

СПРАВКА

**ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ ОБЩЕСТВЕННОТО ОБСЪЖДАНЕ НА
ПРОЕКТА НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА,
ПРОВЕДЕНО В ПЕРИОДА 30.04.2025 Г. – 30.05.2025 Г.**

№ по ред на постъпване	Вносител	Предложение	Приема / не приема предложението	Мотиви
	1	2	3	4
1.	Камера на автомобилните превозвачи в България Европейски транспортен клъстер	В проекта се предлага диференциране на сега действащите правила в Закона за движението по пътищата, като се въвеждат изменени състави на административни нарушения и наказания. Така предложените текстове не съответстват на основните правила и начала в административнонаказателното производство на Република България, като противоречат на основни принципи от него. Съгласно мотивите на проекта, вносителят предлага привилегирован състав за хипотезите, при които винетната такса е заплатена в деня на нарушението, като с този състав се постигало „съответствие с Решението на съда па Европейския съюз по дело С-61/2023г., както и се отчитали смекчаващите и отегчаващите вината обстоятелства. Тази правна техника се прилага и за нарушенията отнасящи се за ползване на платената пътна мрежа и от автомобилите над 3,5 тона. Така наречените от вносителя „привилегировани състави" се съдържат в предложените текстове на чл. 179, ал. 3, т. 2, чл. 179, ал. 3а, т. 2 и чл. 179, ал. 3б, т. 2, чиито санкционен механизъм непонятно за нас се различава за нарушенията извършени от автомобили под 3,5 тона и такива над 3,5 тона.	Не се приема.	В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения. Административното задължение в областта на пътното таксуване е за заплащане на дължимата пътна такса. Материалният закон е диференцирал пътната такса според различните категории пътни превозни средства и е определил такси на база време и на база изминато разстояние. Спецификите

	Видно от текста на чл. 179, ал. 3, т. 2 за автомобили до 3,5 тона в хипотезата, когато дължимата винетната такса е заплатена в деня на нарушението, то на нарушителя се налага наказание във фиксиран размер от 97 лева, докато в другите „привилегировани състави“, отнасящи се за нарушения, извършени с превозни средства над 3,5 тона не се предвижда подобна хипотеза за заплащане на съответната пътна такса в деня на нарушението и налагане на определено административно наказание, а се предлага наказание в определен диапазон за случаите, при които е заплатена пътна такса в деня на нарушението, но за друг пътен участък. Считаме, че такъв законодателен подход е недопустим. Определянето на административните нарушения и санкционирането им следва да е подчинено на еднакви критерии и изисквания за всички, а не да се създава необосновано и незаконосъобразно разграничение между санкционните състави, свързани с еднотипни административни нарушения. Недопустимо е за едни и същи обществени отношения да се предвиждат различни хипотези и наказания. Санкционната система отнасяща се до неправомерното ползване на платената пътна мрежа в страната следва да е подчинена на едни и същи принципи, отнасящи се еднакво за всеки един нарушител. Не считаме, че европейският съд е посочил в решението си, че следва в санкционната уредба да се предвиждат различия в административните нарушения в зависимост от това дали се отнася за нарушител, управлявал автомобил до или над 3,5 тона във връзка, с което така предложения проект следва да бъде променен. Законодателят следва да въвежда в законодателството такива правни норми, които съответстват на принципа за равенство, задължаващ административните органи в пределите на оперативната си самостоятелност, при еднакви условия, сходни случаи да се третират еднакво, /чл. 8, ал. 2 от АПК/. В случая едно и също административно нарушение се третира по-различен начин за различните правни субекти и недопустимо се предлагат допълнителни условия за	при отчитането и заплащането на двете групи пътни такси следва да бъдат взети предвид и при диференциране на административнонаказателната отговорност. Предвидената диференциация на административнонаказателните състави по отношение на ППС под и над 3,5 тона не накърнява принципа за равенство. Възможност за заплащане на дължимата пътна такса за календарния ден при пътните превозни средства над 3,5 тона е регламентирана в разпоредбите на чл. 106, ал. 7 и 9 от Закона за пътищата. При това – при упражняване на тази възможност не се ангажира каквато и да е било административнонаказателна отговорност. С оглед на
--	--	---

