

Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура

Информация

Откриване / Приключване: 17.03.2022 г. - 16.04.2022 г. Неактивна

Номер на консултация: #6631-K

Област на политика: Транспорт

Тип консултация: Акт на Министерския съвет

Вносител: Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата"

Тип вносител: Национално

С проекта на постановление, който ще бъде приет от МС, се предвижда пълното въвеждане в националното ни законодателство, включително и на подзаконово ниво, на разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/1936 чрез Наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура.

Отговорна институция

Отговорна институция

Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата"

Адрес: София, площад Света Неделя № 16, ет. 5

Електронна поща: agency@sars.gov.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Становище на Европейски център за транспортни политики - вер. 1.0 | 27.06.2022](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 13.05.2022](#)

[Становище на Асоциация на българските застрахователи - вер. 1.0 | 18.04.2022](#)

[преработена частична оценка на въздействието - вер. 1.0 | 30.03.2022](#)

[таблица за съответствие с европейското право - вер. 1.0 | 17.03.2022](#)

[Проект на доклад - вер. 1.0 | 17.03.2022](#)

[Наредба за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура - вер. 1.0 | 17.03.2022](#)

[Постановление на МС за приемане на Наредбата - вер. 1.0 | 17.03.2022](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: "Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасно (16.04.2022 23:54)

Становище ББАПБ

???? 6

????????? ??????? ?????? ?? ??????? ?? ?????????????? ?? ??????????? ??
????????????????? ?? ??????? ??????????????????.

Чл. 36. Въз основа на резултатите от процедурите по чл. 2, ал. 1, т. 1 и 4, администрациите, управляващи пътя, изготвят планове за изпълнение на преки коригиращи действия, чиято ефективност подлежи на оценка не по-късно от две години, считано от датата на изпълнението им. **Чл. 37.** (1) Въз основа на констатациите от цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа по чл. 3, ал. 1 и от инспекциите по чл. 27, ал. 1, както и при необходимост,

администрациите, управляващи пътя, предприемат преки коригиращи действия, осигуряващи безопасност на движението по пътищата.

Коментар: Получава се неяснота. Съгласуването на текстовете на чл.36 и чл. 37 с тези на чл. 5 и чл. 6 ал. 1 би било в полза на еднозначното тълкуване на отговорността по административните дейности и процедури.

Чл.37, ал.5 – Има ли данни за интензивността на движение по местните /общински/ пътища?

Чл.37, ал.6 – Не е ли прекалено дълъг срок за преки коригиращи действия?

Чл.44 - Застрахователният договор за застраховката по чл. 36ж, ал. 1 от Закона за пътищата се сключва най-малко при лимитите за отговорност по чл. 45 и за срок, не по-малък от една година, като следва да се сключва и/или подновява ежегодно, по съгласие с лицензиран застраховател, с право да извършва дейност на територията на Република България.

Коментар: При условие че се възлагат малко на брой одити за пътна безопасност и голямата част от одиторите по пътна безопасност нямат възможност да извършват тази дейност /не по тяхно желание/ застраховане за една година не е логично. Застраховането трябва да бъде за обект. Така, както е възможно при строителството. Застраховката „Професионална отговорност“ на проектантите, които са и одитори по пътна безопасност ще бъдат ли валидни или е необходимо да се сключва нова застраховка „Професионална отговорност“, но за професионална дейност като одитор по пътна безопасност?

Чл. 51, ал. 2

Предложение: Изразът „строителен инженер“ или еквивалентна на нея,“ да бъде заменен с изрази „одитор по пътна безопасност“.

Чл. 62, ал. 1

Предложение: След края на изречението да се добави ново изречение със следното съдържание „Информацията се публикува на сайта на ГДНП.“.

Чл. 63, ал. 2

Предложение 1: Изразът „или притежава диплома по специалност „Транспортно строителство“ или еквивалентна на нея“ да бъде заличен.

