

## СПРАВКА

за отразяване на становищата и предложенията, получени при общественото обсъждане на проект на Инструкция за изменение и допълнение на Инструкция № РД-02-21-1 от 16 април 2020 г. за обмена на информация, условията и реда за достъп до информационни системи за целите на осъществяване на контрол, установяване и санкциониране на нарушения, свързани със събиране на пътни такси, между Агенция „Пътна инфраструктура“, Министерството на вътрешните работи и Агенция „Митници“ (обн., ДВ, бр. 39 от 2020 г.; изм. и доп., бр. 46 от 2025 г.)

№	Подател	Бележки/ Предложения/ Констатации	Приети/ неприети	Мотиви
1.	Сдружение „Камара на автомобилните превозвачи в България“ и Сдружение „Европейски транспортен клъстер“	На първо място считаме, че предложеното заличаване на думите „определените от Управителния съвет на“ и „ длъжностни лица справочна“ в ал. 3 на чл. 1 от Инструкцията не следва да бъде правено във вида, в който се предлага, тъй като тези изрази конкретизират на кого се предоставя информацията. Считаме, че информацията от Националния регистър на превозните средства и собствениците им и от националните бази данни за регистрацията на пътни превозни средства, регистрирани в друга държава - членка на Европейския съюз, чрез софтуерното приложение на Европейската информационна система за автомобили и свидетелства за правоуправление (EUCARIS) следва, от една страна да е ясно на кои лица се предоставя, а от друга, те да разполагат с необходимите знания и компетентност за нейното обработване и използване по законоустановен начин. С оглед, на което е необходимо те да са изрично определени, както е до сега, тъй като така се гарантира сигурността в обмена и обработката на информацията, която	Приема се.	

се предоставя.

Премахването на тези изрази от нормата води, както до неяснота кои лица ще получават тази информация, така и от коя институция ще са те. Видно от чл. 1, ал. 3 в него се говори за длъжностни лица от Агенция „Пътна инфраструктура“, но след премахване на този израз не е ясно на кого ще се предоставя информацията. Следва да се държи сметка, че в чл. 1 на Инструкцията се говори за обмен на информация между Министерството на вътрешните работи, Агенция „Пътна инфраструктура“ и Агенция „Митници“ и премахването на тези изрази в ал. 3 води до правна норма, която регулира, общо предоставяне на информация от МВР, без да е ясно за коя институция тя се предоставя. Ако предложението бъде прието в този си вид означава ли, че достъп до информацията можем да имаме и ние като неправителствени организации?

Също така премахването на думите „определените от Управителния съвет на“ и „длъжностни лица справочна“ в ал. 3 на чл. 1 от Инструкцията поставя въпроса, защо в други разпоредби на същия акт не се премахват тези думи, като например в чл. 9, ал. 1. Това поставя противоречие във волята на вносителя относно това следва ли да има определени длъжностни лица, които осъществяват процесния обмен на данни или не и каква е неговата воля. В случая не се наблюдава единство в предлаганите промени, тъй като на места се предлага да отпаднат тези думи, докато в други правила на инструкцията те остават. Считаме, че подобно

разминаване следва да бъде мотивирано от вносителя на проекта, като се посочат причините водещи до отпадането на тези изрази в Определени текстове на инструкцията и оставането им в други. Припомняме, че липсата на мотиви е съществен порок на предлаганата промяна.

С оглед, на което считаме, че това предложение за изменение на чл. 1, ал. 3 от инструкцията следва да отпадне от проекта или вносителят да конкретизира текста на ал. 3, така че да е ясно коя институция получава процесната информация, като не възразяваме върху отпадането на думата „справочна“ в ал. 3.

