

СПРАВКА

за отразяване на становищата, получени след проведено обществено обсъждане, в изпълнение на чл. 26 от Закона за нормативните актове, на консултационните документи по проектите на нов Закон за движението по пътищата (ЗДвП) и на Закон за пътнотранспортната система (ЗПС)

Лице	Предложение	Приема/не приема	Мотиви
1. joro112 13 юли 2024 г. 10:02:26 ч.	грешки при законопроектите за над 100 промени в ЗДвП Технологиите за производство, изискванията към превозните средства и техните водачи се променят динамично. Статичният закон трябва да е правна рамка в която администрациите от специалисти да работят с подзаконовни нормативни документи. Подробностите за изисквания към превозните средства и техните водачи, включително входно ниво за обучение и изпити, над 10 причини за глоби за нарушения на документацията, включително и за нарушения неспоменати в закона, 2000-7000 лева глоба за учебен център, когато има външно оценяване от ИААА-София, а нищо за този който дава правата за шофиране, пуска на пътя неподходящи хора зад волана? В коя държава има наказания за учителите в закон? Глоба за нарушения, неспоменати в закона и за пунктове за ГТП, за лабораториите психотест, след като не всяка грешка е нарушение? Общият закон за движение по пътищата не трябва да има текстове за обучение и изпити по професиите водачи на превозни средства, след като има специални закони за МОН, като закон за професионално образование и обучение, закон за предучилищно и училищно образование със своите подзаконовни нормативни документи. Наредби № 37 и 38 трябва да се върнат обратно в МОН. Текстове в ЗДвП за предмет или часове по БДП не задължават училищата с нищо, защото те работят с техните закони. Всеки етап от човешкото развитие можем да усвояваме различни умения, например развиващият се интензивно детски мозък попива поведението на хората около себе си, възпитава се чрез примери. Точно в този момент е времето, когато учители в училищата, трябва да възпитават безопасно поведение на пътя, трябва да има предмет "безопасно поведение на пътя", а кандидатите за водачи на превозни средства да идват в учебните центрове с оформено безопасно поведение на пътя, инструкторите да	Приема се по принцип	Направените предложения ще бъдат разгледани и обсъдени в хода на работата на междуведомствената работна група.

	надграждат, защото обучават възрастни хора, трудно се променя пешеходец системен нарушител в качествен водач на превозно средство. Първо трябва да има промяна в закон за предучилищно и училищно образование - задължителен предмет в училищата и детските градини "безопасно поведение на пътя" чрез ситуации, примери за поведение при приложение правила , забрани, поведение при катастрофи, долекарска помощ, при бедствия, аварии с опасни товари на пътя.		
2. joro112 13 юли 2024 г. 12:27:31 ч.	Не е едно обучението, изпитите, ДАИ кандидати за водачи на превозни средства да останат в ИААА Над 16 смени на изпълнителни директори на ИААА-София обвинени в корупция, бездействие, пазар на длъжности и шофьорски книжки. Въпреки това предлагат обучението и изпитите за останат в ИААА, да не се връщат в МОН, където е мястото на образованието, на обучението и изпитите за всички професии. В никакъв случай не трябва да допускат обучението, изпитите, контролът върху тях, законопроектите да са на едно място, без разделение на властите. https://www.marica.bg/balgariq/obshtestvo/cacarov-korupciqta-v-dai-se-vazproizvejda-postoqnno Според гл. прокурор Цацаров корупцията в ИААА се възпроизвежда постоянно, задържани 16 служители, включително изпълнителния директор Цветелин Цветанов. https://frognews.bg/novini/skandalno-kadrite-dai-reshavat-vsichko-stolichna-obshtina.html Кадрите на ИААА-София продължават да се излагат и на местата, където са ги скрили? https://www.mediapool.bg/cherniyat-pazar-na-shofyorski-knizhki-se-dirizhira-ot-visokite-etazhi-news170322.html Министър Цветков обвинява ИААА в пазар на книжки дирижиран от високите етажи. https://bnr.bg/music/post/100680809/i-moskovski-sam-ne-moga-da-se-sprava-s-korupciata-v-avtomobilna-administracia Министър Московски се оплаква, че не може да се справи сам с корупцията в ИААА-София.	Не се приема	В посочените в становището препратки към медийните източници липсват конкретни предложения.

	https://bnr.bg/shumen/post/100331594/ministyr-papazov-imame-signali-sreshtu-slujiteli-na-dai-ot-cyalata-strana Министър Папазов със сигнали за корупция в цялата страна. https://www.segabg.com/category-economy/rosen-zhelyazkov-kapitulira-pred-korupciyata-avtomobilnata-administraciya Министър Желязков - корупция в ДАИ има. https://lupa.bg/news/ministar-zhelyazkov-korupciyata-pri-shofyorskite-kursove-e-za-3-mln-godishno_27660news.html Като министър на транспорта Росен Желязков има информация за приходи над 3 милиона лева годишно от шофьорски книжки.		
3. buenova 13 юли 2024 г. 15:08:27 ч.	коментар Щастлива съм да прочета, че най-после се заговори за регулиране дейността на автосервизите и се надявам да устоите на предходния натиск, който доведе до отпадане, а не до оправяне на законопроекта в тази връзка. Щастлива съм да прочета, че се говори и за затягане контрола върху пунктовете за ГТП, защото от МПС, които се движат по пътищата става ясно, че видеонаблюдението не върши работа. В резултат на кореспонденцията, която водя с институциите, съм стигнала до следния извод - МВР не спира пушечите и технически неизправните МПС, защото няма техниката да констатира, измери и докаже този факт и актовете падат в съда. ИААА нямат законово право да ги спират, защото контролират само обществения превоз - не че автобусите и камионите са много изправни... Трябва да се даде право и на ИААА /давам си сметка за корупцията в тази структура, но тя трябва да се пребори, а не да е повод за ограничаване функциите на агенцията/ да спира и санкционира видимо технически неизправни МПС като се извършва незабавна проверка в пункт за ГТП и се съставя протокол, който не може да бъде съборен в съда. Това да влече след себе си и незабавна проверка на пункта, в който съответното МПС е преминало ГТП, както и записите от камерите, което пък да води до сериозни санкции и отнемане на лицензи. Вие по-добре от мен знаете как да го направите, така че да работи и да спре всички нафтови печки и коли, по които вече не е останала здрава ламарина, да се движат по пътищата ни. Щастлива съм да прочета, че се говори и за "включване на симулатори при провеждането на обученията за реагиране и предвиждане на опасни	Приема се по принцип	Направените предложения ще бъдат разгледани и обсъдени в хода на работата на междуведомствената работна група.

	ситуации, въвеждане на тест за разбиране на опасност" и се надявам да устоите на натиска, който ще Ви бъде указан от автошколите. Прекрасна идея е и последващото обучение, на което трябва да задължите да преминават и всички, които участват в ПТП. Трябва да се предвиди и опреснително обучение и преминаване на такъв курс, защото уменията се губят, знанията се забравят, а никой не си прави труда да чете промените в закона – каквото кажат по ТВ – това е. Трябва да се предвиди опреснителен он-лайн курс при всяко подновяване на свидетелството за правоуправление, който да е съпроводен с елементарни въпросчета по най-съществените правила за движение, като може да се използва софтуерът, който се въвежда за изработването на тестовите в училище, непозволяващ на учениците да преписват. За съжаление обаче не прочетох нищо за регламентиране и урегулиране на професията „Инструктор“ – проблем, за който говорихме на последната среща на комисията и който няма смисъл да преповтарям.		
4. buenova 13 юли 2024 г. 15:43:02 ч.	коментар Изразявам становищата си и като адвокат Елица Буенова със 17 години опит САМО по дела за ПТП и като председател на Сдружение „Искаме справедливост и сигурност на пътя“. Наистина се надявам да доживея момента, в който в ЗДвП ще се уреждат наистина само и единствено „правилата за движението по пътища, отворени за обществено ползване, компетентните органи, осъществяващи контрол за спазването на тези правила и съответно предвидената при неспазването им административнонаказателна отговорност.“ Не забравяйте обаче, че в него и в правилника към него, трябва да намерят място ВСИЧКИ правила, които касаят водачите. Не може да трябва да искаме от тях да четат всички Наредби и наредбички, в които има още куп други неща. Давам пример с Наредбата за пътните знаци, в която пише кой знак какво означава, но и регламентира как се монтират тези знаци и на какви изисквания трябва да отговарят – неща, които касаят тези, които ги слагат, но не и водачите. Затова в тази наредба уредете монтажа и изискванията, а значението и действието на знака изместете в правилника, както си е било преди БГ законодател и министерства да са започнали да се упражняват на законодателство и да сътворят тази боза, на която сме свидетели днес. Радвам се, че сте записали, че „Правилата, регламентиращи поведението на участниците в движението по пътищата следва да бъдат ясни,	Приема се по принцип	Направените предложения ще бъдат разгледани и обсъдени в хода на работата на междуведомствената работна група.

	непротиворечиви и да гарантират една устойчивост на уредбата, с оглед създаването на опит и познания, по-лесно възприемане и научаване.“, но не вярвам, че ще го постигнете, защото именно от ДАБДП дойде съпротивата за регулиране движението в кръгово, което според тях било ясно, но всички ПТП на кръгово, спорове в социалните мрежи и между самите инструктори и видеоклипът изготвен от самата агенция говорят за съвсем друго. Огромна е и проблемът с местата за обратен завой, защото съгласно наредбата знак, разрешаващ обратен завой не се поставя на кръстовище, но във ВСИЧКИ големи общини ще видим такива знаци на десетки места, защото има ленти за обратен завой, но поради стрелката на светофара, той би следвало да бъде забранен. И как след като важи светофар, знак и т.н. с този знак се разрешава обратен завой, също не ми е ясно. Повдигала съм този въпрос пред всички Вас и съм го развивала подробно със снимки и доказателства за бозата с обратния завой в България. Няма да се препопетвам. За да се ориентирате какво означава разбираеми, ясни и недвусмислени закони и правила, искам да си отговорите на въпроса какво е действието на пътен знак, ограничаващ скоростта за движение на АМ самостоятелно и в комбинация с „при дъжд и и/или сняг“. Ако продължавате да твърдите, че няма проблем – питайте АПИ. А ако продължавате да твърдите, че с движение в кръгово, обратен завой и зона на действие на тези знаци всичко е ясно в сега действаща уредба, значи не разбирате нищо от проблемите с правилата за движение и причините за ПТП и няма да направите нищо, а изготвянето на нов ЗДвП ще е поредното симулиране на дейност. Това са само малки примери за това, че правилата се неясни дори за хора като мен, които всеки ден са в съдебните зали и „берат плодовете от пътната безопасност“, а както остава за обикновените водачи. Хората стават все по-невежи и имат нужда от ясни и точни разпоредби, които да се прилагат недвусмислено. В момента трябва да си изтънчен специалист и то с втора специалност философия, за да изведеш действащите правила за движение от всички разпоредби пръснати в десетки наредби и наредбички, които се пишат от различни министерства, без да си говорят помежду си. Надявам се да видя и забрана за управление на каруци, ИЕПС - тротинетки и велосипеди от водачи, които са употребили алкохол и или наркотични вещества, която да е скрепена със съответната санкция и отнемане на ППС. Във връзка с т.2.2.7. Подобряване на системата за събиране, отчет и анализ на данните за пътнотранспортните произшествия и причините за тях, с цел		
--	--	--	--

	предотвратяването им в бъдеще. – намерете начин причините за ПТП да се обобщават на база влезли в сила присъди, защото това, което са написали МВР в КП почти никога не е причината, която се установява след множество експертизи и години водене на дела. По структурата нямам предложения, защото съм щастлива да видя, че в ЗДвП ще намерят място само нещата, касаещи водачите, а всичко останало ще бъде изведено в отделен закон, който да се чете от специалистите, за които се отнася.		
5. Landstar 13 юли 2024 г. 20:14:01 ч.	ИМИТАЦИЯ НА ДЕЙНОСТ Считаме, че Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ е последната инстанция, която може да предлага нещо. Въпросната агенция няма никаква полезна дейност при годишен бюджет над 3 милиона лева /изключително за заплати и коктейли/. Подобни предложения могат да изхождат от Пътна полиция, АПИ, общините и заетите в изграждането и поддръжка на пътища организации, застрахователи, адвокати с практика в областта. Сдружение "Граждани за пътен контрол"	Не се приема	Липсват конкретни предложения във връзка с предложените за обществени консултации документи.
6. Stefanpetrov 13 юли 2024 г. 23:08:40 ч.	Ефективни мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата Има няколко области, които за съжаление се игнорират от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“. Надявам се това не е умишлено. Необходимо законодателство, което да ограничи употребата на приложения като Waze, в които потребителите обявяват постове на КАТ и ги правят безсмислени. Употребата е изключително масова и позволява системно нарушение на ограниченията на скоростта без последици. Има примери от други държави, в които употребата на приложението се забранява (вкл. и чрез задължаване на компанията разработваща приложението да го блокира посредством геолокация) или драстично се ограничава разстоянието, на което съобщенията от потребителите постове се виждат в приложението. Наложително е да се поставят камери за скорост и преминаване на червен сигнал на големите булеварди в областните градове, които често нощем се използват като писти за нелегални състезания или просто за каране с много висока скорост, като се използва липсата на трафик, което не значи, че това не води до фатални последици за пешеходци и водачи на МПС. Използването на съществуващата светофарна инфраструктура, драстично ще улесни	Приема се по принцип	Направените предложения ще бъдат разгледани и обсъдени в хода на работата на междуведомствената работна група.

