

КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА ЗАКОН ЗА ВОДАЧИТЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА		
Коментар	Автор	Дата
?Докога така?	Емил Марков	19.02.2019

Няколко предложения! В чл. 10 ал. 3, 4 и 5 да отпадна

Мотиви: Отпадането на контролния талон към СУМПС е предвидено в Мярка № 370 в Приложение 2 към РМС 704/2018 г. II. В чл. 13, ал. 1 да приеме следния примерен вид „ (1) Министерството на вътрешните работи създава, води и поддържа електронен централизиран регистър на водачите на моторни превозни средства, техните нарушения и наказания. До доказване на противното се смята, че данните, съдържащи се в електронния регистър, съответстват на данните в документите на хартиен носител, от които са снети. По документите подадени на хартиен носител не се правят справки и не се издават удостоверения, освен в случаите на съдебен спор.“Мотиви: Крайно време е изрично да се укаже в закона, че регистърът на водачите на МПС и нарушенията им е електронен и че електронните данни се ползват с презумпция за достоверност. III. В чл. 13, ал. 2 да отпадна думите „и за предоставянето на информация от регистъра“. Да се създаде нова ал. 3 с текст в следния смисъл: „Информация от регистъра се предоставя:безплатно - на субектите по чл. 3 от Закона за електронното управление;срещу заплащане на такса в размер, определен с тарифа, приета от Министерския съвет - на лица извън тези по т. 1.“Мотиви: Така законопроектът за водачите на МПС ще бъде съобразен с принципите и разпоредбите на Закона за електронното управление и Административнопроцесуалния кодекс. IV. В чл. 19, ал. 4 (и други по-надолу) да отпадне думата „задължително“Мотиви: В нормативен акт е излишно да присъстват думи като „задължително“, тъй като нормите са задължителни по подразбиране. В случаите когато законодателят желае да направи една норма факултативна, той изрично го предвижда чрез думата „може/могат“. V. В чл. 29, ал. 2 основният текст да приеме следния вид: „Регистрация се извършва и удостоверение се издава при следните условия:“Мотиви: Издаването на удостоверение не е самостоятелен акт, а неразривно свързано и подчинено на извършена преди това регистрация. Ето защо условията в ал. 2 реално са за извършването на регистрация, а не за издаването на удостоверение. Ако се приеме предлаганият от вносителя текст, при който условия за регистрация не съществуват, а има такива само за издаване на

Антон
Душев

13.02.2019

Цялостна предварителна оценка на въздействието В т. нар. цялостна предварителна оценка на въздействието (доклад и резюме) няма истински анализ и оценка за очакваното въздействие на проекта на Закон за водачите на моторни превозни средства 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	05.02.2019
Съгласен съм с промените, имам две предложения за добавки-Промяната късаеща отпадане на ТКТ е дори закъсняла. Отлично начало е но може още да се работи в тази насока. 1. Земеделието е гръбнака на българската икономика и всяко улеснение за фермерите в закона, ще се усети и ще се отрази положително в БВП на държавата. Искам за трактори (и друга подобна селско стопанска техника) под 2500кг. да е достатъчна кат. Б за тяхното управление по пътната мрежа и целесъобразното им използване(оране, пръскане, косене и т.н.) В момента се изисква категория ТКВ за да ореш собствената си нива например. Има малки стопанства обработващи малко земя (под 50 дка.) използващи трактори по-леки от лек автомобил(1500кг. и по-малко). Няма нужда за такъв трактор да се иска допълнително обучение особено когато ореш своята нива. (Това не ви ли звучи като някой да влезе в къщата ви и да ви проверява дали имате разрешително да косите райграса си ?)Съгласен съм допълнително да обсъдим спецификите и ограниченията за това предложение. 2. Възможност готовата шофьорска книжка да се изпраща от КАТ по пощата до адрес на собственика ѝ, като алтернатива на получаването на място. Това може да изглежда като нещо дребно но ще доведе до осезаемо облекчение както на гражданите (в някои градове се чака по 1 час на опашка в КАТ) така и за самите служители там понеже ще има по-малко хора за обслужване. И най-вече няма причина да не може да се осъществи дори веднага.	Ивайло Димитров	02.02.2019

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. Повишаване 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	29.01.2019
---	-------------------------	-------------------