Предложение 2: Да се обмисли въпросът за привличане на специалисти като физически лица.

Чл. 63, ал. 4

Предложение: След края на изречението да се добави изразът: „мерките са поставят на сайта на администрацията, която управлява пътя.“

Автор: „Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасно (16.04.2022 23:54)

????????? ?????? ?????? ?? ?????? ?? ?????????? ?? ?????????? ??
????????????? ?? ?????? ???????????????.

Чл.31 (3) Инспекциите за републикански пътища в границите на урбанизирани територии и селищни образувания се извършват съвместно от съответната община и администрацията, управляваща пътя, вкл.

Приложение № 7 към чл. 31, ал. 4.

Предложение: Да се добави към Раздел VII Периодична инспекция за пътна безопасност нов член, подобен на чл. 29, а именно, че инспекцията се извършва от екип, като най-малко един от членовете на екипа трябва да е одитор по пътна безопасност или поне транспортен инженер.

Мотиви: В общинските администрации в преобладаващата част на страната липсват компетентни специалисти по транспортна инфраструктура, а именно транспортни инженери. Дългосрочната политика по посока на пътната безопасност трябва да се осъществява постоянно, планирано и контролирано. Транспортен инженер трябва да има към всяка община, независимо дали е назначен на постоянен договор или извършва работа, възложена по друг начин.. Такъв експерт трябва задължително да изпълнява или ръководи дейностите по пътна безопасност. Неправилно е да се обучават неспециалисти да разпознават проектни характеристики на пътя, пътни принадлежности, светлоотразителност на пътни знаци, видимост на пътната маркировка, наличие на съгласуваност между пътна маркировка, пътни знаци, светлинни сигнали и други средства за сигнализиране, ограничителни системи за пътища, наличие на небезопасен насип с височина, повече от 3 метра, и откоси, по-стръмни от нормативните, видимост и пр., лица, които дори не са запознати със специфичната терминология..

Чл. 33. (1) Въз основа на резултатите от цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа и с оглед на определяне на нуждите от последващи коригиращи действия, всички участъци от пътната мрежа се класифицират в пет категории, според нивото им на безопасност.

(2) Класифицирането по ал. 1 е въз основа на оценка на обективно определената безопасност на проектните характеристики на пътя – вградената безопасност.

Коментар 1: Предвид формулировката на ал. 2, се получава частично двусмислие. Цялостната оценка обхваща повече параметри от проектните характеристики и би трябвало тя да е водеща. Означава ли, че класифицирането се прави само на база „вградената“ безопасност (проектните характеристики) като елемент от цялостната оценка. Считаме, че не би следвало да е така.

Коментар 2: Цялостната оценка на безопасността ще включва ли в бъдеще време цялата пътна мрежа /републиканска и общинска/ или завинаги остава само частта, определена в Директивата? Общините предоставят на ДАБДП доклади по

отношение на пътната безопасност за всички улици и пътища в съответната община, от страната се събира цялата информация. Ще се отрази ли в бъдеще на интерактивната карта състоянието на пътната мрежа в цялата страна? Въпросът е във връзка и със следващ Раздел II. „Подготовка и изпълнение на планове за действие. Преки коригиращи действия.”

Автор: „Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасно (16.04.2022 23:53)

Становище ББАПБ

???? 4

????????? ??????? ?????? ?? ??????? ?? ??????????? ?? ??????????? ??
?????????????? ?? ??????? ??????????????????II. ?????????? ????????

Чл. 12 (2) Участници в одитния процес са:

1. администрацията, управляваща пътя;
2. проектантът;
3. одиторът или одиторите по пътна безопасност.

Коментар: Предвид независимия характер на одитната проверка, така заложените участници по чл. 12 е подходяща, но може да възникне противоречие със съществуващи възложени поръчки. В практиката до сега е имало случаи на одити, които са вменени на Консултанта, дори под някаква форма на Изпълнителя. **Освен това,** да се вземе предвид също, кой би взел под внимание и отстранил евентуално констатирани проблеми при одит на етапи по т. 3. „непосредствено след подписване на констативния акт по чл. 176, ал. 1 от ЗУТ, както и по т. 4 при начална експлоатация на пътя.