	лицата, управляващи превозни средства от категорията по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата, поради което считаме, че така предложените текстове нарушават основни принципи в правото ни и не следва да се приемат в този им вид. При съпоставка на така предложените текстове на чл. 179, ал. 3, т. 2 и чл. 179, ал. 3а, т. 2, ясно се вижда, че при заплатена винетна такса в деня на нарушението за съответния нарушител ще се налага глоба в размер на 97 лева, докато при заплащане на пътна такса за друг участък от платената пътна мрежа на водач на тежкотоварен камион ще се налага санкция в размер на четирикратния размер на максималната такса по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата, но не по-малко от 87 лева и не повече от 1 500 лева. Необосновано и немотивирано законодателят предвижда възможност за нарушител с автомобил до 3,5 тона, ако е платил винетката си в деня на нарушението да му се наложи глоба в размер на 97 лева, докато водач на тежкотоварен автомобил, който е платил в същия ден пътна такса за друг участък да му се наложи глоба много по-висока от тази предвидена за водач, който не е заплатил винетката си, но направи това в рамките на календарния ден на нарушението. Считаме тези текстове на първо място за несъответстващи на Закона за нормативните актове, който предвижда изготвянето на мотиви за всяко законодателно предложение. В настоящия случай такива липсват, вносителят по никакъв начин не е аргументирал какво налага различното третиране на едно и също нарушение, изразяващо се в не заплащане на съответна пътна такса за ползване на платената инфраструктура в страната, както и различното по вид санкциониране на нарушителите. Поради, което считаме, че законодателят следва да има предвид императивното правило на чл. 28, ал. 3 от Закона за нормативните актове, съгласно което в случай, че към даден законопроект липсват мотиви, то той не се обсъжда. В случая липсват каквито и да е мотиви относно предложените съществени различия на хипотезите на чл. 179, ал. 3,		горното административните нарушения не се третират по различен начин.
--	---	--	--

		т. 2 и чл. 179, ал. 3б, т. 2 от проекта.		
		На следващо място, недопустимо вносителят предлага възможност за нарушители с автомобили до 3.5 тона в рамките на календарния ден да заплатят дължимата от тях пътна такса, във връзка с което да им се наложи наказание от 97 лева. Така предложеното създава редица неясноти и притеснения свързани със спазването на административнонаказателното производство предвидено в Закона за административните нарушения и наказания /ЗАНН/. С използването на термина „календарен ден” не става ясно кога следва да е заплатена винетната такса, за да се наложи съответното наказание от 97 лева, дали тя трябва да се плати преди да е установено нарушението, по време на неговото установяване или след това до края на деня, в който е установено.	Приема се.	Отразено в текста.
		Също така предвидената формулировка на текста на чл. 179, ал. 3, т. 2 от проекта предвижда възможност за доброволно плащане, с краен срок до края на деня, в който е установено нарушението, което само по себе си създава привилегия за този вид нарушители, в сравнение с водачите на тежкотоварни автомобили, за които подобна възможност липсва. Санкционната уредба свързана с незаплащането на дължимите пътни такси следва да е уединена и еднаква за всички участници в движението, недопустимо е да се създават различни по вид състави за различните превозни средства, с които то е допуснато и които състави да пораждаат различни права и санкции в следствие на упражняване на тези права. Законодателят следва да има предвид, че само по себе си нарушението за всички участници в движението по платената пътна мрежа е едно и също по вид, а именно не заплащане на съответната пътна такса за съответния пътен участък, по който се е движи нарушителя. С оглед това следва да се предвидят такива състави на административните нарушения, които едновременно да отчитат тежестта на нарушението, подбудите за неговото	Не се приема.	Административното задължение в областта на пътното таксуване е за заплащане на дължимата пътна такса. Материалният закон е диференцирал пътната такса според различните категории пътни превозни средства и е определил такси на база време и на база изминато разстояние. Спецификите при отчитането и заплащането на двете групи пътни такси следва да бъдат взети предвид и при диференциране на