Друго спорно предложение за изменение за нас е предложеното отпадане на думите „или видеозапис“ в чл. 8, ал. 3 от инструкцията. В мотивите към проекта не се съдържат никакви доводи кое налага да отпадне задължението на Агенция „Пътна инфраструктура“ да предоставя видеозапис на Министерството на вътрешните работи. Предложеното изменение води единствено до задължение за предоставяне на снимков материал, като вещественото доказателство и по никакъв начин не постига и няма отношение към посочената от вносителя цел за постигане на необходимата сигурност и качество на обмен на информацията. Съгласно Закона за нормативните актове промените в подзаконовите нормативни актове се придружават задължително с доклад или мотиви, в които следва да се пояснят причините, които налагат изменението и неговата цел. В случая подобни мотиви за това изменение

Не се приема.

Съгласно чл. 167а, ал. 3 от Закона за движението по пътищата, Електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата създава доклади за всяко от установените нарушения по чл. 177, ал. 3, т. 1, чл. 179, ал. 3 – 3в от този закон и чл. 53, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата, към които автоматично се прилагат данни от измервания за масата и натоварването на ос на пътните превозни средства в случаите по чл. 177, ал. 3, т. 1 от този закон или по чл. 53, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата, статични изображения във вид на снимков материал и/или динамични изображения – видеозаписи. Предвид, че законовата разпоредба урежда алтернативна възможност към докладите автоматично да се прилагат статични изображения във вид на снимков материал и/или динамични изображения – видеозаписи и предвид обстоятелството, че съгласно установената практика се предоставят статични изображения, считаме направеното предложение за неоснователно, поради

<p>липсват и не става ясно, защо се предлага едно задължение на АПИ да ра. Считаме, че излагането на мотиви и обосновка към предложените изменения е задължително условие за законосъобразното им създаване и приемане. В случая липсва яснота, кое налага предоставянето на видеозаписи в чл. 8, ал. 3 да отпадне поради, което следва това предложение за изменение да не бъде приемано.</p> <p>На следващо място - считаме, че предложеното правило в ал. 7 на чл. 8 от инструкцията следва да бъде конкретизирано по начин, по който да става ясно, че се обменят данни за нарушения свързани с превишаване на средна скорост в определен участък от пътя. Така посочената норма на чл. 21 от ЗДвП в този текст, за нас противоречи на изискването за обмен, на данни предвидено в чл. 167а, ал. 3 от ЗДвП, което предвижда, че обменът на информация и условията и редът за достъп до електронната система по ал. 1 с цел налагане на наказания за превишаване на средната скорост в контролиран участък от пътя се уреждат с инструкцията по чл. 167а, ал. 7 от ЗДвП. Правното основание за издаване на процесната инструкция, както е посочено и в нея е чл. 167а, ал. 7 и чл. 189и, ал. 3 от ЗДвП и тези норми предвиждат обмен на информация за нарушения свързани с неплащане на пътни такси и такива за превишаване на средна скорост, но не и обмен на информация за нарушения свързани с превишаване на скоростта регулирана в чл. 21, ал. 1 и ал. 2 от ЗДвП. С оглед, на което считаме, че посочването на чл. 21 от ЗДвП в текста на чл.</p>	<p>Приема се.</p>	<p>което не следва да бъде прието.</p>
--	-------------------	--

8, ал. 7 от инструкцията е неправилно и незаконосъобразно, тъй като обмен на информация по настоящата инструкция се извършва за точно определени административни нарушения и между точно определени административни органи. С посочването на чл. 21 от ЗДвП недопустимо се излиза от този нормативно установен предмет и се допуска с подзаконова нормативна уредба да се уреди обмен на информация, за която липсва законово препращане това да се извършва. Никъде в ЗДвП не се съдържат правила, които да уреждат обмен на информация между МВР, АПИ и АМ за установяване на административни нарушения по чл. 21, ал. 1 и ал. 2 от ЗДвП, а още по-малко липсва правна норма, която да изисква това да бъде уредено в инструкцията. С оглед, на което подобно правило на чл. 8, ал. 7 в проекта не следва да бъде приемано, тъй като липсва правно основание за обмен на информация за нарушения свързани с превишаването на скоростта по чл. 21, ал. 1 и ал. 2 от ЗДвП, такава има единствено за нарушенията свързани с неплащане на пътните такси и с превишаването на средната скорост, които са уредени в чл. 179, ал. 3-36 и в правилото на чл. 21, ал. 3 от ЗДвП.

