

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА ЗАКОН ЗА ДВИЖЕНИЕТО
ПО ПЪТИЩАТА**

Коментар	Автор	Дата
ПредложениеПредлагам ал.4 от чл.92 да се преработи, като от обхвата и се изключи изискването за включени къси светлини при движение по магистралите и скоростните пътища в светлата част на денонощието.Мотиви: Късите светлини, както и дневните светлини на насрещно движещите се МПС и без това не се виждат поради разделителните мантинели, с което се обезмисля предназначението им описано в параграф 1 т.13 от ДР на проектозакона.От друга страна, няма данни движението с включени къси светлини през светлата част на денонощието, особено при магистралите да е допринесло с нещо за безопасността. Напротив, статистиката на официалния сайт на МВР отчита множество самозапалвания на МПС по време на движението им особено в летния период, където температурите на сянка достигат до 40 градуса. Представете си какво става в двигателния отсек на автомобил движещ се на открито с висока скорост, като се има предвид, че е проектиран за включване на светлините в тъмната част на денонощието, когато температурите са много по-ниски.	Симеон Симеонов	23.02.20

Становище на сдружение Велоеволюция (част 9)чл.155 (5) При излизане от “Зона 30”, водачите на пътни превозни средства са длъжни да пропуснат участниците в движението, движещи се по пътя, извън зоната. Мотиви: Настоящия текст на чл.155 в проекта на ЗДвП, където е въведен термина “зона за споделено движение” създава неяснота за какъв вид инфраструктура става дума и какви са правилата в нея. Скоростта е ограничена до 30 км/ч, а същевременно пешеходците и велосипедистите имат предимство пред останалите участници в движението - което, заедно с наименованието “зона за споделено движение” създава асоциация със зони за споделено пешеходно, велосипедно и автомобилно движение от чл.154, ал.2, т.4, които са вид пешеходна зона и там ограничението на скоростта е 20 км/ч. Също така намираме за ненужно обособяването на терми “зона за споделено движение” ако смисълът е да обхване само пешеходните зони и споделените улици (които са вид пешеходна зона) - такъв тип зони не могат да се приложат на голяма площ и няма да допринесат съществено до подобряване на пътната безопасност и качеството на живот - много по важно е движението да бъде успокоено в кварталните улици, където пешеходците използват тротоара, а велосипедистите и автомобилите - пътното платно. Практиката в много държави показва въвеждането на успокоени зони като най-често се използва терминът “зона 30”. Независимо дали се казват “зони с успокоено движение” или “зона 30” идеята е в това пространство хората и велосипедистите да се чувстват по-сигурни като се прилагат различни мерки. Те са съставени от няколко вида инфраструктура:

- улици, на които са приложени мерки за успокояване на трафика - при тях пешеходците се движат по тротоарите, а велосипедистите и автомобилите споделят пътното платно. Това са кварталните улички, които тук са обикновено от V и VI клас. Обикновено са еднопосочни с едностранно паркиране, а велосипедното движение е разрешено в двете посоки като може да има и велосипедна лента за насрещно движение на велосипедисти.
- споделени улици - улици, при които всички участници в движението използват цялата широчина на улицата. Обикновено няма тротоари или те са символично маркирани в настилката, но без бордюри. Както и в настоящия проектозакон, така и в Наредба РД 02-20-2/20.12.2017г. за ППКТСУТ на МРРБ те са причислени към пешеходните зони.
- пешеходни зони - зони с пълно или частична забрана (по вид и време) за преминаване на други ППС Същевременно “зона 30” (или “зона с успокоено движение”) не бива да обхваща само улиците с ограничение до 30 км/ч, защото при всеки контакт на зоната с пешеходна зона, вкл. споделена улица и жилищна зона трябва да има знак за начало и край на “зона 30”. Много по-удобно и ненатоварващо инфраструктурата откъм пътни знаци ще бъде пешеходните и жилищни зони да бъдат допълнително сигнализирани с пътни знаци, без да се налагат слагането на знаци за начало и край на “зона 30”.

Радостина
Петрова

23.02.20

Становище на сдружение Велоеволюция (част 8)чл.151, ал.нова При приближаване към кръстовище на равнозначни пътища и кръстовища в “зона 30” водачът на нерелсово пътно превозно средство е длъжен да пропусне стъпилите или преминаващите през кръстовището пешеходци, като намали скоростта или спре. чл.155 Предложение за редакция : Чл. 155. (1) В населените места може да се обособява “Зона 30”, която е част или части от пътищата в населеното място, състоящи се от улици, на които са приложени мерки за успокояване на движението, зони за споделено движение, жилищни зони и/или пешеходни зони. (2) Вхоדותе и изходите на зоните по ал. 1 се обозначават с пътни знаци и надпис върху платното за движение. (3) На улиците в “Зона 30”: 1. максимално разрешената скорост за движение на превозните средства е 30 km/h; 2. кръстовища в “зона 30” са кръстовищата между улици в “зона 30”, жилищни зони и пешеходни зони; 3. всички кръстовища се регулират като кръстовища на равнозначни пътища; 3. на всички кръстовища в “зона 30” пресичането на пешеходци е разрешено и става при условията на чл.147, ал.1, т.1-4, а задълженията за водачите на ППС са като в чл.151, ал.1; 4. пресичането на улиците в “зона 30” извън местата по т.3 е разрешено и става при условията на чл.147, ал.2; 5. велосипедистите имат право да използват лентата за движение в цялата ѝ ширина като при застигане от друго превозно средство са длъжни да се движат вдясно, с изключение на случаите, когато не са налични необходимите условия за безопасно изпреварване; 6. водачите на моторни превозни средства са длъжни да не предприемат изпреварване на велосипедистите, освен ако не са налични необходимите условия за безопасностно изпреварване; 7. задължително е прилагането на мерки за успокояване на движението като изкуствени неравности, повдигнати кръстовища, изкуствени кривини на пътя, изнесени тротоари и др. (4) “Зоните за споделено движение” са пешеходните зони, описани в чл.154, ал.2, т.3, където: 1. пешеходците се ползват винаги с предимство пред останалите участници в движението; 2. велосипедистите се ползват винаги с предимство пред моторните превозни средства; 3. за водачите на велосипеди всички пътища в зоната са двупосочни, освен ако не е разпоредено друго от компетентните органи; 4. паркирането на моторно превозно средство в зоната е разрешено само на специално обозначените места; 5. престоят в зоната е разрешен, ако с това не се създават затруднения за пешеходното и велосипедното движение и при изключен ДВГ;	Радостина Петрова	23.02.20
---	--------------------------	-----------------

Становище на сдружение Велоеволюция (част 7)чл.129, ал.3 (3) Водачът на велосипед, спазва следните правила при пресичане: 1. когато пресича платното за движение на велосипедна пътека е длъжен преди да навлезе на платното за движение да се огледа във всички посоки на движение и да се увери, че разстоянието до приближаващите се превозни средства е достатъчно, за да му осигурят предимство; 2. когато пресича платното за движение на пешеходна пътека е длъжен да премине внимателно, със скоростта на пешеходец и при спазване на правилата по чл. 147, ал. 1. Мотиви- Целта на ал. 10 е велосипедистите да не преминават изненадващо за водачите на други ППС. Не е нужно да слизат от велосипеда, за да го постигнат. Преминаване по пешеходна пътека е възможно само при хипотезата на чл. 128, ал. 6, т.е. когато велосипедист под 12 г. възраст се движи по тротоара или при наличие на споделено пешеходно и велосипедно движение в непосредствена близост. В първия случай първостепенната задача на придружителя е да осигури безопасно преминаване по пешеходната пътека, а слизание и качване на велосипеда не във всяка ситуация допринася за безопасността. При всички останали случаи велосипедистите се движат по пътното платно, освен когато велоалея е отредена на тротоара - тогава пресичанията се осигуряват чрез велосипедна пътека. (4) Водачът на велосипед, е длъжен да кара със скорост, съобразена с пешеходците и не по-висока от 20 км/ч, както и да осигури необходимото предимство на пешеходците на споделена алея, на места за пешеходци и пешеходни зони, обозначени като свободни за движение на велосипедисти; Мотиви - Ограничението цели регулиране на скоростта на велосипедистите в зоните със смесен пешеходен и велосипеден трафик, което да осигури безопасността на пешеходците. Същевременно това регулиране би стимулиране по-честото използване на този тип споделени пространства. Изборът на скорост от 20 км/ч е съотнесен към чл.36, ал.3, т.4 в Наредба РД 02-20-2/20.12.2017г. за ППКТСУТ на МРРБ, където в споделените зони за пешеходци, велосипедисти и автомобили скоростта е ограничена до 20 км/ч. Мотиви към чл.129 - Преструктуриране на точките от члена в три алинеи, така че да е по-прегледен и по-ясен текстът. Отразени са предложения за промени по текстовете от члена.	Радостина Петрова	23.02.2020
---	--------------------------	-------------------

Становище на сдружение Велоеволюция (част 6)чл.129 Предложение за цялостна редакция и допълнения: Чл. 129. (1) Водачът на велосипед: 1. при управление извън населените места е длъжен да има добре различни светлоотразителни елементи върху облеклото си или да носи аксесоари с такива елементи; Мотиви – Редакцията цели да изясни задължение за употреба на допълнителни светлоотразителни елементи/аксесоари само извън населените места. Те са в допълнение на вече задължителните светлини и светлоотразителни елементи по велосипеда. В населените места не е необходимо да има задължение за употреба на допълнителни аксесоари за видимост, освен вече задължителните по велосипеда, тъй като скоростта на автомобилите е по-малка, а общините са длъжни да осигуряват улично осветление. 2. се движи с включени светлини през тъмната част на денонощието или при намалена видимост; 3. не може да използва устройства за подаване на звуков сигнал, различни от звънец; 4. ако не е навършил 16 години, е длъжен да се движи с каска. Мотиви – нека се избегне възможността изрази „да се движи само с каска“, да се възприеме буквално като задължение децата да нямат друго по себе си освен каска, но се запази смисъла на правилото. Напомняме за необходимостта правилото да се съгласува с родителски организации относно възрастта за задължителна употреба на каски от подрастващите велосипедисти. Задължението за носене на каска трябва да възниква заради възрастта и възможностите на велосипедиста на съответната възраст и независимо дали се движи по тротоара или по платното за движение. Каската не осигурява достатъчна защита от сблъсък с автомобил и затова задължението да се носи само когато велосипедистът е на платното за движение по-скоро води до заблуда, отколкото до реално повишаване на безопасността. (2) Водачът на велосипед, когато е на платното за движение: 1. спазва правилата за движение, които важат за пътните превозни средства; 2. при наличие на обособена велосипедна лента или алея се движи по съответната лента или алея по посока на движението (при обособена велосипедна алея с двупосочно движение се движи по дясната лента на алеята по посока на движението), а при липса на такива се движи възможно най-близо до дясната граница на платното за движение; 3. може да се движи в други пътни ленти при спазване правилата за извършване на маневри, когато извършването на съответната маневра не може да бъде направено от велосипедната лента, велосипедната алея, или възможно най-близо до дясната граница на платното за движение; 4. може да се движи в други пътни ленти, когато е необходимо да заобиколи препятствия на платното за движение; 5. може да се движи в други пътни ленти при изпреварване на други велосипеди в съответствие с общите правила за изпреварване и извършване на маневри; 6. може да изпреварва от дясната страна неподвижна или бавно движеща се колона от моторни превозни средства с	Радостина Петрова	23.02.2023
--	--------------------------	-------------------

Становище на сдружение Велоеволюция (част 5)чл. 128, т.6 Предложение за допълнение - Да управлява превозно средство на места, предназначени само за пешеходци; тази забрана не се отнася за водачи на велосипеди на възраст до 12 години и за техните придружители с велосипеди Мотиви – Водачите на велосипеди до 12 год. възраст имат нужда от придружител, който да може да се придвижва също с велосипед и да контролира движението им. Придружителят трябва да има възможност да избере маршрут по пътното платно или през местата за пешеходци, тъй като много улици и кръстовища не осигуряват условия за безопасно придвижване на велосипедист до 12 години или на деца, превозвани с велосипед. Мобилността на семействата с деца няма да бъде ограничена, ако придружителите на децата имат право да карат с тях на площите за пешеходци. Опасности за пешеходците няма да бъдат създадени, защото придружителят ще кара със скоростта на детето.	Радостина Петрова	23.02.2020
Становище на сдружение Велоеволюция (част 4)Чл. 53. Предложение за допълнение - Забранено е завиването в обратна посока при ограничена видимост, при намалена видимост под 50 метра, на пешеходна пътека, на велосипедна пътека, надлез или в подлез.чл.78, ал.3 Предложение за редакция: Допуска се престой и паркиране на превозни средства с допустима максимална маса до 2,5 тона и върху тротоарите, само на определените от управляващия пътя места, ако остава разстояние най-малко 2.0 метра за преминаване на пешеходци. Управляващият пътя отделя местата за паркиране на моторни превозни средства върху тротоарите от мястото за преминаване на пешеходци. Мотиви - нуждите за обособяване на паркиране по тротоарите са най-големи на местата, където има и много пешеходци. Затова считаме за наложително за пешеходците да бъде оставено място, достатъчно за непритеснено разминаване. В сега действащия текст от ЗДвП в чл.94, ал.3 това разстояние е нормирано на 2.0 м. Паркирането върху тротоарите не е добра практика, но този текст е нужен за обособяване на зони за зареждане.	Радостина Петрова	23.02.2020