	монтирането на камерите, в сравнение с монтирането им на "произволни" места. Нужно е драстично да се свалят ограниченията на скоростта (от 50 на 30 км/ч) в жилищните квартали както за безопасността на пешеходците така и за спиране на непрестанният транзитен трафик (с цел избягване на големите булеварди), който води до силно завишени норми на замърсяване. Разбира се свалянето на ограниченията само по себе си няма да има ефект, ако след това не се прилага ефективен контрол за спазването му.		
7. Stefanpetrov 13 юли 2024 г. 23:19:14 ч.	Подаване на сигнал за спиране Законовите изисквания за подаване на сигнал за спиране към патрулите на КАТ са ненужно тежки и дават възможност за обжалване на извършени нарушения заради пропуски в начина на извършване на самото спиране. Трябва да се обмисли възможност за подаване на сигнал на спиране да се смята вкл. на звукова и светлинна сигнализация докато патрулът се движи непосредствено след МПС, което е нужно да бъде спряно. Всякакъв друг начин на спиране на движещо се МПС води до повишена опасност за патрула и останалите участници в движението.	Приема се по принцип	Направените предложения ще бъдат разгледани и обсъдени в хода на работата на междуправителствената работна група.
8. akmail 15 юли 2024 г. 11:43:06 ч.	Нормативен миш-маш От представената информация не става ясно дали предлаганият ЗПТС ще замени Закона за пътищата (ЗП) или ще стане четвъртият по ред закон (след ЗДвП, ЗП и ЗАП), който ще участва в регулиране на обществените отношения, свързани с безопасността на движението по пътищата. В тази връзка си позволявам да напомня на авторите на проектите на изцяло новите закони някои принципни положения, залегнали в Закона за нормативните актове (ЗНА): 1. Със закон (чл. 3, ал. 1 от ЗНА) се уреждат обществени отношения, които се поддават на трайна уредба. А честите промени на ЗДвП ясно сочат на това, че някои от обществените отношения, които той има за цел да регулира, не се поддават на трайна уредба и следва да бъдат уредени на подзаконово ниво;	Не се приема	Правилата, регламентиращи поведението на участниците в движението по пътищата следва да бъдат ясни, непротиворечиви и да гарантират една устойчивост на уредбата, с оглед създаването на опит и познания, по-лесно възприемане и научаване.

	2. Според чл. 10, ал. 1 от ЗНА <i>"обществени отношения от една и съща област се уреждат с един, а не с няколко нормативни актове от същата степен"</i>. Съответно се поставя въпросът, след като част втора на ЗПТС предвижда да регулира <i>„органи и техните права и задължения, свързани с безопасността на пътищата, отворени за обществено ползване"</i>, това няма ли да е в разрез с чл. 1, ал. 1 от ЗП, където изрично е отбелязано, че наред с другото ЗП урежда и управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България. Втората алинея на чл. 10 от ЗНА изисква обществени отношения, които спадат към област, за която има издаден нормативен акт, се уреждат с неговото допълнение или изменение, а не с отделен акт от същата степен. Което означава, че вместо да се създава нов ЗПТС, трябва да се допълни и измени съответно ЗП. С оглед на гореизложеното предлагам вместо проект на нов ЗПТС да се изготви проект на ЗИД на ЗП.	Не се приема	Правилата за движението по пътищата са еднообразни и обвързващи, съгласно Виенската конвенция за движението по пътищата, с оглед на което могат да се считат и за относително трайни и стабилни и могат да бъдат обособени в един закон. Изготвянето на нов Закон за движението по пътищата, в който да се уреждат единствено и само правилата за движението по пътища, отворени за обществено ползване, компетентните органи осъществяващи контрол за спазването на тези правила и съответно предвидената административнонаказателна отговорност води до необходимостта от регламентиране на всички останали правила, свързани с цялата пътнотранспортна система, в отделен нормативен акт. Разпоредбите, регламентиращи обществените отношения, свързани с подготовката, обучението и провеждането на изпити за кандидат водачите, изискванията към обучителните центрове,
--	--	--------------	--

			изискванията към пътните превозни средства, тяхната регистрация и техническа изправност, компетентните органи за осъществяването на контрола, следва да намерят систематичното си място в Закона за пътнотранспортната система.
9. akmail 15 юли 2024 г. 11:47:11 ч	Тахографски данни за скорост Един от съществени фактори, които влияят на безопасността на движението по пътищата, е скоростта на движение на пътните превозни средства. Но нормативната боза в Република България не спомага за подобряването на тази безопасност. Така например чл. 24а от ЗДвП предвижда за ограничаване на скоростта на движение да се използват само изкуствени неравности или други средства, които се изграждат или монтират на платното за движение. Но не и ограничители на скоростта, монтирани на самите превозни средства. В същото време ЗАП делегира на министъра на транспорта и съобщенията правото с наредба да определи изискванията за задължителна употреба на устройства за ограничаване на скоростта, монтирани в моторните превозни средства. А в чл. 90 на ЗАП изрично е прогласено, че данните, регистрирани върху тахографските листове или другите носители на информация, служат като доказателство за скоростта на движението на автомобилите. Но каква полза от това, след като в ЗАП няма предвидена санкция за водачите, уличени от тахографските данни в нарушаване на разрешената скорост за движение по пътищата. А тези данни не могат да се ползват от служителите на Пътна полиция поради липса на правно основание (контролът по спазване на ЗАП е възложен на ИА АА). И съответно предлагам цялата нормативна уредба, свързана с използването на устройства за ограничаване на скоростта, монтирани на моторни превозни средства, да се прехвърли от ЗАП в ЗДвП, като се регламентира използването на тахографските данни като неоспоримо доказателство за скоростта на движение.	Приема се по принцип	Направените предложения ще бъдат разгледани и обсъдени в хода на работата на междуведомствената работна група.

10. joro112 16 юли 2024 г. 12:59:16 ч.	Хаос от изисквания, изсмукани от пръстите причини за глоби, закон за всичко и нищо Най-компрометираните закони стимулиращи корупцията са закона за движение по пътищата и закон за автомобилни превози. Пишат ги МВР и транспорта, които са зависими от събираемостта на парите, случаите на корупция по пътищата ги обединява! Събират пари вместо да предлагат мерки за профилактика? За стотина милиона лева приходи годишно, бюджетът губи над 3 милиарда лева според проучване на УНСС от февруари миналата година. Вървят след събитията, но наказанията няма да върнат жертвите. Няма как статичен закон да реагира на динамиката на развитие на технологиите, законопроектите остаряват преди да бъдат гласувани? Изискванията към превозните средства и техните водачи не са за ЗДвП , а за подзаконови нормативни документи към други закони, рамка в която да работи бизнеса и администрациите. Обучението и изпитите на кандидатите за водачи на превозни средства трябва да са в наредби към закон за професионално образование и обучение, като част от образованието по безопасно поведение на пътя през целия живот. Изискванията към превозните средства трябва да са в наредби към закон за автомобилни превози или в закон за съществени изисквания към продуктите.	Приема се по принцип	Направените предложения ще бъдат разгледани и обсъдени в хода на работата на междуведомствената работна група.
11. dodokov 17 юли 2024 г. 16:21:06 ч.	СТАНОВИЩЕ от д-р Добромир Йотов Доков ОТНОСНО: Обсъждане на консултационни документи по проекти на нов Закон за движението по пътищата (ЗДвП) и нов Закон за пътнотранспортната система (ЗПС) публикувани на 12.07.2024 г. на страницата на Портала за обществени консултации УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ПРЕДСЕДАТЕЛ, Във връзка с публикуваните консултационни документи за нови закони на страницата Портала за обществени консултации, <i>Закон за движението по пътищата</i> и <i>Закон за пътнотранспортната система</i>, изразявам следното становище:	Не се приема	Липсват конкретни предложения във връзка с предложените за обществени консултации документи.

	Подкрепям идеята за разделяне на действащия Закон за движението по пътищата (ЗДвП)^[1] на два отделни закона, тъй като обществените отношения които следва да бъдат регулирани касаят различни обекти. В допълнение ще бъдат направени някои уточнения и предложения. Намеренията за разделяне на ЗДвП беше лансирана през 2017 г. Тогава се предвиждаше разделянето на ЗДвП на три самостоятелни закона, <i>Закон за движението по пътищата</i>, <i>Закон за водачите на моторни превозни средства</i> и <i>Закон за пътните превозни средства</i>. В мое становище бе изразена позиция, че целесъобразно би било разделянето на закона само на два^[2]. Спазването на правилата за движение по пътищата е ключов, за осигуряване на оптимална безопасност на пътното движение. Това поставя необходимостта, участниците в пътното движение и най-вече водачите на моторни превозни средства да бъдат максимално запознати и мотивирани да спазват правилата и изискванията на закона, който ги регламентира. Органите за контрол обезпечават спазването на правилата за движение от всички участници. С богатия арсенал от административнонаказателни мерки и принудително административни мерки, контролните органи могат ефективно да въздействат върху поведението на участниците в пътното движение. Не трябва да изключваме и превантивните мерки, имащи поощрителен и мотивационен характер по отношение осигуряването на безопасност на движението по пътищата. Един от водещите органи за осигуряване безопасността на движението по пътищата в Република България, са специализираните органи на МВР, и по-конкретно органите на Пътна полиция. Те контролират спазването на правилата за движение от всички участници, посещават и разследват пътнотранспортни произшествия (ПТП), издават свидетелства за управление на моторни превозни средства (СУМПС) и водят централен регистър на водачите за техния отчет^[3], както и осъществяват превантивна дейност за намаляване броя на произшествията. Контролната дейност осъществявана от органите на Пътна полиция е многоаспектна, включвайки последователно няколко основни дейности: <i>Първо</i>, органите на Пътна полиция издават свидетелства за управление на		
--	--	--	--

	моторни превозни средства на водачите придобили правоспособност. <i>Второ</i>, органите на Пътна полиция създават и поддържат актуални регистри на водачите на МПС с информация за тяхната правоспособност, здравен статус, както и с данни за дисциплина им (нарушения, наказания, принудителни административни мерки, отнети контролни точки, оставащи контролни точки, преминало допълнително обучение за частично възстановяване на отнети контролни точки, допуснати ПТП). <i>Трето</i>, Пътна полиция както и други оправомощени полицейски органи осъществяват пътен контрол на участниците в пътното движение за спазване на правилата. <i>Четвърто</i>, Пътна полиция както и други оправомощени полицейски налагат административни наказания и прилагат принудителни административни мерки за установените нарушения на правилата за движение по пътищата. <i>Пето</i>, органите на Пътна полиция осъществяват контрол по провеждането на допълнително обучение за водачи на МПС за частично възстановяване на отнети контролни точки. <i>Шесто</i>, органите на Пътна полиция осъществяват превантивна дейност с всички участници в пътното движение, съвместно със свои партньори от държавния сектор, органите на местното самоуправление, гражданите и юридическите лица. <i>Седмо</i>, органите на Пътна полиция посещават и разследват пътнотранспортни произшествия, създават и актуализират регистри за тях, предоставят информация на държавни органи и предлагат мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм.		
12. dodokov 17 юли 2024 г. 16:22:24 ч.	Становище Добромир Доков - 2 От гореизложеното е видно, че за спазване на правилата за движение по пътищата, фокуса е насочен към контрола на участниците в движението по пътищата, и най-вече към водачите на МПС. По този начин, <i>човешкия фактор</i>, който е част от системата „човек - автомобил - път - среда“ ^[1], се оказва най-важния за безопасността на движението по пътищата. Именно човекът, в качеството си на участник в пътното движение, е в състояние да съобразява		

