свидетелства за правоуправление. Могат да се извършват и специализирани акции от МВР с участието и на КАТ в местата, където има съсредоточаване на ромско население.

6. Да се въведе реално задължителна проверка на здравословното състояние на водачите преди тръгване на път /преди излизане от гаража/. Резултатите да се оформят с печат върху пътния лист, на който да се регистрира, че на водача здравето е нормално, не е употребил алкохол и няма оплаквания.

Мотиви: Такава практика е имало, знае се опасността, която съществува ако водачът има здравословни проблеми или наличие на алкохол и не е необходимо да се назначава медицинско лице, тъй като съществуват технически средства, с които се регистрира състоянието му, без да са необходими медицински познания.

7. Да се подобри обучението и изпита на кандидатите за придобиване на „професионална компетентност“ за превозвачи, като се възстановят курсовете, провеждани от лицензирани центрове, които да провеждат „вътрешни“ изпити.

Мотиви: сега е налице самообучение, което не е задълбочено, разчита се на случайност и често се преписва на изпитите.

8. При обучението и изпита по т.7 да се увеличи тежестта на въпросите за наказателната отговорност на лицата, упражняващи придобитата „професионална компетентност“.

Мотиви: Когато всеки обучаван осъзнае каква отговорност носи, ако не си изпълнява функциите, трудно ще допуска компромиси, отговаряйки и за БД.

## II. ПО ИЗИСКВАНИЯТА КЪМ ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

1. Да се отнема лиценза на фирми, извършващи превози, в т.ч. и за собствена сметка, ако нямат или не ползват реално наета гаражна площ с условия за проверка техническото състояние на превозните средства преди излизане на път и опазването им от посегателство при гариране след едно писмено предупреждение за нарушение.

Мотиви: Голяма част от фирмите, които нямат собствен гараж, представят фиктивен договор за ползване на база и гарират на улици, тротоари и гаражни площи. Никой не ги проверява и не гарантира опазването им. Не са малко случаите да има срязани гуми, спирачни маркучи, счупени стопове и др.

2. Във всяка фирма, извършваща превози да има осигурено техническо лице /механик/, който с подписа си да удостоверява, че излизащото на път превозно средство е технически изправно.

3. Да се изготви наредба за предгътните технически прегледи.

Мотиви: към момента няма нормативен документ, който да ги регламентира. Ежедневният контрол на техническото състояние е и трябва да бъде отговорност на собственика на всяко превозно средство.

Мотиви: Проверките на пунктовете за периодични технически прегледи /за товарните превозни средства са годишни, а за пътническите на шест месеца/ не могат да гарантират, че през тези периоди те са технически изправни. Един автобус, който изпълнява курсове от Бургас и Варна до София и обратно минава за месеца не по-малко от 20-25 хил.км. За 6 месеца пробегът му е между 120-150 хил.км и измененията в техническото състояние са неизбежни.

4. Да се ограничи използването на автобуси, които нямат необходимите системи за контрол и ограничители на скоростта и нямат Евро 3 за междоокръжни превози.

Мотиви: При тези превози движението се извършва по магистрали и първокласни пътища, където участъците за движение с максималната разрешена скорост са най-дълги и системите за сигурност са най-натоварени при внезапно спиране. Освен това при движение с такава скорост изгорелите газове са повече от нормалните.

5. Да се забрани пускането в движение на МПС за превоз на пътници, които са преустроени като такива от товарни.

Мотиви: При подобни случаи липсва необходимата пасивна сигурност.

6. Да се въведе задължително ползване на коланите за безопасност във всеки автобус, който пътува по между окръжни и международни релации.

Мотиви: това ще повиши безопасността на пътниците и ще спре ползването на стари автобуси по тези маршрути.

### III. ПО ПЪТНАТА СРЕДА

1. да се завиши отговорността на фирмите по поддържането на магистралите и първокласните пътища и се определят санкции при неизпълнение на задълженията за своевременна намеса за осигуряване безопасни условия за движение.

Мотиви: Не малко са на брой дупките и неравностите по магистралите и особено по първокласните пътища. Те стават причина за редица ПТП с особено тежки последици.

2. Да се направи преглед на обезопасяването на магистралите и първокласните пътища и се засили отговорността на поддържащите фирми.

Мотиви: На много места с дни и седмици не се отремонтират повредени мантинели, не са обезопасени колони и устои на надлези. Налице са огромни стълбове с билбордове, които, освен че отвличат вниманието, често водят до фатален край при ПТП.

3. Да се забрани монтирането и се премахнат вече монтираните билбордове в зоната /загражденията/ на магистралите и ограничизграждането на търговски обекти.

Мотиви: В почти всички страни от Европа те са забранени, дори и извън загражденията, а построяването на бензиностанции и търговски обекти става на разстояние повече от 40 км един от друг.

4. Да се разработи спешно програма за изграждане на паркинги около магистралите, като се спазват европейските изисквания за разстояния и другите изисквания към тях /бани, тоалетни, охрана и др./

Мотиви: Поради ограничения в движението през определени дни и часове и осигуряване контрола за почивка на водачите се налага спешно решаване на въпроса.

5. Да се въведат нормативи за проходимост при зимни условия по пътищата и особено първокласните и магистралите, като се определят санкции при неспазване на задълженията от поддържащите фирми.

Мотиви: В европейските страни под проходимими пътища се разбира „почистване на пътното платно до асфалт, както механически, така и против замръзване. Разтегливо и заблуждаващо е понятието „проходимими пътища при зимни условия”.

6. Да се подобри пътната сигнализация при извършване на ремонтите в съответствие с европейските норми.

Мотиви: Много често поради недостатъчна и неефективна сигнализация водачите, особено на превозни средства с чужда регистрация, допускат ПТП, и то с тежки последици.

7. Във всички населени места, в т.ч. и селата, да се извърши преглед на знаковото стопанство и се премахнат всички знаци и маркировки, които затрудняват движението, изнервят водачите и създават предпоставки за ПТП.

Мотиви: Без да е налице временна организация на движението, се поставят забранителни знаци, които са под допустимата разрешена скорост, като в някои селища и особено в села са 20 км/час. Налице са противоречащи си знаци и пътна маркировка, замърсени такива, които нощно време и през зимния сезон създават предпоставки за ПТП.

8. Да се прави ежемесечен анализ на ПТП и се вземат спешни мерки за обезопасяване на местата с концентрация на ПТП в и извън населените места.

9. Да се ускори ремонта и осигурява текущ такъв на второкласните и третокласните пътища.

Мотиви: Движението по тези пътища, които са в окаяно състояние, води до повреди на МПС, изнервя водачите и често заради заобикаляне на по-големите дупки се създават условия за ПТП. Щетите и вредите са огромни.

#### IV. ПО КОНТРОЛА И РАБОТАТА НА КОНТРОЛНИТЕ ОРГАНИ

1. Чувства се голям недостиг на инспектори за осъществяване на контрола на пътя и във фирмите, т.е. трябва да се увеличи броят им.

2. Възнаграждението на инспекторите е изключително ниско, поради което не винаги се подбират най-подходящи кадри.

3. Непрекъснато да се повишава квалификацията на инспекторите и подобряване на практическите им умения при извършване проверки на техническото състояние на МПС.

4. Налага се стриктен контрол върху дейността на инспекторите и служителите в контролните органи.

5. Да се изгради система за сътрудничество съвместно с гражданското общество и медиите за информация, предотвратяване и разкриване на нарушения на водачите и некоректни действия от страна на превозвачи, служебни лица и контролни органи.

29.06.2011г.

Председател на УС.



  
/инж.К.Русев/