Становище на сдружение Велоеволюция (част 3)Чл. 30 и чл. 31 Предложение за допълнение – изясняване значението на пътните знаци и маркировка е задача за Правилник за прилагане на ЗДвП, който трябва да бъде предложен, разгледан и обсъден заедно със самия закон. Изискванията за пътни знаци и маркировка трябва да бъдат осъвременени и допълнени съгласно последните изменения на Виенската конвенция за движение по пътищата. Чл.36, ал.4 Предложение за редакция - Когато има път, платно за движение, пътна лента или алея, предназначени за движение на определени пътни превозни средства, водачите на тези превозни средства са длъжни да се движат по тях, освен при извършване на маневра или ако не са постигнати параметри за безопасност на движението. Мотиви – Велосипедистите не трябва да се задължават да използват инфраструктура, която е опасна. Такава налична има и не се предвижда от общините да бъде приведена в съответствие с нормите в Наредба РД 02-20-2/20.12.2017г. за ППКТСУТ на МРРБ или размаркирана. Също често новата велосипедна инфраструктура се изпълнява в отклонения от наредбата, дадени като възможност в параграф 8, но без доказани технически параметри на безопасност.	Радостина Петрова	23.02.20
Становище на сдружение Велоеволюция (част 2)Коментари и предложения по проектозакон за ЗДвППредложенията за редакции и допълнения с конкретни текстове са отбелязани с наклонен шрифт.Чл.19, ал.3 Предложение – Да отпадне забраната за движение на самобалансиращи се превозни средства по пътищата, както и да отпадне свързаната санкция в чл.228, т.14. Да се даде възможност самобалансиращи се превозни средства да се движат по тротоари и велосипедни алеи.Мотиви – Забраняването на движение на самобалансиращи се превозни средства засяга широко разнообразие от такива артикули на пазара, като икономическите загуби не са оценени в оценката за въздействие на закона. Не е оценена и загубата на възможност за придвижване на трудно подвижни хора, за които някои самобалансиращи се превозни средства са подходящи и ценово достъпни. Забраната би засегнала и атракционни бизнеси в пешеходни зони на туристически градове и курорти, както и в столицата.	Радостина Петрова	23.02.20

Становище на сдружение Велоеволюция (част 1)Относно: Обсъждане на проект на нов Закон за движение по пътищатаОбщи коментари1. Не са представени за обсъждане всички закони, целящи да заместят действащия ЗДвП. Редно е трите проектозакона да се разглеждат и обсъждат заедно в цялост.2. Към представения проект на Закон за движение по пътищата липсва правилник за прилагането му. Правилникът за прилагане на закона е неделима част от него, предполага разширено съдържание с указания за всички участници в движението и следва да бъде обсъждан в процедура по обществена консултация заедно със закона.3. В представения нов проект на закона, са взети предвид множество полезни предложения на граждани и организации. Напредъкът в сравнение с предходния вариант, представен на общественото внимание, е осезаем. Не може да не се забележи, обаче, разностилието и обърканият на места изказ, поради което е очевидно, че са необходими още много редакции.4. Редица добри практики по отношение на организацията на движение спрямо уязвими участници в движението са намерили място в новия проект. Посоката на промените е добра, и в унисон с постигането на амбициозни цели за пътна безопасност. Все още проекто-законът съдържа противоречия и непълноти, поради което отново настояваме да бъде оттеглен и преработен.5. За пореден път настояваме съставът на работната група да бъде разширен и отворен за участие на експерти и представители на НПО в работен дискуссионен формат. Участието на граждани и организации в обществената консултация досега доказва възможностите на гражданското общество да допринася качествено за подобряване на законодателния процес.	Радостина Петрова	23.02.20
коментар 9В чл. 228 да се добави точка за водач на пътно превозно средство, който пуши по време на управление на превозното средство. Мотив: Пушенето отвлича вниманието в не по-малка степен от говоренето по мобилно устройство. Изтръскването на пепелта изисква водача да погледне към пепелника, т. е. да не гледа пътя. Падането на гореща пепел или тлееща маса например върху крайник, задейства условен рефлекс следствие изгарянето, който може да доведе до рязко ускоряване или промяна посоката на движение, което от своя страна да доведе до ПТП.Да се санкционира покриването на главата с качулки, забрадки, шалове и други, които закриват изцяло ушите или ограничават страничната видимост. Закриването на ушите възпрепятства възприемането на звукови сигнали от други водачи или автомобили със специален режим на движение. За ограничаването на видимостта мисля, че няма нужда от коментар.	Иван Михалев	22.02.20

коментар 8В чл. 92, ал. 4, се използва термина "светлини за движение през деня". Никъде обаче в проекта на Закона няма такава дефиниция. Чл. 98, ал. 2, забранява подаването на сигнал чрез последователно превключване от къси на дълги светлини и обратно, при движение зад друго превозно средство. Как може да се подаде сигнал на предния водач при необходимост (например ако от задната част на ППС падат предмети или материали)? Предполагам, че не трябва да го гоним за да го изпреварим и да му махаме с ръце или да му подаваме звукови сигнали. Към чл. 128. Двуколесни са не само велосипедите. Такива са например т. нар. тротинетки. Очевидно за тротинетка водачът няма как да изпълни изискването на ал. 2, да не освобождава педалите за задвижване. И още нещо. Има велосипеди, на които на една от осите се монтира електрическо задвижване. Това МПС ли са или велосипеди? От друга страна, има ППС със задвижване от маломощен електродвигател, който им позволява да развиват скорост от около 15-20-25 км/ч., т. е. по-малко от един велосипед с многостепенни предавки. В проекта на Закона не откривам тези типове ППС, поне не явно. А такива ППС навлизат все по-широко в употреба. Опасявам се, че по отношение на тях се получава правен вакуум. Към чл. 135. Въвежда се една норма от 150 сантиметра за височина на децата. Има обаче и възрастни хора, които са с такава или по-малка височина. Означава ли това, че такива хора не могат да са водачи на ППС или нямат право да седят на предна седалка, защото тази ръстова норма цели безопасност? С какво деца с ръст под 150 сантиметра се различават от възрастни с ръст под 150 сантиметра, че за едните се въвеждат ограничения, а за другите не. При една критична ситуация, степента на увреждане на дете с ръст от 149 сантиметра и тегло от 40 килограма, ще бъде както на възрастен с ръст от 149 сантиметра и тегло от 40 килограма. Физическите закони не се интересуват от възрастта. Във връзка с горното, следва да се преразгледат част от налаганите ограничения. Пример: Майка с ръст 148 сантиметра и тегло 40 килограма, превозва детето си, което е с ръст 149 сантиметра и тегло 41 килограма. Майката е зад волана, а детето задължително на задна седалка. Предлагам да се въведе изискване за комбинация от ръст и тегло за превозваните лица, а не само за деца.	Иван Михалев	22.02.20
--	---------------------	-----------------

коментар 7Към чл. 50. Ако лентите за завиване надясно са две или повече, всички ли завиващи трябва да навлязат в най-дясната лента, както ги задължава ал. 3?Към чл. 51. Ако при завиване наляво се навлиза в път с две или повече ленти за движение в посоката на завиване, в коя лента трябва да се завие - крайна лява, крайна дясна или някоя от тези по средата (ако са три или повече)? От гледна точка на безопасността, би следвало да е най-лявата. А ако лентите за завиване са две или повече, в коя от другите две или повече ленти трябва да навлезе всеки от завиващите?Към чл. 55. Счита ли се за изпреварване, ако на път с две или повече ленти в посоката на движение, в дясна лента се премине покрай по-бавно движещо се ППС. Много често водачи се движат в лява или междинна лента за движение направо, знаейки, че им предстои престрояване за ляв завой.Към чл. 71, ал. 1. Точно на 1 метър ли трябва да се спре, или може и на повече? Ако водачът спре на 99 сантиметра, нарушение ли ще е? По-добре текстът "на един метър" да отпадне и да остане само "зад трамвая".Чл. 84, ал. 1 и ал. 2, разрешават ли на водач на двуколесно ППС да спира на платното за движение при повреда, за неограничено време, защото изрично са изключени от ограничението?В чл. 88 е удачно да се посочи, че в случай, че има лента за принудително спиране, или т. нар. аварийна пътна лента, най-дясната пътна лента е първата лента в ляво от нея.В Закона за пътищата се използва термина "лента за движение", а не "пътна лента за движение". Тъй като Закона за пътищата е специализиран закон, би следвало терминологията която въвежда да се използва във всички други закони, свързани с пътищата. По тази причина, предлагам навсякъде в проекта на настоящия закон да се използва термина "лента за движение", а не "пътна лента за движение".	Иван Михалев	22.02.20
коментар 6към втория коментар 5Така ще отпадне и необходимостта от чл. 29, ал. 5.	Иван Михалев	22.02.20

коментар 5Глава трета да премине изцяло в Закон за водачите на моторни превозни средства.В чл. 29, ал. 1 да се помисли за въвеждане на задължително изискване за поставяне на устройства за отчитане на времетраенето на светлинния сигнал. Това изискване може да е задължително за пътища с две или повече ленти за движение в съответната посока, и по преценка, за пътища с една лента във всяка посока. Виждайки оставащото време, водачът няма да изпада в дилема "да спре или да продължа", поради това, че на 2 метра от кръстовището, светофарът превключва на "жълто".Кое налага промяната на текста на чл. 12, ал. 3, на сега действащия Закон за движение по пътищата, имплементиран в предлагания текст на чл. 29, ал. 4? Според мен е удачно пътните светофари с четири светещи полета, да важат за превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, а не само за релсовите превозни средства от линиите за обществен превоз на пътници. Ако няма поставени такива светофари, ще си важат стандартните. Наличието им обаче дава възможност за организиране на "бързи" трасета за този тип превозни средства.	Иван Михалев	22.02.20
---	-------------------------	-----------------

коментар 5Чл. 201, ал. 1, да отпадне.Мотиви: Наказанието "отнемане на свидетелство за управление на моторни превозни средства" е с определен срок. С чл. 201, ал. 1, се дава възможност този срок да бъде удължен, практически до живот. В същото време, законодателя е преценил, че даден срок (примерно 12 месеца), е достатъчен като наказателна и възпитателна мярка. Неспособността на даден орган да събере дължимите суми, няма нищо общо с размера или срока на наказанието. Законите в Република България предоставят достатъчно други механизми за събиране на вземания, че да се прибегва към допълнителни репресивни мерки, надвишаващи императивно определените размери.Чл. 203 да отпадне.Мотиви: Текстът на чл. 203 сменя всякаква отговорност за увреждане на чуждо имущество от органа, извършващ преместването на неправилно паркирани превозни средства. Това стимулира безотговорно отношение, дори и с влагане на умисъл, към чуждото имущество, на тези органи. Ако не се приеме предложението ми за отпадане, то към настоящи текст следва да се включи взискване към органа по преместването, да вземе всички възможни/разумни мерки за опазване на неправилно паркираните превозни средства при преместването им. Неможе да ти потрошат ППС-то до неузнаваемост за нещо, за което в нормални обстоятелства се дължи глоба от няколко десетки лева. Друг вариант е да се въведе пропорционалност, и прага на отговорност да е за щети, размерът на които надвишава размера на санкцията за преместване, т. е. леко изкривени ламарини или повредена боя ще са за сметка на нарушителя, което според мен е разумен баланс.	Иван Михалев	22.02.20
--	---------------------	-----------------