	своето поведение спрямо променящите се параметри на системата в която протичат процесите, с цел да бъде постигнато максимално високо ниво на безопасност ^[2]. За да бъде възможно спазването на правилата за движение от водачите на МПС, е необходимо нещо много важно, а именно: добра теоретична и практическа подготовка (обучение), както и обективна проверка на знанията и уменията да управляват безопасно и самостоятелно. Както е известно от 1999 г. тази дейност се осъществява и контролира от Министерството на транспорта и съобщенията, и по-конкретно от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. Важността на тази основна дейност предопределя осъществяване на строг държавен контрол по отношение на придобиването на правоспособност на водачите на МПС. В тази връзка е необходимо, правилата за движение по пътищата да бъдат в един нормативен акт, заедно с обекта който е длъжен да ги спазва (водачите на моторни средства, ведно с реда за придобиване на правоспособност и издаване на СУМПС), както и правоприлагащите органи контролиращи спазването им. ^[1] Вж. Чаков, П. Контрол на пътното движение. ВСУ „Черноризец Храбър“, 2005 г., с. 20-27. ^[2] Вж. Доков, Д. Контрол върху отчета на водачите на МПС от Пътна полиция, С., АМВР, 2020, с. 8, 233-234	Не се приема	Концепцията за изготвянето на проект на нов ЗДвП е, че правилата, регламентиращи поведението на участниците в движението по пътищата следва да бъдат ясни, непротиворечиви и да гарантират една устойчивост на уредбата, с оглед създаването на опит и познания, по-лесно възприемане и научаване. Правилата за движението по пътищата са еднообразни и обвързващи, съгласно Виенската конвенция за движението по пътищата, с оглед на което могат да се считат и за относително трайни и стабилни и могат да бъдат обособени в един закон.
13. dodokov 17 юли 2024 г. 16:27:25 ч.	Становище Добромир Доков - 3 Във връзка с гореизложеното, могат да бъдат направени следните		

	ПРЕДЛОЖЕНИЯ: Първо, целесъобразно е разделянето на действащия Закон за движението по пътищата, на два, след прецизиране на заглавията и структурата им. <i>Първият закон</i>, да бъде основен и да запази наименованието си <i>Закон за движението по пътищата</i>. Редно е да разглежда материята свързана с правилата за движението по пътищата, както и придобиването на правоспособност и издаването на свидетелства за управление на МПС. Спазването на правилата за движение по пътищата, касае участниците в движението (и то най-вече водачите на МПС), тъй като при тяхното неспазване, на участниците се налагат административни наказания или прилагат ПАМ. В случая става въпрос за един и същ обект - водача на МПС, което съвсем обосновано поставя необходимостта с един закон да бъдат регулирани тези обществени отношения. В тази връзка се предлага в ЗДвП, като Част Трета да бъде добавена „Водачи на моторни превозни средства“, обхващаща изисквания към водачите на МПС, контролни точки за отчет на извършените нарушения, обучение и изпити на кандидатите за придобиване на правоспособност, изискванията към	Не се приема Не се приема	Концепцията за изготвянето на проект на нов ЗДвП е, че правилата, регламентиращи поведението на участниците в движението по пътищата следва да бъдат ясни, непротиворечиви и да гарантират една устойчивост на уредбата, с оглед създаването на опит и познания, по-лесно възприемане и научаване. Правилата за движението по пътищата са еднообразни и обвързващи, съгласно Виенската конвенция за движението по пътищата, с оглед на което могат да се считат и за относително трайни и стабилни и могат да бъдат обособени в един закон. Правилата за придобиване на правоспособност не са в пряка и обвързваща връзка с правилата за движение, въпреки субеста на правата. Съгласно горните съображения.
--	---	---	--

	обучителните центрове, издаване на СУМПС, повишаване квалификацията на водача. Тази част на практика е Част четвърта от проекта на <i>Закона за пътнотранспортната система</i>. <i>Вторият закон</i>, се предлага да бъде озаглавен <i>Закон за пътните превозни средства</i> и да урежда обществените отношения свързани с тях, а именно: типовото одобрение, изисквания за регистрация и отчета на ППС, както разбира се и периодични прегледи за техническа изправност на превозните средства, осъществяването на сервизната дейност, изискванията към техническите служби, които извършват или контролират извършването на изпитанията за установяване на съответствие, изискванията към пунктовете за извършване на периодичен преглед. Аргументите за отделянето на тази материя от основния ЗДвП е, че касае регулацията на обществените отношения на друг обект - <i>пътното превозно средство</i>. В тази връзка се предлага Част Четвърта от проекта да се премести в ЗДвП.	Не се приема	Изготвянето на нов Закон за движението по пътищата, в който да се уреждат единствено и само правилата за движението по пътища, отворени за обществено ползване, компетентните органи осъществяващи контрол за спазването на тези правила и съответно предвидената административнонаказателна отговорност води до необходимостта от регламентиране на всички останали правила, свързани с цялата пътнотранспортна система, в отделен нормативен акт. Разпоредбите, регламентиращи обществените отношения, свързани с подготовката, обучението и провеждането на изпити за кандидат водачите, изискванията към обучителните центрове, изискванията към пътните превозни средства, тяхната регистрация и техническа изправност, компетентните органи за осъществяването на контрола, следва да намерят систематичното си място в Закона за пътнотранспортната
--	--	---------------------	---

	и по-голяма икономическа и екологична ефективност.		
14. joro112 17 юли 2024 г. 20:31:15 ч.	Да г-н Доков, нека си извечем поука от намесата на неспециалисти до сега. Трудовият ми стаж е преминал в обучение на кандидати за водачи на превозни средства и зад волана на превозни средства за обществен транспорт. Сега разследвам катастрофи. Разделението на ЗДвП на три закона не се осъществи, защото интензивното развитие на технологиите не позволява подробностите да са в статичен закон, който трябва да е правна рамка за работа на бизнеса и администрациите. Отдавна отмина времето, когато за да си шофьор трябваше да имаш познания за автомонтьор. Отворете капака на вашия автомобил е вижте на колко места пише не пипай! Водачите имат задължението да огледат автомобила си преди потегляне и при слизване, както и да реагират при сигнал от таблото. Увеличава се броят на автомобилите без водач. Съставите от превозни средства се управляват от екип техници. Подробностите за превозните средства, техните водачи трябва да са в подзаконови нормативни документи , за да могат специалистите от администрациите навреме да реагират с качествени промени. За експлоатацията и ремонта на автомобилите има отделен закон за автомобилните превози, за вноса на части, агрегати има закон за съществени изисквания към продуктите. Специалистите са наясно, че в курс и изпити няма как да възпитат качествено поведение на кандидат-шофьорите, когато липсва предмет "безопасно поведение на пътя" в детската градина, училищата, продължаващо обучение през целия живот. Кандидатите трябва да идват в учебните центрове, за да надграждат умения за безопасно поведение на пътя, сега започват от нищото и виждаме резултатите по пътищата. Ако не направят промяна в закон за предучилищно и училищно образование, да задължат училищата с предмет "безопасно поведение на пътя", да помогнат на учителите с методисти, клипове с примери на безопасно поведение, за да може детския мозък ,когато се формира да образува невронни връзки с умения за безопасно поведение. Няма как системен нарушител ,като пешеходец да стане качествен шофьор в курс. Съвместяването в един ЗДвП на всичко, правила, забрани, организация на движението, изисквания към превозните средства, водачите на превозни средства е вредно и виждаме резултатите по пътищата.	Не се приема	Липсват конкретни предложения във връзка с предложените за обществени консултации документи.
15. joro112 20 юли 2024 г. 13:59:22 ч.	Едни и също хора създали проблемите не са решение, те са проблема! Становище от инж. Георги Тимнев - преподавател безопасно движение Надявам се комисията от експерти тази път да направи разграничение на	Приема се по принцип	Направените предложения ще бъдат разгледани и обсъдени в хода на работата на междуведомствената работна

	текстовете предложени от неспециалисти, от компетентното мнение на специалисти. Имам отличен 6 на държавен изпит по безопасно движение. Трудовият ми стаж е преминал в обучение на кандидати за водачи на превозни средства и зад волана на превозни средства за обществен транспорт. Сега разследвам катастрофи. Разделението на ЗДвП на три закона не се осъществи, защото интензивното развитие на технологиите не позволява подробностите да са в статичен закон, който трябва да е правна рамка за работа на бизнеса и администрациите. Отдавна отмина времето, когато за да си шофьор трябваше да имаш познания за автомонтьор и курсовете продължаваха месеци. Отворете капака на вашия автомобил е вижте на колко места пише не пипай! Водачите имат задължението да огледат автомобила си преди потегляне и при слизване, както и да реагират при сигнал от таблото. Увеличава се броят на автомобилите без водач. Съставите от превозни средства за обществен превоз се управляват от екип техници. Подробностите за превозните средства, техните водачи трябва да са в подзаконови нормативни документи, за да могат специалистите от администрациите навреме да реагират с качествени промени. За експлоатацията и ремонта на автомобилите трябва да има правна рамка в отделен закон за дейност на автосервизи, вноса на части, агрегати, като закон за автомобилни превози или закон за съществени изисквания към продуктите. Специалистите са наясно, че в курс и изпити няма как да възпитат качествено поведение на кандидат-шофьорите, когато липсва предмет "безопасно поведение на пътя" в детската градина, училищата, стратегия продължаващо обучение през целия живот. Кандидатите трябва да идват в учебните центрове за да надграждат умения за безопасно поведение на пътя на ниво водачи, сега започват от нищото и виждаме резултатите по пътищата. Ако не направят промяна в закон за предучилищно и училищно образование , да задължат училищата с предмет "безопасно поведение на пътя", да помогнат на учителите с методисти, клипове с примери на безопасно поведение, за да може детския мозък , когато се формира да образува невронни връзки с умения за безопасно поведение., няма как системен нарушител, като пешеходец да стане качествен шофьор в курс. Съвместяването в един ЗДвП на всичко, правила, забрани, организация на движението, изисквания към превозните средства, водачите на превозни средства е вредно и виждаме резултатите по пътищата. Технологиите за производство, изискванията към превозните средства и техните водачи се променят динамично. Статичният		група.
--	---	--	---------------

	закон трябва да е правна рамка, а подробностите за изисквания към превозните средства и техните водачи, включително входно ниво за обучение и изпити на кандидат-водачи. Сегашният хаос, над 10 причини за глоби за нарушения на документацията, включително и за нарушения неспоменати в закона, 2000-7000 лева глоба за учебен център , когато има външно оценяване от ИААА-София, а нищо за този който дава правата за шофиране, пуска на пътя неподходящи хора зад волана? В коя държава има наказания за учителите в закон? Глоба за нарушения неспоменати в закона и за пунктове за ГТП, за лабораториите психотест, след като не всяка грешка е нарушение? Общият закон за движение по пътищата не трябва да има текстове за обучение и изпити по професиите водачи на превозни средства, след като има специални закони за МОН, като закон за професионално образование и обучение, закон за предучилищно и училищно образование със своите подзаконовни нормативни документи. Наредби №37 и 38 трябва да се върнат обратно в МОН при специалистите по образование. Текстове в ЗДВП за предмет или часове по БДП не задължават училищата с нищо, защото те работят с техните закони.		
16. инж. Георги Тимнев, Saturday, July 13, 2024 1:50 PM, становището е получено в МВР	Относно текстове с отпаднала необходимост от закон за движение по пътищата Директива на ЕС за услугите на вътрешния пазар и закон за дейностите по предоставяне на услуги, т. 13 са категорични, че услугите свързани с обучение на водачи на превозни средства не са транспортни! Къде наказват учебни форми с подобни глоби,особено при външно оценяване от ИААА-София, за която няма орган за наблюдение и контрол, както е по Директива на ЕС за изискванията към водачите и свидетелствата за управление? Не очаквам агенцията организираща и провеждаща външното оценяване на кандидатите за водачи на превозни средства да предвиди причини за наказания срещу своите служители, които сами си пишат проектите за нормативните документи.Зависят от приходите,предлагат тези и подобни текстове с причини за събиране такси, глоби плащани от обучаваните с цената курса,а редно ли е когато имат материален интерес от повече глоби, когато ДАИ е при тях? Получава се три в едно, а къде е разделението на властите/демократията? Администрацията, която събира такси и глоби, трябва да е отделена от полицията и администрацията, отговорна за законопроектите. Не трябва да зависят една от друга, за да подобри качеството на нормативните документи и да не бъде обвинявана толкова често в корупция . Например	Приема се по принцип	Направените предложения ще бъдат разгледани и обсъдени в хода на работата на междуведомствената работна група.

