

**Коментар**

Становище ИПБДават се правомощия на контролните органи, които са по-скоро опасни и щ така: „13. имат право да извършват контрол по спазване на правилата за движението по пъ изменения и допълнения:1. Създава се нова ал. 4: „(4) Длъжностни лица от Министерството и от необозначени служебни моторни превозни средства на Министерството на вътрешните извършва и с автоматизирани технически средства и системи. Сигналите за спиране, които едновременно светлинен сигнал с проблясваща синя светлина, специален звуков сигнал ил български и английски език, или през високоговорителната уредба на моторното превозно собственост на криминално проявени и имат сигнални светлини или притежават указателн нещо. На последно място считаме, че предложениия Закон дава възможност на най-опаснит или наркотици на възможност да избегнат наказание. С предложенията се дава възможност причини. Очевидно е, че така предложениия текст дава преференция на онези, които съзнат промени са поредните кръпки на парче и в годината на поредната трагедия са инструмент ! Затова считаме, че настоящия Законопроект не трябва да бъде приеман в този му вид, а д впрегна усилия в изработването на изцяло нов Закон за движението по пътищата, който да

Становище ИПБДават се правомощия на контролните органи, които са по-скоро опасни и щ така: „13. имат право да извършват контрол по спазване на правилата за движението по пъ изменения и допълнения:1. Създава се нова ал. 4: „(4) Длъжностни лица от Министерството и от необозначени служебни моторни превозни средства на Министерството на вътрешните извършва и с автоматизирани технически средства и системи. Сигналите за спиране, които едновременно светлинен сигнал с проблясваща синя светлина, специален звуков сигнал ил български и английски език, или през високоговорителната уредба на моторното превозно собственост на криминално проявени и имат сигнални светлини или притежават указателн нещо. На последно място считаме, че предложениия Закон дава възможност на най-опаснит или наркотици на възможност да избегнат наказание. С предложенията се дава възможност причини. Очевидно е, че така предложениия текст дава преференция на онези, които съзнат промени са поредните кръпки на парче и в годината на поредната трагедия са инструмент ! Затова считаме, че настоящия Законопроект не трябва да бъде приеман в този му вид, а д впрегна усилия в изработването на изцяло нов Закон за движението по пътищата, който да

Становище на ИПБДават се правомощия на контролните органи, които са по-скоро опасни и така: „13. имат право да извършват контрол по спазване на правилата за движението по пътищата, изменения и допълнения:1. Създава се нова ал. 4: „(4) Длъжностни лица от Министерството на вътрешните работи и от необозначени служебни моторни превозни средства на Министерството на вътрешните работи извършва и с автоматизирани технически средства и системи. Сигналите за спиране, които са едновременно светлинен сигнал с проблясваща синя светлина, специален звуков сигнал и дъговиден сигнал на български и английски език, или през високоговорителната уредба на моторното превозно средство, са собственост на криминално проявени и имат сигнални светлини или притежават указателни табелки за нещо. На последно място считаме, че предложението дава възможност на най-опасните участници в движението или наркотици на възможност да избегнат наказание. С предложението се дава възможност за причини. Очевидно е, че така предложението дава преференция на онези, които съзнават, че промени са поредните кръпки на парче и в годината на поредната трагедия са инструмент за промяна! Затова считаме, че настоящия Законопроект не трябва да бъде приеман в този му вид, а да се предприемат усилия в изработването на изцяло нов Закон за движението по пътищата, който да

Становище на ИПБ 3. Вместо да се уеднаквяват и опроставят правилата за всички участници в движението, каузистика, а от друга са лишени от всякаква логика. Например: За водачите на велосипеди се предписва видимост да НЕ носят светлоотразителни жилетки, а „светлоотразителни елементи върху дрехите“; За водачите на в пъти по-големите превозни средства с животинска тяга (каруци) остава изисков за съдебни дела, не е ясно. Забранява се поставянето на ВСЯКАКЪВ вид фолио на предните стъкла на превозните средства. Изследвания, които доказват ползите от поставяне на UV и Слънцезащитни фолиа, които НЕ са задължителни, позволява да носят каквото си поискат, а на тези управляващи по-големи и видими обекти в движението МПС да проверяват дали в ограничаваната от конструкцията на превозното средство зона на предната стъкла е изпълнимо, защото няма как да видиш нещо, което физически си ограничен да можеш да видиш, когато има пешеходци, които изчакват до пешеходната пътека, но за пешеходците не се съобразява. Как това кореспондира с целта на закона за опазване на „околната среда от замърсяването“? Противоречащите си предложения за нови правила към всички участници в движението по пътищата да Утвърди Правилник за приложение на ЗДВП, какъвто от 1999 г. насам НЯМА приет, се въвежда. Нещо, което е от изключителната компетентност на МРРБ и МВР, и което те могат да изпълняват, „извършват оценка на причините и условията за настъпването на пътнотранспортни произшествия“ представители на съответната областна дирекция на МВР. Това е меко казано абсурдно и т

Становище на ИПБ 3. Вместо да се уеднаквяват и опроставят правилата за всички участници в движението, а от друга са лишени от всякаква логика. Например: За водачите на велосипеди и моторни превозни средства е задължително да носят светлоотразителни жилетки, а „светлоотразителни елементи върху дрехите на водачите на в пъти по-големите превозни средства с животинска тяга (каруци) остава изоставащо. В съдебни дела, не е ясно. Забранява се поставянето на ВСЯКАКЪВ вид фолио на предните стъкла на превозни средства. Изследвания, които доказват ползите от поставяне на UV и Слънцезащитни фолиа, които не са извършени, позволява да носят каквото си поискат, а на тези управляващи по-големи и видими обекти МПС да проверяват дали в ограничаваната от конструкцията на превозното средство зона на преден изглед е изпълнимо, защото няма как да видиш нещо, което физически си ограничен да можеш да видиш. Когато има пешеходци, които изчакват до пешеходната пътека, но за пешеходците не се съобразяват. Как това кореспондира с целта на закона за опазване на „околната среда от замърсяването? Противоречащите си предложения за нови правила към всички участници в движението по пътищата. Да Утвърди Правилник за приложение на ЗДВП, какъвто от 1999 г. насам НЯМА приет, се въвежда. Нещо, което е от изключителната компетентност на МРРБ и МВР, и което те могат да изпълняват. „извършват оценка на причините и условията за настъпването на пътнотранспортни произшествия. Представители на съответната областна дирекция на МВР. Това е меко казано абсурдно и т.

Становище на ИПБ На 4.5.2023 г. в портала за Обществени консултации от МВР бе внесен проект за изменение на Закона за пътищата. По отношение на този акт е най-добре да цитираме Становището на административния съвет на системата на Народното събрание, показва, че в рамките на 48-то Народно събрание са вносени 48-те (№ 01-23 и № 48-254-01-25). Основни показатели за качеството на уредбата са нейната стабилност и недопустимо в една държава, в която се твърди, че се спазва върховенството на закон, при което се създава „нормотворчество“. Въпреки очевидно неправилния и непрофесионален подход по темата за пътищата до пътната безопасност. Така предложението Законопроект е с обем 28 страници, за сравнение с промените МВР предлагат да се промени 1/5 от него. Считам, че това е поредното доказателство, че МВР предполага, че е способен да регулира адекватно. Промените са насочени в абсолютно всички направления на Закон, който отдавна няма само едно приложно поле е опасно, недопустимо и предпоставя реализиране на поставените от вносителите цели? Краткият отговор е НЕ! Мотиви зад Становището на ИПБ индивидуализация на наказанието с цел да се увеличат глобите номинално. Повечето промени са насочени на максималния им размер. Това ще доведе до по-малко събрани глоби, тъй като в голямата част са установени и влезли в сила НП и ЕФ, изпълнителните дела ще продължават с години. Липсват критерии, като имущественото състояние на нарушителя, ще затвърди общественото усещане за безнаказаност на нарушения, като: а. „Забраната за превишаване на стойностите на скоростта в km/h .....“ б. определяне на средната скорост по смисъла на ЗДВП НЯМА. Дадено е единствено определение за средна скорост в математика за началния курс. Според него средна скорост е: „скоростта, с която пътно превозно средство или с автоматизирано техническо средство или система.“ б. Изменя се изцяло понятието за средна скорост, което ще доведе до разнопосочно тълкуване и неяснота кои нарушения се включват и кои не. На следващо място да се извършат системно. За сравнение, действащото определение за „системно“ е: „нарушението, извършено първото наказателно постановление или на първия електронен фиш, с който на нарушителя е извършено нарушение, то ще се промени така: „нарушението, извършено три или повече пъти в едногодишен срок с електронни фишове, с който на нарушителя се налага наказание за същия вид нарушение, независимо от всякаква логика, кои са тези предходни, кои включваме, кои не.

чл.20, понятие за "непредвидимо препятствие", "несъобразена скорост"Много се злоупотребява с това понятие до края текста. Не се съобразяват , че "несъобразена скорост" е само при "предвидими опасности" за водачи на дву-триколесни ПС, пешеходци, сигнализирани пътни съоръжения и опасности, на пътя , пътни съоръжения , действия и бездействия на нарушители са непредвидими препятствия, които те не знаят за съществуването му. По велоалеи водачите на двуколесни трябва да се съобразяват с опасността преди да приближат пешеходци, други водачи на двуколесни върху или близо до велоалеи.