Също така подобно правило за поведение, каквото се съдържа в чл. 8, ал. 7 на инструкцията въобще не е обсъдено в мотивите към проекта. Съгласно Закона за нормативните актове издаването на нормативни актове винаги е съпровождано с мотиви, в които се излагат причините водещи до предлаганите текстове, целта, която се преследва и постига с тях. В случая не е ясно, защо в инструкцията се урежда

обмен на данни за нарушения свързани с превишаването на моментната скорост, които не са предмет на нейното регулиране и целта, за която се издава. С общото посочването на чл. 21 от ЗДвП в чл. 8, ал. 7 на инструкцията, вносителят недопустимо разширява предмета, който следва да съдържа, издавания от него нормативен акт, като добавя обмен на данни за нарушения, за които няма такова изискване. Правилото на чл. 7, ал. 3 от Закона за нормативните актове задължава органа с инструкцията да даде указания за прилагането на нормативен акт чието изпълнение трябва да осигури. В настоящия случай между МВР, АПИ и Агенция „Митници“ следва да се осигури взаимодействие във връзка с нарушенията за превишаване на средната скорост, а не за нарушенията на скоростта свързани с преминаване през дадено конкретното място с по-висока скорост от важащото за него ограничение поради, което посочването на чл. 21 от ЗДвП за нас е неправилно и незаконосъобразно.

С оглед изложеното предлагаме в чл. 8, ал. 7 вместо „чл. 21 от ЗДвП“ да се запише „чл. 21, ал. 3 от ЗДвП“, тъй като това е конкретната законова разпоредба, която се отнася за превишаването на средна скорост в определен участък от пътя. Посочената норма на ал. 3 е препращаща по своя характер и с нейното посочване в инструкцията се конкретизира, че тя се отнася за нарушенията за средна скорост, от една страна, а от друга се препраща към останалите две правни норми на чл. 21 от ЗДвП, с оглед на което според нас това е правилната

<p>формулировка на чл. 8, ал. 7, която отговаря на целта, за която се издава инструкцията.</p>		
<p>На следващо място считаме, че така предложения текст на чл. 8, ал. 9 от инструкцията противоречи на чл. 167а, ал. 5 от ЗДвП, тъй като ЗДвП говори за автоматизиран обмен на данни и достъп до съответните системи, а от предлаганото правило не става ясно как ще се изпълняват, автоматизирано или не. От така посочения текст на чл. 8, ал. 9 от инструкцията не става ясно как ще се извършва генерирането на записи и кога ще се извършва приспадането на съответния толеранс, както и дали това ще става автоматично. Считаме, че така предложения текст е формулиран неясно и от него не може да се направи категоричен извод дали съответства на изискванията за автоматичен обмен на данни, с оглед на което считаме, че следва да бъде прецизиран.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Посоченото правило описва в кои случаи не се изпращат записи. В тази връзка, изложеното твърдение е неотносимо към разпоредбата на чл. 167а, ал. 5 от ЗДвП, която урежда автоматизиран обмен на данни, а не генерирането на записи и приспадането на толеранс. Предвид, че разпоредбата урежда случаите, при които не се изпращат записи, т.е., не се изпращат данни, е неотносимо изискването за автоматичен обмен на данни. В тази връзка считаме, че предложеният текст е ясен и се отнася за случаи, при които не се предоставят записи, т. е. не се извършва обмен на данни.</p>
<p>Считаме, че нормата на чл. 8, ал. 12 от инструкцията несъответства на така въведените към настоящия момент отсечки, по които се осъществява контрол на средната скорост поради, което въвеждането на тази норма противоречи на осъществявания към момента контрол. Например път 1-5 от Казанлък (км 199+527) до Ягода (км 212+716) и от Ягода (км 212+716) до Казанлък (км 199+527) минава през село Тулово, следователно за тази отсечка контрола минава през извън населено и в населено място и ако се приеме правилото на чл. 8, ал. 12 от инструкцията това ще доведе до не осъществяване на контрол по тази отсечка, тъй</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Съгласно чл. 182 от Закона за движението по пътищата, нарушенията извършени в населено място и извън населено място се наказват с различен размер на глобата за едни и същи превишения на скоростта. Поради тази причина санкционирането на нарушения за средна скорост в т.нар. „смесени отсечки“ би създавало казуси определянето на наказанията.</p>