	ИААА, обвинявана от своите министри, над 14 пъти смени изпълнителните си директори с обвинения за корупция, бездействие или други причини. Всяка администрация трябва има по-фокусирана област на отговорност, за да е по-малко вероятно да се намесва в работата на другата. Текстовете по-долу се обясняват с липсата на интерес поради некомпетентност в комисията по транспорта в парламента и автомобилна администрация, защото са от компетентност на комисията по образование. Подобни текстове са вредни, стимулират корупцията , като принуждават служителите да тълкуват неясни, неконкретни текстове, като тези: ЗДВ: Чл. 178а. (10) За нарушения на изискванията за извършване на периодични прегледи за техническата изправност на пътните превозни средства и на изискванията за 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. Чл. 178б. (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. Чл. 178в. (4) (Изм. – ДВ, бр. 9 от 2017 г., в сила от 27.02.2017 г.) Налага се глоба или имуществена санкция в размер 200 лв. на физическо или юридическо лице, което допусне или извърши нарушение на изискванията, определени с наредбата по чл. 152, ал. 1, т. 2, ако не е предвидено друго по-тежко наказание. Не всяко неизпълнение , грешка, е нарушение? Някой пътник в автомобила провежда курсове за подготовка на кандидат-водители или допълнително обучение на водачи,“нов водач“, без значение дали е срещу заплащане или помага на своето дете, съпруга или приятел? Как ще го докажат? ЗДвП: Чл. 177. (1) Наказва се с глоба от 100 до 300 лв.: 5. който без съответното разрешение провежда курсове за подготовка или допълнително обучение на водачи;<i>- вносителя не е наясно, вече има подобен текст, дублира чл.178б, няма условие за плащане, може да обвинят всеки пътник в автомобила , че обучава „новия водач“? Какво е това "Курсове“, тълкуване?</i> <i>Противоречие със Закон за професионалното образование и обучение чл.17а</i>		
--	---	--	--

регламентира обучение с наставник под ръководство на учебна форма.

Чл. 178б. (1) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 5000 лв. лице, което извършва обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство без издадено разрешение по чл. 152, ал. 3. – *Дублира чл.177,т.5,не работи, защото позволява тълкуване,може да бъде наказан всеки пътник в автомобила?Например родители, които са наставници на детето си, нов водач на семейно МПС ?*

2) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 3000 лв. лице, което не осигури на контролните органи по чл. 166 възможност за проверка на материалната база, както и ако не им предостави за проверка цялата **1документация**, свързана с извършването на обучението на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство. – *не работи, защото трябва да има списък с поисканите документи?*

(3) Когато нарушението по ал. 2 е извършено повторно, наказанието е глоба или имуществена санкция в размер 5000 лв.

(4) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 1000 лв. лице, получило разрешение по реда на чл. 152, ал. 3, което: *Живота е динамичен, а законът статичен, трябва да е правна рамка, да не позволява тълкуване,а не инструкция.*

1. не осигури воденето на **1регистъра на кандидатите** за придобиване на правоспособност и на **2документацията** в съответствие с изискванията на учебната **3документация** за обучение на кандидатите по чл. 153, т. 1;– *Отпаднала необходимост! Няма регистър във фирмата, защото е в сървър на частна фирма,а софтуера не позволява грешки.*

2. неправилно съхранява **2регистъра 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 3регистъра; – *излишен, остарял, защото регистъра е в сървъра на частна фирма, наета от ИААА-София.*

(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:

1. не осигури спазването на изискванията на учебната **4документация** за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност по чл. 153, т. 1 при извършване на обучението; – *не е конкретно, тълкуване?*

2. не издава своевременно и не води съответните **5 документи** във връзка с обучението; *-не е конкретно кой документ?*

6. допуска нарушение при воденето на **6 документи** във връзка с обучението. – *конкретно какви грешки ,тълкуване? Според фантазиите, тълкуване на закона от проверяващите?*

(6) Наказва се с глоба 500 лв. преподавател по теоретично и/или практическо обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, който: *Дублира по-горни текстове?*

1. не спазва изискванията на учебната **7 документация** за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност по чл. 153, т. 1 при извършване на обучението; - *не работи, защото не е посочено конкретно изискване?Принуждава проверяващия да тълкува текстовете?*

2. допуска нарушение при воденето на **8 документи** във връзка с обучението; - *конкретно,, тълкуване?*

3. не вписва своевременно данните в **9 документи** във връзка с обучението; *конкретно тълкуване кои данни? Каква е разликата между не спазва изискванията и нарушение не вписване на данни?*

(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 **10 документация**, за които не е предвидено друго наказание, виновните се наказват с глоба или с имуществена санкция в размер 500 лв.

Вносителят и депутатите подкрепили промените в закон за движение по пътищата не го познават и не се интересуват от вредата, която причиняват на данъкоплатците от които зависи тяхното място, в администрацията и парламента, защото и некомпетентен гражданин може да забележи , че :

-думата „регистър“ е повторена три пъти, а учебните форми не държат „регистъра“ , защото е онлайн , поддържат го от частна фирма. Каква е тази глоба от 1000лева, за нещо, което учебната форма не притежава и не контролира?

-думата „документация“ е повторена 10 /десет“ пъти и при нарушение при воденето, вписването,на изискванията,не издаване, което е едно и също е предвидена в различните текстове глоба от 500 до 3000 лева, а когато е повторно нарушение 5000 лева, според *тълкуване от държавен служител?*

Учебните програми също са част от документацията, МОН изисква от преподавателите си да ги съобразяват с обстоятелствата, докато за същото действие, за същия преподавател в учебен център е предвидено в чл.178 глоба

	2000-7000 лева ? Парадокс е, че при специален закон за професионалното образование и обучение, водещ е закон за движение по пътищата, което противоречи на специалния закон, повишава риска от корупция, пречи на обучавани и обучаващи, влошава качеството на обучение и изпити? Освен повишения риск от корупция, текстовете за обучение и изпити по професиите водач на лек, товарен автомобил, автобус, мотопед, мотоциклет, тролей и трамвай създават ИААА, дублираща МОН, където също издават разрешения за обучение, но също и разрешения за изпити, издаване на свидетелства за професионална правоспособност по професиите и контролира центровете за професионално обучение. За нещастие ИААА бълват подобни текстове, а комисията по транспорта не обръща внимание, не само в закона за движение по пътищата, което налага спешно промени в структурата на агенцията: Закон за автомобилни превози: Чл. 98,(8) Който наруши изискванията за провеждане на обучение на водачи за придобиване на начална квалификация или за усъвършенстване на познанията им и изискванията при водене на свързаната с тях документация, за които не е предвидено друго наказание, се наказва с глоба или с имуществена санкция 500 лв. Чл. 105. (Нов - ДВ, бр. 11 от 2002 г., изм. - ДВ, бр. 85 от 2006 г., в сила от 20.10.2006 г., изм. - ДВ, бр. 17 от 2011 г.) (1) За нарушения на този закон и на подзаконовите нормативни актове, издадени въз основа на него, с изключение на изискванията за превоз на опасни товари, за които не е предвидено друго наказание, се налага наказание глоба или имуществена санкция 200 лв. (2) За нарушения на изискванията за превоз на опасни товари, за които не е предвидено друго наказание, се налага глоба или имуществена санкция 500 лв. (3) (Нова - ДВ, бр. 60 от 2020 г., в сила от 07.07.2020 г.) Водач, който при проверка от контролните органи не представи документ, изискуем по този закон или по подзаконов нормативен акт, издаден въз основа на този закон, ако не е предвидено друго, се наказва с глоба 50 лв. Някой чете ли изобщо законопроектите преди гласуване? Технологиите се променят постоянно, а законите са статични и са неподходящо място за изисквания към превозните средства, технологии на обучение/изпити на кандидати за водачи, към водачите на превозни средства. Подзаконовите нормативни документи са по-динамични и подходящи за адаптиране към постоянно променящият се живот. Вече има безпилотни		
--	---	--	--

	автомобили, транспортни фирми с тях, какви трябва да си изискванията към водачите? Още се отнасят към кандидатите за водачи на превозни средства, като едно време, когато курсовете бяха по 6 месеца, задължително обучение за трети разряд автомонтьор. Камионите бяха такива, че от Бургас до София се разваляха по няколко пъти, а сервизите бяха кът. 😊 Уменията за безопасно поведение на пътя трябва да се формират в семейството, в училище по време на формиране мозъка, невронните връзки в детска възраст, защото, като възрастен е много по-трудно. В курсовете за кандидат-водачи идват пешеходци, велосипедисти оформени системни нарушители, без умения да прогнозираят и избягват опасности, без добри примери на поведение. Научават правила и забрани, но не променят поведението си, защото са пропуснали детските си години, когато е трябвало да възпитават безопасно поведение, самоконтрол. Толкова ли не се намери депутат в парламента, който да прочете законопроектите и да предупреди: Защо ще наказваме тези учебни центрове, това са учители с глоби 2000 - 7000 лева, нито изпитват, нито дават свидетелства? Само защото не можем да организираме качествени изпити и образование, възпитание по безопасно движение през целия живот да си го изкарваме на тях? Не всяка грешка е нарушение, това с документацията нали вече е гласувано в друг текст, защо трябва да го гласуваме в още текстове? Защо не премахнем текстовете с отпаднала необходимост? Исканията ви трябва да са следните: 1. Закриване дирекция водачи на превозни средства в ИААА-София, вместо нея създаване звено образование безопасно движение в националната агенция за професионално образование и обучение. Сега частна фирма обслужва софтуера за провеждане изпитите по теория и практика. ИААА-София предоставя кабинети и персонал за изпитите по теория. Предлагам организацията и провеждането изпитите на кандидатите за водачи на превозни средства да са в отделно звено в транспортното министерство, като използват за изпитите по теория кабинети на учебните центрове. Съдържание, документация, наредби, документацията за обучение, изпити, наблюдение и контрол да са отговорност на новото звено в НАПОО. 2. Въвеждане предмет "безопасно поведение на пътя-правила, забрани, реагиране при катастрофи, включително долекарска помощ, при бедствия, аварии с участие на превозни средства с опасни товари" в училищата и включване в стратегията за учене през целия живот безопасното движение,		
--	--	--	--

	отговорност на новото звено в НАПОО. 3. Въвеждане мярка групи за подкрепа с психолог със системните нарушители, ТЕЛК по примера на Германия и останалите страни въвели "идиот-тест". Стимули за посещение на групите за взаимопомощ чрез намаление размера на глобите, на мярката отнемане свидетелство за управление. Отговорност на Института по психология -МВР или БАН. 4. Почистване ЗДвП и Закон за автомобилни превози от текстове за обучение и изпити, защото за това има специален закон за професионално образование и обучение. Отговорност на Комисията по образование в парламента. 5. Максимум 20 точки за „нови водачи“ с временно свидетелство за две години след изпитите. Отнемане свидетелството за управление, за грешки при които отпадат на изпита ,при самостоятелно ПТП и проверовъчен изпит за поведение, прогнозиране опасности. Същият ред да се приложи за системни нарушители, две годишен изпитателен период след връщане свидетелството за управление на временно лишени водачи. 6. Служителите трябва да преминат курс на обучение с лектори от страните с най-добри показатели по безопасно движение, запознати с нашето законодателство. 7. Промяна закон за предучилищно и училищно образование с въвеждане предмет „безопасно поведение на пътя - примери на поведение на пътя, включително приложение правила и забрани за движние на пътя, поведение при катастрофи, долекарска помощ, аварии с опасни товари и при бедствия“ Инж. Георги Тимнев тел. 0888426407 ел. поща georgi_timnev@abv.bg		
17. Georgi georgi <georgi_timnev@abv.bg, Saturday, July 13, 2024 1:50 PM становището е получено в МВР	Уволнени, разследвани, осъдени, но условията за корупция остават? По времето на В. Краус преместиха контрола върху частните учебни центрове от МОН, в ИААА-София, за да бъдат обложени с ДДС, което допълнително оскъпи обучението, въпреки, че са образователни услуги? Докато в останалите страни от ЕС облекчават обучението и явяването на изпити за водачи на МПС, тук през 2010 година бяха въведени допълнителни разходи, изискванията за едно разрешително, кабинет, офис, сътрудник и над 30 причини за глоби от 500-5000 лв. за подробности пречеши на качествено обучение? Едни качествени и подходящи критерии за оценка годността на изпитваните да получат свидетелство за управление на МПС обезмислят изискванията за образование, минимум от часове, вътрешни изпити, задължителни, но непоискани услуги. От 2004 година до 2013 година, ПТП са увеличени около 6 пъти, над 40 хиляди повече на година, което не говори добре за изискванията по които получават свидетелствата си българските шофьори?	Не се приема	Липсват конкретни предложения във връзка с предложените за обществени консултации документи.