	извършване и другите смекчаващи и отегчаващи вината обстоятелства, а не да създават различия и различен правен режим, отнасящ се за едно и също по вид административно нарушение. Единствено при отчитане на това обстоятелство ще се постигне спазване на изискването на чл. 27, ал. 2 от ЗАНН. Също така освен, че законодателят следва да отчита, че независимо от вида на превозното средство и в двата случая става въпрос за не плащане на пътна такса, тоест едно и също по своята правна същност административно нарушение, той следва да има предвид, че за целите на административното наказание, реда за определяне и заплащане на тази дължима пътна такса не е от значение. Съществения елемент за допускане на това нарушение е неплащане на пътна такса, а не как тя се определя за съответния нарушител, следователно и по ал 3, т. 2 и ал. 3а, т. 2 следва да не е платена дължимата пътна такса и поради това противоправно бездействие държавата трябва да приложи своята административна принуда, чрез налагане на съответното за нарушителя административно наказание. Считаме, че именно това е целта на санкционната уредба, свързана с този вид нарушения, а именно да предвижда наказания за неплащане на дължимата такса, а не да създава определени условия за едни участници и други условия за други участници, при реализирането, на които те се санкционират по различен ред. С оглед, на което считаме, че предвидените различни хипотези и санкции в тези две предложени разпоредби не отчитат характера на самото административно нарушение и създават привилегия за определен кръг нарушители за сметка на друг кръг, за който необосновано и в разрез с принципите на правото се въвежда различен, утежнен състав на административно нарушение с предвиден много по-голям размер на санкцията. За постигане на хармонизация с правото на Европейския съюз и целите на наказанието предвидени в ЗАНН е необходимо законодателят ясно да си даде сметка, че санкционната правна уредба следва да е еднаква за всички участници, в движението по платената пътна мрежа, поради което		административнонаказателната отговорност. Предвидената диференциация на административнонаказателните състави по отношение на ППС под и над 3,5 тона не накърнява принципа за равенство. Възможност за заплащане на дължимата пътна такса за календарния ден при пътните превозни средства над 3,5 тона е регламентирана в разпоредбите на чл. 10б, ал. 7 и 9 от Закона за пътищата. При това – при упражняване на тази възможност не се ангажира каквато и да е било административнонаказателна отговорност. С оглед на горното административните нарушения не се третират по различен начин.
--	--	--	--

		така предложените текстове следва да претърпят съществено изменение, за да могат да отговорят на принципите на правовата държава и да не позволят създаването на неравноправен санкционен режим.		
		На следващо място в унисон с изложеното по-горе считаме, че текстовете на чл. 179, ал. 3, т. 2 и чл. 179, ал. 3а, т. 2 не следва да се приемат, а ако се приемат, то законодателят трябва да унифицира хипотезите им така, че да гарантира равнопоставеността и еднаквата защита на правата и интересите на нарушителите. Считаме, че така предложения текст на чл. 179, ал. 3а, т. 2 освен, че създава неравноправност с водачите извършили същото нарушение по вид, но чрез управление на автомобил до 3,5 тона, недопустимо включва в себе си допълнителен признак, който няма никакво отношение към установеното нарушение от една страна, а от друга по никакъв начин не се различава с нарушението по чл. 179, ал. 3а, т. 1 от проекта. Видно от състава на точка 2 следва да е незаплатена пътната такса, за участък от пътя на платената пътна мрежа, който водачът е започнал да ползва, когато в календарния ден е заплатена пътна такса за друг участък от платената пътна мрежа. В така предложения текст е ясно, че става дума за административно нарушение, при което водачът е започнал да ползва участък от платената пътна мрежа без да е заплатил съответната пътна такса затова, поведение което напълно покрива текста на чл. 179, ал. 3а, т. 1 и изведнъж според вносителя съставът става „привилегирован“, като към него се предвижда изискване, което няма нищо общо с установеното нарушение и по никакъв начин не влияе на извършеното нарушение, а именно изисква се в календарния ден да е заплатена такса за друг участък от пътната мрежа. Привилегирования състав по своята правна същност изисква към основния състав на нарушението да се е реализирал допълнителен белег, който да утежнява извършеното нарушение, тоест да води до по-висока степен на обществена опасност на деянието, в сравнение	Не се приема.	В посочената част от предоставеното становище не се съдържат конкретни предложения. Чл. 179, ал. 3, т. 1 и чл. 179, ал. 3а, т. 1 от проекта представляват основните състави на нарушенията. чл. 179, ал. 3, т. 2 и чл. 179, ал. 3а, т. 2 от проекта са регламентирани привилегировани състави на административни нарушения. Съставите са привилегировани, тъй като предвиждат по лека по размер санкция вследствие на смекчаващи отговорността обстоятелства. Квалифицирани състави, отчитащи отегчаващи отговорността или вината обстоятелства не са