Предложение към закона за водачите на МПСВъв връзка с предложението да се въведе изпит на полигон за Водачите на МПС от кат.В. 1) С това ще се ликвидират всички малки фирми поради невъзможността да се намери подходяща площадка за обучение и така ще останат няколко големи фирми в София. 2) Цената на курса ще се повиши значително3) Ако бъдат вдигнат броя на учебните часове от 31 на 50 часа, между 10 и 15 часа ще са необходими за обучение на полигон, по този начин реално няма да има ефект от вдигането на часовете защото курсистите няма да карат повече учебни часове от колкото в момента в градски и извън градски условия където стават най често ПТП с тежки полседици (аз лично не знам за тежко ПТП на паркинг) .4) И в момента на всеки изпит има паркиране напред, назад - напречно и успоредно на пътя както и обръщане на посоката на движение на паркинг. При това положение защо е необходимо това да се извършва на полигон? Моето предложение да се подобри реално обучението на кандидат Водачите на МПС:1) да бъдат вдигнати кормилните часове от 31 на 50. Тези двайсет часа да се използват за шофиране в реална пътна обстановка където стават всички ПТП-та, (а не по голямата част от тях да отиват за полигон ако бъде прието и въведено прдложението). Каква ще е ползата ако някой паркира перфектно но не може да управлява безопасно в реална пътна обстановка?2) при подмяна на свидетелството за управление поради изтичане на валидност, Водачите да се явяват на Теоретичен изпит. По този начин повечето водачи ще минават на Теоретично обучение на 5 или 10 години, според валидността на свидетелството за управление.	Мартин Ангелов	26.01.2019
--	-----------------------	-------------------

предложениеЗдравейтеЦялата ни грешка тръгва от проблема, че трябва от по-рано да се дават книжки на млади шофьори. Закъсняваме се едно 18 годишен неук и необразован да го пратите в първи клас, резултата ще е трагичен! Трябва от по ранна възраст да образоваме водачите на МПС!Очакват хората след 18 годишна възраст, след 1 месец обучение и полагане на изпит да са годни и неопасни за движението водачи на МПС = Не е възможно!Помислете, една страна като САЩ с стотици милиони жители позволяват на 14 годишни да се качват зад волана, да се обучават и да взимат СУМПС след 16 годишна възраст. Или казано упражняват се с придружител 2 години!! Не месец, а 2 години! Но това не е за България!За нас решението е полагане на изпит - Листовки на 16 годишна възраст + изпит на полигон!Ако издържи изпит ще има право да управлява (да се упражнява) под надзора и присъствието на посочено изрично лице във временното свидетелство! - Така младите шофьори ще имат 2 години да се подготвят (като ще имат забрана да се движат по магистрали и скоростни пътища, а само в градски условия и второкласни и третокласни) След това ще полагат интензивен курс по курмуване, и ще се явяват на Нов писмен изпит (Листовки) и официален изпит по курмуване!Смятам че с този начин на обучение и по-строги/крути мерки и наказания ЗДвП, ще допускаме много по-опитни и подготвени водачи на МПС!Желая ви успехСъжалявам че се повтарям но смятам, че така е правилно!	Пламен Стефанов	25.01.2019
--	------------------------	-------------------

Против въвеждането на задължителни зимни гуми. За това, че някой си източва пари през снегопочистващите фирми, гражданите нямат вина. Утре може да посикате да си купим БТР за зимни условия. Нито пък някой е длъжен да поддържа финасовата 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 поподдръжка 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	25.01.2019
Против въвеждането на задължителни зимни гуми. Против въвеждането на задължителни зимни гуми. От Бургас съм. Тук има сняг няколко дни в годината. Средната температура през зимата е около 5 градуса. Според тестовете за гуми . ЗИМНИТЕ ГУМИ ИМАТ ПО-ДОБРИ КАЧЕСТВА САМО И ЕДИНСТВЕНО НА СНЯГ. На суха и мокра настилка предимство имат летните гуми. По сигурно за шофьорите в тази част на страната при мокра настилка е да ползват летни гуми. Зимните са предпоставка за повече произшествия. Предлагам тексата да се промени - зимните гуми да са задължително когато природните условия го изискват - има сняг и лед. (когато пътищата са покрити със сняг или лед), (или когато има поставен специален пътен знак на пътя.) Стига сме натоварвали гражданите с допълнителни задължения. Проверете статистика на КАТ в колко от произшествията причината са гумите на автомобила.	Йордан Коев	25.01.2019