

Узх. № 019/04.05.2018г.

ДО МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ

СТАНОВИЩА, БЕЛЕЖКИ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

по Закона за движението по пътищата, Закона за пътните превозни средства и Закона за водачите на пътни превозни средства, публикувани за обществено обсъждане на 20 април 2018 г.

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 взаимствани от най-добрите практики в страните членки на Европейския съюз.

А. По Закона за движението по пътищата

I. Принципни становища, бележки и предложения

Проектът решава важни проблеми, поставяни неведнъж от ББАПБ:

- забраняват се рекламите по автомагистралите и скоростните пътища, отклоняването на вниманието на водачите от рекламите при високите скорости създава предпоставки за тежки ПТП;
- разширява се обхвата на задължителните одити на пътната безопасност и върху автомагистралите и скоростните пътища, до сега бяха само за трансевропейските пътища;
- одиторите на пътната безопасност да имат петгодишен опит в областта на организацията и безопасността на движението, до сега не се изискваше опит.

По този начин ще се осигурят условия за подобряване на безопасността на движението по пътищата.

В проектозакона повече се говори за задълженията на водача, може би ще е добре да се потърси баланс с правата на водача.

II. Конкретни становища, бележки и предложения:

1. В чл. 1, ал. 3 израза „имууществото на участниците в движението“ не е равностоеен на израза „имуществото на физическите и юридически лица“, който е по-всеобхватен.

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.

3. Чл. 3, ал. 3 – Да се организира публикуването в Държавен вестник на Виенската конвенция за пътните знаци и сигнали от 1968 г.

Мотиви: До сега не е публикувана, а е основа на ЗДВП и подзаконовите актове.

4. **Чл.3, ал.4** - Да се добави ново изречение „Министърът на РРиБ издава Наредба за приложение на ограничителни системи по пътищата.“.

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.

5. **Чл.3, ал.8**, второ изреч. – пред думата „ползване“ да се добави „постоянно“.

Мотиви: Не трябва да се забранява временното ползване на част от обхвата на пътя.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

12. В **чл.22 ал 3** да се укажат и разбираемите жестове използване от регулировчиците така както е посочено в Холандския закон.

13. В **чл. 24** следва да се даде информация за значението на светлинните сигнали, след като по късно водачите и пешеходците ще бъдат наказвани.

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.

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.

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.

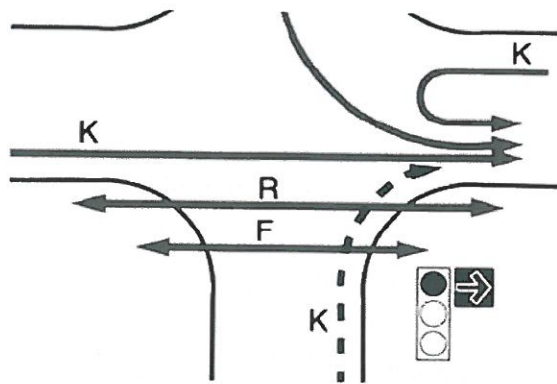
17. В **чл.34**. В таблицата би могло да се допълнят и скоростите при теглене на превозните средства.

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 спирания 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.

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.



Пътен знак със зелена стрелка с бял кант на черен фон



Пътен знак със зелена стрелка, използван в Германия, за разрешаване на десен завой при червен сигнал