	с основния състав на нарушението. В предложения текст такъв белег, който да утежнява извършеното деяние липсва, поради което не е ясно как вносителя определя този състав за привилегирован, след като той по своята правна същност не е такъв. Плащането на пътна такса в един и същи ден за друг участък на платената пътна мрежа по никакъв начин не представлява обществено опасно деяние, което да води до квалифициран състав на административно нарушение, напротив това е съвсем нормално и дължимо правно поведение на ползвателите на платената пътна мрежа, който преминавайки по нея с автомобили над 3.5 тона са длъжни да заплащат съответни пътни такси за пътните участници през, които преминават. За нас е непонятно как едно законосъобразно поведение, свързано с плащането на пътна такса се използва от законодателя за вменяването на отегчаващи вината обстоятелства и води до налагане на по- тежко наказание. Така предложия текст на чл. 179, ал. 3а, т. 2 от проекта според нас противоречи на чл. 6 от ЗАНН, като по никакъв начин не взема предвид легалното определение на административните нарушения съдържащо се в тази разпоредба. Видно от чл. 6 на ЗАНН деянието следва да нарушава установения държавен ред на управление и да е извършено виновно, а в случая на т. 2 лицето е заплатило пътна такса през деня на нарушението, но за друг пътен участък, което поведение не може и не следва да се квалифицира като противоправно, защото не противоречи на установения държавен ред и не е извършено виновно. Именно държавата е тази, която изисква заплащане на пътни такси за съответните участъци от пътя, през които преминават тежкотоварните камиони, поради което изпълнението на това законово задължение е недопустимо да се превръща в квалифициран състав на административно нарушение. Във връзка, с което текста на чл. 179, ал. 3а, т. 2 е незаконосъобразен, поради противоречието му с чл. 6 от ЗАНН и по никакъв начин не може да се определи като привилегирован, по- скоро показва самоволно отношение на държавата при упражняването от	предвидени и не се предлагат с настоящия законопроект. Предвидените привилегировани състави въвеждат такава диференциация в процеса по налагане на санкции, която отчита както тежестта на извършеното нарушение, така и поведението на нарушителя.
--	---	---

		нея на държавната ѝ принуда. Освен това, така предложения текст на чл. 179, ал. 3а, т. 2 от проекта не съответства и не отговаря на действителната фактическа обстановка и правната уредба на пътните такси, дължими от тежкотоварните автомобили. Съгласно действащата нормативна уредба водачите или собствениците на камионите заплащат съответна пътна такса за определени тол сегменти, през които преминава съответното превозно средство, следователно плащането на пътна такса за друг път, през който превозното средство е минало в същия ден, в който е извършено нарушението по т. 2 не може и не следва да се квалифицира, като утежняващ състав на административно нарушение, тъй като собственика или водача, спазвайки закона е заплатило за съответния пътен участък, който вече е използвал. Законодателят следва да има предвид, че тежкотоварните камиони извършват превози на товари, преминавайки през различни пътни участъци в рамките на един календарен ден, през който ще следва да заплатят съответните пътни такси за ползваната от тях пътна мрежа, поради което за нас е недопустимо плащането на определена такса, защото камиона е използвал конкретния пътен участък в съответния ден, да се ползва за утежняващо обстоятелство за нарушение свързано с неплащане на пътна такса за конкретен пътен участък. Такова законодателно предложение считаме за недопустимо и в разрез с правната характеристика на административните нарушения. Също така утежняващото обстоятелство следва да е свързано с конкретното не плащане на пътна такса за определен участък от пътя, а не да представлява действие, което се отнася за друг пътен участък, ползван от водача през съответния календарен ден, за който водачът е имал правомерно поведение и не е допуснал административно нарушение. Използването на правомерно поведение за утежняване положението на нарушителя е недопустимо и в разрез, както с принципите на правовата държава и законоустановеност на административните нарушения и наказания, така и с принципите и правилата на правото на		
--	--	--	--	--