Становище на Българска ИТС Асоциация по проекта на ЗИД на ЗДвПЕкспертите от Българска ИТС Асоциация влиянието върху поведението на участниците в движението по пътищата за намаляване на пътните смъртни случаи. В отговорните институции към проблемите на безопасността на движението по пътищата. Вече е създадена по-добра яснота в текстовете, отстраняване на противоречия, както и да включат в проекта.Обема на направените предложения не позволява да се публикуват в един коментар. За повече информация на адрес:<https://bitsa.bg/predlojeniya-balgarska-its-asociaciya-kam-proekta-zid-zdvp/>

Да се отмени предложението за законови промениПредлагам, предложените промени да се приемат и предложат ги. МВР под ръководството на министъра, който предлага тези промени, явява се предходната година, загиналите служители на МВР, по време на изпълнение на служебни задължения по отношение на темата "пътна безопасност" в МВР, което ни дава основание, да се съмняваме за избор на избран човек, който поне да няма изявени дефицити по темата, тогава да се предложат за промени.



Предложение от Група заинтересовани страни за промяна на Чл. 155. Мястото на 3-колесни или да са изведени като отделна категория или като код към категория А, но след съобраз притежава водача или да останат към категория В, както сочи практиката на повечето държави навършени 21 години. Считам, че към момента не са предоставени никакви възможности за държави: За целта водачите биха могли да минават обучение и изпит само в градски условия машина, 21 години и минимум 3 години стаж кат. В. На 19 януари 2013 г. европейското законо Закона е сменен през 2017 г., така че правата за управление на триколесни ПС с Категория държавите: За хората, които притежават съществуващи свидетелства за управление на авт управляват с (категория В). (Новите лицензионни разпоредби не могат да бъдат със задна издаден след 13 януари 2013 г., ще трябва да завършат курс по СBT (леко изменен, за да о използвани за СBT, обучение и тестове, не трябва да подлежат на ограниченията за мощно лицензиране на мотоциклети. На 10 април 2014 г. влезе в сила нов законодателен акт на Об притежава пълно свидетелство за категория В (автомобил) (независимо от уврежданията и триколка на територията на Обединеното кралство. Триколесни превозни средства се управ Чехия, Румъния, Португалия, Франция, Холандия, Германия, Испания, Нидерландия, Гърция останат в „В“ категория. По държави: Франция - В категория\* 21 навършени години\* 2 години В\* 18 навършени години\* за нови водачи след 2013 година изпит на 3-колесно - 2 маневри, к за територията на страната Холандия - В\* книжка издадена преди 2013 - без ограничения с страната Гърция - В\* важи за територията на страната\* А1-стаж 5 години Дания - В Без огран „А“ по нито един параграф, те трябва или да са изведени като отделна категория или като необходимите умения, които трябва да притежава водача или да останат към категория В, на Директива 126 на ЕС с подусловие за навършени 21 години.

Предложение от Група заинтересовани страни за промяна на Чл. 155. Обосновка и описание моторни средства – превозни средства (категория L5e), с двигател с работен обем на цилиндър по-висока от 45 km/h, както са определени в чл. 4, параграф 2, буква "д" и приложение I от които са стационарни и на място и в движение и такива, които са стационарни само на място променят закона и поставят всички триколесни в група с мотоциклетите, без оглед на колото продължава да седи изречението в В1, че тези превозни средства, трябва да отговарят на изключителната специфика и различия на 3-колесните машини, спрямо 2-колесните такива колесните. специфичните умения, които следва да придобие кандидат-водача за категория следните линии: а/ Задължение на автошколата да предостави МПС съгласно изискваната невъзможно е всички школи да закупят и регистрират еднотипни триколесни е за целта, за чл. 14 от Наредба 38. От друга страна в Наредба 38, все още стоят 3 и 4-колесни в категория /изм. - ДВ, бр. 9 от 2017 г./, категория В1 – става така „четириколесни превозни средства (б изменението триколесни превозни средства не могат да се управляват с категория В1. Но д над 400 кг, често някои марки са 600-700 кг. В България все повече се разраства групата та (категория L5e), с двигател с работен обем на цилиндъра над 50 cm<sup>3</sup>, ако е с вътрешно горю определени в чл. 4, параграф 2, буква "д" и приложение I от Регламент (ЕС) № 168/2013. В Б Категория „А“ за управление на триколесни моторни средства – превозни средства (катего kW. Водачите, които желаят да управляват триколесни моторни средства – превозни сред В1; те имат обективни причини да не желаят да управляват двуколесен мотоциклет по здра видимо дискриминационно да се изисква в закона Категория А за триколесни моторни сред положи изпит на такова ППС, и да бъде издаден лиценз, както в другите държави, че с тоз може да регистрира друго ППС с което водач да желае да вземе изпита на него. В случая с текстове в наредби 37 и 38, регламентиращи провеждането на изпити за правоспособност.

Предложение от Група заинтересовани страни за промяна на Чл. 155. Искане за промяна: Чл. 155 от категориите по чл. 150а има право да управлява и превозни средства от категория АМ, в триколесно МПС от категория L5e, а водач с право за управление на моторни превозни средства трактор. Това предлагаме да се добави към този чл. водач с право за управление на МПС от

Закон за движение по пътищата или закон за автомобилни превози? Превозите на хора и тогава неговото свидетелство за управление не са разделени на предназначени за хора на трудов договор. Работата е също толкова опасна на пътя, като работещите зад волана на лек, товарен или за водач до противоречия и не работят. Когато е съществувал ЗДвП, не е имало закон за автомобилна администрация. Вместо да прехвърлят експлоатацията и ремонтите на автомобилна корупция в двата закона. Едва ли е повече корупцията в ИААА от корупцията в останалите агенции, е в нейната структура, натоварване с отговорности за които няма капацитет, дублиращи агенции/администрации, като МОН и МВР. Системите за безопасен превоз на хора, режимът на обществен превоз трябва да внаредбите от закона за автомобилни превози, защото технологията на нуждите за безопасен превоз.

специализиран превоз на деца В големите градове се напълни с частни бусове, превозващи деца, обезопасителни системи за деца, а може би някои от тях нямат и триточкови колани. Разбирането на идеята на този превоз няма нищо общо с това и не е случайно, а системно превозване на деца и тогава да започнем да се кахърим и да създаваме мерки за тяхната безопасност. Мисля да се въведе изискването специализираните превози за деца да бъдат снабдени със специ

коригиране на предложението Във връзка с предложението, което направих, да се създаде нов закон, който гласи: "Когато в превозното средство в момента на нарушението е имало дете, глобално не изпаднем в хипотезата някои да решат, че това важи само за случаите на ал.1, в случай че

Законът е рамка, не е инструкция Техническите изисквания към превозните средства, обезопасяването, защото технологиите се променят постоянно и правителствата трябва да реагират динамично, безпилотни, цели композиции/колони от състави превозни средства управлявани дистанционно, българското законодателство, когато безпилотна "Тесла" участва в ПТП? Постоянно въвеждаме автомобил. Няма логика подробностите да са в закон, трябва да са в подзаконови документи, закон за професионално образование и обучение, подробностите - изискванията към кандидатите, принудителни мерки, кой, как ще изпитва са постоянно променящи се и са пречки, когато

Безплатно паркиране за моторни превозни средства, които се задвижват само с електрически двигател превозни средства, които се задвижват само с електрически двигател и които са снабдени с регистрационен номер, регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване, ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства на територията на цялата страна, без да е необходимо обозначаването им със специални символи, решава дали да предостави безплатно паркиране на собствениците на електромобили на територията, трябва да бъде решено от държавата, така както е направено с местния данък в чл.58, ал.2. Паркиране е приела определен ред, по който това трябва да се случва, като се изисква заявление от служителите на общината, отговарящи за контрола по паркирането, не бяха и няма как да се различат електрически и кой не. С въвеждането на новите регистрационни номера това вече е напълно ясно за администрацията. И не на последно място много от собствениците на електромобили пътуват безплатно и в коя не и още повече да се снабдят с въпросния стикер, за да могат да паркират

предложения след кръглата маса След кръглата маса, организирана от ДАБДП на 31.05.202 в ал.4 на чл.5, да се създаде нова т.5, която гласи:"да бъде особено внимателен, когато в п в него навици за спазване на правилата за движение."2. Във връзка с предложението по т създава ал.1, която гласи:"Когато в превозното средство в момента на нарушението е имал децата под 150см задължително трябва да се превозват в столче, като няма проблем деца когато водачът е сам с детето в автомобила. Според сега действащите разпоредби това не МПС от категориите М1, N1, N2 и N3 пътува дете с ръст под 150см и МПС е оборудвано със че тези МПС задължително трябва да са оборудвани с такива системи, за да могат в тях да оборудвани със системи за обезопасяване, не се допуска превозването на деца под 3 години необезопасени, стига да не са на предна седалка.Т.е. според нашият ЗДвП е задължително само ако се возят на предна дясна седалка. Това считам, че е недопустимо, защото макар и задържани и достатъчно добре обезопасени само от монтираните в автомобила колани. За деца с ръст под 150 сантиметра, които пътуват в моторни превозни средства от категории пълния или непълния клас по смисъла на чл. 137б, ал. 2, съобразен с теглото на детето, в с на деца, одобрени в съответствие с чл. 137г, ал. 1, т. 1; 2. данни от производителя за височ обезопасяване на деца, одобрена в съответствие с чл. 137г, ал. 1, т. 2."Ал.3 се променя так от категории М1, N1, N2 и N3 без система за обезопасяване на деца на седалка, която не е водачите на обществен превоз разрешеното количество на алкохол в кръвта да бъде намал

защо наставник, а не придружителНаставникът наставлява новия водач, не го придружава наставник. Прочетете Директивата за свидетелствата, ще разберете , че една от целите е р ограничение чрез непознато в света изискване за диплом 10 клас.Забрана категории АМ, А Германия и други страни позволяват нови водачи преди навършване 17 годишна възраст , наставник. Наказанията не трябва да стимулират корупция и създаване на нови администр кандидатите за водачи на МПС?За каква обществена опасност от инструктор става въпрос, и не дават права за придобиване на свидетелство за управление.Обучението и изпитите са образование и обучение, а не в общия ЗДвП.Ненужната регулация създаде ИААА , която от обучение?