коментар 4В чл. 14, ал. 4, да се добавят и превозните средства от категории М1 и N1.В чл. 15, т. 3, не е указан реда за използване на устройствата за излъчване на светлина. Задължително ли е използването им през деня?В края на чл. 15, т. 4, да се добави текст "или рамата на велосипеда".Мотив: Може да е невъзможно конструктивно да се монтират светлоотразители на колелата, например такива с "лети джанти".В чл. 18, ал. 2, текстът "пътни превозни средства", да се промени на "моторни превозни средства".Мотиви: С чл. 14, ал. 4, се въвежда изискване за вериги за сняг само за МПС. Не съм сигурен дали има вериги за сняг примерно за велосипеди или пътни превозни средства с животинска тяга.В чл. 19, да отпадне ал. 3.Мотиви: Ако се въвежда забрана за движение по пътищата на пътни превозни средства, базирани на баланс, то тогава трябва да се забрани движението на велосипеди, мотопеди и мотоциклети. Ако притесненията на вносителите са свързани с използването на електроника и евентуалното ѝ излизане от строя, то тогава трябва да се забранят всички МПС, които използват активни системи за спиране, автопилоти или други електронни системи, контролиращи елементите на движението на МПС, като скорост, завиване, спирачки, осветление и др.За самобалансиращите се превозни средства е удачно да се въведе режим на движение като този за велосипедите, а не да се забранява използването им.Чл. 20, ал. 1, т. 1, се дублира с чл. 5 от Закона за водачите на моторни превозни средства. В единия закон следва да отпадне или да остане като препратка.В чл. 202, ал. 1, текстът "за който с техническо средство е установена концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда", да се промени на "за който с техническо средство, определящо концентрацията на алкохол в кръвта чрез измерването му в издишвания въздух, е установена концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда".Мотив: В сегашната редакция не става ясно с какво точно "техническо средство" е установена концентрацията на алкохол.В чл. 204, ал. 1 да се добави текст, който да включва и употребата на наркотични вещества или техни аналози. В сегашната редакция се предвижда наказание само по ал. 3, т.е. при съмнения за употреба на наркотични вещества или техни аналози, а парадоксално, не е предвидено наказание при установена употреба. Би следвало в ал. 1 (или в нова алинея) да се въведе наказание, подобно на това при употреба на алкохол.	Иван Михалев	22.02.20
--	---------------------	-----------------

коментар 3В чл. 14, ал. 1, т. 3.а, "превозните средства от категории М1 или N1 трябва да бъдат с гуми, предназначени за зимни условия с дълбочина на протектора не по-малка от 1,6 mm;" , да се промени на "превозните средства от категории М1 или N1 трябва да бъдат с гуми, предназначени за зимни условия с дълбочина на протектора не по-малка от 1,6 mm, или с гуми с дълбочина на протектора не по-малка или равна на 4 mm;". Мотиви: Желанието да се повиши безопасността на движението чрез въвеждане на изисквания към гумите през зимния период е похвално, но само това не стига. От една страна, гумите, предназначени за летни условия, запазват качествата си до около 0°C. От друга страна, използването на гуми, предназначени за зимни условия, се препоръчва за температури под +7°C. Тоест, получава се един температурен интервал между 0°C и +7°C, в който е важна единствено дълбочината на протектора. За сведение, средната температура за януари месец 2019 г. във Варна е +3,3°C, в Бургас +3,8°C, в София -1,0°C. Излиза, че за София гумите, предназначени за зимни условия, са били задължителни, за Варна и Бургас е било без значение какви гуми ще се ползват. В някои дни на януари и февруари месец 2019 г., температурите в Източна България стигнаха до 14-18°C, което си изисква гуми, предназначени за летни условия, докато в Родопите хората бедстваха под снежни преспи от по няколко метра. При тази фактология, е очевидно, че в Родопите трябва да се използват гуми, с колкото може повече "снежинки", но кои гуми ще са по-безопасни по морето?С предлаганата нова редакция се дава възможност водачите да избират най-подходящите гуми, в зависимост от климатичните условия, които за района на България са доста динамични и разнообразни, с което пряко ще се повиши и безопасността на движението.В крайна сметка, избора на гуми е отговорност на водача, както и избора дали да тръгне на път или не. Считам, че броя на неразумните водачи е пренебрежимо малък, спрямо този на разумните. Няколкото десетки водачи които влизат в новините заради това, че са "закъсали" на пътя, не са представителна извадка на останалите 2-3 милиона, които са по пътищата по същото време.Все пак, ако аргументите ми не се приемат и се стигне до изрично изискване за използване на гуми, предназначени за зимни условия, би следвало да се въведе и такова за използване на гуми, предназначени за летни условия. Както едните гуми са опасни през зимата, така и другите гуми са опасни през лятото.	Иван Михалев	22.02.20
--	---------------------	-----------------

коментар 2В чл. 6, ал. 1, не става ясно кой оправомощава длъжностните лица (регулировчиците) и кои са тези лица - служители на МВР, на собственика на пътя или някакви други. Освен това, каква правоспособност следва да имат тези лица? Ако в следствие на грешна команда настъпи ПТП, кой ще е виновен - регулировчика или участниците в движението? Същите въпроси се отнасят и за ал. 2. Освен това, какви са тези сигнали, които трябва да се подават от сигналистите? Личният ми опит сочи, че обикновено сигналистите са общи работници, някои от които вероятно и без основно образование, а сигналите обикновено са въртене на флага или палката (която много прилича на тази ползвана от контролните органи), вдигане нагоре и други спомагателни движения с ръце. Кой инструктира и обучава сигналистите, кой носи отговорност за техни грешки и ред други подобни въпроси, не са отразени в проекта на ЗДвП. В чл. 7, текстът "превозни средства", да се промени на "пътни превозни средства". Мотив: Същите като за чл. 3, ал. 2, т. 3В текста на чл. 10, ал. 4, да се използва "Забранява се движението" или "Не се разрешава движението", вместо сегашното "Не може да се движи". Мотив: Сегашният текст има характер по-скоро на констатация, отколкото на забрана, каквато явно се цели да се въведе. Чл. 12, да отпадне. Мотив: Данъкът върху превозното средство е местен данък. Начинът на събиране на този данък вече е регламентиран в Закона за местните данъци и такси. Залагането на изискване за платен данък върху превозното средство като условие за движение по пътищата, е дискриминационна норма по отношение водачите на МПС, тъй като такова изискване не се налага за останалите превозни средства, посочени в чл. 52, т. 2 и т. 3 на Закона за местните данъци и такси. Очевиден е стремежът да се повиши събираемостта на местните данъци, но нека това да не става по начин, дискриминиращ една категория собственици, тези на пътни превозни средства. Нека проблемите на един закон, да не се решават с друг закон. Ограничението предлагано с чл. 12 от проекта на ЗДвП, е все едно ако не е платен данък сгради, собственикът да няма право да живее в жилището си. Неплатеният данък по никакъв начин не влияе на безопасността на движението, за да става предмет на този закон.	Иван Михалев	22.02.20
--	-------------------------	-----------------

коментар 1В чл. 1, ал. 1, да се прецизира текстът "и техните водачи". В чл. 1, т. 1, на проекта на Закона за водачите на моторни превозни средства, е посочено, че "Този закон урежда изискванията към: 1. водачите на моторни превозни средства за съответните категории правоспособност;". В крайна сметка, кой закон ще важи за водачите на МПС, които се явяват част от водачите на ППС? Ако в два закона ще се разписват изисквания, към водачите на МПС или такива, които важат за водачите на МПС, то какъв е смисълът да се прави такова разделяне и кой от двата закона ще е с предимство? В чл. 2, ал. 3, е посочено, че "Компетентността на органите за контрол по този закон не се разпростира върху пътищата, които не са отворени за обществено ползване, селскостопанските пътища, осигуряващи достъп до земеделски земи и горските пътища.". Означава ли това, че при ПТП на такъв път, свързано примерно със смърт, органите за контрол няма да имат никакви правомощия. Означава ли това, че лица, употребили алкохол, наркотици или такива, които не притежават свидетелство за управление, могат свободно и безнаказано да управляват ППС на такива пътища? В чл. 3, ал. 1, т. 3, думата "вещества", да се замени с "материали". Мотив: Съгласно Тълковния речник, терминът "материали" означава "Вещества или предмети, от които се произвежда нещо; суровини. Строителен материал.", докато терминът "вещество" има по-абстрактен характер, и се използва в химията и физиката. Видно от дефиницията на "материали", този термин има по-общ характер, като включва в себе си и термина "вещество". В чл. 3, ал. 2, т. 3, текстът "превозното средство", да се промени на "пътното превозно средство". Мотив: Уеднаквяване на терминологията. Навсякъде в закона се използва терминът "пътно превозно средство", когато се има предвид превозно средство, движещо се по земен път. Терминът "превозно средство" включва освен пътните и въздушни и водни превозни средства. В чл. 3, ал. 2, текстът на т. 4 "да не превишава нормите за шум и вредни емисии на отработени газове с управляваното от него моторно превозно средство, както и други норми и изисквания за опазване на околната среда;", да се промени на "да не управлява моторно превозно средство, което превишава нормите за шум и вредни емисии на отработени газове, както и други норми и изисквания за опазване на околната среда;". Мотив: В сегашната редакция, излиза, че водачът един вид може да измерва по време на управлението и да упражнява контрол върху шума и вредните емисии на отработени газове на управляваното МПС или по свое желание може да спазва или превишава нормите, докато в действителност това е характеристика на МПС. С предлаганата редакция се въвежда забрана за управление на МПС, които са с нарушени екологични характеристики, каквото предполагам е било намерението на вносителите. В чл. 3, ал. 2, т. 6, текстът "непочистени пътни превозни средства", да се промени на "непочистено пътно превозно средство". Мотив: Редакционно,

Иван
Михалев

22.02.20

Длъжни ли сме да изпълним знак "Стоп" при мигаща жълта светлина на светофар? ЗДвП не го изяснява. Чл. 29. (2) За регулиране на движението на пътните превозни средства се използват следните светлинни сигнали: 5. мигаща светлина: б) с жълт цвят, която означава „Внимание!“ - водачите и пешеходците могат да продължат движението си, но са длъжни да бъдат внимателни и предпазливи. Този текст не изяснява кой се ползва с предимство за преминаване. Изрично трябва да се посочи дали се спазват пътните знаци за предимство.	Христо Георгиев	22.02.20
---	----------------------------	-----------------

"Светлоотразителна жилетка" или "Облекло с висока видимост"? Няма причина задължението да е точно за "жилетка". Коректният термин е "Облекло с висока видимост". Може да е елек, яке, дъждобран и др. Сподед тези текстове, човек облечен с яке с висока видимост е в нарушение, защото не е със „светлоотразителна жилетка“. Прилагам списък на текстовете, които трябва да се променят на това основание: Чл. 14. (2) Двуколесните моторни превозни средства от категория L, които се движат по пътищата, трябва да са оборудвани със светлоотразителна жилетка.(3) Триколесните и четириколесните моторни превозни средства от категория L, които се движат по пътищата, трябва да са оборудвани с предупредителен светлоотразителен триъгълник, аптечка и светлоотразителна жилетка.(4) Моторните превозни средства, различни от посочените в ал. 2 и 3, които се движат по пътищата, трябва да са оборудвани с предупредителен светлоотразителен триъгълник, аптечка, пожарогасител, светлоотразителна жилетка... Чл. 83. (1) При възникване на повреда или неизправност по време на движение на пътно превозно средство, която застрашава безопасността на движението, водачът е длъжен да спре и да вземе мерки за нейното отстраняване. В този случай, ако спряното пътно превозно средство се намира в обхвата на пътното платно, водачът следва да вземе мерки за извеждане на пътниците от пътното платно, а когато се намира извън превозното средство, трябва да е облечен със светлоотразителна жилетка. Чл. 141. Организирана група деца на възраст до 12 години може да се движи само по тротоара или банкета, като първото и последното дете носят светлоотразителна жилетка...Чл. 148. На пешеходците е забранено:3. в тъмната част на денонощието да се движат по пътното платно или банкета извън населените места, без светлоотразителна жилетка;Чл. 167. (2) Водачите на пътни превозни средства с животинска тяга са длъжни да носят светлоотразителна жилетка през тъмната част на денонощието, при намалена видимост или при управление извън населените места.Чл. 229. Наказва се с глоба от 30 лв.:6. водач, който управлява пътно превозно средство с животинска тяга без светлоотразителна жилетка в нарушение чл. 167, ал. 2.	Христо Георгиев	22.02.20
--	----------------------------	-----------------

Паркирането върху всички тротоари трябва да е забранено. Трябва в ЗДВП да се добави изрична пълна и недвусмислена забрана за паркиране върху тротоари. Те са предназначени само за движвние на пешеходци и трябва да са свободни в цялата си ширина. (Допълнителни разпоредби 70. „Тротоар” е изградена, оградена или очертана с пътна маркировка надлъжна част от пътя, ограничаваща платното за движение и предназначена само за движение на пешеходци.)Чл. 81. (1) Престоят и паркирането са забранени:5. на пешеходни пътеки, велосипедни пътеки, велосипедни алеи и велосипедни ленти;12. на платното за движение и на тротоара непосредствено пред входовете на жилищни сгради и гаражи, освен на определените за това места; 16. пред входовете и на прилежащите тротоари на сгради за образование и наука.	Христо Георгиев	22.02.20
---	----------------------------	-----------------