		Европейския съюз. С оглед, изложеното считаме, че текста на чл. 179, ал. 3а, т. 2 следва да отпадне от проекта, тъй като неговата хипотеза е недопустима и в никакъв случай не представлява привилегирован състав на административно нарушение.		
		Санкционната част на чл. 179, ал. 3а, т. 2, както и тази на т. 1 и т. 3 от същата разпоредба са недопустими и неправилни, тъй като противоречат на чл. 18 от ЗАНН, прогласяващ принципа, че за едно нарушение се налага едно наказание. Използваната законодателна техника в посочените норми едновременно да се предвижда фиксиран размер („петкратен размер на максималната такса“, „четирикратен размер на максималната такса“ и „трикратен размер на максималната такса“) и диапазон на административното нарушение („не по-малко от 116 лв. и не повече от 1 800 лв.“, „не по-малко от 87 лв. и не повече от 1 500 лв.“ и „не по-малко от 80 лв. и не повече от 1 300 лв.“) е незаконосъобразна, тъй като не дава яснота относно размера на административното наказание, от една страна, а от друга не е ясно как с този текст се покрива нормата на чл. 12 от ЗАНН. Също така предложените санкции са взаимоизключващи се и противоречащи си един на друг, тъй като в един и същи текст едновременно се определя ред за изчисляване размера на санкцията, а в същото време се предвижда и неин диапазон. Считаме, че с така предвидените санкции се създава неяснота относно техния законосъобразен размер и създават опасност предвидения минимален размер в състава на нормата да не намери приложение на практика, тъй като той е възможно да не съответства на петкратния, четирикратния или трикратния максимален размер на таксата по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата. Така дадената формулировка на санкцията лишава от смисъл тя да се определя в даден диапазон, от една страна, а от друга става неясно когато петкратния, четирикратния или трикратния размер на максималната такса не съответства на съответния диапазон, то в какъв размер ще е наложената	Приема се.	Отразено в текста.

		санкция и дали тя ще е законосъобразна. Принципът за законоустановеност на административните наказания, заложен в чл. 6 на ЗАНН, изисква от законодателя точно и ясно определяне на реда за санкциониране на съответното административно нарушение. В настоящия случай считаме, че така предложените текстове създават неяснота относно това как се определя размера на санкцията, както и са предпоставка за произвол в действията на контролните органи. Само с ясни санкционни норми ще се предотвратят възможностите за произвол и би се постигнало спазване на принципа за съразмерност и равенство в дейността на наказващите органи. С оглед посоченото считаме, че така предвидените санкции не следва да се приемат в този им вид, а наказанието следва да бъде определено или в петкратен, четирикратен или трикратен размер от максималната такса по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата или да остане в определен диапазон, но не и тези две различни възможности за определяне на административното наказание да останат в един текст.		
		На следващо място, отново в нарушение на принципа за равенство и съразмерност вносителят е предложил санкционен състав за собствениците, които са допуснали движение на превозно средство от категорията на чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата, без заплащане на съответната пътна такса за ползване на платената пътна мрежа в страната. Без каквито и да е мотиви и непонятно за нас е предвиден текст, който санкционира собственици на превозни средства от определена категория превозни средства, а за собствениците на автомобили до 3,5 тона не е предвиден подобен състав за административнонаказателна отговорност, различен от състава за водачите на този вид превозни средства. Както вече посочихме административното нарушение независимо с какъв вид превозно средство е извършено се отнася до не плащане на съответна такса за ползване на платената пътна мрежа, тоест изпълнителното деяние се изразява в движение по път включен в обхвата на платената пътна мрежа в страната без за него да е	Приема се частично	Не се приема в частта относно липсата на административнонаказател на отговорност за собствениците на ППС до 3,5 тона, със следните мотиви: Отговорността на собствениците на превозни средства до 3,5 тона при незаплатена пътна такса се ангажира на основание чл. 179, ал. 3 във вр. с чл. 187а, ал. 1 от ЗДвП, съгласно