Други коментариВ мотивите към законопроекта е посочен броят на съставените АУАН за по свързани с липсата на задължителна застраховка "Гражданска отговорност". От това може значително изчерпан. Като се има предвид, че размерът на тези наказания не е променян с цел завишаване на размера на тези наказания с 20 % до 50 %.

Влизане в сила на законаВ мотивите към законопроекта няма посочени причини, които да н да влиза в сила един месец след обнародването му в Държавен вестник, за да имат гражда

Наказания по чл. 183Размерът на наказанието би следвало да съответства на тежестта на обществена опасност да се наказват по-строго и обратното – тези с по-ниска степен на общ нарушенията, посочени в т. 3 и т. 6 от ал. 2 на чл.183, да се преместят като нови точки в ал в ал. 1 на чл. 183;3. да не се отменя т. 5 в ал. 4 на чл. 183 – няма логика да отпадне наказуе пряко засяга безопасността на движение.

Без глоба за неносене на полица за ГОПредложение: Чрез §71 от законопроекта да се отме „Гражданска отговорност“ на автомобилистите е регламентирано в Кодекса за застрахован задължение. След като наличието на валидна застраховка може да се установи от контрол включително с помощта на електронна услуга, която е свободно достъпна през страницата което има валидна застраховка, само за това, че не носи документ, доказващ това обстоят

Водач категория В с придружителС §45 от законопроекта се предлагат изменения и допълнения за превозни средства от категория В с придружител. Възражявам срещу предлаганите промени, конкретно с Директива 2006/126/ЕО относно свидетелствата за управление на превозни средства от категория В е фиксирана на 18 години;- свидетелствата за управление, издадени от държавата, поставя ограничение за териториална валидност на издадено от нея свидетелството за управление, проверява придружителят за употреба на алкохол и/или наркотични вещества и/или технични средства за придружителите им.

Периодичен преглед за автобуситеВъзражявам срещу предлаганите с §43 от законопроекта, никакви аргументи защо се предлага тази промяна. При положение че като основна причина за движението, фактор за което е и техническата изправност на превозните средства, буди технически преглед на превозните средства от категории М2 и М3 (автобусите). Няма изложение за автомобили, тролейбусите и трамвайните мотриси, които също се използват основно за превоз на пътниците. жестоките катастрофи с автобуси (например тези край Своге и на АМ Струма), или просто липса на внимание на пътниците.Предложение: да се запази досегашната разпоредба на чл. 147, ал. 3.

Пресичане в района на спиркаС §32 от законопроекта се предлага създаване на нова ал. 3 на чл. 115 за движение непосредствено зад или пред спряло „на автобусна спирка“ ППС от редовните линии за обществен превоз на пътници. защо тази забрана ще важи само за автобусни спирки, но не и за трамвайни или тролейбусни спирки за неправилно тълкуване и прилагане на закона. Също така не става ясно и защо забраната важи само за линии за обществен превоз на пътници. По-логично е тази забрана да се отнася за всяко пътно средство. Чл. 115 да се измени по следния начин:„(3) На пешеходците е забранено да пресичат платното на автобусна спирка на превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници.“

Чл. 100, ал. 1Предложение: В ал. 1 на чл. 100 да се отменят т. 3 и т. 5.Мотиви:1. Отпадането на административната тежест за водачите на МПС;2. С оглед на § 86 от ПЗР на законопроекта контролните органи по служебен път;3. Дори и водачът да носи със себе си полица за застраховане. Особено, ако тази застраховка е издадена в чужбина;4. Изискването за носене на сертификат беше необходимо допреди няколко години, когато този сертификат се издаваше по желание за застраховането (в сила от 01.01.2016 г.) този сертификат вече се издава заедно с всяка полица (виж чл. 488, ал. 1 от кодекса). Освен това контролните органи могат да получат данни за теглене на застраховането;5. Изискването за носене на сертификат „Зелена карта“ се прилага само при пътуване в чужбина, което е алогично, е и форма на дискриминация.

Отмяна на ППЗДвПВ мотивите към законопроекта е посочено, че е необходимо ППЗДвП да бъде на друго място, бъдат уредени на законово ниво.Интересно къде са или ще бъдат уредени разпоредбите, които да се прилага наказанието по чл. 183, ал. 4, т. 7 и чл. 184, ал. 4 от ЗДвП. Може би ще чакаме

Най-важното липсва!Всички промени касаят шофьорите, а те са последната брънка във веригата за предоставящи транспортната услуга?! Ако даден индивид заплаща за да се движи по пътна инфраструктура и безопасност!Следователно! Къде са санкциите за калпавите шофьори? контролните органи да следят не само техническото състояние на автомобилите но по същество за безопасността в пътната безопасност!Аз пак ще го кажа, колкото и да не се съгласяват "колегите" - искат да се движи безопасно или е вакханалия! А вакханалията е само в "институциите" уж гарантиращи безопастност на терор над шофьорите!

Становище на велосипедна група ВелоКултура 4Смятаме също така, че се пропуска удобен водачите на велосипеди и индивидуални електрически превозни средства (ИЕПС):- Въвежда водач на велосипед или ИЕПС от 1,5м в раздел IX при изпреварване и в раздел X при разми платното за движение;- От определението за "Пътна лента" (Допълнителни разпоредби, п. добавяне на ал. 8 в чл. 15 да може да се използва различна от най-дясната при определени влязат в определението за "Пътна лента" и няма да има неясноти относно задълженията и

Становище на велосипедна група ВелоКултура 33. Относно предложението да се създаде а водача велосипеди и ИЕПС, формулирано по начинът, по който е:а) се застъпва с вече същ наядсно) свързани с навлизане в съседна пътна лента указано в чл. 25, ал. 2 в случаите, в и предназначена за тях;б) не указва чие е предимството спрямо движещите се по изграденат определение за "алея" в ЗДВП, има ясно разграничаване между "пътна лента" и "алея" в чл. (Допълнителни разпоредби, п. 6, т. 3) е общата широчина на пътните ленти и според опред тя отделя платното за движение от други елементи на пътното платно, измежду които е и аргументи не може да се определи като лента и следователно се определя като "алея";- ко велосипеди или ИЕПС с водачите на ППС, движещи се по платното за движение, не се нами когато велосипедът или ИЕПС пресича кръстовище по маркирова М9 - "Велосипедна пътека този случай велосипедът или ИЕПС не минават "покрай" водачът, който прави десен завои, на велосипед или ИЕПС по платното за движение и специално предназначена лента и прен предлагаме следните допълнения, с които да се предотвратят потенциалните инциденти с чл. 113 и чл. 114 (описано по-горе):- да се промени името на Раздел XXII като се добави "и д след думата 'пешеходците';- в чл. 119, текстът на ал. 1 да се премести в ал. 1, т. 1 и да се д чл. 119, текстът на ал. 2 да се премести в ал. 2, т. 1 и да се добави т. 2 с аналогичен текст з "и водачи на велосипеди или ИЕПС";- да се добави чл. 120а аналогичен на чл. 120, но с прер водачите на велосипеди и ИЕПС;

Становище на велосипедна група ВелоКултура 22. Относно добавянето на т. 4 в чл. 80, ал. две причини:а) В определението на "Пешеходна пътека" (Допълнителни разпоредби, п. 6, т на велосипед не е пешеходец. Предвид фактът, че велосипеди и ИЕПС се управляват както за управление на МПС, добавянето на подобно задължение би постигнало единствено фали ЗДВП и ППЗДВП в процес на обучение преди явяване на шофьорски изпит, ще са наясно с п водачи на МПС в социалните мрежи, установихме, че единични бройки сред тях знаят за съ се натъкнат на такава, са с убеждението, че това всъщност са пешеходни пътеки, нанесени водачите на МПС, че водачът на велосипед или ИЕПС трябва да слезе и да буца ППС-то си н задължен да пресича на пешеходна пътека и би бил пречка на велосипедна; \* Тук предлаг определение за "Велосипедна пътека" (в ЗДВП, Допълнителни разпоредби, п. 6), в което, п предназначението ѝ е за пресичане на водачи на велосипеди и ИЕПС;2) е очертана или не с пътека е продължението на изградената извън платното за движение велосипедна инфраа естеството на движение на пешеходците и водачите на велосипеди и ИЕПС, в новия член д готовност за спиране;- да се добави аналог на чл. 114 като съответно отпадне т. 1 от новия водачите на велосипеди и ИЕПС "внезапно" би бил много неясно установен термин;

Становище на велосипедна група ВелоКултура 1Становище на велосипедна група ВелоКул  
пътищата от 4.5.2023 г.: След като анализирахме предложените промени, касаещи водачи  
впоследствие ИЕПС), смятаме, че някои от предложенията създават неясноти относно нуж  
удобство. 1. Относно предложението да се създаде ал. 2 в чл. 80 и конкретно т. 1:Текстът "  
освен деца до 3 години на специално предвидени за целта стабилно монтирани столчета;"  
Родителите няма да могат да водят децата си на детска градина или училище с велосипед  
на баланс, а балансът не се влияе толкова от възрастта, колкото от теглото и ръста на пре  
доста над 3 години. Триколесните велосипеди осигуряват достатъчна стабилност, независи  
използването на специализирани велосипеди за превоз на инвалиди - <https://www.getcycling>  
забранява използването на тандемни велосипеди, на които може да се придвижва повече с  
ППС. При този тип велосипеди всички задвижват велосипеда с мускулна маса, но управлява  
<https://cdn.mos.cms.futurecdn.net/Sdys6yk4RmJdfaEJfLp4nb.jpg> ;г) Терминът "стабилно монтир  
които могат да се използват за превоз на деца при правилно обезопасяване - <https://mtnwee>  
забрана да отпадне предвид многото възможности за превоз на други лица и вместо него д  
бъдат обезопасени чрез класификация по ръст и тегло, използвайки аналогичен подход на

Тесттест

Алкохол в кръвта или забранено вещество трябва да преминат в НК, зада не се дублират  
кръв или забранено вещество в кръвта е административно нарушение , налага глоба, а спо  
от проверка спасява престъпника от затвора?Изтърпяващи мярка временно отнемане на с  
трябва да са в НК! Тук може бира, а извън РБългария отнемат свидетелството, трябва да н  
деца или да го срещна на пътя!

