

Проект на Закон за движението по пътищата  
(Консултационен документ)

**КОНСУЛТАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ**

**1. ОСНОВНА ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОНСУЛТАЦИЯТА**

1.1.

Въведение:

Министерството на вътрешните работи, Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерството на регионалното развитие и благоустройството и Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ организират обществена консултация по предложение за изготвяне на проект на нов Закон за движението по пътищата (ЗДвП).

В програмата за управление на Правителството на Република България за периода 2017-2020 г., приета с Решение № 447 на Министерския съвет (МС) от 2017 г., е включен Приоритет 55 „Подобряване на пътната безопасност и намаляване на пътнотранспортния травматизъм“. За постигането на приоритета е формулирана мярка 220 „Законодателни промени за отмяна на действащия ЗДвП, който е от 1999 г. и не отговаря на променените обществени отношения, които следва да се уредят с приемането на два отделни закона, като в тях ясно се разграничат функциите и правомощията на органите на МВР и на МТИТС.

С оперативното решение на Министерския съвет от 18.12.2019 г. е одобрен доклад от заместник министър-председателя, от министъра на вътрешните работи, от министъра на регионалното развитие и благоустройството и от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, в който се предлага изготвянето на проект на един нов ЗДвП, предвид факта, че въздействието което е необходимо засяга множество взаимнообвързани фактори.

На първо място, е необходимо въвеждане на съвременен подход, установен на европейско ниво, който по нов начин да определи взаимоотношенията между пътнотранспортната система, нейното развитие и поддържане, от една страна, и участниците в движението по пътищата, от друга.

Със свое решение Европейската комисия приема рамката на политиката относно пътната безопасност за десетилетието 2021-2030 г. да се основава на подхода „Безопасна система“.

Целта на подхода „Безопасна система“ е една „по-толерантна към грешки“ пътна система. При него се приема, че хората ще допускат грешки и се настоява за многослойна съвкупност от мерки с оглед предотвратяване на смъртни случаи, причинени от тези грешки, като се взема предвид физиката на човешката уязвимост. По-добрата конструкция на превозните средства, подобрената пътна инфраструктура и по-ниските скорости например са в състояние да намалят въздействието на пътнотранспортните произшествия. Взети заедно, те следва да образуват слоеве на защита, които гарантират, че ако един елемент не изпълни предназначението си, друг ще го компенсира, за да се предотврати най-лошият изход. Този подход включва многосекторни и мултидисциплинарни действия и управление според целите, включително срочни цели и проследяване на

	<p>ефективността.</p> <p>Постигането на нулева смъртност изисква законите и актовете по тяхното прилагане да уредят обществените отношения и отговорностите на всички субекти - тези, които планират, проектират, изграждат и поддържат системата за движение по пътищата, тези, които взаимодействат с нея като участници, тези, които отговарят за подготовката на участниците, както и органите, отговорни за спазването на правилата и изискванията и опазването на живота и здравето на хората при използване на пътнотранспортната система. Единствено по този начин могат да бъдат постигнати едновременно целите за намаляване на жертвите и пострадалите от пътнотранспортни произшествия (ПТП) лица по пътищата и да се осигури устойчива мобилност на хора и товари, в рамките на пътнотранспортната система.</p> <p>На второ място, настоящата нормативна уредба е сложна и обемна, често изменяна и в известна степен противоречива.</p> <p>На трето място, институционалната рамка и отговорностите на институциите следва да бъдат съобразени със съвременния подход, като се отчитат всички елементи на безопасността на движението по пътищата - безопасна пътна инфраструктура, безопасни пътни превозни средства, подготвени и дисциплинирани участници в движението по пътищата, безопасни превози на пътници и товари, навременна медицинска помощ на пострадали при пътнотранспортни произшествия.</p> <p>Намаляването на броя на жертвите и ранените при пътнотранспортни произшествия и постигането на амбициозната дългосрочна цел, която страната ни и ЕС като цяло си поставят до 2050 г. броя на загиналите да се доближи до нула („Визия нула“) изискват комплексни законодателни мерки. Интегрираният подход „Безопасна система“ трябва да намери своето систематично място в законите, уреждащи обществените отношения, свързани с безопасността на движението по пътищата, както по отношение на вида на данните за настъпили ПТП и тяхното анализиране, така и при планирането, проектирането, изграждането, реконструкцията, ремонтите, поддържането, одитирането и инспектирането на пътната инфраструктура в страната.</p> <p>С оглед осигуряване на диалог между заинтересованите страни, прозрачност в процеса на взимане на решения и спазване на законовите изисквания, е необходимо да бъде изготвена цялостна оценка на въздействието на идеята на закона. Изработването на проекта на нормативен акт следва да се извърши при зачитане на принципите на необходимост, обосновааност, предвидимост, откритост, съгласуваност, субсидиарност, пропорционалност и стабилност. За тази цел въпросите следва да бъдат съгласувани със заинтересованите страни, като им се предостави възможност да изразят становище по тях.</p>
1.2.	<p>Цели на консултацията:</p> <p>Да се запознаят заинтересованите страни с предложението за изготвяне на проект на нов Закон за движението по пътищата, като им бъде предоставена възможност да изразят становищата си.</p>