	заплатена необходимата такса, независимо от вида превозно средство изпълнителното деяние се изразява в едно и също, поради което в разрез с посочените вече принципи отново законодателят третира сходни случаи различно. Видно от проекта собственици на превозни средства от категорията по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата се явяват наказателноотговорни лица и на тях ще се налагат административни наказания различни по размер с тези за водачите на тези превозни средства, докато за собствениците на автомобили до 3,5 тона това не е така. Считаме, че предвиждайки административнонаказателна отговорност за определен кръг лица, законодателят следва ясно и точно да спазва принципа, установен в чл. 11, ал. 1 от НПК, съгласно който всички граждани, които участват в наказателното производство, са равни пред закона и не се допускат никакви ограничения на правата или привилегии, основани на раса, народност, етническа принадлежност, пол, произход, религия, образование, убеждения, политическа принадлежност, лично и обществено положение или имуществено състояние. В настоящия случай проекта предлага за определени лица притежаващи тежкотоварни превозни средства да се налагат наказания в по-висок размер от наказанията за водачите, а за други собственици на автомобили, чиито превозни средства също се движат по платената пътна мрежа в страната да носят административнонаказателна отговорност, еднаква с водачите на този вид превозни средства, това нарушава посочения принцип на чл. 11 от НПК и е недопустимо да се въвежда такъв вид неравенство в правната ни сфера, отнасящо се до притежанието на определен вид имущество, в настоящия случай определен вид превозно средство, във връзка с което считаме, че текста на чл. 179, ал. 3б не следва да се приема, а в случай, че се приеме то аналогичен следва да има и за собствениците на превозни средства до 3,5 тона.		законовата презумпция, че пътното превозното средство е управлявано от собственика му, а в случаите, в които в свидетелството за регистрация на пътното превозно средство е вписан ползвател – от ползвателя. Приема се в частта за уеднаквяване на предвидените размери на санкциите за собственици и водачи на ППС над 3,5 тона.
--	---	--	--

		Друго наше съображение, във връзка с предложените текстове на чл. 179, ал. 3а, т. 3 и ал. 3б, т. 3 от проекта, е свързано с обстоятелството, че те не отговарят на едно от основните изисквания за носене на административнонаказателна отговорност от съответните нарушителя, а именно деянието да е извършено виновно. В административнонаказателното производство вината не се предполага, тя следва винаги да е установена по безспорен начин от съответния наказващ орган /чл. 53, ал. 1 от ЗАНН/, преди да се санкционира нарушителя. Вината е съществен елемент, който обуславя налагането на наказание и нейната липса е винаги основание за незаконосъобразност на издадения санкционен акт. В посочените разпоредби обаче са заложили хипотези, при които наличието на вина в действията/бездействията на наказателноотговорното лице е под въпрос, с което се създава възможност при неустановена по безспорен начин вина да се санкционира съответно лице, което е недопустимо и не следва да се приема в законодателството ни. В случая в съставът на административното нарушение се предвижда осъществено частично заплащане на тол такса в резултат на невярно деклариран данни, без обаче да се конкретизира какво представляват тези невярно деклариран данни, следователно каква вина би могло да носи съответното лице за тях. В предвидените текстове се препраща към чл. 10б, ал. 1 от Закона за пътищата, но там се съдържа изброяване на признаците, които дефинират тол таксите, а не конкретизиране на това кои данни законодателят приема за невярно деклариран. Считаме, че за да се предвиди административнонаказателна отговорност следва по несъмнен начин да се дефинира кои данни следва правилно да са деклариран от съответните лица, за да е ясна тяхната отговорност в случай на разминаване в тях. Санкционните разпоредби, като правни норми, с които се ангажира административнонаказателната отговорност на лицата следва винаги да са ясно определени, а препращането към определени правни норми, трябва да	Приема се.	Отразено в текста.
--	--	--	------------	--------------------