	Администрациите не допускат намаление на документацията, защото проверките по документи не изискват компетентност, тя е основание за съществуването на щата, а предвидените наказания и принудителни мерки са основания за събиране на „такса спокойствие“, за власт. Само Наредба №4 на МОН за документацията на училищата съдържа над 60 документа и техни копия, а Стандарт за обучение на водачи на МПС около 30 документа, еднакви за училищата на МОН и частните учебни центрове оцеляващи в условията на пазара? Подходящото и правилно за училищата на бюджетна издръжка, на учениците в тях, не е подходящо и правилно за частните и обучаваните в тях. Тази документация стимулираща корупцията, е най-често изтъквания аргумент против връщането на учебните центрове обратно в МОН, защото ще има съкращения и премахва хранилките! Какво още трябва да се случи, за да признаят грешката си и върнат обратно в МОН при останалите учебни центрове и тези които обучават водачи на МПС? Кой има интерес да не се променят условията, които стимулират корупцията и назначение на излишна администрация? Ето част от последиците: https://www.marica.bg/balgariq/obshtestvo/cacarov-korupciqta-v-dai-se-vazproizvejda-postoqnno Според гл. прокурор Цацаров корупцията в ИААА се възпроизвежда постоянно, задържани 16 служители , включително изпълнителния директор Цветелин Цветанов. https://frognews.bg/novini/skandalno-kadrite-dai-reshavat-vsichko-stolichna-obshtina.html Кадрите на ИААА-София продължават да се излагат и на местата, където са ги скрили? https://www.mediapool.bg/cherniyat-pazar-na-shofyorski-knizhki-se-dirizhira-ot-visokite-etazhi-news170322.html Министър Цветков обвинява ИААА в пазар на книжки дирижиран от високите етажи. https://bnr.bg/music/post/100680809/i-moskovski-sam-ne-moga-da-se-sprava-s-korupciata-v-avtomobilna-administracia Министър Московски се оплаква, че не може да се справи сам с корупцията в ИААА-София. https://bnr.bg/shumen/post/100331594/ministyr-papazov-imame-signali-sreshtu-slujiteli-na-dai-ot-cyalata-strana Министър Папазов със сигнали за корупция в цялата страна.		
--	---	--	--

<https://www.segabg.com/category-economy/rosen-zhelyazkov-kapitulira-pred-korupciyata-avtomobilnata-administraciya>
 Министър Желязков -корупция в ДАИ има.
https://lupa.bg/news/ministar-zhelyazkov-korupciyata-pri-shofyorskite-kursove-e-za-3-mln-godishno_27660news.html
 Като министър на транспорта Росен Желязков има информация за приходи над 3 милиона лева годишно от шофьорски книжки
<http://www.24chasa.bg/Article.asp?ArticleId=4384548>
 Задържаха ръководството на ДАИ- Плевен заради изнудване

НКЧл. 307. (Изм. - ДВ, бр. 51 от 2000 г.) Който преднамерено създава обстановка или условия, за да предизвика предлагане, даване или получаване на подкуп с цел да навреди на онзи, който даде или приеме подкупа, се наказва за провокация към подкуп с лишаване от свобода до три години. ? ЗДвП: (10) За нарушения на изискванията за извършване на периодични прегледи за техническата изправност на пътните превозни средства и на изискванията за 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. , (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. - И ако тези текстове от ЗДвП преднамерено не създават обстановка или условия, за да предизвикат предлагане, даване или получаване на подкуп с цел да навреди на онзи, който даде или приеме подкупа, здраве му кажи ? За изпитващи , които „продават книжки“ не се предвижда никакво наказание? При толкова много случаи на корупция, има единични случаи на осъдени, малко уволнения на служители, които си откриват учебни центрове ?

Някой запитал ли се е защо ЗДвП и Закон за автомобилните превози са превърнати в касички и средствата се отклоняват предимно за корупционни цели? В Германия например, техният ЗДвП не съдържа регулация на услуги! Имат поне 4 /четири/ закона за обучение в учебни центрове, за изпити и алтернативни пътеки за постигане на ДООИ! Изпитите се провеждат от две частни фирми? Във Франция и други страни от ЕС, изпитите по теория се провеждат в кабинети на частни фирми с единен софтуер, без участие на служители в залата с изпитваните, докато тук харчат парите на

	данъкоплатците за таблети! В свободното от изпити време, желаещите да се явят на изпити тренират в тях! Защо целта на закона е да събере пари на всяка цена, независимо дали е доказана вината на набедения за нарушител или не ? Първо спират дейността на фирмата, тя фалира и освобождава работниците си , а после съдът отменя постановлението? Съдът не възстановява разходите след отмяна на постановление от МВР и ДАИ? Агенциите и министерствата изготвят, предлагат и изпълняват законопроектите си, без независим контрол? Корумпирани чиновници предлагат и изпълняват предложените от тях самите стимули, възможности за корупция? Над 90% от ПТП са по причина слаба квалификация на водачите? Не осъзнават, че те самите са опасни за себе си и околните, а не полиция и неговата камера? Защо пречат на хората да се явят на изпити, да се учат по определени от самите тях условия с минимални разходи на време и средства? Защо не предоставят на университетите, където са специалистите по обучение изпити да изготвят съдържанието на изпитните тестове, методики и инструкции? Защо една и съща агенция регулира образователните услуги свързани с обучението на водачи на МПС, изпитва и контролира себе си ? Политици и чиновници не допускат връщане на учебните центрове обратно в МОН, защото обединяването на контрола върху учебните центрове и изпитите в ИААА-София позволява на служителите на агенцията да манипулират, да изнудват учебните центрове да участват в „пазара на книжки“ и имат основание да събират „такса спокойствие“! Разследването никога не стига докрай? https://www.24chasa.bg/bulgaria/article/438454823.10.2014 16:48; 24 часа онлайн; 354; 0; Специализираното звено за борба с корупцията между Софийска градска прокуратура и ДАНС, задържа 7 лица за срок от 24 часа по ЗДАНС. Това съобщиха от пресцентъра на Прокуратурата. Шест от задържаните лица, сред които директор и заместник-директор, са служители на регионалната дирекция „Автомобилна администрация“ – Плевен. Седмият задържан е посредник между служителите на ДАИ и фирмите. Същият е криминално проявен. При извършените над 20 претърсвания и изземвания, 7 лични обиски на лица и свидетелски показания е установено, че някои от държавните служители на ДАИ са изнудвали транспортни фирми, от които са изисквали плащане на месечен абонамент и са настоявали извършването на годишните технически прегледи да става в точно определен пункт. Т.нар. такса „спокойствие“ е била		
--	--	--	--

	изисквана и от собственици на транспортни фирми и техни представители. Установени са и спорадични плащания при извършени пътни нарушения. Служителите на ДАИ са търгували и с издаване на лицензи за управление на МПС. До момента броят на фирмите, обект на изнудване, е над 10. Претърсени са служебни помещения в сградата на ДАИ, пункт за извършване на годишни технически прегледи, адреси, офиси, жилища и автомобили. Операцията е проведена съвместно от Софийска градска прокуратура и ДАНС. Участвали са 3 прокурори, 27 служители на ДАНС, 10 разследващи агенти на ДАНС, подпомогнати от 9 служители на МВР. Всички действия на разследващите са предварително разрешени от съда. Тази операция е третата за новосформираното звено за борба с корупцията в СГП. До момента са образувани две досъдебни производства срещу кмета и заместник-кмета на Община Плевен, след разследване на специализираното звено и ДАНС. https://www.24chasa.bg/bulgaria/article/4266276 200 000 лв. в сметки на зам.-шеф на ДАИ 27.08.2014 19:49; Любомир Илков; 7229; 5; 10 сметки в различни банки, 14 срочни и два спестовни влога имал осъденият за вземане на подкупи зам.-шеф на ДАИ в Пазарджик Тодор Грочев. Това става ясно от мотивите на съда, който осъди корумпирания държавен служител на 2 г. и 8 месеца ефективен затвор. Общата сума, която Грочев спестил, е приблизително 200 000 лв., при положение че е получавал заплата около 730 лв. Две седмици след ареста му с пълномощно съпругата на старши инспектора от ДАИ изтеглила от негова сметка сумата от 94 000 лв. в брой. Тодор Грочев бе задържан на 23 май 2014 г. пред сградата на ДАИ в Пазарджик и у него бяха намерени 500 белязани лева. Парите са му били дадени същия ден от 4 курсисти като гаранция, че ще вземат практическия си изпит по кормуване пред Грочев. Неговата схема за вземане на подкупи е била елементарна. Чрез инструкторите прибирал по 50 лв. от кандидат за любителска книжка категория "В", 100 лв. - за професионална категория "С", и 200 лв. - за професионална категория "СЕ". Сумите се предавали в бели пликове на инструктора, като на тях били написвани трите имена на курсиста. Инструкторът от своя страна ги предавал на Грочев веднага след края на изпита. Парола за дадения подкуп били думите на изпитвания към инструктора:		
--	---	--	--

	“Имаш ли автокаско?” Ако отговорът бил утвърдителен, всичко било наред. Ако парите не били платени предварително, кандидат-шофьорът, който отказвал да даде подкуп, бил късан на изпита. Така тръгнало разследването срещу Тодор Грочев, след като скъсан курсист публикувал в интернет информация за корумпирания държавен служител. Осъденият на първа инстанция вече бивш зам.-шеф на ДАИ в Пазарджик обжалва присъдата си пред Пловдивския апелативен съд. https://www.24chasa.bg/bulgaria/article/4236043 Задържаните от ДАИ - Велико Търново събирали такса "спокойствие" 08.08.2014 15:48; 24 часа онлайн; 2438; 1; Четиримата задържани служители на „Автомобилна администрация”-Велико Търново са събирали подкупи под наименование такса „спокойствие”, такса „абонамент и лизинг”, съобщиха от специализираната прокуратура. Групата е ръководена от Петър Петров, директор на „Автомобилна администрация” във Велико Търново. По-късно днес специализираният наказателен съд ще реши дали да остава за постоянно в ареста четиримата. От прокуратурата вече са поискали от съда на четиримата да бъде наложената най-тежката мярка за неотклонение „задържане под стража”. На 7 август специализираната прокуратура повдигна обвинения на четирима служители от Регионална дирекция „Автомобилна администрация”-Велико Търново за участие в организирана престъпна група, създадена с цел получаване на подкупи и изнудване чрез злоупотреба със служебно положение, припомня БГНЕС. Участниците в групата са задържани на 6 август 2014 г. при специализирана операция на ДАНС под ръководството и надзора на Специализирана прокуратура. Обвинения са повдигнати на Петър Петров - ръководител на групата, директор на Регионалната дирекция „Автомобилна администрация” във Велико Търново, на Любен Мерджанов, Валентин Христов и Станислав Марков - участници в групата, служители в същата дирекция. Според събраните до момента доказателства престъпната структура е действала поне от април 2014 г. В процес на доказване е евентуалното й действие в значително по-продължителен период от време. Участниците са организирали събирането на подкупи по определена тарифа от автомобилни школи, пунктове за годишни технически прегледи, транспортни фирми, от контрола по пътищата. По досъдебното производство са извършени претърсвания и изземвания на		
--	---	--	--