като средната скорост по нея се засича едновременно в извън и в населено място. Докато предлаганата правна норма задължава към МВР да се подава информация само за нарушения извършени по отделно в извън населени или в населени места, което на практика изключва подаването на нарушения допуснати на отсечки за средна скорост, които минават през населено място, защото при тях нарушението ще е допуснато и в населеното и в извън населеното място, тъй като за целия участък се измерва една средна скорост. С оглед, на което считаме, че това задължение предвидено в инструкцията не позволява подаването на информация за нарушенията, извършени на всички пътни отсечки, по които се засича средна скорост. Така предложената норма води до невъзможност за осъществяване на контрол по вече определени пътни отсечки за засичане на средна скорост поради това, че те преминават през населено и извън населено място.

Също така то противоречи и на ЗДвП, където липсва регулация, че установените административни нарушения следва да се разделят на такива извършени в населено и такива извършени, извън населено място. Дори легалното определение на „средна скорост“ посочва, че тя се изразява в изминаване за определено време на определен участък от пътя, като не се конкретизира дали този участък е в извън или в населено място или минава и през двете. С оглед, на което приемането на подобна норма като тази на чл. 8, ал. 12 в инструкцията

Не се приема.

Съгласно чл. 182, ал. 1 от Закона за движението по пътищата, водач на моторно превозно средство или на състав от пътни превозни средства, който превиши разрешената максимална скорост в населено място, се наказва, както следва: 1. за превишаване с 10 km/h - с глоба 20 лв.; 2. за превишаване от 11 до 20 km/h - с глоба 50 лв.; 3. за превишаване от 21 до 30 km/h - с глоба 100 лв.; 4. за превишаване от 31 до 40 km/h - с глоба 400 лв.; 5. за превишаване над 40 km/h - с глоба 600 лв. и два месеца лишаване от право да управлява моторно превозно средство; 6. за превишаване над 50 km/h - с

за нас е незаконосъобразно и неправилно, тъй като с него се създава правило за диференциране на обмена на данни свързани с извършените нарушения на средната скорост по критерии, който не се съдържа в правилата за средна скорост в ЗДвП, както и не съответства на дадената ѝ легална дефиниция.

Поради изложеното предлагаме правилото на чл. 8, ал. 12 от проекта да отпадне.

На следващо място друго предложение, което считаме, че не следва да бъде приемано е предлаганото изменение на чл. 9, ал. 1 в проекта. Посочената норма регламентира правото на определени от управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“ длъжностни лица да получават достъп до данни за собствениците на регистрираните моторни превозни средства от МВР с цел издаване на санкционни актове за допуснати определен вид административни нарушения. С проекта се

Не се приема.

глоба 700 лв. и три месеца лишаване от право да управлява моторно превозно средство, като за всеки следващи 5 km/h превишаване над 50 km/h глобата се увеличава с 50 лв. Съгласно чл. 182, ал. 2 от ЗДвП водач на моторно превозно средство или на състав от пътни превозни средства, който превиши разрешената скорост извън населено място, се наказва, както следва: 1. за превишаване с 10 km/h - с глоба 20 лв.; 2. за превишаване от 11 до 20 km/h - с глоба 50 лв.; 3. за превишаване от 21 до 30 km/h - с глоба 100 лв.; 4. за превишаване от 31 до 40 km/h - с глоба 300 лв.; 5. за превишаване от 41 до 50 km/h - с глоба 400 лв.; 6. за превишаване над 50 km/h - с глоба 600 лв. и два месеца лишаване от право да управлява моторно превозно средство, като за всеки следващи 5 km/h превишаване над 50 km/h глобата се увеличава с 50 лв.