Предложение за изменение и допълнения на проект на Закон за водачите на моторни превозни средстваПредложения:1.В чл.4, ал.2 пред думите категория Ттм да се добави думата „национална“.Мотиви: Трамвайната категория Ттм и тролейбусната D (103) се явяват национални категории и не може водачи притежаващи тези категории да управляват транспортни средства в България без допълнително обучение, независимо че са придобити в друга държава и обратно. 2.В чл.7 да се създаде нова алинея (3), която да има вида:(3) За управление на трамвайна мотриса водачите следва да притежават свидетелство за управление минимум от категории В, С или D, да са преминали допълнително обучение по чл.38, ал.1 и да са положили успешно изпит, съгласно чл.48, ал.8. 3.В чл.38 да се създаде нова алинея (11), която да има вида:(11) За придобиване на правоспособност от категория Ттм могат да се обучават водачи, които притежават свидетелство за управление на моторни превозни средства за правоспособност минимум от категории В, С или D при спазване изискванията на чл.9, ал.2 за минимална възраст.Съществуващите алинеи да се изместят с един номер надолу. Мотиви: Управлението на трамвайна мотриса има своята специфика като релсов транспорт и е необходимо водачите да притежават вече умения и знания за управление на моторни превозни средства, за да могат да изградят и придобият новите знания и умения за управление на релсово пътно превозно средство, каквото е трамваят, така че е необходимо да притежават категория „В“ поне.4.В чл.48 от алинея (6) да отпадне националната категория Ттм;5.В чл.48 алинея (8) да придобие вида:(8)Кандидатите, посочени в чл.38, ал.2, 4 и новосъздадената 11 полагат само практически изпит.Мотиви: Лицата, които кандидатстват за придобиване на правоспособност за управление на превозни средства от категория “Ттм” и имат правоспособност за управление на МПС от категория “В”, „С“ или „D“ преминават обучение, което е в намален обем и полагат вътрешен практически изпит.	Ивайло Стоянов	20.02.20
--	---------------------------	-----------------

Предложение за изменение и допълнения на проект на Закон за движението по пътищата Предложение за изменение и допълнения на проект на Закон за движението по пътищата Предложения: 1. Предлага се табела от вида показана на фигурата да се въведе в раздел: г) пътни знаци със специални предписания – група „Д“ на чл.30, ал.2, т.2. Табела, указваща предимството на Релсовите пътни превозни средства – трамваите пред пешеходците: 2. В чл.29 да се създаде нова алинея (8):(8) Когато за регулиране на движението на пешеходците се използват пътни светофари, да се отдели фазата за преминаване на пешеходците и да не разрешава едновременно движение на Пътни превозни средства, независимо от местоположението и посоката им на движение. Мотиви: Необходимо е да се отдели пресичането на пешеходците от движението на Пътните превозни средства. По този начин се изключва конфликтността между Пътните превозни средства и пешеходците. По този начин се изключва възможността да се съобразяват пешеходците с релсовите пътни превозни средства, пред които са без предимство. Увеличава се пропускателната способност на кръстовището. Намлява се екологичният натиск върху транспорта. „Безопасността трябва да тече като флуид“. Съществуващите алинеи да се изместят с един номер надолу. 3. Към чл.151 да се създаде нова алинея (4):(4) Релсовите пътни превозни средства са с предимство пред пешеходците, независимо от разположението и посоката им на движение. Мотиви: Необходимо е да се вижда, че разпоредбите са конкретни и насочени към релсовия транспорт, а не завоалирани зад постановката: „Водачите на нерелсовите ППС са длъжни да пропуснат пешеходците...“, и някой да тълкува, че релсовите ППС не трябва да са длъжни да пропускат пешеходците. Релсовите пътни превозни средства са с удължен спиращ път и при тях не важи понятието „Спасителна маневра“ – не могат да „кривнат“, за да избегнат препятствието /пешеходец, внезапно препречил се автомобил и др./. 4. Към §1 от Допълнителни разпоредби да се създаде нова точка 56:56. Релсово пътно превозно средство – съоръжение, движещо се по релсов път, изграден като общо трасе с останалите Пътни превозни средства или като самостоятелно трасе. Биват: трамвайни мотриси за превоз на пътници, специални трамваи за превоз на товари /части, материали, инертни материали/, трамвайни снегорини, специални автомобили за движение по автомобилен и релсов път /Специални двуходови подвижни работни площадки/вишки/, когато се движат по релсовия път. Съществуващите точки да се изместят с един номер надолу. Мотиви: Необходимо е да се даде определение на Релсово пътно превозно средство, а не да бъде отново завоалирано и само споменато като присъединено към Пътните превозни средства.	Ивайло Стоянов	20.02.20
---	-----------------------	-----------------

Няколко предложения (част 3)XI. В чл. 193, ал. 4, 5 и 6 да отпадна Мотиви: Отпадането на контролния талон към СУМПС е предвидено в Мярка № 370 в Приложение 2 към РМС 704/2018 г. XII. Чл. 197 в цялост да се премести в предлагания нов Закон за водачите на моторни превозни средства и регулирането да се възложи на ИААА. В чл. 197 разрешителният режим да отпадне и да се замени с регистрационен, а прилаганите към заявлението документи да се заменят с реални изисквания за извършване на дейността Мотиви: Няма логика учебните центрове, които провеждат обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства да са в един закон, и регулирана от един орган (ИААА) аналогичната дейност по възстановяване на контролни точки да е в друг закон и регулирана от друг орган (Пътна полиция).Провеждането на допълнително обучение за възстановяване на отнети контролни точки безспорно е стопанска дейност, тъй като се извършва от лица, вписани в Търговския регистър, а т. нар. „разрешение“ е условие за започване на тази стопанска дейност (вж. ал. 1). Съвкупността от тези две обстоятелства прави нормативната уредба на тази дейност подвластна на изискванията на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност (ЗОАРАКСД). Съгласно чл. 4, ал. 1 от същия закон „разрешение“ се издава единствено за отделна сделка или действие, докато за постоянна и повтаряща се дейност (каквато е допълнителното обучение за възстановяване на отнети контролни точки) са предвидени два други възможни режима – лицензионен и регистрационен. Поради това предлаганият текст на чл. 197 е противозаконен: режимът не може да е разрешителен, а наместо това следва да е лицензионен или регистрационен Същевременно не трябва да се забравя и че в предлагания нов Закон за водачите на моторни превозни средства е прокламирано намаляване на административната тежест, като режимът за учебните центрове, които провеждат обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства (която дейност е аналогична на тази за допълнително обучение за възстановяване на контролни точки) се променя от разрешителен на регистрационен. Следователно са налице всички обстоятелства и аргументи чл. 197 да бъде приведен в съответствие със законодателството на Република България и режимът да стане регистрационен.Отделно от това, съгласно чл. 4, ал. 2 на ЗОАРАКСД „Всички изисквания, необходими за започването и за осъществяването на дадена стопанска дейност, както и за извършването на отделна сделка или действие, се уреждат със закон“. Тази разпоредба прави ал. 2, и по-конкретно единадесетте точки към нея противозаконни, тъй като в тях не са изброени изисквания, а доказателства за изпълнение на неупоменати и неясни изисквания (напр, скицата по т. 3 доказателство за какво е, след като в закона не е написано	Антон Душев	19.02.20
--	--------------------	-----------------

Няколко предложения (част 2)VII. Чл. 169 – 171 да се преработят из основи или направо да отпаднат Мотиви: Очевидно е, че текстовете на посочените членове са били писани преди да се появи идеята за създаване на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, тъй като посочените функции и дейности на Съвета за безопасност на движението до огромна степен се припокриват с това какво една Държавна агенция би получила като функции и дейности. Следователно, функциите и дейностите на Съвета следва силно да се минимизират и да се съобразят със съществуването на Държавната агенция. VIII. В чл. 191, ал. 1 да се добави нова т. 4: „4. председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ Мотиви: Ако председателят на най-компетентната в тази материя агенция не може да внася предложения за разходването на парите във фонда за безопасност на движението, то за какво изобщо ни е тази агенция?? IX. В чл. 193, ал. 1 да приеме следния вид: „При издаване на свидетелство за управление на моторни превозни средства, притежателят му получава определен брой контролни точки за отчет на извършваните нарушения. Новият водач получава две трети от максималния брой контролни точки, а оставащите една трета контролни точки получава след придобиване на 24 месеца стаж като водач на моторно превозно средство.“ Мотиви: Отпадането на контролния талон към СУМПС е предвидено в Мярка № 370 в Приложение 2 към РМС 704/2018 г. X. В чл. 193, ал. 3 да отпаднат думите „и условията и реда за издаване на разрешение за провеждане на допълнително обучение“, Мотиви: В тази ѝ част наредбата би дублирала разпоредбите на чл. 197	Антон Душев	19.02.20
--	--------------------	-----------------

Няколко предложения (част 1)I. В чл. 12 ал. 1 да отпадне изцяло, а ал. 2 да бъде преместена в бъдещия Закон за пътните превозни средстваМотиви: Плащането на данъка не може да е условие за движението на МПС по принцип. Теоретически би могло да бъде условие за движението по уличната и четвъртокласната пътна мрежа в общината, където е регистрирано МПС, тъй като данък МПС е местен и влиза в бюджета на същата тази община.

Условието за платен данък не може да важи за републиканската пътна мрежа, за чието ползване се плаща по друг начин (вж. чл. 13). Ако разпоредбата остане, то логически би следвало в чл. 26, ал. 1 да се добави нова точка 8, която да гласи „8. документ за платен местен данък върху моторното превозно средство, издаден от съответната община“. Но от това няма никакъв смисъл по няколко причини. Най-дребната, но същевременно най-досадна за гражданите е че ще трябва да носят още едно листче със себе си в жабката. Другите причини обаче са, че плащането на данъка вече се контролира по други начини, а именно че 1) автомобил не може да смени собственика си без да е платен данъкът (вж. процедурата за прехвърляне на МПС, извършвана от нотариус) и 2) автомобил не може да се движи без свидетелство за техническа изправност, което от своя страна не може да се издаде, ако не е платен данъкът (чл. 11 от предлагания тук ЗДвП вр. чл. 60, ал. 2 от Закона за местните данъци и такси).В резюме, собственикът от няколко посоки е „закован“ да си плати данъка върху МПС, тъй че чл. 12, ал. 1 практически е напълно излишна.

Що се отнася до ал. 2, съдържанието ѝ има отношение единствено до прехвърляне на собствеността на МПС, не е свързана с правилата за движение по пътищата, и следователно мястото ѝ не е в този закон, а в бъдещия Закон за пътните превозни средства, който ще урежда регистрирането на МПС II. В чл. 26, ал. 1, т. 1 думите „и контролния талон към него“ да отпаднаМотиви: Отпадането на контролния талон към СУМПС е предвидено в Мярка № 370 в Приложение 2 към РМС 704/2018 г. III. Чл. 26, ал. 3 да отпаднеМотиви: Преповтаря разпоредбите на чл. 13 IV. В чл. 103, ал. 1 второто изречение да отпадне. Мотиви: Изречението отваря широко вратите за злоупотреба с правото на специален режим на движение. V. В чл. 135, в основния текст на ал. 1 думите „два класа“ да се заменят със „следните класове“Мотиви: Ако в даден момент класовете станат три, то ще се наложи да се изменя и основният текст на алинеята. Освен това, такава законодателна техника е много необичайна. Текстът прилича повече на обикновено текстово изложение, отколкото на нормативен текст. VI. Чл. 162, ал. 1 да се преработиМотиви: В предлагания вид разпоредбата възлага на водача отговорността да зарежда определени видове гориво от определен тип резервоари. Това представлява прехвърляне на контролна отговорност от държавни контролни органи към редови граждани, което е нередно. Съществуват държавни контролни органи, чиято работа е да следят и контролират дали някой

Антон
Душев

19.02.20

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЧЛ. 26 ОТ ЗДвП - ПРОЕКТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ:По отношение на изискванията към водачите, поставени в „Чл. 26. (1) Водачът, при управление на моторно превозно средство е длъжен да носи и при проверка от контролните органи да представи:“Считам, че следва да се допише т. 8. с текст: „В случаите, когато не се предвижда задължение за регистрация на превозни средства от даден вид и категория и не могат да бъдат представени документите по ал. 1, т. 2, се представя официален документ от съответните компетентни органи и документ, съдържащ информация с техническите данни на ПС, позволяващи идентификацията му“ МОТИВИ:Следва да се адаптира ЗДвП – Проект към разпоредбите на НАРЕДБА № I-45 от 24.03.2000 г. по отношение на чл. 1, ал. 4 „Не подлежат на регистрация по реда на тази наредба: 1. тролейбусите; 7. (нова - ДВ, бр. 45 от 2014 г., в сила от 30.05.2014 г.) бавнодвижещи се превозни средства, предназначени за теглене на каравани и вагони, използвани за развлекателна дейност; 8. (нова - ДВ, бр. 45 от 2014 г., в сила от 30.05.2014 г.) каравани и вагони, използвани за развлекателна дейност, които са теглени от бавнодвижещи се превозни средства.“ и в унисон с разпоредбата на чл. 12а, ал. 2 от Наредбата. В този ред, считам, че следва да се разпишат точните Документи за идентифициране на превозните средства, не подлежащи на регистрация и използвани за превоз на пътници.	инж. Богдана Димитрова	19.02.20
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ДОПЪЛНЕНИЕ НА ДОПЪЛНИТЕЛНИТЕ РАЗПОРЕДБИ § 1. ОТ ЗДвП - ПРОЕКТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ:Да се допише текст към „т. 52 “Пътно превозно средство” е съоръжение, придвижвано по пътя на колела и използвано за превоз на пътници и/или товари. Към пътните превозни средства се включват моторните превозни средства и ремаркетата, както и трамваите, тракторите, самоходните машини, велосипедите и превозните средства с животинска тяга, когато се движат по пътищата“ , а именно: „и бавнодвижещи се превозни средства, предназначени за атракционна дейност“ МОТИВИ:Бавнодвижещите се превозни средства, предназначени за теглене на каравани и вагони, използвани за развлекателна дейност, както и каравани и вагони, използвани за развлекателна дейност, които са теглени от бавнодвижещи се превозни средства са обект на Наредба I-45, Наредба Н-32, ЗДвП, ЗАП. По съществото си те са пътни превозни средства и е пропуск да не са разписани като такива.	инж. Богдана Димитрова	19.02.20