		им съответства, в противен случай се създават неясноти и предпоставки за неправилно установяване на нарушението и незаконосъобразното, му санкциониране. Поради, което предлагаме законодателят ясно да предвиди, в кои случаи са налице невярно декларирани данни, за които съответните лица носят административнонаказателна отговорност, в случай че се реши да се приеме предложения текст.		
		Не на последно място, нормата на чл. 187а, ал. 2 от проекта считаме, че следва да отпадне, тъй като от една страна дублира предложеното в чл. 179, ал. 3б, относно санкционирането на собствениците на превозни средства от категорията на чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата, а от друга е неприложима за правилото на чл. 179, ал. 3а. Видно от така предложения текст с него се цели санкциониране на собственика, който е допуснал превозното му средство да се движи по платената пътна мрежа в страната без за него да е заплатена съответната пътна такса, но тази цел се преследва и от нормата на чл. 179, ал. 3б, в която вече са уредени санкции за собственика на превозно средство от категория по чл. 10б, ал. 1 от Закона за пътищата. Нормата на чл. 179, ал. 3а се отнася за водач на превозно средство от категорията на чл. 10б, ал. 1 от Закона за пътищата, като в случай, че собственикът на превозното средство е различен от водача нищо не пречи неговата отговорност да бъде ангажирана по правилото на ал. 3б. Следователно считаме за проява на лоша законодателна техника да се урежда два пъти ангажирането на административнонаказателната отговорност на лица, за които вече такава е предвидена в чл. 179, ал. 3б. Предложената норма единствено утежнява закона и не допринася по никакъв начин за обществените отношения, които се целят да бъдат регламентирани с проекта. От друга страна обаче с текста на чл. 187а, ал. 2 се предвижда санкциониране на собствениците на превозни средства, за които не е заплатена дължимата такса по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата, но	Не се приема.	Собственици на пътни превозни средства, както под 3,5 тона, така и над 3,5 тона могат да бъдат физически лица, юридически лица и еднолични търговци. Съгласно разпоредбата на чл. 83, ал. 1 от Закона за административните нарушения и наказания „В предвидените в съответния закон, указ, постановление на Министерския съвет или наредба на общинския съвет случаи на юридически лица и еднолични търговци може да се налага имуществена санкция за неизпълнение на задължения към държавата или общината при осъществяване на тяхната

	неясно за нас е защо отново този вид субекти са подведени под различен правен режим от собствениците на превозни средства от категорията на чл. 10б ал. 3 от Закона за пътищата, за които са предвидени санкции по предложения текст на чл. 179, ал. 3б. Видно от проекта недопустимо при липса на каквито и да е мотиви вносителят приравнява собствениците - физически и юридически лица на превозни средства, за които се дължи такса по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата, при неплащането им да носят същата административнонаказателна отговорност по чл. 179, ал. 3, като водачите на този вид превозни средства, а собствениците - физически и юридически лица на превозни средства от категорията на чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата, при неплащане на съответната пътна такса да носят административнонаказателна отговорност по чл. 179, ал. 3а и 3б, при условие, че за собствениците на този вид превозни средства вече е предложен санкционния текст на чл. 179, ал. 3б. Според нас е недопустимо при наличие на текст регулиращ административнонаказателната отговорност на собствениците, именно текста на чл. 179, ал. 3б от проекта да се предвижда възможност в чл. 187а, ал. 2 те да се санкционират по нормите на чл. 179, ал. 3а и 3б. Считаме, че когато се предвижда административно наказание за спазване на правилото на чл. 6 от ЗАНН е необходимо в закона ясно да е посочена волята на законодателя относно това, по кой текст ще се наказва съответния нарушител, само по този начин би се постигнала гаранция за спазване на принципа за законоустановеност на административното наказание и би се гарантирало правото на защита на санкционираното лице, което ще има възможност да разбере под коя правна норма е подведено неговото противоправно деяние. В настоящия случай така предложеното в чл. 187а, ал. 2 не съответства на волята на законодателя, изразена в текстовете на чл. 179, ал. 3а и 3б да санкционира водачите и собствениците по отделни състави, тъй като предложената норма ги обединява в един, като предвижда, че собствениците носят	дейност.“. В тази връзка чл. 187а, ал. 2 от проекта не дублира предложението в чл. 179, ал. 3б, а създава възможност за налагане на имуществена санкция, в случаите в които субект на нарушението е юридическо лице или едноличен търговец.
--	--	--

	отговорност по чл. 179, ал. 3а и 3б. Видно от тези норми в тях размера на санкциите е различен, поради което не става ясно как ще се определя наказанието на собствениците на превозни средства от категорията на чл. 10б , ал. 3 от Закона за пътищата и кой размер ще е законосъобразен. С оглед на което считаме, че текстът следва да отпадне, а в случай, че се приеме, то да остане санкционирането само по чл. 179, ал. 3б, който текст е релевантен за собствениците. Освен това санкционирането на собственици на превозни средства, за които не е заплатена пътната такса по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата със същите санкции като за водачите им по чл. 179, ал. 3 и предложеното препращане в чл. 187а, ал. 2 към санкционния режим за собственици на превозни средства от категорията на чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата по чл. 179, ал. 3а и 3б отново създава неравенство и необосновано определяне на размера на наказанието, което по своята същност се отнася за едно и също административно нарушение, изразяващо се в неплащане на съответна пътна такса и отново за сходни случаи се въвежда различно третиране, което е недопустимо в оперативната самостоятелност на административните органи. Във връзка с изложеното, относно текста на чл. 187а, ал. 2 предлагаме да не се приема, а вместо него законодателят да предвиди аналогичен текст на чл. 179, ал. 3б за собствениците на превозни средства, за които не е заплатена таксата по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата. По този начин ще се гарантира равенството при санкционирането на собствениците на различните видове превозни средства.		
--	---	--	--