Чл. 16, ал. 1

Предложение: Да се обмисли въпросът за юридическото лице, тъй като то ще определя одитора и ще има възможност да му въздейства.

Чл. 17. Одитор по пътна безопасност не може да участва в друго качество при планирането, проектирането, строителството или дейности по поддържане по време на експлоатацията на съответния инфраструктурен проект.

Коментар: Когато одитът е възложен на физическо лице, а не на юридическо, но физическото лице има трудови правоотношения с юридическо лице, то възможно ли е да възникне конфликт на интереси при евентуално участие на юридическото лице в останали етапи на инвестиционния проект?

Чл. 20. Одиторът носи отговорност за предписаните мерки в одитния доклад пред администрацията, управляваща пътя.

Коментар: Предлагаме да се допълни с хипотези, при които, например, одитът е изпълнен от екип от одитори, както и да се конкретизира какво представлява отговорността,

Чл. 25

Предложение: Текстът да се поясни в случай че одитът ще се извършва от един одитор.

Раздел I.

Методика за класифициране ниво на пътна безопасност на участъците от пътната мрежа

Коментар: В Чл. 3 (3) Дейностите при извършване на цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа се изпълняват по методика, утвърдена от Председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, а целият Раздел 1 на Глава Трета е озаглавен Методика за класифициране ниво на пътна безопасност на участъците от пътната мрежа.

И двете методики към момента не са представени, а са ключови за наредбата.

Чл.31 (3) Инспекциите за републикански пътища в границите на урбанизирани територии и селищни образувания се извършват съвместно от съответната община и администрацията, управляваща пътя, вкл. Приложение № 7 към чл. 31, ал. 4.

Автор: „Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасно (16.04.2022 23:52)

Становище ББАПБ

???? 3

????????? ??????? ?????? ?? ??????? ?? ?????????????? ?? ??????????? ??
????????????????? ?? ??????? ??????????????????II. ?????????? ???????

Чл. 5. (2) Оценката води до извършване на целенасочени инспекции или до предприемане на преки коригиращи действия, осигуряващи безопасността на движението, които се изпълняват от администрацията, управляваща пътя. **(3)** В случаите, когато оценката не води до решение на идентифицираните проблеми, се извършва целенасочена инспекция. **(4)** В едномесечен срок от изготвяне на

оценката за всеки път поотделно, същата се изпраща на администрациите, управляващи пътя, за предприемане на последващи действия – целенасочена инспекция за пътна безопасност или преки коригиращи действия.

Коментар: Текстовете по алинеи 2,3 и 4 следва да се прецизират.

Ал. 3 Оценката не може да доведе до решение на идентифицираните проблеми. Необходим е анализ с критерии за приоритизация. Кой бюджет ще се използва? Освен това в ал. 2 е записано, че се предвиждат целенасочени инспекции, в ал. 4 също. Ал. 3 би могла да отпадне или да се преформулира. Освен това съществуващите текстове в проекта на Наредбата по чл. 5 водят до неяснота при тълкуването им в контекста на чл. 6.

Чл. 6 (2) *В срок от три месеца след получаване на оценката, администрациите, управляващи пътя уведомяват Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ за планираните и предприети последващи действия.*

Коментар: Защо е необходимо администрациите, управляващи пътя, да уведомяват Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ за планирани и предприети действия, след като ДАБДП е дала мотивирано предложение за конкретни действия. Може би да се дефинира срок за изпълнението им според нивото на оценка, съответно степента на "спешност" (приоритет), както и за изпълнени действия с цел актуализиране на цялостната оценка.

В самата Директива е записано, че последващите действия трябва да се предприемат, без да се създава излишна административна тежест.