ПРЕДЛОЖЕНИЕ 2 ЗА ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЧЛ. 19 ОТ ЗДВП - ПРОЕКТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ 2: Считам, че е резонно да се допишат две алинеи с текст:(4) За да се движат по пътищата, за превозните средства по ал. 1 следва да е издадено валидно удостоверение за преминал Годишен технически преглед, съгл. Наредба Н-32 от 16 декември 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства“.МОТИВИ:По отн. на задължението на наличие на „валидно удостоверение за преминал ГТП“, следва да се вземе предвид текста в ЗДВП, изм. ДВ, бр. 105 от 2018 г. в слила на 01.01.2019 г. чл. 147, ал. 1 и ал. 3, т. 6.Удостоверението за техническа изправност на ППС следва да бъде задължително за пътните превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел, в унисон със законовите разпоредби на Наредба Н-32 от 16.12.2011 г. и ЗДВП.Наличието на валидно удостоверение за проверка на техническата изправност на пътно превозно средство, с което се извършват превози с атракционна по пътища, отворени за обществено ползване и определен от кмета на обината маршру е задължително условие за осигуряването на безопасността на пътниците.	инж. Богдана Димитрова	19.02.20
--	---------------------------------------	-----------------

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЧЛ. 19 ОТ ЗДВП - ПРОЕКТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ: В глава Втора "ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЪТНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА УЧАСТИЕ В ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА, ОТВОРЕНИ ЗА ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ" от Проекта на ЗДВП е разписано „Чл. 19. (1) Превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел могат да се движат по изключение по пътищата, ако са регистрирани по ред, определен от общинския съвет и само по определени от кмета на общината маршрути. (2) За да се движат по пътищата, за превозните средства по ал. 1 следва да е издаден валиден документ за сключена застраховка „Гражданска отговорност“ по т. 13, раздел II, буква 7 „А“ от приложение № 1 на Кодекса за застраховането.“Считам, че е резонно да се допишат две алинеи с текст:„(3) За да се движат по пътищата, за превозните средства по ал. 1 следва да е издаден валиден документ за сключена застраховка „Злополука“ на пътниците по т. 1, раздел II, буква „А“ от приложение № 1 на Кодекса за застраховането.МОТИВИ:Тъй като дейността „превози с атракционна цел“ не се извършва от регистрирани превозвачи, съгл. Закон за автомобилните превози, то следва застраховка "Злополука" на пътниците да е неизменна част от документите, които превозвачите следва да осигурят, за да могат да се движат по пътищата, отворени за обществено ползване и по определени от кмета на общината маршрути. Този вид застраховка следва да бъде задължителна и за тях поради сходството в естеството на дейността им с тази, за превоз на пътници в средствата за обществен превоз, в унисон със законовите разпоредби на Наредба 33 от 03.11.1999 г., Кодекса на застраховането и Закона за автомобилните превози. Наличието на валиден документ за сключена застраховка "Злополука" на пътниците ще осигури пълно покритие на евентуални вреди, по отношение на безопасността на превоза на пътниците в бавнодвижещите се превозни средства, използвани за атракционна цел.	инж. Богдана Димитрова	19.02.20
Становище на Институт за пътна безопасност относно ЗДВП и ЗВМПЧhttp://www.strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-BG&Id=4041&success=1	Институт за пътна безопасност	19.02.20
?докога	Институт за пътна безопасност	19.02.20
СтановищеЧакаме ли, чакаме и третия закон....	Емил Марков	19.02.20

Предложения по проекта за ЗДвП, касаещи таксиметровия превозчл. 36, ал. (6) Когато пътна лента е обозначена за движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници е забранено движението на други пътни превозни средства по нея, освен на велосипеди, когато на пътя липсва велосипедна лента или алея. Предложение: след „пътници“ да се прибави „и таксиметрови автомобили“ Мотиви: по-бързо придвижване на клиентите и съответно по-малки сметки за тях, намаляване на трафика и замърсяването на въздуха. чл. 81, ал. 1, Предложение: създаване на т. 17. на такси стоянки, обозначени със знак „такси“. Мотиви: такси стоянките са работните места на таксиметровите шофьори и е редно да могат да се възползват от тях свободно през цялото денонощие. чл.131 (2) 4. водачите на таксиметрови автомобили, когато извършват обществен превоз на пътници в рамките на населеното място; Предложение: без „, когато извършват обществен превоз на пътници“ Мотиви: използването на предпазните колани затормозява работата на таксиметровите шофьори. чл. 180, Предложение за текстовете от целият член: без „таксиметров превоз“ Мотиви: излизане на таксиметровия превоз от ЗАП и преминаване на подчинение към Общините. Осъществяването на контрола на таксиметровия превоз от Общините и пътна полиция ще бъде по-ефективен. чл. 228, 13. водач, който управлява моторно превозно средство по пътна лента, обозначена, маркирана или сигнализирана за движение само на пътни превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, без да има право на това, по велосипедна алея или по велосипедна лента; Предложение: след пътници се добавя „и таксиметров превоз на пътници“ Мотиви: съгласно мотивите за чл. 36, ал. (6) чл. 244 (1) 4. управление на пътно превозно средство по пътна лента, обозначена, маркирана или сигнализирана за движение само на пътни превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, без да има право на това; Предложение: след пътници се добавя „и таксиметров превоз на пътници“ Мотиви: съгласно мотивите за чл. 36, ал. (6)	Дочко Дойчев	11.02.20
---	-------------------------	-----------------

Становище към проекта на нов ЗДвП Считам категорично, че предложенията в чл. 194, т. 2, б. "г" и б. "д" ЗДвП са прекалени и следва да бъдат отпаднати от проекта с оглед на обстоятелството, че такава държавна репресия е в повече. Няма логика да ти се отнеме НЕ книжката, а правоспособността за такива нарушения. Много по-ефективно ще бъде да се въведат по-строги мерки за тези нарушения, но да се пристъпва директно към отнемане на правоспособност и то за 12 месеца е абсурдно. В чл. 199 ЗДвП е необходимо да се добави алинея с която да се приложи румънския модел на отнемане на СУМПС, който ти позволява (особено за случай на нарушение на чл. чл. 199, ал. 1, т. 1, б. "в" ЗДвП) да ти се издаде на място при отнемане на СУМПС - временно такова (тип: листче с пореден номер и данни от книжката ти) с което да ти се даде право да управляваш МПС за 1-2 дни с оглед на обстоятелството, че в случай си от София, но те спрат в Добрич и излезе, че имаш неплатена "глоба" от 20 лева ще е безумно да ти вземат книжката и да няма как да се прибереш до София. От опита ми твърдя също, че не един или два пъти съм имал случай да се отнеме СУМПС поради техническа грешка в системата на КАТ, където изписва, че има задължение, но същото време това задължение /глоба/ е обжалвано в срок и още се води дело или е отменено, но някой чиновник не си е свършил работата и така водача изпада в параграф 22 и остава например в другия край на България - без книжка. Друг е вече въпроса и колко време книжката "пътува" служебно от един отдел "Пътна полиция" към друг. В чл. 200, ал. 1 ЗДвП е също неправилно разписан. Тези два часа са напълно недостатъчни, ако приемем, че водача е спрял в 22.00 часа къде да плати въпросната санкция до 00.00 часа. Необходимо е поне 12 часа срок. Чл. 200, ал. 7 ЗДвП предвижда, че производството става едноинстанционно което е недопустимо. Следва да се има предвид, че наказанията, които предвижда новият ЗДвП са изключително тежки и би следвало да има поне две инстанции (напр. административен съд в състав от един съдия и касационно обжалване пред административния съд с трима съдии). Буди страшно недоумение как за много от нарушенията са предвидени огромни санкции и лишаване, а в чл. 221 ЗДвП за именно тези, които масово избиват хора на пътищата, поради липса на СУМПС се наказват с 600 лева. Тази разпоредба е абсурдна и минимума следва да бъде 2000 лева и в случай му е отнето СУМПС е редно да има и още месеци на лишаване. Чл. 238, ал. 6 ЗДвП и в този закона продължава да е неправилен. Следва да се разбере, че в България една кола се кара и от други членове на семейството и следователно е абсурдно да се смята, че собственика е редно да носи отговорност за МПС, ако го е дал на роднина и в тази връзка е редно да има възможност за подаване на декларация, както е при ел. фиш (чл. 234, ал. 2 ЗДвП). Обидно е когато в закона има все по-малко право, а в правото - все по-малко справедливост. Тук следва да се изведе и въпроса, а кой беше казал, че вещите не са	Борислав Тасев	08.02.20
--	-----------------------	-----------------

Цялостна предварителна оценка на въздействиетоВ т. нар. цялостна предварителна оценка на въздействието (доклад и резюме) няма истински анализ и оценка за очакваното въздействие на проекта на Закон за движението по пътищата върху благосъстоянието на българските граждани. Съвременната оценка на въздействието се прави с числа (за обществените разходи и ползи), а не с общи приказки!проф. д-р Румен Брусарски, катедра "Финанси", УНСС	Румен Брусарски	05.02.20
--	----------------------------	-----------------

КЪМ: Премахване на дублираните състави на нарушения по ЗДвП и престъпления по НКИскам да допълня няколко аргумента и към този предходен коментар със същото заглавие. Тук има един контрааргумент за съществуване на дублираните състави, който касае формата на вината. На експертите е ясно, но все пак: има разлика в третирането на непредпазливите деяния по НК и по ЗАНН. Така че на теория има шанс едно деяние да не е престъпление, защото НК обявява за престъпление само умишленото му извършване, но да бъде административно нарушение, когато специален закон като ЗДвП има такъв състав и е извършено по непредпазливост. Само че това не важи за вече посочените дублирани състави: управление на МПС с отнето СУМПС, и управление на нерегистрирано МПС. Тези деяния няма как да бъдат непредпазливи. Или са умишлени, или са поради грешка във възприемането на фактическия състав (чл.14 НК - по някаква причина не знаете, че нарушавате закона т.е. не знаете, че СУМПС ви е отнето или че МПС-то, което карате, е нерегистрирано). Непредпазливи означава, че законът ви задължава да знаете дали извършвате това деяние, но поради небрежност примерно не сте проверили. За управлението с отнето СУМПС е доста очевидно, че непредпазливото извършване е невъзможно. Или си знаете, че ви е отнето СУМПС и въпреки това си карате (при което е умишлено), или не знаете напр. не сте надлежно уведомен за това (при което е по грешка). Няма как да стане по непредпазливост, защото законът не ви разписва задължение в тази насока, което бихте могли да нарушите по небрежност напр. всеки път преди да се качите в колата, за всеки случай да се обадите в КАТ да питате дали не ви е отнета книжката. Същото важи и за карането на нерегистриран автомобил - там или колата ви е позната (в частност, ваша собственост) и си знаете, че е нерегистрирана (при което е умишлено), или собственикът ви е пробутал да карате кола, като ви е подвел или е премълчал, че е нерегистрирана (при което е по грешка). Няма как да стане по непредпазливост, защото регистрацията на МПС е задължение на собственика, а не на водача. Водачът няма разписано законово задължение преди да подкара МПС, да положи всички усилия да провери дали е надлежно регистрирано. Това са сериозни правонарушения, които с право са обявени за престъпления. От тази гл. т. е хубаво и винаги това, дали някой действително ги е извършил виновно, да се преценява от прокурора, а не от КАТ-аджиите. Предвид особената правна компетентност на последните, поради които половината им обжалвани наказателни постановления се отменят от съда (нали такава беше статистиката?). Затова направеното предложение го уточнявам по следния начин: да се премахнат всички дублирани състави между ЗДвП и НК, за които деянията могат да бъдат само умишлени, но не и непредпазливи, защото в този случай съществуването на дублирани състави е безсмислено и отявлено корупционно. Като в частност считам, че това важи за МПС и СУМПС

Ивайло
Дуевски

05.02.20

КЪМ: Против съществуването на ПАМ по чл.199 ал.1 т.1 б."в" за отнемане на СУМПС при неплатени глоби