	<p>Предложенията, изпратени от заинтересованите страни ще бъдат разгледани, обсъдени и взети предвид при съставяне на законопроекта. Анализът и обобщението на становищата, изразени по време на консултациите, ще позволят да бъде извършена по-всеобхватна и пълна оценка на въздействието на проекта на закона.</p> <p>Съпътстващи цели на консултацията са:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• получаване на мнения и становища от заинтересованите страни за обхвата и същността на проекта на закон;</li> <li>• получаване на предложения за по-ефективно постигане на целите на проекта на закон;</li> <li>• идентифициране на допълнителни възможности, алтернативни на предложенията;</li> <li>• оценка на въздействието на проекта на закон;</li> <li>• ефективно планиране на процеса на въвеждане на промените и постигане на целите на политиката за безопасност на движението по пътищата, с оглед оценката на въздействието им.</li> </ul>
1.3.	<p>Консултационен процес:</p> <p>Срокът на консултацията е 14 (четиринадесет) дни. Консултационният документ е публикуван на Портала за обществени консултации и интернет страниците на МВР, МТИТС, МРРБ и ДАБДП. В рамките на консултацията заинтересованите страни могат да изразят своето мнение и да направят своите предложения в контекста на целите на правителствената политика в тази област. Обществената консултация стартира на 21.02.2020 г.</p> <p>Всички заинтересовани страни могат да направят коментари и предложения по следните начини:</p> <p>Портала за обществени консултации: изисква регистрация.</p> <p>Ел. пощи: pravna@mvr.bg; mail@mtitc.government.bg; press@mrrb.government.bg; LTMC@sars.gov.bg.</p> <p>Официален път: адрес: МВР - гр. София, ПК 1000, ул. „Шести септември“ № 29; МТИТС - София 1000, ул. „Дякон Игнатий“ № 9; МРРБ - гр. София, ПК 1202, ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ № 17-19; ДАБДП - пл. „Света Неделя“ № 16, ет. 5.</p> <p>Обратна връзка: След приключването на обществената консултация всички предложения ще бъдат обобщени и отразени в таблица към проекта на цялостна предварителна оценка на въздействието, която ще бъде публикувана за обществено обсъждане на Портала за обществени консултации заедно с проекта на закон.</p> <p>В становищата си заинтересованите страни следва да посочат кое заинтересовано лице представляват. Тази информация е необходима, за да може след получаване на становищата и препоръките, да се анализира правилно въздействието на предложението върху съответната група заинтересовани страни.</p>
1.4.	<p>Релевантни документи и нормативни актове:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.;</li> </ul>

- Програма за управление на правителството на Република България за периода 2017 -2021 г., приета с Решение № 447 на Министерския съвет от 2017 г.
- Закон за движението по пътищата;
- Закон за пътищата;
- Закон за административните нарушения и наказания;
- Правилник за прилагане на Закона за движението по пътищата;
- Наредби към цитираните по-горе закони;
- Други.