стимули (2)Глоби в размер до 500 лева могат да бъдат заменени с посещение на групи за п  
от министъра на вътрешните работи.-институт по психологияВ принудителните мерки:в) ко  
година допусне самостоятелно пътнотранспортно произшествие или друго произшествие  
насрещно движение или в крайпътното пространство не зависимо от последствията му се н  
прогнозиране , избягване на опасности и функционална грамотност по безопасно движени  
на всички на които е временно отнето свидетелство за управление, независимо от наложен  
лишен нарушителя може да бъде заменено с посещение на групи за психологическо консул  
вътрешните работи.-по време на лишаването, нарушителите губят притежаваните от тях у

държавата не иска да събира пари от нарушителитеАко наистина искат да прибират пари с  
лихви и ще възложи на НАП събирането. За да е възпитателна мярката, размера на глобите  
искат да се стига до жертви , своевременно ще пращат нарушителите, включително пешех  
двигател на психолог за корекции в поведението. Тези хора имат нужда от помощ, от псих  
унижението от глобата, от неприятностите.Мерки преди да убият или се самоубият, защото  
се нарича "идиот-тест", спасява хората от самите тях.Тази мярка е комплексна, освен рабо  
опасности и преглед при лекари.

ограничения на скорости и дистанция при различни пътищаЧл. 21. (1) (Изм. и доп. - ДВ, бр. от 2012 г.) При избиране скоростта на движение на водача на пътно превозно средство е за таблицата дистанцията до движещото се пред него превозно средство:Пътно превозно средствомагистраладистанция Категория А 50  
В 50 30м 90 50м 130 72м 120 67м Кат  
90 50м Категории В+Е, С+Е, D+Е 50 30м 70 38м 100 52м  
- - Категория АМ 45 25м 45 25м Самоходни

стойността на скоростта, която не трябва да се превишава, е различна от посочената в ал.

допълнителни точки към ал.20 Как водачите ще имат умения дапрогнозират опасности, колкото дистанция от превозни средства и състави от превозни средства обозначени с табели, като освобождава водачите на обозначените превозни средства и състави от превозни средства, когато е когато поради незнание или друга причина вместо хората, които не се съобразяват с обозначените ППС да носят отговорност без физическа и техническавъзможност да реагират. МПС полагат изпити с тестове за умения да прогнозират и избягват опасности, външно оценяват и получават свидетелство за професионална квалификация „Водач на превозно средство“ от

всеки 10км/ч повишава още три пъти силата на удара при катастрофатаНе е все едно дали увеличава спирачния път.Техническите изисквания към производителите на автомобили са различна между 30км/ч и 40км/ч , това е живота на човек на пешеходната пътека. Инфраструктурата има жертви.-Визия нула.Когато преди пешеходната пътека има съоръжения не позволяваща няма нужда от патрулка и радар, няма нощни гонки.Нямат място скоростните отсечки в градовете.Правите широки улици, с подлези и надлези имат място ,когато свързват квартали и няма опасност пътят е обезопасен с мантинели, а не рехави оградки пречещи на пешеходците.Зона 30км/ч в други подобни улици.

Стига панаирджийски промени от дилетанти в ЗДвПАбсурди с цел облагодетелстване на дилетанти, фирми за узаконяване контруктивни промени и други подобни противоречия на правото на движение за учебни автомобили купуват от магазина за всяка марка . Станахме за смях в Гърция с нощна помощ се изучава в училищата, инструктажите по ЗБУТ , в листовките на кандидатите за кандидатите за кандидатите.Как диплома за счетоводител или камериерка ще подобрят квалификацията на водача на пътя.

чл.20, когато скоросттае съобразена и препятствието е предвидимо. нее за непредвидими опасности и избягват предвидимите опасности при избиране скоростта на движението да се съобразява с превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с предвидимо препятствие. Водачите са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост действия или бездействия в противоречие с нормативните документи на участници в движението и други са непредвидими.- има практика на ВАС , че хората не могат да предвиждат действията си в не сигнализирани пътни съоръжения , неправилната организация на движението.Попадаш

До Димитър ТПредложенията ви са буквално безумни!Първо ПТП може да възникне по ред причини.Рехабилитация на индивида!Ако ще поддържате тезите си и наказанията аз ще "наддам" с по-голям шофира прави и нарушения и е въпрос само на време - удрамя го на превенция и разстрелване.Това са глупости! Слезте на земята!

Правилото ни рак ни шукаДо buenovaАко ще приемаме задължително "зимни гуми" за зима гума през лятото има осезаемо по-малко сцепление и значително по-лоши качества при акв лошо поведение на автомобила отколкото обратното.Зимната гума има осезаеми предимств ПРЕДСТАВЯНЕТО И НА СНЯГ!Ако няма сняг, а България (малката буква е изрична, докато не има райони, които виждат подобие на сняг за ден два - то лятната гума не е драстично по-на "зимна гума" със съответната маркировка.

Скорост при изпреварванеДо buenovaИзпреварването е най-опасната маневра на пътя зарад кратък период, позволяваща възможно най-бързото извършване на изпреварването и приб примерно да застигнеш кола движеща се със 75 км/ч, а застигащата кола да е с 90 км/ч из скоростта на изпреварващият автомобил до 105 км/ч същата маневра ще отнеме половина безопасно!!! безопасна скорост си е достатъчно добър термин, даже следва ясно да се ут

30 в часПърво ще отпочна, че току що Полицията направи 3 груби нарушения пред Полици за колегите им - разбира се!..При ограничение 50 и непрекъсната "патрулката" се изстреля изпреварвайки 4 коли. Другаря милиционер, който беше на 100 метра в храстчето разбира не безопасно и създавайки ситуация) защото огромен червен бус, който виждаш от киломе че не го спряха, защото реално беше съвсем безопасна маневра (опасно беше излизането н пишат!ТОВА БЕШЕ ПЪРВО!ВТОРО Точно днес предиобед правихме експеримент с един либе км/ч в града.Минахме един 5 км маршрут 2 пъти - първо със скорост 50 (3та предавка), сле само плява вместо истинска храна беше принуден да се съгласи, че 30 км е БЕЗУМИЕ!Разли относително голям за сегашната мода 1.6 литра обем и евро 6 стандарт и даде скромните уточнявам: Литър бензин при изгарянето си отделя около 2.3 кг CO2, литър нафта около 2. безумия нямащо нищо общо с безопасността! Признато дори от заклет зелен либерал... АЙД

наставник, а не придружителЗа новите водачи да се предвиди наставник, а не придружите неграмотни водачи, нарушаващи правилата за движение и нямащи никакъв подход за обуч има шофьорска книжка, но никога не е шофирало активно.

закон за дейности по предоставяне на услуги:обучениет и изпитите не са транспортна услу бр. 93 от 2009 г., в сила от 25.12.2009 г., доп. - ДВ, бр. 60 от 2012 г., в сила от 07.08.2012 г., практическо обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление н регистрирани по Търговския закон или Закона за юридическите лица с нестопанска цел, ил съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пр училища с паралелки за професионална подготовка и акредитирани по реда на Закона за в технологии и съобщенията или от упълномощено от него длъжностно лице,когато отговар г., изм. - ДВ, бр. 9 от 2017 г., в сила от 26.01.2017 г.) За издаване или за удължаване на сро декларация, че за тях не е открита процедура за обявяване в несъстоятелност, и документ изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) Разрешение за обучение на кандидатите за придобиване на пра 3 за всеки учебен център поотделно при следните условия на документацията по чл.153. ал. 9 - ДВ, бр. 22 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 93 от 2009 г., в сила от съобщенията води регистър за издадените разрешения по ал. 1, т. 3.(11) (Предидшна ал. 10 на закона за ограничаване на администрацията и административното регулиране стопанс администрация" се създава и поддържа регистър на преподавателите, извършващи обучен превозно средство. В регистъра се вписват данни уточнени в наредба по чл.153.Подробнос живота, докато законите са статични.