Чл. 7 (2) *Оценка на въздействието върху пътната безопасност се извършва преди стартиране на прединвестиционни проучвания или на инвестиционен проект.*

Коментар: Би следвало текстът по чл. 7, ал. 2 да се прецизира. Предвид обхвата на прединвестиционните проучвания на инфраструктурен обект, съгласно Наредба № 4 от 21 май 2001 г. за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти, не би ли било по-целесъобразно оценката на въздействието върху пътната безопасност да се извършва заедно с прединвестиционните проучвания или след тях?

Освен това, Приложение №2 към чл. 7, ал. 5 от проекта на Наредбата е формулирано със заглавие: „Обхват и съдържание на оценката на въздействието върху пътната безопасност на прединвестиционни проучвания или инвестиционен проект“.

Според Директивата: „Оценката на въздействието върху пътната безопасност се извършва на началния етап на планиране преди одобряване на инфраструктурния проект.“

Чл. 11 (1) В одита за пътна безопасност се посочват проектните елементи, които могат да се окажат критични за безопасността.

Коментар: В зависимост от етапа, на който се извършва одитът, критични за безопасността могат да бъдат не само проектни елементи, но и други – технико-експлоатационни показатели, пътни принадлежности, оперативни характеристики и др.

Чл. 12. (1) Одит за пътна безопасност се извършва от един или повече одитори по пътна безопасност.

Коментар: Има ли критерии, съобразно които да се определи дали одитът трябва да се извърши от един или повече одитори? Например: дължина и комплексност на участъка и др.

Автор: „Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасно (16.04.2022 23:51)

Становище ББАПБ

???? 2

????????? ??????? ?????? ?? ??????? ?? ??????????? ?? ??????????? ??

?????????????? ?? ??????? ??????????????????II. Конкретни бележки

II. Конкретни бележки

Чл. 2 (10) Определянето на риска за безопасността на движението се извършва въз основа на обоснован анализ на интензивността на движението и статистическите данни за пътнотранспортните произшествия, изготвен от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

Коментар: Ал. 10 стои извън контекста на останалите алинеи на чл. 2. Освен това, не се споменават характеристиките на пътя. Би следвало да се добави „анализ/обследване на проектните и експлоатационни характеристики на пътя“.

Чл.3 (1), т. 2 анализ на участъците от пътната мрежа, които са в експлоатация повече от три години и по които е настъпил определен брой пътнотранспортни произшествия, съотнесено към пътния поток, въз основа на събраните данни по т. 1.

Коментар: Последното пояснение с препратка към т. 1 създава объркване. Т. 1 от ал. 2 залага „визуален оглед на проектните характеристики на пътя“. Не би следвало анализът на броя ПТП, съотнесен към интензивността на движението (пътния поток) да бъде **въз основа** на събраните данни от оглед на данни за проектните характеристики. Би могло да бъде „съвместно с анализа/ включително анализа на събраните данни по т.1“ или да отпадне, както е по Директива:

“анализ на участъците от пътната мрежа, които са в експлоатация повече от три години и по които са ставали голям брой тежки произшествия, съотнесено към пътното движение”. Би било добре да бъдат заложили и конкретни параметри за определен брой ПТП.

Чл.3 (2): *Оценката на риска от произшествия е процес, който обхваща анализ и определяне на опасностите, възникващи вследствие характеристиките на пътя и степента на въздействие за настъпване на пътнотранспортни произшествия, и последствията от тях.*

Коментар: Предлагаме да се добави интензивността на движението като фактор.

Чл. 3 (3) Дейностите при извършване на цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа се изпълняват по методика, утвърдена от Председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“. **(4)** Оценката по ал. 1 се осъществява при обследване минимум на индикативните елементи по приложение № 1.