## **2. ОПИСАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

Изготвяне на проект на нов Закон за движението по пътищата.

Основните цели на приемането на нов Закон за движението по пътищата са подобряване на дейността по опазване на живота и здравето на участниците в движението по пътищата, улесняване на придвижването и опазване на имуществото, като се усъвършенства нормативната уредба, регламентираща правилата за движението по пътищата, отговорността на водачите на превозни средства и на компетентността на контролните органи, отговарящи за осигуряване на безопасността на движението по пътищата.

2.1. В сферата на действие на политиката за безопасност на движението по пътищата са идентифицирани обобщено следните проблеми:

2.1.1. Настоящата нормативна уредба е често изменяна, а в известна степен и противоречива. В периода 2014 - 2019 г. ЗДВП е изменян 34 пъти. Честите изменения на закона са индикация за това, че той не урежда първично изцяло всички обществени отношения по материята, както и че обществените отношения са динамични.

2.1.2. Издаването на преобладаващия брой наредби е в компетентността на два или повече органи на власт, като указанията по прилагане на конкретната наредба и контролът по изпълнението ѝ са възложени едновременно на всички компетентни органи.

2.1.3. Липсва законова дефиниция на понятието „безопасност на движението по пътищата“, а подходът „Безопасни системи“ и постигането на нулева смъртност не намират своето систематично място в действащото законодателство.

2.1.4. Необходимо е да се отстранят установени противоречия и непълноти по отношение на контрола и функциите на органите с правомощия в областта на безопасността на движението по пътищата.

2.2. Предложения за законови промени.

2.2.1. Ясно определяне на отговорностите на институциите, съобразени с всички елементи на безопасността на движението по пътищата – безопасна пътна инфраструктура, безопасни пътни превозни средства, подготвени и дисциплинирани участници в движението по пътищата, безопасни превози на пътници и товари, осигуряване на навременна медицинска помощ на пострадали при пътнотранспортни произшествия.

2.2.2. Ясно определяне на функциите на органите с правомощия в областта на безопасността на движение по пътищата и осъществяващи контрол.

2.2.3. Усъвършенстване на процесите, свързани с: управление на инфраструктурата и трафика; контролна и санкционна дейност; обучителни и квалификационни процеси; извършване на административни услуги; изпълнение на процеси и процедури, изисквани от европейското законодателство в областта на безопасността на движението по пътищата.

2.2.4. Регламентиране на обмен на данни между информационните масиви на всички администрации, имащи отношение към безопасността на движението по пътищата, както и автоматизиране на проверките.

2.2.5. Правна уредба, регламентираща изискванията за повишаване на техническата изправност на пътните превозни средства - систематизиране на изискванията към пътните превозни средства, предназначени за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, по отношение на одобряване на типа на нови пътни превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за пътните превозни средства, индивидуалното одобряване на нови или употребявани пътни превозни средства, изменението в конструкцията на регистрирани пътни превозни средства, пускането на пазара, изтегляне от пазара и извършване на сделки с пътни превозни средства, регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, както и издаването на разрешение за временно движение, извършването на преглед за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства.

2.2.6. Подобряване на нормативната уредба по отношение на системата за събиране, отчет и анализ на данните за пътнотранспортните произшествия и причините за тях, с цел предотвратяването им в бъдеще.

2.2.7. Създаване на механизъм за обезщетяване на собственика на пътя при възпрепятстване на свободното придвижване на други участници на движението от страна на превозни средства, които са нарушили правилата за движение по пътищата.