чл.152 дублира документацията по чл.153Чл. 152. (Изм. - ДВ, бр. 43 от 2002 г., в сила от 26.12.2009 г.) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията:1.; кандидатите за всички професии се определя от държавен образователен стандарт, който професионална квалификация, право да упражняват професия.Дали ще се прехранва с тази държавният образователен стандарт,изпитите ,свидетелството са еднакви.2. Под методичко-психологическа годност на водачите на моторни превозни средства и условията и реда за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства от категории загубили правоспособност поради отнемане на контролните точки;б) (доп. - ДВ, бр. 9 от 2003 г.) на собствена сметка на пътници или товари, както и на председателите на изпитни комисии;в) на моторно превозно средство на основание чл.157,ал.5 , по чл. 174, ал. 1 и 2, водачите, на които е наредба по реда на чл. 171, т. 1, буква "а" и „б“ , както и на водачите, които са лишени от правото да управляват до успешното полагане на проверочен изпит с разширено съдържание включващо освен по-голяма опасност на пътя и медицински преглед /ТЕЛК;3. (изм. - ДВ, бр. 74 от 2009 г., в сила от 15.06.2009 г.) образованието и науката с наредба определя условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, както и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение;4. с наредба по чл.153 на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, както и реда за издаване на разрешение за управление по реда на чл. 171, т. 1, буква "в".(2) (Нова - ДВ, бр. 22 от 2007 г.) Изследванията и извършват и извън случаите на ал. 1 по ред уточнен в наредба.

дефиниция за скоростен път и автомагистралаСпоред §6 от ДРт.52. "Автомагистрала" е път, който отговаря на изискванията на чл. 3, ал. 8 от Закона за пътищата. „Скоростен път" е път, който отговаря на изискванията на чл. 3, ал. 8 от Закона за пътищата. можем да изискваме от водачите да познават и Закона за пътищата, /едно е да се преправят основополагащи термини, каквито са скоростен път и автомагистрала/, но и дадените там за пътищата:Автомагистралите са национални обекти. Те са специално изградени и означени с притежават следните характеристики:1. имат самостоятелни платна за движение във всяка посока за движение и със специална лента за аварийно спиране;2. пресичането с други пътища, улични отливания на движението е само на определени места;4. нямат директни връзки към съседни пътища.предпазна телена оградаИ сега Ви питам - Ако например няма предпазна телена ограда - а само правилата за движение по АМ? Участъците от АМ, на които аварийната лента преминава в обикновена продължава да си бъде АМ? Същото важи и за скоростните пътища:Скоростните пътища са предназначени за моторни превозни средства с високи скорости и притежават следните характеристики:1. имат самостоятелни платна за движение;2. между тях, като всяко платно е с най-малко две ленти за движение;2. пресичането с други пътища, улични отливания на движението се осъществява само от пътни възли на различни нива;4. връзки с обикновени пътища с разделителна ивица с широчина не по-малко от два метра;5. имат предпазна телена ограда.отдих.Можете ли честно, без да четете нищо повече да ми посочите поне един скоростен път, който не е такъв?Дори и да приемем, че знаете наизуст всички закони, можете ли в качеството си на юрист т.3 и 4 от двете разпоредби са формулирани по различен начин?



Скорост по време на изпреварванеТрябва да се изчисти проблема с понятието безопасна скорост. ал.2, т.3 Водач, който изпреварва, е длъжен „да се убеди, че като се движи с безопасна скорост, не може да изпревари по-бавна скорост“. „безопасна скорост“, без никъде да е дадена дефиниция какво означава това.Какво казва БЗП за изпреварване? Водачът трябва да погледне поперечи на пътното движение в противоположна посока, като провери дали лентата, която е в непосредствено предимство, позволява да се осъществи изпреварването във възможно най-кратко време. ТЪЛКУВАТЕЛНО РЕШЕНИЕ № 28 ОТ 28.11.1984 Г. ПО Н. Д. № 10/1984 Г., Върховен съд казва: „понятието "съобразена скорост". В едни случаи се приема, че тя е различна от т.нар. "намалена" и "безопасна скорост" и др., а в други, че такова различие не съществува. Правилното тълкуване на чл. 23 ПЗДВП дава основание да се приеме, че не съществуват отделни видове намалени скорости. Законът е послужил с различни термини за конкретни пътни ситуации, не е целил и не е определил разграничаване на скоростта, която трябва да се движи със съобразена скорост в зависимост от факторите, посочени в двете хипотези. ТЕРМИНОЛОГИЯТА НА ЗДВП И ППЗДВП ОТНОСНО СКОРОСТТА "НАМАЛЕНА", "БАВНА", "БЕЗОПАСНА" И "СЪОБРАЗЕНА". Ал. 2 ЗДВП ФАКТОРИ.Това тълкувателно решение обаче е по стария Закон за движение по пътища, който не е бавна скорост, а само в чл.42 законодателят, без да става ясно защо е останал термина безопасна скорост, били отстранени проблемите в тази връзка, които е имало в стария закон, но е останал единият термин БЕЗОПАСНА СКОРОСТ и ЗАЩО НЕ Е НАПИСАНО С РАЗРЕШЕНА СКОРОСТ? Има ли се нещо променило след извършено изпреварването?Ако имаше предвид разрешената скорост, не трябваше ли законът да каже: „Водачът, който се движи с разрешена скорост, може да извърши изпреварването за кратко време.“Защо е записано: „Водачът, който се движи с безопасна скорост, може да извърши изпреварването за кратко време.“Дали законодателят не е имал предвид настъпи ПТП с насрещно движещите се МПС, отколкото в този момент да шофираме с разрешената скорост? изследваме един много важен въпрос:След като сме установили каква е разрешената скорост, следва да се постави въпроса – КАКВА Е СКОРОСТТА, ПРИ КОЯТО ПТП НЯМАШЕ ДА НАСТЪПИ? Тази скорост наричаме безопасна скорост. Ако се движеше, водачът не би допуснал ПТП. Тази скорост може да е и по-висока от разрешената.

локално платноТрябва да се регламентира проблема с локалните платна. На първо място трябва да се даде разпоредба в следния смисъл - „Водачите на пътно превозно средство, което завива надясно, трябва да се уверят, че движещите се в локалната пътна лента, на които преминаването също е позволено .“

правилото на ципаПредлагам да се регламентира правилото на ципа, като се създаде нов член в ЗДВП, който да има такава разпоредба„ал.1 На път с повече от една лента за съответната посока на движение, водачът трябва да е възможно да продължи поради наличие на препятствие в тази лента или изчезването ѝ, водачът трябва да се увери непосредствено преди мястото, където възниква препятствието или мястото на изчезване на лентата, преминава в съседна, по която движението му може да продължи. В случай, че е възпрепятствено движението, водачът трябва да се увери в предимство на един водач в дясната лента и след това на един водач в лявата лента.“ „ал.2 Водачът, който се движи в лявата лента, трябва да се включат в съседната свободна лента само непосредствено преди стеснението или при необходимостта да се обърне назад.“



към изнервен и НАПМястото на задълженията на българските граждани не е в МВР, а в НАП. Поръчки на конкуренцията, да събират парите, които нарушителите бутат в ръцете на бюрократи. Стимулите за плащане, формирането размера на наказанията трябва да са в нормативните актове. Трябва да приложим практиката на ЕС комплексна мярка- профилактика на системните нарушения. Образователен стандарт, съдържанието на изпитите според европейското във водещите държави. Или си карат колите? Каква е ползата, след като никой не работи с тях за корекции на поведението? Прехвърлят отговорности, все другите не работят, пречат? Защо са поели отговорности, слугите на властта? По-малко агенции, повече ефективност.

Бележки по отношение на параграф 85Здравейте!Параграф 85 от ЗИД на ЗДвП е изцяло променен. Не бързайте да бъдат изследвани доброволно. Самата конструкция на деянието е нелепа и противоречива. Това, което се касае за право. Щом някой упражнява свое право, не може да бъде подвеждан под наказателно следващо място, налице е конкуренция с чл. 270, ал. 1 от НК, при който деецът противозаконно повишава нивото на алкохол, НВ или техни аналози). В чл. 270, ал. 1 от НК е посочено наказание ЛОС. Новото предложение има долна граница за ЛОС от 1 година и глоба от 3000 до 5000 лв. Десетте години предложената норма ще остане неприложима на практика. Хайде да не се престараваме и да не се връщаме назад. Чл. 212а, ал. 2 и чл. 319б, ал. 3 от НК. Последно, нежеланието на дееца да съдейства за установяване на виновност, за завеждане на досъдебно производство при условията на чл. 212, ал. 2 от НПК и принудително завеждане на досъдебно производство при условията на чл. 212, ал. 2 от НПК и принудително завеждане на досъдебно производство при условията на чл. 212, ал. 2 от НПК е въпрос на организация и координация на органите на полицията, прокуратурата и съдебната власт. Вина на гражданите, били те невинни, или виновни. Що се отнася до санкционната част в ЗЗДвП, това е общественополезен труд, а ЗДвП изцяло игнорира тази възможност, която е приложима при извършване на напълно успешно на практика. Ако искате, направете глобите и 1 милион лева за нарушенията. Всъщност не правите нищо. И последно, обърнете внимание не само на водачите на леки автомобили, а и на процента от случаите, както и на чуждестранните водачи. По пътя София - Русе румънци, турци, българи, номерата на Дунав мост.

Бележки по отношение на параграф 85Здравейте!Параграф 85 от ЗИД на ЗДвП е изцяло променен. Не бързайте да бъдат изследвани доброволно. Самата конструкция на деянието е нелепа и противоречива. Това, което се касае за право. Щом някой упражнява свое право, не може да бъде подвеждан под наказателно следващо място, налице е конкуренция с чл. 270, ал. 1 от НК, при който деецът противозаконно повишава нивото на алкохол, НВ или техни аналози). В чл. 270, ал. 1 от НК е посочено наказание ЛОС. Новото предложение има долна граница за ЛОС от 1 година и глоба от 3000 до 5000 лв. Хайде да не се връщаме назад. Чл. 212а, ал. 2 и чл. 319б, ал. 3 от НК. Последно, нежеланието на дееца да съдейства за установяване на виновност, за завеждане на досъдебно производство при условията на чл. 212, ал. 2 от НПК и принудително завеждане на досъдебно производство при условията на чл. 212, ал. 2 от НПК е въпрос на организация и координация на органите на полицията, прокуратурата и съдебната власт. Вина на гражданите, били те невинни, или виновни. Що се отнася до санкционната част в ЗЗДвП, това е общественополезен труд, а ЗДвП изцяло игнорира тази възможност, която е приложима при извършване на напълно успешно на практика. Ако искате, направете глобите и 1 милион лева за нарушенията. Всъщност не правите нищо. И последно, обърнете внимание не само на водачите на леки автомобили, а и на процента от случаите, както и на чуждестранните водачи. По пътя София - Русе румънци, турци, българи, номерата на Дунав мост.