Коментар: Не става ясно в кои случаи трябва да се предоставя посочената методика и какво представлява тя? От една страна е методиката, от друга - обследване минимум на индикативните елементи. Това означава ли, че обследването минимум на индикативните елементи е вратичка за пренебрегване на методиката? В Приложение 1 са посочени индикативните елементи, без ясно да е дефинирано количественото им или качествено тълкуване. Така заложено, без налична методика за изпълнение на оценката, съществува опасност от представяне на субективна оценка или описателен доклад с база данни за оценявания пътен участък на база индикативни елементи и без конкретна оценка.

Автор: „Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасно (16.04.2022 23:50)

Становище ББАПБ

Становище относно ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

В проекта на Наредбата за процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура са обхванати основните проблеми по управлението на безопасността на пътната инфраструктура, произтичащи от Европейските директиви. С цел повишаване нивото на нейното въздействие върху безопасността на пътната инфраструктура Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ отправя следните бележки:

I.Общи бележки.

1. В Наредбата на много места липсва конкретизация на лицата за взаимодействие. Предлагаме да се установят правилата за водене на кореспонденция, като се конкретизират лицата за взаимодействие,

представляващи ДАБДП, АПИ и МРРБ. В противен случай ще бъде налице административна неуредица.

2. В Наредбата няма яснота как ще бъдат финансирани дейностите.
3. В Наредбата са разписани различни срокове на възлагане и изпълнение на дейности. Добре би било всичко да бъде съобразено със сега действащата система за планиране и контрол в АПИ и МРРБ или да са предложат съответни корекции.
4. Методиките, заложи в Наредбата, би следвало да съставляват приложения - неразделна част от нея. Без тяхното прилагане към проекта наредбата се явява непълна и не трябва да се придвижва за утвърждаване.
5. В раздел 44 следва да се определи какви рискове покрива посочената задължителна застраховка и кой ще прави оценката за покриване на щетите.
6. В проекта на Наредбата не е описан реда за вписване на одиторите по пътна безопасност, които са придобили сертификат преди създаването на ДАБДП, имайки предвид че в Закона за пътищата параграф 24, ал.2 от преходните и заключителни разпоредби е записано следното: *(2) Одиторите по пътна безопасност, на които към датата на влизане в сила на този закон са издадени сертификати за професионална квалификация, се вписват в регистъра по чл. 36з¹, ал. 1 по ред и в срок, определени в наредбата по чл. 36б, ал. 9.*
Предлагаме да се направи допълнение на Наредбата по поставения въпрос.

Автор: Борис Кумпиков (18.03.2022 21:27)

Нормативно безобразие!

Категории "отлично" и "много добро" за нашите пътища директно могат да се пропуснат.

Предложението очевидно е направено самоцелно, от лица които нямат никакво отношение към администрацията, изграждането на пътища а най-вероятно без правоспособност за управление на МВР. В противен случай щяха да са наясно, че всички пътища в България без изключение не съответстват на ТЕХНИЧЕСКИТЕ НОРМАТИВИ, а някои участъци не са въведени в експлоатация по една или няколко от следните причини:

- неотчуждени терени;
- недовършени процедури по въвеждане в експлоатация;
- недовършени пътни съоръжения.

Една инвентаризация на пътната сигнализация преди няколко години показва, че поне 1/3 от пътните знаци са поставени неправилно.

Въпрос: каква би била ползата от тази категоризация??? Шофирането и транспорта са реални дейности а не компютърна игра.

При днешната ситуация пътищата у нас се ползват за "осигуряване на проходимост".

В заключение отбелязвам, че както няма инсталации, които да са "отлични" или "лоши" така не може да има съоръжения със звездички като леглова база.

Пътищата следва да се експлоатират само ако отговарят на техническите нормативи за изграждане или да бъдат затваряни до по-добри времена.

Борис Кумпиков, Управител на Сдружение "Граждани за пътен контрол"

История

Начало на обществената консултация - 17.03.2022

Приключване на консултацията - 16.04.2022

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