2.2.8. Мерки за по-ефективно реализиране на административно-наказателната отговорност, налагане и събиране на глоби – чрез разширяване на обхвата на налаганите с фиш санкции, като освен налагането на глоба и имуществена санкция да се налага и наказанието лишаване от право да се управлява МПС, както и да се отнемат контролни точки, документи и вещи, без това да е обвързано с момента на извършването и мястото на нарушението.

2.2.9. Регламентиране на областните и общински комисии по безопасност на движението по пътищата.

2.2.10. Създаване на легална дефиниция за понятието „безопасност на движението по пътищата“ (БДП).

2.2.11. Създаване на възможност за контролиране и санкциониране на превишението на средната скорост от водачите на моторни превозни средства.

2.2.12. Прецизиране на административнонаказателните разпоредби, включително размерите на глобите.

2.3. Конкретните цели на проекта са:

- Възпроизвеждане на основните принципи на подхода „Безопасни системи“ и

систематичната обвързаност на елементите, от които е изграден – безопасна инфраструктура, технически изправни и безопасни превозни средства, подготвени участници в движението по пътищата, своевременна реакция при инцидент, както и навременна медицинска помощ за пострадалите при пътнотранспортно произшествие.

- Създаване на трайна и устойчива нормативна уредба, разбираема за участниците в движението по пътищата, отчитаща пътнотранспортната обстановка и позволяваща лесно идентифициране на извършените нарушения.

- Повишаване ефективността на дейността по опазване на живота и здравето на участниците в движението по пътищата, улесняване придвижването и опазване на имуществото, намаляване на травматизма по пътищата и на социалните и икономическите загуби за обществото, намаляване на броя на жертвите на ПТП, намаляване на броя на нарушенията на правилата за движение по пътищата.

- Въздействие върху поведението на водачите чрез по-бързо налагане на санкциите и по-ефективно събиране на глобите.

- Въвеждане на административнонаказателно производство чрез разширяване обхвата на налаганите глоби с фиш, с който едновременно се установява нарушението и се определя наказанието.

- Осъществяване на свързаност на информационните системи на различните държавни структури, с оглед подобряване на административното обслужване на гражданите и бизнеса и подобряване на контролната дейност.

- Подобряване на координацията между органите, имащи ангажименти към безопасността на движението по пътищата.

- Подобряване на контролната дейност върху участниците в движението по пътищата.

- Подобряване на подготовката и познанията на участниците в движението по пътищата по безопасност на движението.

- Създаване на условия за повишаване на безопасността на уязвимите участници в движението по пътищата като велосипедисти, пешеходци и пътници.

### **3. ВЪПРОСИ ЗА ОБСЪЖДАНЕ**

1. 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?

2. Считате ли, че приложимото европейско право в сферата е оптимално имплементирано в българското законодателство? Ако не, какви са основните пропуски, според Вас?

3. Какви проблеми срещате при спазване на правилата, определени в Закона за движението по пътищата? В случаите, в които проблемите имат количествени показатели, посочете същите.

4. Какви са причините за възникване на проблемите?

5. Какви са допринасящите за проблемите фактори от заобикалящата среда?

6. Какви са последствията от възникването на идентифицираните проблеми?

7. Изготвяне на нов проект на Закон за движение по пътищата ще разреши ли идентифицираните проблеми?

8. Считате ли, че въвеждането на едноетапно производство за реализиране на административнонаказателната отговорност чрез налагане на глоба с фиш би довело до ефективно реализиране на отговорността на виновните водачи?

9. Посочените предложения ще доведат ли до благоприятни или неблагоприятни последици за гражданите и бизнеса? Какви?

10. Кои нормативни актове следва да се променят с влизането в сила на нов закон за движението по пътищата?

11. Направете като заинтересовани страни всякакви други коментари, предложения и забележки, на които считате за необходимо да бъде обърнато внимание.

#### **4. ДОКУМЕНТИ, СЪПЪТСТВАЩИ КОНСУЛТАЦИЯТА**

Проект на структура на нов Закон за движението по пътищата