Бележки по отношение на параграф 85Здравейте!Параграф 85 от ЗИД на ЗДвП е изцяло променен. Не бързайте да бъдат изследвани доброволно. Самата конструкция на деянието е нелепа и противоречива. Това, което се касае за право. Щом някой упражнява свое право, не може да бъде подвеждан под наказателно следващо място, налице е конкуренция с чл. 270, ал. 1 от НК, при който деецът противозаконно повишава нивото на алкохол, НВ или техни аналози). В чл. 270, ал. 1 от НК е посочено наказание ЛОС. Новото предложение има долна граница за ЛОС от 1 година и глоба от 3000 до 5000 лв. Хайде да не се връщаме назад. Чл. 212а, ал. 2 и чл. 319б, ал. 3 от НК. Последно, нежеланието на дееца да съдейства за установяване на виновност, за завеждане на досъдебно производство при условията на чл. 212, ал. 2 от НПК и принудително завеждане на досъдебно производство при условията на чл. 212, ал. 2 от НПК е въпрос на организация и координация на органите на полицията, прокуратурата и съдебната власт. Вина на гражданите, били те невинни, или виновни. Що се отнася до санкционната част в ЗЗДвП, това е общественополезен труд, а ЗДвП изцяло игнорира тази възможност, която е приложима при извършване на напълно успешно на практика. Ако искате, направете глобите и 1 милион лева за нарушенията. Всъщност не правите нищо. И последно, обърнете внимание не само на водачите на леки автомобили, а и на процента от случаите, както и на чуждестранните водачи. По пътя София - Русе румънци, турци, българи, номерата на Дунав мост.

Бележки по отношение на параграф 85Здравейте!Параграф 85 от ЗИД на ЗДвП е изцяло пр  
бъдат изследвани доброволно. Самата конструкция на деянието е нелепа и противоречива  
то се касае за право. Щом някой упражнява свое право, не може да бъде подвеждан под на  
следващо място, налице е конкуренция с чл. 270, ал. 1 от НК, при който деецът противозак  
ниването на алкохол, НВ или техни аналози). В чл. 270, ал. 1 от НК е посочено наказание ЛОС  
новото предложение има долна граница за ЛОС от 1 година и глоба от 3000 до 5000 лв. Хай  
състави с различни санкции като в чл. 212а, ал. 2 и чл. 319б, ал. 3 от НК.Последно, нежелан  
напълно успешно при своевременно завеждане на досъдебно производство при условията  
по реда на чл. 146

Бележки по отношение на параграф 85Здравейте!Параграф 85 от ЗИД на ЗДвП е изцяло пр  
бъдат изследвани доброволно. Самата конструкция на деянието е нелепа и противоречива  
то се касае за право. Щом някой упражнява свое право, не може да бъде подвеждан под на  
следващо място, налице е конкуренция с чл. 270, ал. 1 от НК, при който деецът противозак  
ниването на алкохол, НВ или техни аналози). В чл. 270, ал. 1 от НК е посочено наказание ЛОС  
новото предложение има долна граница за ЛОС от 1 година и глоба от 3000 до 5000 лв. Хай  
състави с различни санкции като в чл. 212а, ал. 2 и чл. 319б, ал. 3 от НК.Последно, нежелан  
напълно успешно при своевременно завеждане на досъдебно производство при условията  
по реда на чл. 146

Бележки по отношение на параграф 85Здравейте!Параграф 85 от ЗИД на ЗДвП е изцяло пр  
бъдат изследвани доброволно. Самата конструкция на деянието е нелепа и противоречива  
то се касае за право. Щом някой упражнява свое право, не може да бъде подвеждан под на  
следващо място, налице е конкуренция с чл. 270, ал. 1 от НК, при който деецът противозак  
ниването на алкохол, НВ или техни аналози). В чл. 270, ал. 1 от НК е посочено наказание ЛОС  
новото предложение има долна граница за ЛОС от 1 година и глоба от 3000 до 5000 лв. Хай  
състави с различни санкции като в чл. 212а, ал. 2 и чл. 319б, ал. 3 от НК.Последно, нежелан  
напълно успешно при своевременно завеждане на досъдебно производство при условията  
по реда на чл. 146

Без коментарВсякакви безумни идеи целящи ДА СВАЛЯТ ХОРАТА ОТ КОЛИТЕ! Дерзайте - хай  
и също и то повече от 20 години не работи - айде напънете си малко междуушията и току в  
преотдаде БИЗНЕСА с глобите и да изгуби бонусите за шефовете ли?! Истината е една и са  
ДОБРЕ ПРОЕКТИРАНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И ДОБРЕ ОБУЧЕНИТЕ ШОФОРИ това са двете основ  
катастрофи всички имат, но отличниците имат малко жертви)!Всички "мерки" са насочени п  
до повече недооценяване на ситуациите и рисковете! Ако трафика има нужната пропускливо  
повишаване на приходите!

Към изнервенАко наистина искат да прибират парите на гражданите, ще начисляват лихви  
минималната заплата, ще позволят на частни фирми да контролират скоростта, ще възлож  
нарушителите сами ги предлагат , а след това си играят с КАТ на криеница, обжалват, тър  
защото обучението и изпитите по професиите водачи на превозни средства е документаци  
професионалноот образование и обучение на водачи на МПС трябва да е в МОН. Сега никой  
всички, само ГДБОБ арестува обвинените в корупция в агенцията. 15 пъти сменят изпълни  
служителите остават едни и същи?ДАИ трябва да мине към МВР, а образованието да се вър

Допълнения по Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата:  
нова ПАМ - отнемане на МПС в полза на държавата и отнемане на СУМПС без право на възстановяване на МПС при причиняване на средна или по-тежка телесна повреда или при причиняване на ПТП с тежки материални щети;  
причиняване на нелеко ПТП при водач с опит до 5 години, с един или повече пострадали или с причинени щети като ожулвания, "одирание" на бордюр, лек удар с друг автомобил в паркинг и т.н.) - неосигуряване на МПС и за изкарване на СУМПС за същия период при следните нарушения: преминаване на пътека на загинал човек или поне един човек с средна или по-тежка телесна повреда (необходимо е да се установи допустимата скорост в населено място с 10 км в час или повече);  
превишаване на максимално допустими мерки биха имали дисциплиниращ ефект за младите шофьори, както и за шофьорите с дълголетен опит;  
увеличаване и фиксиране на глобите за движение с превишена скорост в населени места и предмети опасни, вземайки предвид голямото автомобилно и пешеходно движение в населените места;  
съжаление практиката го доказва. Моля да бъде въведена разпоредба, според която камерите за измерване на скоростта на автомобилите и да са задължени да генерират електронен фиш, без да има необходимост от падне възможността за лица навършили 17 години да могат да управляват автомобил с лиценз;  
за по-добра идея, водачи с до три години опит зад волана задължително да шофират с приключил лиценз до деценоушието. При шофиране без придружител следва да се отнема СУМПС. При издаване на



Нов подход Харесва ми , че най-после предвиждат промени в закон за предучилищно и училищно образование да пропускат най-важните години от живота на човека, когато формираме поведение, умения, напътяват всичко възможно да видят хора в "сляпа зона", след като е ограничена от конструктивни опасности? чл.20 , при съобразяване на скоростта с "предвидимите препятствия" изброяват нарушения на други участници в движението, действия/бездействия на стопанина на пътя, според Директива на ЕС за услугите на вътрешния пазар и Закон за дейностите по предостановяване на превозни средства не са транспортни.Тяхното място не е в закон за движение по пътищата, а в образованието трябва да може да реагира на момента според особеностите на всеки обучаващ се. Определението "придружител" не е правилно, защото вече в закона за професионално обучение, Законът за движение по пътищата се нуждае от генерално прочистване от подробности, т.е. тук където лесно могат да бъдат адаптирани към динамичните , постоянно променящи се технически и различни конструктивни особености,а закон не е в състояние да реагира за разлика от правото

Бележки по проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата. дефиниция на понятието "престарели хора". Кой са престарели хора? Хора на 70-80 години р. На какво основание например те, докато управляват автомобил ще спират защото други в т.е. влашаване на административната тежест за граждани и бизнес с изискване за отделна процедура възможност за управление на автомобил кат. В от 17 годишни с придружител. На фона на това управляват мощни автомобили да се прибегва до такава новост без широко обществено обсъждане, отразяване на евентуалната наказателна отговорност в други закони, както на водачите, т.е. направена само от специалисти по пътна безопасност. Идеята, според мен, трябва да се разглежда за нарушения и придружители, педагози и др.- да не се променя чл. 180 относно предвидената от неоснователно завишена.- В §71 относно чл. 183, ал.1, т.2 да не се предвижда глоба ако водачът има възможността да се облекчи административната тежест за граждани и бизнес като не се изисква да я сключват и по електронен път, като се намалят разходите за сключването й. - Относно чл. 183, ал.2 направено от 1.09.1999г., следва да се изброят и други наредби, които следва да бъдат променени при сключването на застраховането - считам, че така създадения запис остава в сила издаването на знак за сключване на предното стъкло на автомобила. Ненужен разход или недоглеждане в подготвения закон от 1999г. създаде възможност за проверка на наличието на сключена застраховка в сайта на Гаранция за безопасност. действащият закон в чл.123, ал. 2 и сега е записано, че при участие в пътнотранспортно произшествие Пълна кулизия е това, че при необходимост други физически лица, нямащи достъп до автопарка на общински органи е записано, че му се издава стикер, който той следва да залепи на предното стъкло