Искам да допълня няколко аргумента към предходния си коментар със същото заглавие. Друг проблем с паралелните мерки за взимане на книжката при неплатени глоби, и принудително събиране на глобите от НАП, е липсата на законодателна уредба относно конкуренцията между двете мерки. Тогава какво става, ако НАП вече са ми започнали изпълнително производство за събиране на глобите, и едновременно с това КАТ-аджии ме спрат някъде и твърдят, че това нямало значение, те по закон си имали право да ми вземат и книжката, а какво правел НАП изобщо не ги интересувало? Описаното не е хипотетично, а съвсем реален случай от личен опит. Това е поредният пример за неадекватност и несъразмерност на мярката по ЗДвП. Не може държавата да ви води 10 вида принудителни производства за едно и също нещо по различен регламент т.е. публичният изпълнител примерно ще ми прави удържки от заплатата, но ако имам лошия късмет да ме спрат и КАТ-аджии, ще ходя да тегля пари от лихвар, защото ще трябва да си платя глобите накуп. Не мислите ли, че това е съвсем реалистичен случай предвид космическите размери, които почват да добиват глобите, и доходите на българина? Работа на законодателя е да няма такива простотии, а законът да урежда точно едно производство, което да бъде достатъчно ефективно. И ако в горната ситуация аз бях един читав административен съдия, моментално бих отменил взимането на книжката като явно несъразмерно за случая. Последно, усещам как ще ми изложите контрааргумент за превантивния характер на мярката т.е. не било нужно да се взимат книжки ефективно, а самата заплаха от това видите ли, щяла да накара хората масово да си плащат глобите и да си подобрят дисциплината като водачи. Да, ама това е пълна фантасмагория и няма никаква реална почва - както предвид българския менталитет изобщо, така и особено за сериозните нарушители, които би трябвало да са основния фокус на всякакви мерки. Така е, защото заплахата също залага изцяло на случаен принцип: трябва случайно да го спрат, за да му вземат книжката за глоби, а после ако не ги плати, трябва втори път случайно да го спрат, за да го хванат без книжка. Така повечето хора с незначителни глоби нито ще си платят глобите, нито поради случайния подбор ще имат лошия късмет да ги принудят, като им вземат книжката. А върху сериозните нарушители ефектът е не никакъв, ами даже обратен. И да им вземат книжката, ще продължат да си карат с неплатени глоби и без книжка с чувството, че продължава да им се разминава. Затова извинете ме за речника, но като се тегли чертата излиза, че тази мярка е една популистка простотия, с която само се правим, че нещо правим. Сигурен съм, че една обективна и целенасочена статистика (каквато съм почти сигурен и че липсва) ще покаже точно това: че общо-взето мярката се подиграва с хората с незначителни нарушения, а няма съществен ефект нито върху

Ивайло
Дуевски

05.02.20

Коментари на коментарите които сте направили на предложенията ни за промени в ТаблицатаЗдравейте, Първо е страхотно, че има такъв портал. Разгледах "Таблица от предварителни обсъждания". Ние сме Гражданите и сме пратили проеми като вие сте записали под име "Г". Коментарите са ни, че големите проблеми, които са чувството на безнаказаност и това, че някой, който прави нарушение, не може да бъде издирен ще си останат, защото те са през промени в ЗАНН (поне от вашите коментари в таблицата така излиза) Има нещо, което може да промените в закона и то е за всички тези, които карат в аварийна лента или в насрещното на магистралата и са заснети в тези нарушения от съвестни граждани, да направите така, че да не привикват снималият в Пловдив, ако е заснел нарушението на територията на тази област, а да свидетелства, ако трябва в града където живее. Пример, аз пътувам към морето по магистралата от София към Бургас. Преди бургас заснемам нарушител караш в аварийна лента и вие ме вкате да свидетелствам в Бургас. Как да стане като аз живея в София?? И ето как идва чувството за безнаказаност.Докато не се впрегне гражданското общество да помага както е в Западния свят и лесно да събпщава за нередности без да се страхува за сигурността си няма нищо да се промени. Отделно като не може да се издири собственика на автомобила и 1000лв да е глобата нищо не се прави. Този закон трябва да се променя заедно със ЗАНН и АПК иначе ефектът ще е много лимитиран. Гражданите ще пуснем петиция за нужните промени, защото в момента, на база опитът ни и работа с глобяващите полицаи и инспектори по инспекторатите, няма да има нужния ефект за жалост.	Стоян Митов	02.02.20
Против задължителното шофиране с придружител на новите шофьориДраги Дами и Господа.Не разбирам дали осъзнавате колко е безмислена тази наредба. Когато в едно средностатистическо семейство в България има 1-2 коли (които винаги ще бъдат над 70 к.с) имайки предвид, че всички нови шофьори първите 1-2 години карат семейна кола, защото когато вече си дал близо 1000лв. за курсове и изпити едва ли имаш излишни пари за да си купиш кола която влиза в тези изисквания. Да не говорим, че да си намериш придружител ще бъде изключително трудно, когато родителите ти са на работа. Просто ще стане така, че всеки ще трябва да чака още 6 месеца след като си е взел книжаката за да може да кара, губейки всякакъв тренинг възприет на практиката. Кое то ви дава един много по опасен шофьор.	Антонио Найденов	29.01.20

Ощетяване на пешеходцитеПрави впечатление отпадането на текст от определението за пешеходна пътека (допълнителни разпоредби §6, (54) в сега действащият закон), което ощетява пешеходците. Отпада изречението "на кръстовищата пешеходни пътеки са продълженията на тротоарите и банкетите върху платното за движение." Докато в новия закон се добавя текст в чл. 147 при пресичане... (2) на кръстовища без пешеходна пътека, пешеходците могат да пресичат..... След като пропуснат движещите се МПС та.Философията на ЗДвП трябва да е да се дава предимство на по слабият и уязвимият на пътя, което да повиши вниманието към тези групи. А така законът практически дава предимство на по силният.	Венко Георгиев	29.01.20
Да се уреди удостоверяване на връчването с разписка за нарушителя във всички случаиПри всички случаи, когато ви се връчва нещо, особено ако е неблагоприятно за вас, трябва да има разписка за връчване с копие за вас. А това изобщо не е уредено в общата разпоредба за връчване по чл.235 ал.1 (нов). Относно електронните фишове, в чл.242 (нов) пък е уредено точно обратното - че за наказателно постановление ви се връчва копие с дата на връчване, докато за електронен фиш попълвате само едно копие на разписка за връчване, което остава при контролните органи. Така се създават предпоставки за потъване на връчванията в небитието, особено с общата разпоредба по чл.235. Специалната по чл.242 също е неправилна както на общо основание, така и поради противоречие с чл.239 ал.12 (нов) - влезлият в сила електронен фиш се приравнява на влязло в сила НП. Откъде накъде тогава не е приравнено връчването на двете, като от връчването пряко зависи влизането в сила? Ако КАТ са загубили датата на връчване, а вие можете да я докажете, може да оспорвате както тази дата, така и датата на влизане в сила, а и двете имат огромно процесуалноправно значение, при това по същество еднакво за ЕФ и НП. Затова какво е основанието връчването на ЕФ и НП да се третира различно?? Само да не вземете да ми приказвате, че тук се приемало по подразбиране как целокупната администрация си гледа старателно работата и нямало как да не попълни служебна разписка за връчване, нито пък имало шанс да пропусне да я препрати на компетентния КАТ... Тук отговорът може да бъде единствено "смях в залата". Затова както в чл.235, така и в чл.242, така и навред, където се касае за връчване на документи по ЗДвП, трябва да се запише, че при връчване задължително се дава под една или друга форма официално заверена от връчващия орган разписка за гражданина (в частност, нарушителя).	Ивайло Дуевски	29.01.20

Двойния стандарт поражда само проблеми !Уважаеми Дами и Господа,Никой не мисли че пак се прилага двойния стандарт ?! Защо да има ограничение само за младите шофьори ?! Което естествено няма да реши никакъв проблем ! Някой дали помисли за шофьорите преболедували болести на окото и ухото , на мозъка и сърцето - визирам инсулти и инфаркти ... Не са ли те по опасни за движението по пътищата ?? Вие дами и господа , дали бихте пуснали детето си или внучето си , да се вози със шофьор за който знаете че е преминал инсулт или инфаркт , или че има хипертония , или че е прекарал тежко заболяване на очите и е диспансеризиран ???? Аз не бих ! Моето хлапе пострада от шофьор над 55 годишен , който не го видял на пешеходната пътека . Какво трябва да направя - да го съдя до дупка , да направя лична вендета , или да съдя държавата в Стратбург , защото не си е оправила законите и е допуснала такъв шофьор по пътищата ??? А какво да кажем за шофьори над 75 годишна възраст ? Също не бих пуснал детето си и внучетоси в МПС с такъв шофьор ! А Вие ??Всеки водач на МПС прекарал инсулт или инфаркт , е четворно по предразположен към получаване на нови такива . А шофирането си е вид стрес за организма , и предразположението към получаване на нещо подобно в условие на шофиране се удвоява !Предложението ми е конструктивно , и подлежи на предварителни анализи ако имате желание:1. Отнемане на СУМПС на водачи преминали инсулт , инфаркт , диспансеризирани хипертоници2. Повищаване на изискванията към водачи преминали болести на очите и ушите.3. Във връзка с тези точки , ще трябва да изградите пряка връзка със здравната система , и получаване на данни за лицата преминали такива болести4. Това трябва да се оформи подходящо и правилно в законови рамки и подзаконови актове	Zlatomir Velchev	29.01.2020
---	-------------------------	-------------------

МНОГО ВАЖНО ЗА БЕЗОПАСНОСТА Е ПРИЛАГАНЕТО НА ЗАКОНА ?Ние сме колектив от 42 души. Единодушното ни мнение за безопасността е приложимостта на закона за движение по пътищата (ЗДвП). Много голям бумерангов ефект има правилното паркиране. Безобразното паркиране по тротоари, алеи, градинки, пред гаражи и т.н. има толкова голям ефект, че от там се започва с чувството за ненаказаност, демонстрацията за никои не може да ми направи нищо и бумеранга е видим. Друг е въпроса, че в скоро време ще имаме и убийства в тази посока за паркиране пред гараж. За справка за такива самозабравили се водачи в Германия санкциите и глобите са равни на нарушение употреба и шофиране на кола след употреба на алкохол или наркотици. Там на минутата след паркирането си вече с рагистрирано и санкционирано доста солено нарушение. При нас обратното полицаия минава и си затваря очите, ако го помолиш да направи акт той започва да ти се кара и изобщо ако трябва да си го кажем пълна апатия, друг е въпроса, че самите контролни органи го правят това нарушение. Това води до ментално увреждане и от там както казах бумерангово следват другите нарушения. В тази посока промените трябва да са незабавни и безкомпромисни.	Станислав Славо	28.01.20
--	----------------------------	-----------------

Три предолжения, които не бяха приети при предишно обсъждане на проекта1. Член 41 да бъде променен. Да отпадне изцяло текстът в началото. Да се чете: „Водачите на пътни превозни средства са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност за движението”.МотивиВ сегашния си вид текстът вменява отговорност за възникването на пътно-транспортни произшествия на водачите, защото са управлявали пътни превозни средства с т. нар. несъобразена скорост. В същото време той освобождава от отговорност представителите на всички институции, държавни, общински и частни фирми, които отговарят за поддръжката, маркировката, знаците, светофарите, ремонта на автомобилите, обучението на водачите и прочие. Освен това дава невярна информация за причините, заради които стават тежките катастрофи. Задължението на водача да намалява скоростта или да спре при опасност е достатъчно. Необходимо е да се заличат и всички други текстове от ЗДвП, Закона за водачи на МПС, Закона за пътните превозни средства и Закона за пътищата понятието „несъобразена скорост”.2. Да се създаде нов текст на точка 8 в алинея 1 на чл. 179. Към сега съществуващия текст да се добави изречението: „Данните за всяко пътнотранспортно произшествие, при което е настъпила смърт, се обновяват след изготвяне на авто-техническа експертиза, както и след влязла в сила присъда.”МотивиЦелта е в крайна сметка да се уточни причината за всяко ПТП със смъртен случай. С наредба на вътрешния министър да се задължат органите на „Пътна полиция” да вписват в протоколите за ПТП и оттам в регистъра и важни подробности. Например – дали автомобилът е с летни или зимни гуми, дали шофьорът и пътниците са били с колани, има ли дупки по асфалта, какво е състоянието на маркировката, мантинелите и т.н. Тази информация да бъде публично достъпна на сайта на МВР. 3. Допълнителен текст към алинея 6 на чл. 200 или нова алинея 7. „Възстановява се служебно регистрацията на МПС след изтичане на срока, за който е наложена принудителна-административна мярка по чл. 199,ал.1, т.3. На собственика се връща същият регистрационен номер и отнетите талони I и II”.МотивиАко не се вмени задължение на контролните органи да възстановяват регистрацията след изтичането на ПАМ, то чл. 199 ал.1, т. 3 противоречи на Конституцията на РБ в частта ѝ за неприкосновеност на частната собственост. Държавата изисква от всеки собственик, който желае да продава своя автомобил, да го дава под наем, срещу залог и т.н., този автомобил да има регистрация. Нито МВР, нито друг орган нямат право да отнема регистрацията за по-дълъг срок от посочения в наказателното постановление, с който е наложена ПАМ.	Cvetan Mishev	28.01.20
--	----------------------	-----------------