	парични средства и други доказателства по делото в няколко града на територията на областите Велико Търново и Варна. С постановления на прокурор от Специализирана прокуратура на четиримата участници в престъпната структура е наложено задържане до 72 часа. В Специализирания наказателен съд ще бъде внесено искане за налагане на мярка за неотклонение „задържане под стража“ за всички тях. https://www.168chasa.bg/article/2282018 "168 часа": 1500 лв. на месец плащали превозвачи на шефове в ДАИ, за да си нямат проблеми 05.09.2013 18:42; 168 часа; 3118; 7; "168 часа" От 500 до 1500 лева месечно са плащали собствениците на фирми за товарни превози на областните началници на ДАИ. Срещу това те са им гарантирали, че няма да бъдат проверявани и няма да им се иска документацията при превоза на големите товари - основно зърно и строителни материали. Схемата е действала през последните четири години в Северна България. Това разкриха пред "168 часа" експерти от дирекции на ДАИ. Те не пожелаха да застанат с имената си заради страх от саморазправа с шефовете си, че са огласили порочната схема. Заради разследване на ДАНС преди месец напусна бившият шеф на ДАИ Валентин Божков. Източниците ни твърдят, че заради превеждане на такса от 50 000 лева от превозвачи шеф на регионална дирекция в Южна България се издигнал в йерархията и вече заемал висок отговорен пост в централата в София. Въпросният началник, чието име се пази в редакцията, бил смятан за сивия кардинал в държавната агенция. Разкриха схема за масово купуване на шофьорски книжки Сподели 10.10.2013 13:30; 24 часа онлайн; 2541; 1; Снимка: Архив https://www.24chasa.bg/index.php/bulgaria/article/2353530 Схема за масово купуване на шофьорски изпити са разбили служителите на Автомобилна администрация. В нея са участвали всички изпитващи от ДАИ - София и представители на над 80 школи, съобщава Нова телевизия. Курсистите са получавали решени листовки, а жребият за изпитващ, който да проведе препитването, е бил манипулиран. След проверката, за която е имало сигнал за манипулации в определена школа, е установен масов отлив на кандидати за явяване на изпит. Книжката е струвала 1000 лева. За корупционната схема е сезирана прокуратурата.		
--	---	--	--

	Всички областни шефове на ДАИ вече ще се избират с конкурс. Амбициите са още от следващата година изпитите да се решават изцяло с таблети, а жребият на изпитващ да се извършва по електронен път. Това ли е причината депутати да увеличават постоянно причините за глоби ? За профилактиката са нужни специалисти, но чиновници и политици са склонни държавата да губи милиард от ПТП, милиони от издръжка на още чиновници и затворници, вместо мерки които за профилактика, за повишение образованието на водачите на МПС, които не искат влагане парите на данъкоплатците ? https://www.168chasa.bg/article/2255047 "168 часа": Шефове на ДАИ отчитали по 35 000 евро годишно в черни каси на партии 22.08.2013 22:38; 24 часа онлайн; 3502; 6; Прокуратури в Североизточна България започват разследване по сигнал за финансиране на партийни централи от регионални дирекции на държавната изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" (ДАИ). Практиката е от няколко години. Сумите били набирани от директори и служители на областни дирекции, които заплащали солидно за назначенията си, е записано в сигнал до прокуратурата, с който в "168 часа" разполага. Изпълнителният директор на ДАИ Валентин Божков бе задържан неотдавна при акция на ДАНС под ръководството на Върховна касационна прокуратура и МВР за корупционни практики в агенцията през годините. В ареста бяха прибрани 12 служители на ДАИ. На шестима от тях прокуратурата повдигна обвинения за престъпления по служба. Самият Божков не попадна в ареста като подчинените си. Неговата мярка за неотклонение бе променена в "Подписка". Срещу него бе повдигнато обвинение за непредумишлена безстопанственост, съобщи пред "24 часа" адвокатът му Христо Георгиев. https://www.24chasa.bg/bulgaria/article/2123025 Инспектори на ДАИ заловени с подкуп 05.07.2013 11:03; 24 часа онлайн; 2880; 1; Снимка: Архив Инспектори на ДАИ са задържани с подкуп вчера край Благоевград, съобщава вестник "Вяра". Акцията е на ДАНС, за уличаването на инспекторите са били използвани СРС-та. Задържаните са популярен инспектор от Благоевград и негов колега. Те били поискали подкуп от двама шофьори. Били арестувани с белязани банкноти - 4		
--	---	--	--

	банкноти по 50 евро и 6 по 20 лева. Според запознати за случай била уведомена прокуратурата. Задържането на инспекторите не е официално потвърдено, уточнява "Вяра". Шефът на ДАИ в областния център Георги Ангелски заяви, че е на съвещание в столицата и не знае нищо. От Окръжна прокуратура - Благоевград също увериха, че нямат данни за акцията на ДАНС. Прокуратурата повдигна обвинения на шефа на ДАИ и още петима 15.08.2013 14:59; 24 часа онлайн; 2041; 1; Валентин Божков Прокуратурата е повдигнала обвинения на директора на "Автомобилна администрация" Валентин Божков и на още петима души, това съобщиха от пресцентъра на прокуратурата. Други пет лица също са с повдигнати обвинения. Иззети са парични суми в левове и евро. На територията на градовете София, Благоевград и Велико Търново бе проведена съвместна операция на Софийска градска прокуратура (СГП), Държавна агенция „Национална сигурност" (ДАНС) и Главна дирекция „Национална полиция" (ГДНП) по разкриване на корупционна дейност и престъпление по служба в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация" при Министерството на транспорта, в рамките на провеждано досъдебно производство. Проведени са процесуално-следствени действия по документирането на престъпната дейност. СГП е уведомила министъра на транспорта за повдигнатите обвинения на съответните длъжностни лица за вземане на отношение по Закона за държавния служител. Продължава извършването на активни действия по разследването от екип следователи на Следствения отдел при СГП (СО-СГП) и служители на ДАНС. КАТ вади досиетата на над 6000 столични таксиджии 10.08.2013 20:03; 24 часа онлайн; 1824; 3; КАТ вади досиетата на повече от 6000 таксиджии в столицата, съобщи bTV. Водачите ще бъдат проверявани един по един, за да се установи има ли шофьори без контролни точки и какви наказания са им налагани. КАТ и ДАИ правят такива проверки от 17 юли. Няколко дни преди това се случи трагедията, при която пиян таксиметров водач помете спирката на бул. "Цариградско шосе", вследствие на което починаха майка и дете, а още 10 бяха ранени. Освен ревизиите, КАТ ще продължава да прави проверки и по пътищата.		
--	--	--	--

	„Откакто е започнала проверката, по линия на КАТ са проверени 1973-ма водачи на таксито, от които са наказани 538, и от тази статистика има трима водачи с алкохол", коментира инсп. Георги Христов от КАТ-София. Според таксиметровите шофьори обаче подобни мерки са както закъснели, така и пресилени. „Аз не съм съгласен с този огромен шум, който се вдигна, заради този глупак, и цялата гилдия да страда от него", коментира Георги Дечев. До края на месеца се очакват готовите резултати от ревизията на шофьорските досиета. Неграмотни шофьори си купуват книжки за 700 лева (обновена) 09.08.2012 08:16; 24 часа онлайн; 7478; 3; Хора, които не могат изобщо да четат и пишат, се сдобиват с шофьорски книжки срещу 700 лева, разказва репортаж на БТВ. Курсовете за ограмотяване, които се провеждат в цялата страна, са част от проект за пълнолетни, които не са ходили на училище и не могат да четат и пишат. Освен безплатното преподаване, закъснелите ученици получават и по 4 лева на ден, за да бъдат стимулирани да научат буквите и цифрите. Интересно обаче е, че „учениците" посещават курсовете с личните си коли. По всякаква логика хората, няма как хора, които не познават буквите и цифрите да карат кола. Първо защото се изисква диплома за завършен осми клас и второ - защото изпитът е писмен. В Роман е обществена тайна, че хора без образование масово получават право да карат кола. Обществена тайна е, че тарифата да си купиш книжка, ако си неграмотен е 700 лева. Замфир Георгиев никога не е ходил на училище. Репортер на БТВ иска да го пита как е взел книжка, но Замфир веднага побягва, щом вижда камерата. Намери друг шофьор да го измъкне от ситуацията. Човекът, който се притече на помощ на Замфир закарва колата до края на улицата, а оттам неграмотният младеж продължи да кара. Шефът на единствената фирма, която предлага шофьорски курсове в града. Казва, че Замфир е карал курс във Враца. А фирмата се казвала Борис Райков. Шефът на фирмата, обучавала Замфир Георгиев, е починал. Началника на ДАИ Враца Иван Николов потвърждава, че неграмотният Замфир има книжка, след направена проверка. Потвърждава, че според документите, мъжът от Роман е карал курс във фирмата на Борис Райков от врачанското село Баница. Но се оказва, че архивът от документите, с които той се е явил на изпитите недостъпен, защото Замфир е взел книжка преди 2007		
--	---	--	--

	година. Според закона, архивът се трие 5 години назад. Иван Николов ни напомня, че пред 2007 година за явяване на изпит не се е искала диплома. Все пак остава въпросът как може неграмотен, учил само до първи клас, да вземе успешно писмен изпит за шофьор. Колегите на Замфир от курса за ограмотяване знаят как става. „Имам ли пари, става всичко с пари. Всичко е свързано с пари“, казват обучаващите се. Участниците в курса за ограмотяване, които още не са шофьори, знаят как да си платят за шофьорска книжка и да заобиколят закона, но предпочитат да се научат поне да пишат името си. 32-годишна дама, например, не смее да започне да кара кола, защото не разбира какво пише на пътните знаци. Проблемът с неграмотните по българските пътища е масов, признават и от КАТ. Столичната пътна полиция призовава да се намери начин книжките на хората, които не познават българските букви да бъдат отнети. Как ще да се случи това, все още не е решено. Спипаха 32-ма без книжка за седмица 07.08.2012 20:08; 24 Часа; 2053; 0; 32-ма души, шофирали без книжка, са заловени през първата седмица на август в София, съобщи СДВР. Само за последната нощ екипи на КАТ и Магистрална полиция са хванали още 8 неспособни водачи. Пътните инциденти с шофьори без книжки са зачестили, сочи статистиката. През юли са регистрирани 26 произшествия, причинени от водачи без свидетелство за правоуправление. Те са с 9 повече в сравнение с юли 2011 г. През изминалата седмица пък са станали 7 катастрофи по вина на такива шофьори, а за същия период на м.г. те са само 2. В неделя късно вечерта пет деца и 19-годишен младеж се обърнаха край пътя с рено, шофирано от 15-годишно момче. Няколко дни по-рано негова връстничка блъсна пешеходка в жк Люлин и се заби във вход на жилищен блок. От СДВР припомниха, че първоначалната глоба за заловените неспособни водачи е от 100 до 500 лв., а ако бъдат заловени повторно, скача до 1500 лв. https://www.24chasa.bg/index.php/bulgaria/article/1004663 Още трима от ДАИ с обвинения за подкупи 17.08.2011 13:05; 24 часа онлайн; 2291; 0; Част от заловения подкуп при акция "Спокойствието". Снимка МВР Още трима служители на ДАИ - Стара Загора са привлечени като обвиняеми		
--	---	--	--

	след полицейската операция "Спокойствието", проведена в града, съобщиха от Областната дирекция на МВР за „Фокус". Специализирана акция „Спокойствието" започна в средата на юли. Тогава в момент на получаване на подкуп от 7200 лева бяха задържани двама служители на Агенция "Пътна инфраструктура"- В. А. и Н. В. При последвалите обиски в офисите на ДАИ в града бяха намерени повече от 70 000 лева, с които строителни фирми, които са работили по магистрала „Тракия" през последните месеци, са плащали, за да си гарантират спокойствието при работа. Задържаните при акцията били следени от близо четири месеца, съобщи тогава вътрешният министър Цветан Цветанов. Близо месец след провеждането на „Спокойствието", в качеството на обвиняеми са привлечени още 57-годишният Г.Г. от с. Кортен, 27-годишният Л.М. от с. Кортен и 43-годишният С.С. от Нова Загора. Тримата са били служители с контролни функции и част от престъпната схема. Спрямо тях е взета мярка за неотклонение "задържане под стража" за срок от 72 часа. Работата по образуваното дело продължава под прякото ръководство на Окръжна прокуратура - Стара Загора.		
18.Александра Kirova <aleksandrakirova758@gmail.com> July 25, 2024 8:25 AM To: Maria Stanimirova <MStanimirova@sars.gov.bg>	Здравейте, ние сме много хора, които искаме да отпадне задължително образование за шофьорска книжка!!! Никъде по света него изискват само вие ако не предприемат действия ще има. Стачки!	Приема се по принцип	Направените предложения ще бъдат разгледани и обсъдени в хода на работата на междуведомствената работна група.
19. „Камера на автомобилните превозвачи в България” и „Европейски транспортен	Приветстваме инициативата за подобряване на нормативната уредба, регулираща обществените отношения в областта на правилата за движение по пътищата и правомощията на държавните органи при стопанисването на пътната инфраструктура и контрола върху участниците в пътното движение. Необходима е сериозна реформа за подобряване на законодателството ни, а от там и за по-лесното регулиране на правилата за движение, за да бъде осигурено в действителност безопасното движение по пътищата и намаляването на пътния травматизъм на територията на страната ни.	Приема се по принцип	Направените предложения ще бъдат разгледани и обсъдени в хода на работата на междуведомствената работна група.