Бележки по проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата  
идеи за облекчаване на административната тежест за граждани и бизнес. В мотивите се посочва, че в случаща със законопроекта по този закон се добавят множество рестриктивни мерки към движението по пътищата, обществено обсъждане, отправям няколко коментара и предложения по законопроекта:- да се даде в мотивите е записано, че нямамо страни в ЕС, освен Германия, с толкова високи скорости и че това е причината при катастрофата на автобус на магистрала Тракия. Считаю, че всичко това е несъстоятелно. Катастрофата с автобус на магистрала Тракия води до повече загинали без участие на други фактори освен безопасителни мантинели и др., а не само на скоростта на движение.- да отпадат §14 и §15, които налагат такива рестрикции към водачите необосновано. Затрудняването на трафика с бавно движение на пешеходци е съвместно "съществуване" на автомобили и пешеходци, като не винаги от много гледни точки е оправдано на максималната скорост. От друга гледна точка в закона съществуват и други възможности за регулиране на движещите се автомобили. - да отпадне §16, защото добавя нови функции на Министъра на транспорта, което е предложение на други органи като например кметове на общини. - да отпадне §18 т.4 - неоправдано ограничаване на личното пространство на пешеходците, съответно това не прави изключение и при преминване на пътя в първа част

ИЕПСЗащо не се позволи на индивидуалните електрически превозни средства да се карат наравно с велосипед, при положение, че се движат с по-ниска скорост от него? Харесва идеята за: изграждане на маркиери на пътя показващи от коя точка нататък автомобилът не може да спре при разрешената скорост. Също трябва да се разграничат по-ясно пешеходна пътека и велоалея т.к. много шофьори не спазват правилата на велоалеята.

Права на пешеходцитеТук съм КРАЕН!Пешеходците не само не трябва да имат абсолютно право на пътя, но и задължението да осигуряват време на водачите да спрат (вярвам, че всеки шофьор се е спрел за да даде път на автомобиля изправяйки шофьора на нокти)Законите на Републиката не отменят законите на физиката и инерцията!Към това смятам, че могат да се въведат изисквания в нормативната уредба за пътя, които да ограничат нататък автомобилът не може да спре при разрешената за участъка скорост, така че пешеходците да имат какъвто съм през повечето време в градска среда. П.С. относно велосипедите (отново от по-рано) трябва да се направи ясно разделение.Ако се движи по шосето - да спазва всички правила за движение на шосе, а не без да слиза, но със скорост на пешеходец

Относно полевите тестовеПодкрепям казаното от БуеноваДо излизане на референтната кръв за наркотични вещества, които са с много нисък прецент на точност.Докато за алкохол тестове са изградени цели групи медикаменти, някои от които широко приложими и без рецепта.Би следвало по-скоро да се правата си до излизане на кръвните проби.Има изключително много случаи вече на водачи, които са обвинени, съгласявам с Буенова, че принципът за невинност трябва да бъде прилаган!П.С. Това важи и за МВР, което създава условия за корупция...

До Буенова относно параграф 9Това, което предлагате за кръговото ще доведе до още повече проблеми, защото кръговото е високата му пропускливост - сегашната му уредба регулиране чрез знаци или табели, а не от напращенията за вход и изход - за пример мога да дам моментната уредба да кръговото в центъра на влизаш в магистралата - ако отпадне и се приеме предимство на влезлият там ще се създаде хаос в тази територия, факт е, че всеобщото разбиране е, че влезлият по презумпция има предимство - това е общо обучение.Правото на десния важи във всички "неизяснени" ситуации и ако започнем да го отменяме, ще върнем старото на десния включващ се аз лично виждам още по-голям хаос и неразбиране.Всъщност

параграф 81Считам, че комисията трябва да има един независим председател, различен от осъществява един вид контрол върху дейността, свързана с пътната безопасност, изисквай ангажименти. МВР като една от основните структури, отговарящи за безопасността, е и осн на вътрешните работи да председателства комисията. В тази връзка считам, че Фонд Безо от министъра на вътрешните работи и средствата в него да могат да бъдат използвани за вео беотчетно в бюджета на МВР и да се харчат за бюра, компютри и автомобили.

Във връзка с промените, които се предлагат в разпоредбата на чл.343б от НКОтказът от те бъдат наказани. Този проблем обаче не опира само до административно-наказателните раз още по-сериозен що се касае до случаите, при които такива водачи причинят ПТП и откажа кръвен/ трябва да се третира като положителна проба. Хората трябва да имат право да оти медицински причини за това.В този смисъл считам, че отказът няма място в ЗДвП, а водачи или като водач с наличие на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда. С предложените от вас пр тествани, защото ако са пияни или дрогирани, ще получат административно наказание, а н проба.Освен това промяната не трябва да свършва с разпоредбата на чл.343б, а трябва да случаите на причиняване на телесни повреди и/или смърт при ПТП и изрично трябва да бъд наркотични вещества или техни аналози, или лицето без медицински причини откаже да б разпоредбата на чл.343б предлагам да бъдат направени следните промени: Чл. 343б. (1) Ко 1,2 на хиляда, установено по надлежния ред или без медицински причини откаже да бъде от две до три хиляди лева.(2) Ако деянието по ал.1 е извършено от водач, който осъществя от четири до шест хиляди лева.(3) Който управлява пътно превозно средство с концентрац медицински причини откаже да бъде тестван за алкохол, след като е осъден с влязла в сил от две до седем години и с глоба от четири до осем хиляди лева.(4) Ако деянието по ал.3 е от свобода от три до осем години и глоба от осем до шестнадесет хиляди лева.(5) Който уп аналозиили без медицински причини откаже да бъде тестван за тяхното наличие, се наказ от две до три хиляди лева.(6) Ако деянието по ал.5 е извършено от водач, който осъществя от четири до шест хиляди лева.(7) Ако деянието по ал.5 е извършено повторно, наказанието от четири до осем хиляди лева.(8) Ако деянието по ал.7 е извършено от водач, който осъще глоба от осем до шестнадесет хиляди лева.

зона 30Категорично не подкрепям предложението, направено в §15 - чл.62, ал.1, т.2, съглас участници в движението. Такава зона вече има обособена в центъра на гр.София, където е оправдано с цел безопасност, но в никакъв случай не следва да се дава пълно предимство едно МПС му трябва определено разстояние, за да спре и няма как, ако пешеходец изскочи. Освен това в тази част има паркирали МПС по цялата дължина на пътя много често и от дв тази свобода, започнат да изскачат из зад паркираните МПС? Как водачите ще ги възприем предложението и една такава свобода ще доведе до блокиране на движението по централн

предложениеЗа пореден път ще насоча вниманието Ви към разпоредбите на чл.171, т.1, б.6, че всеки човек е НЕВИНЕН ДО ДОКАЗВАНЕ НА ПРОТИВНОТО.Съгласно тези разпоредби водачите, подложат на кръвен тест, се третираат като пияни и/или дрогирани, отнемат им се шофьорските права, резултатите от кръвните тестове.Държа дебело да подчертая, че не говоря за водачите, които по друга причина откажат полеви тест или оспорят резултата на положителния такъв /всички резултати/. Тези водачи не целят да се спасят от репресиите на закона, а просто не желаят да бъдат тествани. Резултатите от такъв тест, защото знаят, че не са употребявали съответните субстанции. Те са без книжки и без регистрационни табели на автомобилите си. ТОВА Е АБСОЛЮТНО НЕДОПУСТИМО, което на 100% биват спечелени от жалбоподателя. Ефектът от такива рестрикции е обратен: всеки начин иска да спечели време, той ще го спечели, но вина за това има системата, защото не работи до седмица. Вина нямат десетките, а може би и стотици отрицателни, които са излезли фалшиви, а не положителни. В закона ясно трябва да се предвиди, че ако водачът откаже полеви тест или не налага след излизане на резултата от него и в случай, че той е положителен.Промяната е следната: вид:Чл.171, т.1, б.6 който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта, изследване или с изследване с доказателствен анализатор, или с друго техническо средство за измерване на въздух, или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, установена с медицинско изследване, откаже да бъде проверен с техническо средство или с тест, изследван с доказателствен анализатор, или с токсикологично лабораторно изследване, но за не повече от 18 месеца; при наличие на изследване по чл.174, ал. 4 установените стойности са определящи;чл.171, т.2а б) с концентрация на алкохол в кръвта, техни аналози, както и при отказ да му бъде извършена проверка с техническо средство и/или с медицинско изследване на вещества или техни аналози, И не изпълни предписанието за изследване с доказателствен анализатор, извършване на химическо и/или химико-токсикологично лабораторно изследване за установяване на концентрацията на вещества или техни аналози - за срок от 6 месеца до една година.Чл.174, ал.3 Водач на моторно превозно средство, извършена проверка с техническо средство за установяване употребата на алкохол в кръвта, техни аналози И не изпълни предписанието за изследване с доказателствен анализатор или за медицинско изследване за установяване на концентрацията на алкохол в кръвта му, и/или химико-токсикологично изследване на вещества или техни аналози, се наказва с лишаване от право да управлява моторно превозно средство

предложениеНе мога да разбера защо отказвате да предвидите наказания за водачите на моторно превозно средство с алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда или са употребили наркотични вещества или техни аналози, което включва каруците, велосипедите и тротинетките, да управляват пътно превозно средство, употреба на наркотични вещества или техни аналози, но след като няма санкция, това си остава неприложимо, защото не е уреден начинът на тестване и санкциониране на тези водачи. Аз съм участник в движението.Осъзнавам, че Ви се вижда малко сложно регламентирането на този вид движение, трябва да се подходи отговорно към техните водачи.В чл.102, ал.1, т.1, в чл.165, ал.2, т.3, в чл.171, т.1, б.6 разпоредби думите МПС, трябва да бъдат заменени, както е в чл.5, ал.3, т.1 с пътно превозно средство, което бихте могли да предвидите за тях по-малки санкции. Но при това натоварено движение на моторно превозно средство, електрически превозни средства /тротинетки/, да ги оставите да си карат пияни и дрогирани.Предлагам изменение на чл.1, ал.1 от НАРЕДБА № 1 от 19 юли 2017г. за реда за установяване употребата на моторно превозно средство (МПС), трамваи и самоходни машини трябва да се замени с ППС.