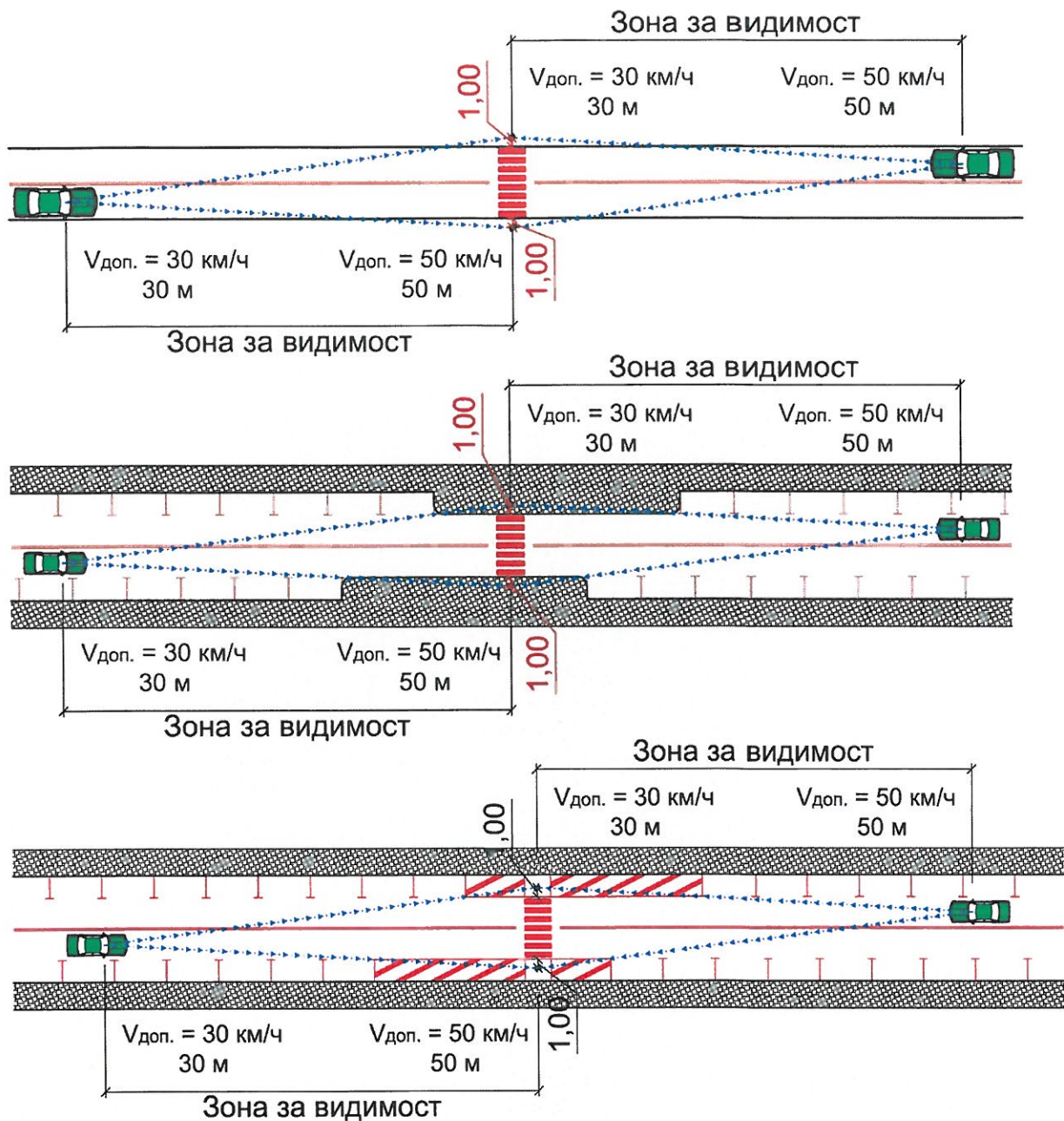
20. В чл.56 ал.3 Да се развие по подробно това предимство. Да се даде дефиниция на „активна лента“. В случаите когато на кръстовище, на локалното платно има светофар и свети зелен сигнал, а от „активната лента“ завива на дясно ППС как ще се реши въпроса с предимството.

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.

22. Чл.75, ал.1, т.6 – Текстът на точка б да стане: „б. 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 настилката (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.



Зона за видимост
 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.

24. В чл.117. т.1 на края на изречението да се добави изрза „и спазва правилата за движение“

25. В чл.140, т.2 може да се допълни варианта с използването на светлоотразителни жилетки.

26. В чл. 141 , ал.1 т.1 след изрза „ на платното за движение „ да се добави изрза „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.

27. В чл. 142 да се добави нова точка 6. Да престояват на пътното платно.

28. В чл. 145 ал. 4 след края на изречението да се добави израз „освен ако не е спрял да се огледа.“

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.

30. В чл.150 ал.1 след изрза „жилищни зони „ да се добави изрза „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.

31. **Чл.159, ал.1** – Към забраната за ползване на мобилни устройства за комуникация да се добавят и велосипедистите.

Мотиви: Отвличане на вниманието на велосипедистите е също опасно за движението.

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: Ползването на мобилни устройства за комуникация представляват опасност за движението.

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.

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.

35. В **чл. 175** предлагаме да се въведе ал. 6 Със следното съдържание „б.

Обучението по възстановяване на контролни точки не се извършва от юридически и физически лица извършващи обучение на кандидатите за водачи на МПС.

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.

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:

- а. да се посочи за кои технически неизправности ще се спираща автомобила.

-и. да отпадне израза „със свидетелство за управление, което е с изтекла валидност или „ тъй като това са нередовни документи и нарушението не е умишлено.

38. В **чл.185.** В случай че организатора или участника не е водач, как ще бъде наказан.

39. В **чл. 187 ал. 2** предлагаме да бъде дадена дефиниция на израза „който откаже да изпълни нареждане на органите за контрол и регулиране“

40. В **чл. 195**

а. в точка 1 да се конкретизира израза „което не е взело своевременно мерки“

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

41. В **чл.198 и 199** да се даде точна дефиниция на трите вида неизправности-опасни, значителни и незначителни.

42. В **чл.201** да отпадне буква „в“ тъй като това нарушение не е равностойно на неправоспособен.

43. В **чл.204 :**

- в т.1 след края на изречението да се добави израза „документирано с техническо средство.

- да се даде дефиниция на израза „неспазване на предимство на пешеходец при преминаване на пешеходна пътека“

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“

45. В **чл.213 ал.1** да отпадне израза „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.

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

1.в 14 дневен срок от получаването му се заплаща 50% от нейния размер;

2. В 30 дневен срок 100%

3. след 30 дена – 200%

Тази схема определено ще повиши събираемостта на глобите .

47. В **параграф 1** на Допълнителните разпоредби да се въведе нова точка 71. Непосредствена опасност.

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.

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

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 възложен 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.

04.05.2018г

Председател на Управителния съвет:



(Д-р Николай Иванов)