кльстер” Sent: Friday, July 26, 2024 11:31 AM To: Office <office@bgha<uliers.eu>< a=""></uliers.eu><>	Задължително следва да се обедини разпръснатата правна уредба и същата да бъде реструктурирана, като се заложат ясни цели, на които правната система следва да отговаря в дългосрочен план и да се преустанови порочната тенденция да се правят единствено политически промени в тази сфера, отговарящи на най-различни популистки интереси, но не и на обществения такъв. Но за да бъде постигната тази на пръв поглед заложена цел с провеждането на настоящото обществено обсъждане на консултациялни документи, отнасящи се единствено до структура на бъдещи закони, без да се съдържат ясни правила за поведение и визията за цялостното реструктуриране на нормативната уредба, включително правилниците за прилагането на законите и съответните наредби, подходът би следвало да е друг, тъй като със сегашните документи, единствено биха се събрали разнородни мнения на различни граждани и организации, без да имат обща основа, на която да стъпят и да започне обмяната на аргументи и обосновани позиции за промяна на законодателството. Предложението за структура на два закона, разделящи на две сега действащия Закон за движението по пътищата, не може да постигне и да зададе началото на реформата, без да се направи цялостен анализ на обществените отношения, свързани с правилата за движение по пътищата и да се изготви проект за цялостното преустройство на законодателството в тази сфера. В противен случай отново ще се правят промени „на парче”, които, както вече за всички е ясно, не биха постигнали заложената цел и ще бъде поредното усвояване на държавни средства за изготвянето на нормативни документи, неприложими и непостигащи желаните належащи промени, в сферата за безопасно движение по пътищата. С оглед гореизложената позиция, по-долу в настоящото изложение ще намерите и отговорите на поставените от Вас въпроси за обсъждане, които се надяваме, че ще вземете предвид при изработването на конкретните предложения за разпоредби и изготвяне на обща визия на предстоящите промени. 1. <i>Считате ли, че уредбата на обществените отношения, свързани с движението по пътищата, по действащото българско законодателство, отговаря на съвременните условия и по какъв начин, според Вас, тя би могла да бъде подобрена?</i> Уредбата на обществените отношения, свързани с движението по пътищата, отговаря на съвременните условия. Това е така, тъй като тя закрепва основни правила за движение, които са регулирани още от Виенската конвенция за движение по пътищата. Правната система следва да бъде подобрена, не от		
---	---	--	--

	гледна точка на това да се създават нови правила за движение, а да се осигури механизъм за тяхното спазване и да се стимулира държавата да провежда единна и последователна политика в насока за подобряване на пътната безопасност. Респективно нормативната уредба следва да се промени в тази насока. Както вече отбелязахме по-горе, следва да има ясна визия за всички промени, които се правят в законодателството, свързано с безопасното движение по пътищата. Задължително следва да бъде преустановена тенденцията всяко правителство да прокарва своя нова политика в тези обществени отношения, без да се държи сметка за общата визия и цел на тази уредба, респективно да се прекратят всички действия, които третират този закон, като обслужващ нечий политически интереси. Задължително трябва да се гарантира и синхронизацията и обмяната на информация между различните институции, имащи отношение към безопасното движение по пътищата и всички техни действия винаги да бъдат съгласувани и никога самостоятелно извършени. Трябва да бъде прокарано и ясно разграничение между правомощията на различните органи в обществените отношения, регламентиращи движенията по пътищата и да не се допуска множество органи от различни ведомства да имат едни и същи правомощия. Необходимо е да се подобри правната регламентация, свързана с пътната маркировка и пътните знаци, тъй като ежедневно сме изправени пред примери, от които е видно, че собственикът на пътя не го стопанисва — не подменя знаци, пътна маркировка, не премахва временни знаци и сигнали върху пътната мрежа. Следва да се регулира на какви изисквания следва да отговаря пътната маркировка, на колко време следва да се подменя, което в пълна сила важи и за пътните знаци. Следва да се регламентира, че временните маркировки и пътни знаци трябва да бъдат премахвани веднага след като отпадне необходимостта от тях, т.е. веднага след приключването на съответните строителни и ремонтни дейности или временната реорганизация на движението. В противен случай същите биха създали по-големи предпоставки за настъпване на пътно-транспортно произшествие и в никакъв случай не биха допринесли за по-безопасно движение, още повече що се отнася до водачи, които преминават често по такъв път, респективно са запознати, че не знаците и пътната маркировка са „изоставени”, спрямо един водач, който преминава за първи път през този участък. Типичен пример в тази насока е автомагистрала Струма, област Перник, където и към настоящия момент съществуват временни знаци и пътна маркировка за ремонт, който е приключил преди повече от година. Подобно поведение на държавата е недопустимо, що се		
--	---	--	--

	касае до обществени отношения, свързани с безопасното движение по пътищата. И на следващо място, задължително следва да се въведе подробна аргументация относно пътната настилка и характеристиките, на които тя следва да отговаря зависимост от вида на пътя. Трябва да има ясно разграничение кога един път е автомагистрала, кога е първокласен и т.н. Респективно това автоматично води след себе си и урегулирането на правилата за скоростта на движение по различните видове пътища и да не се допуска заради некачествена пътна настилка да има рязка промяна в скоростта на движение, както много пъти сме ставали свидетели на подобни абсурди (Например автомагистрала Тракия от 140 км/ч на 90 км/ч.). Трябва да се въведат константни правила относно колко е допустимата максимална скорост на различните пътни настилки и респективно да не се допуска постоянното ѝ ограничаване с пътни знаци. Респективно, ако даден път не отговаря на изискванията за магистрала, не следва да има такъв статут и да се ограничава ненужно скоростта на движение, без наличието на обективни причини — мокър асфалт и определени метеорологични условия например. 2. <i>Считате ли, че приложимото европейско право в сферата е оптимално въведено в българското законодателство? Ако не, какви са основните пропуски, според Вас?</i> Европейското законодателство в никакъв случай не е имплементирано в националното ни законодателство. Това е така, защото, на първо място, често при наличието на Регламенти в сферата на безопасното движение по пътищата, българските институции ги „игнорират“, все едно същите „не съществуват“ в правния мир. Налице е своеобразен отказ на националните държавни органи да признаят наличието на определена европейска регламентация, съдържаща се в Регламент, което пряко рефлектира върху всички граждани и организации. По този начин националните институции потъпкват гарантирани права и правни интереси в Европейския съюз и засегнатите лица са принудени да започнат процедури за защита на своите права и интереси, първо, пред националните органи, което ги вкарва в един порочен кръг. И едва тогава, при липса на успех да се опитат да стартират производство и пред европейските институции. Цялата тази процедура отнема изключително много време и често докато трае, нормативната уредба се изменя в съвсем различна посока. А както е ноторно известно, регламентите са правни източници с директно приложение. Не е необходимо държавата да предприема каквито и да било мерки за въвеждането на техните правила за поведение в националното законодателство. Но въпреки това, често		
--	--	--	--

	българските институции не признават наличието на тези нормативни актове и гражданите биват лишавани от уж гарантирани им права. А в дългосрочен план подобни действия на националните органи не биха довели до превенция в областта на безопасното движение по пътищата, напротив — предизвикват реципрочно обратно поведение от своите граждани, провокирано от чувството за липса на справедливост и правосъдие. Друг сериозен проблем е фактът, че при приемането на Директиви в Европейския съюз, които следва да бъдат транспонирани в нашето законодателство, тъй като те задават единствено правната рамка и целите, които следва да бъдат постигнати с тях в конкретната сфера, която регулират, българският законодател, вместо да изпълни зададените параметри с Директивата и да въведе законодателство, което да отговаря на тях, единствено преписва нейните разпоредби. Което само по себе си не представлява нормотворчество и не води до създаване на правила за поведение, които да въвеждат изискванията на европейското законодателство. Много често дори това преписване на текста на Директивите се осъществява след започването на наказателна процедура срещу Република България за нетранспонирането ѝ в срок, което от своя страна води до провеждането на обществени обсъждания за приемането на даден нормативен акт с намален срок, или дори до липсва провеждането на такова. Респективно правят се множество нарушения в процедурата по приемането на необходимата нормативна уредба, което е неоправдано с оглед постигането на целите за подобряването на пътната безопасност и намаляването на пътния травматизъм. И последният сериозен проблем при въвеждането на европейското законодателство в националното законодателство, е, че често българските нормативни актове „изпреварват” въвеждането на европейските правила за поведение и то не в положителен аспект. Това е продиктувано от факта на наличието на чести промени в тази сфера, които не са съгласувани нито с европейските обществени обсъждания за приемането на нормативна уредба, нито с българската действителност, а както вече отбелязахме, обслужват само текущи политически интереси. Типичен актуален пример в тази насока е проектът на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2.08.2002 г. за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение и проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на		
--	---	--	--

	правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити и течащите преговори в Европейския съюз към настоящия момент относно Предложение за Директива на Европейския парламент и Съвета относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията. Предложените промени с проектите на горепосочените наредби в националното законодателство нямат нищо общо и не са обвързани по никакъв начин с промените, които подлежат на приемане на европейско ниво, които ще предизвикат и нови промени в нашето законодателство за кратък период от време. Подобни действия на българските институции също следва да бъдат преустановени. <i>3. Какви проблеми срещате при спазване на правилата, определени в Закона за движение по пътищата? В случаите, в които имат количествени показатели, посочете същите?</i> <i>4. Какви са причините за възникване на проблемите? (Тъй като считаме, че посочените два въпроса са взаимосвързани и обусловени един от друг, то в настоящото изложение, ще намерите отговорите и на двата въпроса)</i> Един от най-сериозните проблеми, които се срещат при спазването на правилата за движение, на всички техни адресати, е свързан с постоянните промени в законодателството ни в тази сфера. Участниците в движението по пътищата често не са запознати с поредните промени, които изискват от тях извършване на други действия или бездействия, различни от тези, приложими към настоящия момент. Често промените влизат сила веднага след обнародването им, без да се сведат до знанието на всички заинтересовани страни предварително и да им се даде срок, същите да съобразят своето бъдещо поведение с влезлите в сила промени. Освен това се наблюдава и тенденция, в която правилата за поведение, които се гласуват, са насочени в посока водачите да бъдат нарушители, вместо промените да са свързани с подобряването на пътната безопасност. Фокусът на предлаганите и приети промени в пътното законодателство напоследък е насочен към това държавата да осъществява репресивни функции и контролните органи да бъдат санкциониращи органи, а не да се стремят към подсигуряване на механизми за подобряване на пътната безопасност. Вместо държавата да подсигури материалната база за безопасно движение, същата е решила да бъде репресивна система, считайки че това ще доведе до подобряване на пътната		
--	---	--	--

	безопасност, който подход е изключително погрешен, защото води до избягване на поемане на отговорност от страна на държавата в тази изключително важна сфера от обществения живот. Именно и тук се откроява и вторият голям проблем, а именно липсата на пътни знаци и маркировка или наличието на такава, която не отговаря на пътната обстановка, било то защото същата е била временна и неотстранена, било то защото въвежда неизпълними правила за поведение (рязко намаляване на скоростта на движение, без да е указано, че следва подобно правило предварително: сливане на две ленти в една, без наличието на предварителна пътна сигнализация и др.). Изключително важно е за пътната безопасност, представляващо едно от основните правила, е да има изградена безопасна пътна инфраструктура. Пътната маркировка трябва да бъде ясна, видима и разбираема от водачите, същата следва да се поддържа и обновява редовно, като следва да се подсигури и нейната видимост през тъмната част от денонощието. Пътните знаци следва да бъдат поставяни, така че да бъдат видими и разпознавани от водачите. Същите също трябва да бъдат редовно подновявани. Временните трябва да се отстраняват своевременно. И не следва да се допуска да се поставят изкуствени знаци, само и само да се подсигури контролната дейност на държавните органи. Т.е. необходима е синхронизация между всички действия на всички отговорни ведомства, които следва да бъдат предприети, винаги когато се касае до пътна безопасност. 5. <i>Какви са допринасящите за проблемите фактори от заобикалящата среда?</i> Един от съществени фактори, които допринасят за нарушаването на правилата за движение по пътищата, е липсата на адекватен контрол от страна на органите на Министерството на вътрешните работи /МВР/. Как-то вече отбелязахме, често последните избират места за проверки, които въвеждат почти невъзможни за спазване правила за поведение (например рязко намаляване на скоростта на движение, което често е предпоставка за ПТП), изкуствено сложени преносими знаци и табели, с цел заснемане на нарушения от страна на водачите. Контролът е и инцидентен, а не постоянен. Кое от своя страна засилва чувството на безнаказаност у водачите и стимулира тяхното самонадеяно поведение. Последното е проявление и на факта, че и по-голямата част от установените нарушения, за които са наложени, не могат да бъдат връчени и респективно санкциите да бъдат събрани. Привеждането в изпълнение на наложените глоби и/или имуществени санкции е забавено във времето, санкциите отпадат по давност и по този начин държавата не може да		
--	---	--	--