В тази връзка, неправилно е изложеното твърдение, че липсва регулация в ЗДвП, че установените административни нарушения следва да се разделят на такива извършени в населено и такива извършени, извън населено място.

Изменението е в съответствие с приетите изменения на разпоредбите на чл. 167а, ал. 2, т. 8 и чл. 189ж, ал. 1 от ЗДвП. Административнонаказателната отговорност на собствениците се ангажира на основание чл. 177, ал. 3, т. 1 от ЗДвП и чл. 53, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата, съгласно законовата презумпция, че пътното превозно средство е управлявано от собственика му, а в случаите, в които в свидетелството за регистрация на пътното превозно средство е вписан ползвател – от ползвателя. В случаите, при които пътното превозно

предлага вида на тези нарушения да се разшири, като се добавят тези по чл. 177, ал. 3, т. 1 от ЗДвП и чл. 53, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата /ЗП/. Считаме това разширяване за недопустимо, тъй като достъпа на данни, който ще се предоставя несъответства на дееца, лицето извършило съответното нарушение и което следва да се санкционира по тези две правни норми. Видно от текста на чл. 177, ал. 3, т. 1 от ЗДвП тази норма се отнася за налагане на наказание на водач на моторно превозно средство, който го е управлявал при неспазване на изискванията за размери, маса или натоварване на ос, определени от министъра на регионалното развитие и благоустройството. Докато с предложеното изменение на чл. 9, ал. 1 от проекта се предоставя достъп до данните за регистрирани превозни средства и техните собственици, като тези данни се предоставят с цел издаване на електронни фишове и наказателни постановления. В случая по чл. 177, ал. 3, т. 1 от ЗДвП няма да се наложи санкция на собственика на автомобила, а на лицето, което го е управлявало при неспазване на съответните за него изисквания за размери, маса и натоварване поради, което за нас е незаконосъобразно да се предоставят данни за собственик, който в случая няма да бъде санкциониран. Незаконосъобразността идва от противоречието на целта посочена! в чл. 9, ал. 1 на инструкцията и това, че с предоставяне на данни за собственик няма да се издаде санкционен акт на него по чл. 177, ал. 3, т. 1 от ЗДвП, тъй като тази санкционна норма предвижда наказание за водача на моторно

средство не се управлява от собственика, той може да декларира това обстоятелство и да посочи водачът на пътното превозно средство.

<p>превозно средство. С оглед, на което целите за предоставяне на достъпа до данни за собственика за налагане на това административно наказание е ненужно и неправилно, тъй като то не се налага на него.</p>		
<p>Във връзка с посоченото предлагаме „чл. 177, ал. 3, т. 1 от ЗДВП“ да отпадне от текста на чл. 9, ал. 1 на проекта.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Направеното предложение не следва да се приема предвид гореизложените мотиви и предвид обстоятелството, че обменът на информация се осъществява чрез електронни системи и предлаганата промяна акцентира върху това обстоятелство.</p>
<p>По аргументите, изложени в началото на становището считаме, че изменението на чл. 9, ал. 2 от Инструкцията не следва да се приема. Според нас трябва да има яснота относно това кои служители на Агенция „Пътна инфраструктура“ имат право на достъп и получават данни от Националния регистър на превозните средства и собствениците им, воден от МВР. Това ще даде яснота и сигурност относно лицата, които боравят с данните от регистъра, което е предпоставка за избягване на злоупотреби с тях. Яснотата относно това кои лица имат право на достъп до системата е свързана с търсенето на отговорност и гарантирането на сигурността на данните при тяхната обработка с оглед, на което е необходимо да има ясно оправомощение длъжностни лица, които да боравят с получените данни.</p> <p>Също така използването на съкращение, като „СВИП“ без в проекта да се съдържа описание на съдържанието му, считаме за неправилно и нецелесъобразно. Всяко</p>	<p>Приема се частично, по отношение на чл. 9, ал. 2.</p>	<p>С проекта на нормативен акт се предлагат изменения и допълнения в Инструкция № РД-02-21-1 от 16 април 2020 г. за обмена на информация, условията и реда за достъп до информационни системи за целите на осъществяване на контрол, установяване и санкциониране на нарушения, свързани със събиране на пътни такси, между Агенция „Пътна инфраструктура“, Министерството на вътрешните работи и Агенция „Митници“. Доколкото в чл. 1 на действащата инструкция се съдържа пълното наименование на „Система за вторична интеграция и правоприлагане“, последвано от съкращението „СВИП“ и доколкото в тази разпоредба не се предлага промяна, то в проекта на инструкция няма необходимост от повторно посочване на пълното наименование на системата.</p>