Изисквания към младите шофьориЧл.22(2) трябва да отпадне. Това е напълно безсмислено и ще доведе единствено до удължаване на годините, на които трябва да бъде шофьора, за да може да шофира - вместо на 18 години, на 18 и 6 месеца (или 6 месеца, след като е взел свидетелството).Какво ще се получи реално. Представете си, че Вашия син/дъщеря е на 18 години и току-що е взел СУМПС. Вие притежавате семеен средно-статистически автомобил, който е с мощност м/у 90 и 110 к.с (което е малко над изискването за 50 kW. Между другото даже и в далечните години Москвич 12 беше с по-голяма мощност!). Вие сте на работа и няма как да бъдете придружител. И просто Вашето дете ще трябва да изчака 6 месеца. През което време ще загуби всички практически умения, които и без това не са много.Какъв е смисълът? По-добре заложете в Закона клауза, че след 6 месеца трябва да се минава отново на изпит!А каква е разликата с водача от категория С? Той защо може веднага след взимане на СУМПС да управлява 250 к.с на 15 годишния Мерцедес? С какво неговите умения в управлението на ГАЗ-ка имат нещо общо с лекия автомобил?А иначе и 50 kW автомобил може да развие 160 км/ч. И с тази скорост и липса на опит е без значение на колко мощен автомобил си. Да не говорим за градската среда!Трябва да се търсят други средства и начини за младите шофьори - с повече практика и по-разнообразна по време на курсовете - със задължително шофиране нощем, на магистрала, на извънградско, вкл. и тренажори за създаване на ситуации.	Валентин Бонев	28.01.20
--	-----------------------	-----------------

ПРАВИЛА ЗА СВЕТОФАРИТЕ И ПОВИШАВАНЕ НА СКОРОСТТАЗдравейте, никъде в текста на закона не видях какви права имат водачите? Само задължения. Никъде не е отразено съвременното състояние на автомобилния парк и неговите възможности. Посочете ми модел имарка SUV, който да се движи с МАКСИМАЛНА СКОРОСТ 50 км/ч. На коя скорост питам аз. Ако обемът на двигателя е 2000 куб. см. на трета скорост ще е на около 1500 оборота и ще се движис около 30км/ч . Ако кара с 60 км/ч ще е на пета скорост и пак на 1500 оборота. Ако трябва да измине 30 км в града в първия случай ще му трябват 1 час а във втория 30 минути. Тази разлика от 30 минути умножаваме по 2000 кубика двигател по 1500 оборота за всяка минута и получаваме 90 000 000 куб/ см отработени газове БЕЗ ДА ОТЧИТАМЕ КОМПРЕСИЯТА с други думи 90 000 литра отрова - САМО С НАМАЛЯВАНЕ НА СКОРОСТТА !!! ОТ ВСЕКИ АВТОМОБИЛ!!!! НА ВСЕКИ 30 МИНУТИ. Аз съм прост инженер, но нека някой да ме обори! - с цифри и факти. Четейки и статистика за произшествията аз предлагам:Спрете вече с тия простотии по намаляване на скоростта. Нека се разреши 80 км/час в населените места /ПРЕПОРЪЧИТЕЛНО 50/ и 120 извън населени места /препоръчително 90/. По този начин ще намалим вредните газове, ще увеличим пропускателната способност на пътищата. НЕ КАЗВАМ ДА СЕ КАРА С 80 В НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА, А ЧЕ НЯМА ДА Е НАРУШЕНИЕ, АКО ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИ УСКЛОВИЯ ВИДИМОСТ, НАСТИЛКА И ДР. КАРАШ ПО-БЪРЗО. Защо в София да може, а в другите градове да не може. С какво софиянци са привилигировани?ИСКАМ, ПО СКОРО НАСТОЯВАМ в закона ИЗРИЧНО ДА СЕ ОПОМЕНЕ " ПРОГРАМИРАНЕТО НА СВЕТОФАРИТЕ ДА НЕ СЪЗДАВА КОНФЛИКТИ МЕЖДУ АВТОМОБИЛИ И ПЕШЕХОДЦИ" Тук там име свястно програмиран сфетофар. Навсякъде другаде се пускат и автомобили и пешеходци и се осланяме на правилата за завиващи автомобили, пешеходни пътеки ... и какви ли още не глупости. според мен : СВЕТВА ЗЕЛЕНО - ТРЪГВАШ. - другите чакат. Елате в моя град Горна Оряховица на пазара и вижте идиотията на сфетофара там. От години пиша до общината и НИЩО!, а всеки зелен сфетофар сблъсква пешеходци и автомобили. ПРОСТО Е УЖАСНО!	Златко Петров	27.01.20
---	----------------------	-----------------

ПредложениеВсичко ще се оправи с няколко прости стъпки:1. Криминализирайте Корупцията - няма служител от Пътна полиция който да не взема рушвети (Това е обществена тайна) 99.99% са корумпирани! Ще започнат да ги снимат със скрити камери, България ще тъне от резил - знаете че това ще стане!2. Ако спрете рушветите, ще спрете чувството за безнаказаност във Водачите на МПС - Това е най-важната крачка!3. Служителите на МВР трябва да дават пример на останалите участници в движението, но реалността е друга - по време на работа не слагат колани, спират навсякъде където искат (в спокоен режим, не в ситуация), говорят по мобилния, карат без фарове, правят забранени маневри за да спрят пред кварталното кафене за кафе и цигари! Да не говорим, че с личните си автомобили, ползват служебната си карта за да се измъкнат от всяко нарушение, да паркирт където си пожелаят и да правят каквото си пожелаят!4. Направете глобите огромни, Българското безобразие може да бъде прекратено само от страх! От страх да не ти замине заплатата от една глоба, от страх да не ти конфискуват автомобила, от страх да не ти отнемат СУМПС за продължително време! Иначе не става!Желая ви успех, това е доста трудна задача но знайте, че наистина е важна за всички, които сме всеки ден зад волана!С уважение!	Пламен Стефанов	27.01.2020
нужен текст за отговорност за липсваща маркировкаНужни са текстове: "при липсваща маркировка - xxxx.лв глоба за собственика на пътя " "при ПТП на път с липсваща маркировка, собственика на пътя има съучастие""Който по причина неподходящи за условията гуми и/или неизпълнение на разпореждане на органите на пътя, е станал причина за задръстване,запушване на път/проход за над 30мин. отговаря солидарно за всички загуби на засегнатите лица"(тоя текст ще спести всички усилия за определянето на зимните гуми, ще стресне и богаташчетата, защото исковете лесно ще минават милионче)	Dobrin Dosev	27.01.2020

Премахване на дублираните състави на нарушения по ЗДвП и престъпления по НККакъв е смисълът да запазвате и в новия закон съставите на нарушения по ЗДвП, които очевидно, безспорно и изцяло се дублират със състави на престъпления по НК? Например: чл.207 ал.1 ЗДвП (нов) и чл.345 ал.2 НК (управление на нерегистрирано МПС), чл.221 т.5 ЗДвП (нов) и чл.343в ал.3 НК (управление с временно отнето СУМПС), може би има и други. Ясно е, че не могат да се налагат и двете наказания. Това беше затвърдено с промените в НПК от 05.11.2017, като беше ясно уреден приоритета на наказателното преследване т.е. ако си извършил престъпление, във всички случаи отиваш на прокурор. Значи единственият смисъл от дублирането е създаване на почва за корупция в КАТ и прокуратурата, за да могат хора, извършили престъпления, да се измъкват с административни наказания. Ама нали уж и тази вратичка беше затворена със същите промени в НПК? Сега дори някой да мине метър с наказателно постановление, прокурорът лесно ще постигне отмяна на НП, а после ще повдигне обвинение. Има и друг проблем: ако прокурорът откаже да ви обвини или съдът ви оправдае, преписката се връща в КАТ и те веднага ви пишат наказателно постановление. Кое то също е пълен абсурд при един и същ фактически състав на деянието. Значи и с дублиране, и без, почва за корупция в прокуратурата има. Тогава хайде махнете всички подобни текстове от ЗДвП, че поне да намалите корупцията в КАТ. Или може би целта ви е точно обратната?	Ивайло Дуевски	27.01.2018
--	---------------------------	-------------------

Предложения по ЗДвППредложения по ЗДвП:Предлагам да се въведат допълнителни изисквания по отношение на чл.32, т.1, като се регламентира ОТСТОЯНИЕТО НА ИЗКУСТВЕНИТЕ НЕРАВНОСТИ, РАЗПОЛОЖЕНИ НАПРЕЧНО НА ПЛАТНОТО ЗА ДВИЖЕНИЕ, ЕДНА ОТ ДРУГА, тъй като в практиката има случаи, при които безсмислено се поставят две или повече изкуствени неравности, разположени на отстояние по-малко или около 50 метра една от друга, с което създават необосновано забавяне скоростта на трафика и ненужни задръствания. Предлагам отстоянието на изкуствени неравности да бъде поне 400 метра една от друга, тъй като при средностатистическо МПС това е разстоянието, при което то може да ускори над допустимата скорост от 50 км/ч в населените места. Предлагам го тук, защото в Закона за пътищата няма яснота по този въпрос. По отношение на чл. 92, ал (4), в който се регламентира ИЗПОЛЗВАНЕТО ОТ МПС НА СВЕТЛИНИ ПРЕЗ СВЕТЛАТА ЧАСТ ОТ ДЕНОНОЩИЕТО предлагам алинеята да отпадне, тъй като в останалите точки и алинеи от чл. 92 са упоменати достатъчно условия, при които е задължително използването на дневните светлини. Мотивът ми е, че в Република България през летните месеци температурата на околната среда е достатъчно пожароопасна и едно покачване на температурата в двигателния отсек на МПС, където самият задвижващ агрегат и спомагателните му системи допълнително увеличават температурата с работата си и създават очевидни предпоставки за възникване на пожар с тежки икономически и социални последствия. Изключително важен е и друг аспект на въпроса: включените светлини през деня водят до огромни социални и икономически загуби, както по отношение на прекомерното износване на възли и агрегати от МПС (например при често спиране и потегляне в градски условия постоянното включване и изключване на светлините съкращава неимоверно живота на управляващите светлините електронни възли и системи в МПС), така и допълнително утежняват екологичната обстановка, вследствие на ненужната употреба на светлини, за чието производство в голяма част от новите МПС се използват агресивни за околната среда вещества и субстанции. Освен това няма статистически данни или задълбочени проучвания дали на практика включените светлини могат да предотвратят евентуално ПТП. Друго предложение засяга раздел XX и правилата за движението по пътищата на пешеходците. Практиката показва, че преди да навлязат на платното за движение пешеходците не спират да се огледат във всички посоки на движение и да се съобразят с разстоянието до приближаващите се превозни средства. Особено важно за цялостната организация на движението е, когато от тяхното поведение се създават допълнителни усложнения в движението. Предложението ми е към чл. 147, ал (1) да се добави текст за обозначаване на ИЗХОДНИТЕ за кръстовищата пешеходни пътеки, където пешеходците да нямат предимство пред движещите се МПС.