	осъществи до край своите контролни функции. По този начин се поставя и в невъзможност постигането на генералната и индивидуалната превенция, визирани в чл. 12 от Закона за административните нарушения и наказания, а именно да се предупреди и възпита, както самият нарушител, така и цялото общество. Друг съпътстващ проблем при правоприлагането, който вече отбелязахме и по-горе, е популистките чести промени на законодателството, несъгласувани една с друга и предизвикващи повече проблеми при прилагането им, отколкото да разрешават същите и да допринасят за безопасното движение по пътищата. 6. <i>Какви са последствията от възникването на неидентифицираните проблеми?</i> Последствията са ясни и видими за всички - Република България е сред една от водещите държави в Европа по голям брой настъпили пътнотранспортни произшествия и жертви на пътя, вследствие на тях. Липсва провеждането на адекватна политика в посока на превенция на пътния травматизъм за повишаването на знанията и уменията на всички участници в движението по пътищата. Постига се един „омагьосан” кръг, в който държавните органи са заети да осъществяват репресивни действия спрямо всички участници в движението, а последните, за да избегнат тези репресивни действия, придобиват самонадеяно поведение, с цел да „противодействат” на непропорционалните мерки от страна на държавата. 7. <i>Изготвянето на проект на нов Закон за движение по пътищата ще разреши ли неидентифицираните проблеми?</i> Изготвянето на нов проект за Закон за движение по пътищата няма да разреши всички проблеми, тъй като той трябва да зададе рамката и визията за бъдещата еднопосочна политика за превенция за безопасно движение по пътищата. В него трябва да се закрепят основните положения и да се изчистят правомощията на държавата в тази област на обществени отношения, като се регламентират правата и задълженията на всички участници в движението по пътищата. Но това е началото на процеса и не следва да се възлагат очаквания, че създаването на един закон би разрешил всички проблеми, голяма част от които са на национално ниво. 8. <i>Посочените предложения ще доведат ли до благоприятни или неблагоприятни последици за гражданите и бизнеса? Какви?</i> Отговорът на този въпрос към настоящия момент е невъзможно да бъде даден, тъй като в консултацияните документи е налице само и единствено структура		
--	---	--	--

	на закона, без конкретни предложения за промяна на нормативната уредба, т.е. за конкретните правила за поведение. След като такива бъдат изготвени ще вземем отношение по тях в детайли. Към настоящия момент единствено чрез представянето на структура на нормативен акт не би било възможно да се направи подобна преценка. Още повече, че следва да се прецени и кои подзаконови нормативни актове ще отпаднат и ще бъдат слети в новия Закон за движение по пътищата, защото цялата разпокъсана нормативна база трябва да бъде обединена, което пак би се постигнало с изготвянето на конкретните предложения за правни разпоредби. 9. <i>Кои нормативни актове следва да се променят с влизането в сила на нов Закон за движението по пътищата?</i> Отговорът на този въпрос донякъде се припокрива с горния. Без да са налице конкретните предложения за правни норми, то е невъзможно да се посочат и подзаконовите нормативни актове, които следва да бъдат отменени или включени в уредбата в новия закон. Освен това правим уточнението, че промените трябва да вървят съгласувано, а не първо да влиза в сила новия закон и след това да се правят промени в другите нормативни и подзаконови актове. Промените трябва да се вършат едновременно, в противен случай пак ще се стигне до хаус в нормативната уредба и объркване у всички участници в движение по пътищата кое правило за поведение следва да съблюдават. 10. <i>Направете всякакви други коментари, предложения и забележки, които като заинтересовани страни считате за необходимо да бъдат направени.</i> Като представители на тежкотоварния транспорт, бихме желали да обърнем внимание върху правилата за поведение, касаещи именно безопасното движение на камиони по пътната мрежа на територията на страната. Към проекта за изготвяне на правила за поведение следва да се предвидят такива разпоредби, които да обезпечат правата и законните интереси на водачите и собствениците на тежкотоварните превозни средства. Така например могат да бъдат въведени правила, които да забраняват постоянното отбиване на камионите отстрани на пътното платно, на неприспособени за това места изчакват било то засиления лекотоварен трафик към морските курорти през лятото, или охлаждането на асфалта, заради некачествените материали, с които е изграден. Що се отнася до поставените въпроси за обсъждане и съгласно Консултативните документи за изготвянето на Закон за пътнотранспортната система, отговорите се припокриват с изложението по-горе, поради което		
--	---	--	--

	препращахме към тях. Като единствено правим бележката, че предвид факта, че подобен закон към настоящия момент не съществува, то не би било възможно да дадем отговори на въпроси, свързани с прякото му приложение и проблемите, които създава при изпълнение на правилата му за поведение към настоящия момент.		
20. D Voynovski <d.voynovski@bitsa.bg> Sent: Friday, July 26, 2024 5:09 PM To: Maria Stanimirova <MStanimirova@sars.gov.bg>	Сдружение „Българска ИТС Асоциация“ подкрепя предложението за изработване на нов Закон за движението по пътищата и на Закон за пътнотранспортната система, като споделяме и мотивите относно необходимостта от приемането на нова нормативна уредба на обществените отношения, свързани с безопасността на движението по пътищата. В рамките на настоящата консултация и с оглед на основните и съпътстващите цели на консултацията, с това становище ще засегнем два въпроса, свързани с обхвата на проекта на Закон за пътнотранспортната система, които представляват допълнително идентифицирани възможности и предложения за по-ефективно постигане на целите на проекта на закон. Напълно сме съгласни, че следва да бъде създадена законова регламентация на сервизната дейност. Остарелият автомобилен парк, извършването на ремонт и техническо обслужване на автомобилите в многобройни сервиси без никаква гаранция за качеството на услугата и на резервните части и без гаранция за това, че лицата, които извършват ремонтите и техническото обслужване, притежават необходимата квалификация, знания и умения за извършването на качествен ремонт, създават сериозен риск от движението на опасни превозни средства по пътищата. Регламентирането на дейностите по ремонт и техническо обслужване на пътните превозни средства ще окаже положително въздействие върху техническата им изправност и ще допринесе по пътищата да се движат по-безопасни и екологични превозни средства. Наред с това обаче за обезпечаване на наличието на пълна и всеобхватна информация, даваща надеждна представа за техническото състояние на всеки автомобил, следва се създаде единен регистър на пътните превозни средства, който да съдържа: технически характеристики и параметри на превозните средства; одобрени изменения в конструкцията на превозното средство; данни, необходими за извършване на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства и за издадените документи от тях; данни за километропоказателя, установени при извършване на преглед за техническата изправност; данни за извършените ремонти и техническо	Приема се по принцип	Направените предложения ще бъдат разгледани и обсъдени в хода на работата на междуведомствената работна група.

	обслужване на превозното средство; данни за пътнотранспортни произшествия с превозното средство. За проверката на превозните средства, и особено на техните електронни компоненти за безопасност, е много важен достъпът до техническите спецификации на всяко отделно превозно средство. Контролно-техническите пунктове следва да разполагат с пълен достъп до тази информация, включително до данни за подробностите, които дават възможност за наблюдение на функционалността на системите за безопасност на превозното средство по начин, който позволява тези системи да бъдат проверявани по време на прегледа за проверка на техническата изправност, което е от ключово значение, особено в областта на системите, управлявани по електронен път. Така че тази система съдържа и данните, предоставени от производителите на превозни средства, необходими за проверка на функционалността на компонентите, свързани с безопасността и опазването на околната среда. Липсващата до момента информация в информационната система за прегледите е тази, свързана с наличието и вида на изменението в конструкцията, извършваните ремонти на превозните средства и сервизното (техническото) им обслужване, както и информация за пътнотранспортни произшествия с превозното средство. Създаването на регистър на пътните превозни средства ще позволи пълноценно използване на събраната информация, чрез което техническите специалисти, извършващи прегледите за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, но и всички заинтересувани лица ще могат да получат достоверна и сигурна информация за техническото състояние на конкретен автомобил, което ще бъде от полза и за потребителите при избор и покупка на автомобили. Също така ще ограничи в голяма степен измамите с километропоказателите (превъртане на километропоказателя) На следващо място подкрепяме включването на предложения в проекта на закон за подобряване на системата за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и на ремаркетата, теглени от тях. Към настоящия момент регистрацията на превозните средства представлява процес, в който собствениците им са принудени да чакат часове наред на опашки пред различни гишета. В най-добрия случай това отнема един цял работен ден. Ето защо е необходимо този процес да бъде преразгледан, като бъдат търсени решения за оптимизирането му, така че да се намали административната тежест за гражданите и бизнеса, което означава: • да се опрости и улесни максимално процедурата по извършването на		
--	--	--	--

	регистрацията на превозните средства; ➤ да се намали времето за чакане; ➤ да се освободи административен ресурс. Също така съществен проблем е начинът, по който се извършва към настоящия момент идентификацията на превозните средства. Необходимо е тя да е по-надеждна, като се наблегне на използването на специализирано оборудване за проверка на превозните средства и на провеждането на специализирано първоначално и периодично обучение на лицата, извършващи идентификация. Във връзка с изложеното предлагаме: Прегледите за техническа изправност на пътните превозни средства и ремаркетата, теглени от тях, преди първоначалната им регистрация, да се извършват освен в контролно-техническите пунктове към звената „Пътна полиция“, и в контролно-техническите пунктове на лица, получили разрешение за извършване на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства по реда на чл. 147 и сл. от Закона за движението по пътищата. На практика тези пунктове са напълно оборудвани и разполагат с всичко необходимо за извършването на периодични прегледи съгласно изискванията на Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ, L 127, 29.04.2014 г.). На следващо място предлагаме, освен прегледите за техническа изправност на пътните превозни средства преди регистрацията, идентификацията на превозните средства, както и монтажът на табелите с регистрационен номер също да се извършват в контролно-техническите пунктове. По този начин ще се създаде алтернативна възможност за извършване на преглед за техническа изправност, идентификация на превозното средство и монтаж на табели с регистрационен номер, като наред с това предлагаме да се създаде и възможност за електронно заявяване на извършването на регистрация чрез контролно-техническите пунктове. Тоест превозното средство да бъде представено за преглед преди първоначалната му регистрация в контролно-техническия пункт, където да му бъде направена и идентификация и да бъдат монтирани табелите с регистрационния номер. Процесът по регистрацията завършва с издаването на свидетелството за регистрация от звената „Пътна полиция“, като предлагаме то да бъде получавано от собственика на превозното средство: в контролно-техническия пункт, чрез който е заявено издаването му; по пощата или от съответното звено „Пътна полиция“, в което е издадено. До		
--	--	--	--

	получаването на готовото свидетелство за регистрация, превозното средство следва да може да се движи по пътищата, отворени за обществено ползване, временно, за непродължителен срок, с документ, удостоверяващ, че е преминало преглед за проверка на техническата му изправност и проверка за идентификация и предстои издаването на свидетелство за регистрация. Предлагаме лицата, които ще извършват горепосочените дейности, да имат разрешение, издадено по реда на чл. 147 и сл. от Закона за движението по пътищата и да бъдат одобрявани от министъра на вътрешните работи или оправомощено от него длъжностно лице за извършване на: прегледи за техническа изправност на пътните превозни средства преди регистрацията; идентификация на превозните средства и монтаж на табели с регистрационен номер, като бъдат вписвани в публичен регистър. Разбира се, вписването в този регистър следва да става след като удостоверят, че отговарят на определени изисквания, чрез което да се обезпечи извършваната от тях дейност. По отношение на Закона за движението по пътищата считаме за необходимо да се отдели и раздел за интелигентните транспортни системи. Считаме, че те трябва да са в отделен раздел защото касаят както управлението на трафика със знаци с променящо се значение, с указателни електронни табла предоставящи полезна информация, изграждане на различни устройства за предоставяне на информация за пътната обстановка, времето и трафика, комуникация между контролни органи и потребители на пътя, връзки с превозните средства и много други, които не могат да се отделят към конкретна глава от предложените в проекта.		
--	--	--	--