използвано съкращение в даден нормативен акт, следва да е точно и ясно индивидуализирано, чрез пълното му наименование. В противен случай се допуска създаването на правила, които съдържат в себе си абривиатури без ясно посочено значение, което е недопустимо. Нормата на чл. 9, ал. 1 на Закона за нормативните актове предвижда, че разпоредбите на нормативните актове се формулират на общоупотребимия български език, кратко, точно и ясно, а в случая предлагания текст на чл. 9, ал. 2 на проекта несъответства на това.

С оглед изложеното предлагаме изменението на чл. 9, ал. 2 от проекта да не се приема.

Също така в създаденото с проекта приложение №2а към чл. 8, ал. 7 „Формати на предоставяните данни в доклада за установеното нарушение “ според нас се предложени два идентични по съдържание елемента, а именно: „Идентификатор на преминаването на превозното средство през началната стационарна контролна точка “ и „Идентификатор на предното изображение на преминаващото превозно средство през началната стационарна контролна точка“. За нас така посочени тези два идентификатора се отнасят до едно и също, а именно индивидуализиране на превозното средство в началната стационарна контролна точка с оглед, на което следва вносителят на проекта да конкретизира дали тези два идентификатора са идентични и ако е така, то единия от тях да

Не се приема.

От наименованието на двата идентификатора е видно, че това са два различни идентификатора. Единият се отнася към преминаване през началната стационарна контролна точка, а другият идентификатор е на предното изображение на преминаващото превозно средство.

<p>отпадне от приложението, а ако не са то да конкретизира по конкретни белези това.</p> <p>Не на последно място правим предложение в т. 3 на съдържанието на приложение №4а към чл. 13, ал. 1 към „данни за съставен АУАН и/или електронен фиш" да се добави: съдържащи номер и дата на издаване, лице или орган, от който са съставени.</p> <p>Считаме, че следва да бъде ясно кои са данните, които следва да се посочат за индивидуализирането на конкретен АУАН и електронен фиш. По този начин се индивидуализира акта, който е издаден, като се вкарва повече яснота относно датата и органа на издаване, които са съществени елементи от съдържанието им. Посочването на тези данни ще даде и повече яснота на санкционираното лице, за което те биха се отнасяли.</p> <p>Следва да отбележим, че взаимодействието между институциите в областта на административното наказване е от съществено значение за законосъобразното и правилно санкциониране на нарушителите, а оттам и за постигане на целите на наказанието, заложи в ЗАНН. С оглед, на което уредбата на това взаимодействие трябва да отговаря на функциите и задълженията на всеки един орган и да е предвидено по такъв начин, че да позволява тяхното надлежно, законосъобразно и правилно изпълнение.</p> <p>С направените от нас в настоящото становище коментари на предложените изменения в Инструкция за изменение и допълнение на Инструкция №РД-02-21-1 от 16 април 2021г. за обмен на информация,</p>	<p>Не съдържа конкретно предложение</p>	<p>Думата „данни“ е обща и обхваща всички реквизити на акта/фиша, включително номер и дата на издаване и лице или орган, от който са съставени.</p>
--	---	---

		условията и реда за достъп до информационни системи за целите на осъществяване на контрол, установяване и санкциониране на нарушения, свързани със събиране на пътни такси, между Агенция „Пътна инфраструктура“, Министерство на вътрешните работи и Агенция „Митници“ се надяваме да допринесем за съответствието на инструкцията с правните норми на чието основание тя се издава.		
--	--	---	--	--