Георги
Димитров

27.01.20

Против реда за изпълнение на ПАМ по чл.199 ал.1 т.1 б."в" за отнемане на СУМПС при неплатени глоби Уредбата на изпълнението на мярката за временно отнемане на СУМПС при неплатени глоби е популистка недомислица и подигравка с мнозинството водачи, които дори и да имат някоя неплатена глоба, не са автоматично опасни на пътя. Освен това, поради проблеми в системата много хора ще бъдат подлагани на тази гавра, без изобщо да имат дължими глоби, и ще им бъде адски трудно да се защитят. Малко история: След промените в ЗДвП в сила от 21.01.2017 г. и цифровизацията на патрулите на КАТ с таблети започна масово прилагане на тази мярка. От самото начало КАТ изземваха книжката още на пътя чрез съставен акт, което до 01.01.2019 г. беше абсолютно незаконно, защото сегашният чл.172 ал.3 ЗДвП изрично ограничава позволените случаи за изземване на книжката с акт, а до 01.01.2019 случаят на неплатени глоби не беше включен там. С промените в чл.172 ал.3 ЗДвП в сила от 01.01.2019 г. незаконната практика беше изрично узаконена, като мярката за неплатени глоби беше добавена към сегашния чл.172 ал.3. Това е пренесено в новия чл.200 ал.4. Първо, откъде-накъде се променя сегашният чл.172 ал.3 (нов чл.200 ал.4)? От 2007 г. до 01.01.2019 никой не посмя да добавя неплатените глоби там, защото е било все така очевидно, че изземването на книжката на пътя заради например неплатен фиш от 20 лв. противоречи на общия принцип на съразмерност в административното право. Незабавно изземване би било оправдано, само ако водачът без всякакво съмнение създава непосредствена опасност със шофирането си. От известно време КАТ-аджиите станаха по-умни от законодателите, поемайки инициативата да сгязят този принцип, и какво се случи? Законът беше променен, за да се узаконят незаконните им действия. Е пащо за чудо е това??? Нито правото се е променило, че да отрича принципа за съразмерност, нито пък загиналите по пътищата се дължат на нарушителите с неплатени фишове за неправилно паркиране например! А с тази промяна последните се третират наравно с пияните и дрогирани шофьори. В мотивите на новия законопроект не се споменава нищо по въпроса, нито пък в тези на вече приетия ЗИД ЗДвП в сила от 01.01.2019 ?! Второ, тази мярка масово се налага неоснователно, за което вината е на КАТ, поради отлично известния факт, че в информационната им система за глобите цари хаос и има огромен процент неверни данни. Не работят правилно дори автоматизираните процеси за отразяване на банкови плащания, а случаите с човешка намеса (напр. обжалване на глобата) масово не се отбелязват в системата от отговорните служители. И да не вземе някой да ми твърди, че тези проблеми, които ги има всеки втори шофьор в България през последните 20-30 години, всъщност ги нямало! В резултат на това, адски много хора стават жертва на незаконно вземане на книжката заради глоби, които те не дължат, а възможност за ефективна защита в тази ситуация човек просто

Ивайло
Дуевски

27.01.20

Против регламента за връщане на СУМПС до два часа по чл.200 ал.1 във вр. с чл.199 ал.1 т.1 б."в"С вече приетите промени в сегашния чл.172 ал.1 ЗДвП в сила от 01.01.2019 г. беше въведен някакъв смешен регламент, че ако до два часа от изземването на СУМПС заради неплатени глоби чрез акт за нарушение, вие се натърчите да си платите глобите, КАТ няма да ви напишат заповед за прилагане на принудителна административна мярка и СУМПС ще ви бъде върнато, без да се уточнява къде и от кого. Промените в сила от 01.01.2019 г. са пренесени и в новия чл.200 ал.1. Тези два часа са вече "върха на сладоледа" в ограничаването на правото ви на защита, което и без това е безобразно ограничено в случая. Неиздаването на заповед и недоизясненият ред за връщане на книжката са изкуствени конструкции, полезни само за мързела и корупцията в КАТ. За вас няма значение: дори с написана заповед, със заплащането на глобите вие я обезсилвате и са длъжни моментално да ви върнат книжката. За КАТ-аджиите също няма значение: на всеки КАТ-аджия, който има правомощия да ви напише акт, могат да се дадат такива да ви напише и заповед за ПАМ - и това вече е въведено в практиката на КАТ. А правото на защита се ограничава както от предпоставките за административен произвол и корупция, така и от създаването на затруднения, когато имате законна причина да не плащате твърдените глоби и да обжалвате мярката. С тези "два часа" не е ясно ако не си платите глобите, кога ще ви издадат заповед и кога ще я получите. Не е ясно и какво точно можете да обжалвате без издадена заповед. Затова "двата часа" са някакво пълно недоразумение и скоропостижно трябва да се махнат.	Ивайло Дуевски	27.01.20
---	---------------------------	-----------------

Против съществуването на ПАМ по чл.199 ал.1 т.1 б."в" за отнемане на СУМПС при неплатени глобиИзцяло подкрепям вече изказани мнения, че е абсурдно самото съществуване на принудителната мярка за временно отнемане на СУМПС при шофиране с неплатени глоби, която дублира по недопустим и тотално неефективен начин производството за принудително събиране на глоби по ДОПК. Не виждам на предните коментари да е отговорено по същество и конкретно относно тази мярка. Първо, с тази мярка ви изнасилват да си платите всички глоби наведнъж - и в новия закон е запазен текста, че отнето СУМПС се връща само след заплащане изцяло на всички дължими глоби. Докато в производството по ДОПК има редица гаранции за защита на правата ви, че принудителното събиране на глобите няма да ви постави в неоправдано тежка житейска ситуация. Така че имаме фундаментален конфликт между характера на двете принудителни производства, затова от гл. т. яснота и сигурност на правния ред тяхното паралелно съществуване в закона е наистина абсурдно. Второ, мярката е тотално неефективна, защото предвид начина на налагането ѝ, тя обхваща пренебрежимо малък процент от случаите. Налага се при шофиране с неплатени глоби т.е. трябва случайно да ви спрат на пътя и да установят, че имате неплатени глоби. КАТ прилагат тази мярка или когато спрат някого за друго нарушение, или в трагикомични кампании, с които се излагат по медиите, а реалният ефект е предимно да правят мръсно на хора с незначителни нарушения, като ги поставят в абсурдни житейски ситуации (например, дайте да проверяваме на границата за глоби точно по празниците, и ако имаш 20 лв. неплатен фиш, да те оставим на пътя "по бели гащи" както си тръгнал за Гърция с цялото семейство). А да не говорим как подобни абсурди стимулират корупцията в КАТ. Докато принудителното изпълнение по ДОПК се базира единствено на наличието на информация за неплатени глоби. Така може да обхване всяко лице с неплатени глоби, както и позволява предварителен подбор - например голям размер на глобите, тежки нарушения. Затова би било много по-ефективно да се инвестира в развиване и оптимизиране на изпълнението по ДОПК, отколкото в смешните усилия и резултати на КАТ, като нищо не пречи и да се пренасочи съществуващ ресурс от едната мярка към другата. Вместо дадени КАТ-аджии да дремят половин ден на някоя засада и да вземат 1 книжка заради 20 лв. глоба, задължете ги този половин ден да обикалят по адреси на нарушители и да съдействат на публичните изпълнители за принудително събиране на глобите. Абсолютно адекватно би било да се помисли и в посока улесняване на принудителното събиране на глоби конкретно по ЗДвП предвид обстоятелството, че нарушителят типично е собственик на МПС - например незабавно и безусловно насочване на изпълнението върху МПС. Пък ако ще бъдем много строги, помислете и как да обхванете хората, които карат несобствени по

Ивайло
Дуевски

26.01.20

Против безусловния срок на ПАМ по чл.199 ал.1 т.3 (действащ чл.171 т.2а б."а") във всички случаи. Хайде да вземете да оправите безусловния срок от 6 до 12 месеца на принудителната административна мярка "прекратяване на регистрацията на МПС" по новия чл.199 ал.1 т.3 (или чл.171 т.2а б."а") в случаите, когато се налага на собственик, чието СУМПС е временно невалидно или временно отнето. В тези случаи трябва изрично да се запише в закона, че мярката се прекратява, ако собственикът възстанови правоспособността си или притежанието си на СУМПС преди изтичане на срока. И масови са случаите, когато тази мярка се налага на собственика на МПС при изтекъл срок на СУМПС, а трайната съдебна практика (ВАС) поради липса на читав закон, потвърждава това. И какво правим, ако след 2 дена собственикът си поднови СУМПС? Да не мислите, че КАТ го търси, за да му възстанови регистрацията и върне номерата??? Много добре знаете, че по-скоро България ще анексира Луната, отколкото КАТ проактивно да почнат да прилагат закона в полза на гражданите. Напротив, административните съдилища са задръстени с безсмислени дела по такива случаи, които освен това хората губят. Много положително е, че точно този случай изглежда е адресиран с новия чл.199 т.2 б."ж". Но тогава моля ви, запишете черно на бяло в новия чл.199 ал.1 т.3, че мярката по т.3 се налага с изключение на случаите по т.2 б."ж". Че иначе пак ще има КАТ-аджийски циркове с прилагането на закона. Същото трябва да се направи, когато собственикът е с временно отнето СУМПС. С абсолютно същия успех много преди минималния срок от 6 месеца той може да си възвърне СУМПС, което е условие за прекратяване на ПАМ. И много ви моля, спрете да смесвате административни с наказателни мерки, защото по този начин погавате с танк принципа "ne bis in idem". За това, че водачът управлява с отнето СУМПС, наказанията са налице - има административно-наказателни санкции по ЗДвП, както и в повечето случаи директно отива на прокурор по състави от НК. Така че няма страшно, ще бъде справедливо наказан. А това да стои и без номера на собствения си автомобил от 6 до 12 месеца няма нищо общо с наказанието. Дерегистрацията не е наказание, а принудителна административна мярка, която по общовалидния принцип за съразмерност следва да се налага, само докато е необходима и докато постига целите си. В случая целта на мярката е да се преустанови и предодврати управлението на МПС от собственика, докато той не притежава СУМПС. В момента, когато той отново притежава СУМПС, тази цел отпада и мярката става необоснована. Случаят не е по-различен от гореописания с изтекъл срок на валидност на СУМПС. Докато ако въпреки възстановеното СУМПС, собственикът си стои и без номера от 6 до 12 месеца - то тогава наложената ПАМ се превръща в чисто наказание, и то много тежко. А това, както се отбеляза, нарушава основния принцип на правото "ne bis in idem" за недопустимост на двойни наказания за едно и също деяние. Минаха доста години,

Ивайло
Дуевски

26.01.20

Против задължителното шофиране с придружител на новите шофьори . Недомислица на проактивни мозъци .Автомобилите с 50 kw са долу -горе толкова често срещани днес колкото и тези с категория B1.Стажът трупан с придружител ще бъде в пъти по - малко от този който биха натрупали самостоятелно .И това важи само ако новият шофьор е под 25 години и е с татко му е наблизо .В другия случай какво ще правят ? Ще наемат платен ли?Много хора ще метнат книжките на трупчета за 6 мес. или година - там колкото е срока и ще се качат на кола със 120 к.с. след това - това по малко опасно ли е?	Стефан Христов	25.01.20
Създаване на опасност с въвеждане на задължителен период за употреба на зимни гумиПо данни на производителите на гуми зимните такива са предназначени за ползване при температури под 7 градуса. Зимната гума влошава качествата си при по-висока температура, с понижена степен на стабилност и неефективна при спиране. Статистиката казва, че октомври 2018-та година преобладаващо минималните температури са били над 10 градуса, максималните - над 15, като са стигали до 24. За това изискването за точно определен календарен ден за задължителна употреба на зимни гуми представлява предпоставка за съкращаване живота на зимните гуми, влошаване на експлоатационните им качества и създава опасност на пътя заради понижения контрол над МПС при висока температура.За това смятам не само, че не е целесъобразно въвеждане на задължителен период за използването им, но това ще доведе и до създаване на опасност за всички на пътя.	Николай Иванов	25.01.20
Против въвеждането на задължителни зимни гумиЗа това, че някой си източва пари през снегопочистващите фирми, гражданите нямат вина. Утре може да поискате да си купим БТР за зимни условия. Нито пък някой е длъжен да поддържа финансовата стабилност на фирми търгуващи с автомобилни гуми. България не е част от Алпийската планинска система, нито пък е част от Хималаите или Северният полюс, тук рядко вали обилен сняг, и още по-рядко се задържа за дълго време. В съседни нам държави подобни безумни изисквания няма, но има действащо законодателство. Винетки плащаме, в чиято цена е включено и снегопочистването, и по поддръжка на пътната мрежа в страната - въпреки, че резултати видни няма. Може би е по-подходящо да ни задължат да си купим Марсоходи. Достатъчно е, гумите да са с необходимата дълбочина на грайфер, но не задължително зимни. Видно е , че при непочистен сняг и вериги не помагат. Спрете издевателството върху народа!	В А	25.01.20

отразяване на бележки от РМС704/05.10.2018г.Уважаеми Дами и Господа,Направените обществени обсъждания и оценката по представения Проект на ЗДвП са до месец Юли 2018г.В предложението чл. 26, ал.1, т.1 е записано, че при управление на МПС водачът е длъжен да носи КТ към СУМПС, в т.5 - документ за техническа изправност на МПС, както и в ал. 2 има изискване за документ и стикер за сключена застраховка ГО. По-нататък в проекта са записани наказания за водачи, които управляват МПС без КТ към СУМПС, без валиден документ за техническа изправност на МПС, както и изисквания за удостоверителни документи при регистрация на МПС и изисквания за представяне на копия от документи в другите закони, които са част от ПЗР на Проекта на ЗДвП.Включвам се в общественото обсъждане с идеята, че при представените законопроекти и по трите закона, които ще заместят стария ЗДвП, следва да се вземат под внимание констатациите и насоките на РМС 704/05.10.2018г. Там в Приложение 2 мярка 371 е записано че се предвижда отпадане КТ към СУМПС, мярка 252 предвижда да се прави справка за сключена ГО от публичен регистър, мярка 262 - промяна при представянето на знака за извържен технически преглед на МПС и не само тези мерки. При прието решение за облекчаване на административната тежест за граждани и бизнес, смятам че е редно те да бъдат приложени и при представяне на последващи законопроекти за обществено обсъждане.Поздрави,Асен Михалков	Асен Михалков	25.01.2019г.
---	--------------------------	---------------------