2.	Асоциация на земеделските производители в България	Отправено е предложение в чл. 9 от ЗДвП да бъде добавено изключение за селскостопанска техника, оборудвана с гумено-верижно задвижване. Съгласно чл. 9, ал. 1 от ЗДвП, движението на верижни машини по такива пътища е забранено, като законодателят е определил целесъобразни изключения от тази норма, позволяващи нормалното протичане на процеса по снегопочистване в страната, както и движението на верижни машини и машини с гуми с шипове от въоръжените сили, обезпечаващо сектор отбрана. Съществуващата разпоредба, обаче, не отчита спецификите и съвременните технологични характеристики на модерната селскостопанска техника, която използва гумени вериги, значително различни от класическите метални. Тези машини са създадени с цел да разпределят теглото върху по-голяма площ, което намалява натиска върху пътната настилка, щадя инфраструктурата и е съпоставимо – а в много случаи и по-благоприятно – спрямо движението на тежкотоварни автомобили.	Не се приема.	Направеното предложение не е обвързано с целта на изготвения законопроект, а именно - създаване на съразмерна и диференцирана система от наказания за нарушения, свързани с незаплащането на пътни такси, в съответствие с решението на СЕС по дело C-61/23 и принципите на правото на ЕС, като се отчита тежестта на нарушението и се стимулира коректното поведение, както и привеждане на системата от наказания в съответствие с принципа за съразмерност, визиран в чл. 9а от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година.
3.	Асоциация на българските предприятия за международни превози и	1. Системата от санкции, така както е предложена, отново няма да дава възможност за съобразяване на наказанието с тежестта на нарушението и с конкретните смекчаващи обстоятелства, защото: - Предложените глоби са диференцирани само в зависимост от три	Не се приема.	Предложените привилегирани състави отразяват обстоятелствата, при наличието, на които тежестта на извършеното

	пътища	конкретни ситуации, без възможност да бъдат вземани предвид тежестта на нарушението (например размер на незаплатената такса; умишъл при извършването му), като и конкретните смекчаващи обстоятелства (например неотчетен тол сегмент по технически причини; издадена маршрутна карта за определен маршрут, по който е възникнал ремонт и превозното средство се е отклонило от него по нареждане на компетентните органи);		деяние и неговата обществена опасност са значително по-ниски.
		2. Предложените глоби отново ще бъдат с фиксиран размер за съответната категория превозни средства (петкратния, четирикратния или трикратния размер на фиксирани максимални такси);	Приема се.	Отразено в текста.
		3. В определените глоби има логическо несъответствие - в една и съща алинея те едновременно са определени във фиксиран размер в зависимост от максималните такси и същевременно са зададени минимален и максимален размер, които при това не отговарят, респективно на петкратния, четирикратния или трикратния размер на максималните такси.	Приема се.	Отразено в текста.
		4. По наше мнение глобите остават прекалено високи, особено при предвидените административнонаказателни състава в т. 2 и 3 на ал. 3а и 3б на чл. 179 и трябва да бъдат намалени. При определени неволни нарушения - например незаплащане на отделен тол сегмент по технически причини пропуснатата да бъде заплатена такса може да бъде нищожна по размер, а налаганата санкция е непропорционално висока.	Не се приема.	Предложените размери „от“ и „до“ на санкцията предвиждат широк по своя обхват диапазон, в рамките на който може да бъде наложена пропорционална такса.
		5. Предлагаме в преходните и заключителни разпоредби да се предвиди текст, който да определи прилагането на новите глоби само за нарушения, извършени след влизането в сила на изменението на закона.	Не се приема.	Съгласно чл. 3, ал. 2 от ЗАНН ако до влизане в сила на съответния правораздавателен акт

				последват различни нормативни разпоредби, прилага се онази от тях, която е по-благоприятна за нарушителя. Цитираната разпоредба има характера на принцип.
--	--	--	--	---