параграф 9В §9 предлагате една уникална промяна на чл.35, която разрешава един от основните изходи да откажете да създадете нов раздел, който да посветите изцяло на уреждане правилата за движение, а да направите и още една промяна. С направената промяна решавате проблемът с изхода от лявата лента на изхода. Така е редно и така се прави по целия свят. Така се прави и в България. Където обаче са конфликтната точка и промените, които предлагате не трябва да спират до тук. Още трябва да се реши и между експерти и инструктори. Именно този проблем е причината за 100% от ПТП в тези точки. „Кой е с предимство – водачите, които напускат кръстовището или тези, които влизат или излизат от него няма такива от правилото за дясностоящия. От една страна на кръстовищата, на които движение се продължи направо и да излезе по дясната лента, излизайки от втория изход, трябва да излезе с неговото предимство. От друга страна обаче особено на големите кръстовища, където за една точка. Имаме водач, който се движи в лявата лента и от лявата лента в кръговото иска да излезе по дясната лента на първия за него изход, а продължава с намерението да излезе от втория изход. Пропусне другия? Ако това е водачът, който ще сменя лентите, който се явява и левият и трябва да даде път самомото крѳгово и то в лявата лента за движение, където зад него други водачи въртят с десния изход станат и сериозни верижни ПТП. Затова считам, а такова е становището и на голяма част от експертите, че водачите са длѳжни да осигурят предимство на напускащите крѳговото. Много по-лесно е да се движи с по-ниска скорост и да блокираш водачите зад теб, които и без това чакат, за да се вклучат в крѳг. Предлагам да се създаде разпоредба, която да гласи, че този, който се движи в крѳга по дясната лента, има и правилото при влизане или излизане от стая, автобус или каквото се сетите. Тези, които

във връзка с възражението на stomahata Слизането и бутането на пешеходна пътека е абсолютен проблем за пешеходец, ако кара, а когато бута велосипеда си и върви пеша. Така че тази промяна е абсолютно необходима. Като пешеходни пътеки съм обърнала внимание на този проблем, който има и други измерения. Например, при определянето за пешеходна пътека. коментарът на stomahata доказва за пореден път, че не всички тротоарите, както досега, но ще трябва да изпълняват особените изисквания на закона, а не всички не знаят за това определение и ако няма знак или маркировка изобщо не приемат продължението на предложението, което сте направили, защото то съответства на значението и смисъла на законът на т.54 от §6 на ДР на ЗДВП

Да слезе от велосипеда и да пресече на собствен ход + Опасна максимална скорост за А, А+ и А++ много от предложените промени. Подкрепям регламентирането на зона 30, разрешаването на движение на велосипеди и тяхното пропускане от дясно завиващите моторни превозни средства. Гледам да се осъществи на вело алеи това означава, че при всяко едно пресичане на улица следва да се създават пешеходни пътеки). Това изключително много би затруднило и забавило придвижването в градската среда (до 60 км/ч), но слизането и качването отнема време в което водачите не рядко стоят и чакат. Бутирането и удължаване на престоя върху платното. В случай на опасност колоездач може по-бързо да реагира при слизане и бутане е унизително и не осигурява по-добра безопасност. Това което е важно колоездач да премине бавно и внимателно. Тичането също е опасно, но за пешеходците няма препоръка да кажа, че предложените ограничения за максималната скорост продължават да поставят опасност за водача с скорост от категория "В" в която попадат бусове и малки камиони създава опасност за водача с категория "А" на мотоциклета по-дълъг ли е от този на камион с допустима маса до 3.5 тона? Защо не излезем от категория "А", а на скоростен път с 20 км/ч? С какво е по-опасен скоростния път за моториста с категория "А" с максимална скорост за мотоциклети и леки и лекотоварни автомобили. Изключения от това правило са в европейските практики, моля съобразете се и с тази. Поздрави и успех с обсъждането в парламента

ГлобитеЕдин от мотивите за повишение на глобите е повишението на доходите... не знам за разкош!А дори и официалното повишение на СРЗ изсмукано от пръстите на родния статистически разполагаемия доход.Целия пакет промени е абсолютна простотия, която по никакъв начин не е "висшия клир", момчетата на терен в болшинството си не са лоши и помагат при нужда, при обикновено са назначавани с протекции от същите висшестоящи шапкари със затруднения

А стимулите?И къде са стимулите за водачите? При вече доста над половин милион километра професионалистите нормата е от 1 милион км нагоре). Кде са стимулите за това, че на пътя зад волана, защото това са умения, които се придобиват включително с тренировки. Включително в които подобие на държава и дежурните тунейдци на служба пробутват)... Включително в автомобила в критични ситуации и т.н.Уменията придобити при подобни обучения са прекомерно труда да ги стимулира и да създава условия за развитие и разширяване на обхвата им! Всичко

ПожарогасителиЗаверката на пожарогасителите също е поредна простотия, въпреки, че изглежда е неизряден, докато не му се сложи стикер.А истината е, че и 5 стикера да сложим дали ще е това какво се приема като пожарогасител, Наредба 8000 и нещо. Преоблемът е, че дори да не знам в Германия и някои други държави няма подобно изискване) - вероятността да загаси 1 кг вещество според типа пожарогасител не правиш нищо!И тук остава отворен въпросът какъв е електромобил като възпламенените батерии дори и професионална пожарна техника не може да електрическите какво трябва да нося в багажника и на каква база същият 3 килограма по-голям от хранените от химичните ракции пламъци?!!!Което автоматично прави новите промени не безопасност!

Към коментара на ДжорджААко вземем за пример магистрала Тракия средногодишно дневен брой шофьори доказват, че 140 е безопасна скорост!Аз не говоря за каране с 200 (въпреки, че смисълът на скорост не е обоснована по никакъв начин освен с алабалистика. Също може да кажем 120 км/ч - намаляването на 30 както е отбелязано е с цел да се повиши шанса му за оцеляване при пътен инцидент в самата градска среда по начин, който предотвратява възникването му и това става основната цел на платното. Аз пак ви казвам този закон е променен над 100 пъти с много над 1000 промени с различен подход, по-точно за обръщането му на 180 градуса! За да постигнем безопасност на движение аз ще взема пари! И тези промени са отново насочени към джоба на шофьора, а не към оцеляването сред тях! Най-много катастрофи има по причина ОТНЕМАНЕ НА ПРЕДИМСТВО - в различните ситуации проблем по никакъв начин! Втората основна причина за ПТП 35 до 40% от регистрираните нарушения са с разрешената скорост ние пак ще ги имаме тези катастрофи и отново не сме адресирали причината, която дава 1-2 БРОЯ годишно, а не дори процента!!!! И каква мислите ще е разликата в БРОЯ ГО! Нещата ще са същите като предходните 100 промени!!!А искате ли още една неформална статистика ние имаме по-малък брой на милион население от мнозина други, но с повече жертви). Тази статистика имат сравнения между 20 годишна и нова кола и вижте разликата - точно тук е разликата в БРОЯ ГО (което не значи, че нарушителите не трябва да се санкционират)! За да намалее броя на ПТП трябва да се изграждат кръгови кръстовища, които са и по-пропускливи и доказано по-безопасно да се обезопасяват пътищата, да се "изправят" завоите, да се извеждат пътни артерии от меките асфалтови покрития с повишено сцепление на опасните места и преди кръстовища!Искате ли да намалее закупуването на по-нови автомобили и за бедна държава като нашата това не означава закъснение в малолитражка, той купува джърт кочак за 5000 - една премия от 5000 би му дала двойно по-голям БРОЯ ГО! ГЛОБЯ не работят! Доказано е вече второ, даже трето десетилетие! И сега няма да проработи касичка, от която шефовете по високите етажи си разпределят едни бонусчета и плащат едни скорости, скоростта е грешната война! Те е нищо повече от война за приходи!

Отговор на потребител " Изнервен "Обосновката ми е следната : За да има някаква разлика на жертвите всяка година по пътищата, трябва да се започне от някъде. Да, за вас намалена инфраструктура и всичко друго което не е направено през последните 30 години, всяко населените райони да има повече зони с ограничение от 30 км/ч и също така когато пътувате отнесе с над 200 км / ч ако шофирам с 140 км/ч. Може и да не ви изглежда като голяма разлика, трябва да се направи, защо не напишете вие изменение на законът и не го сложите тук за да запознаем и да ви подкрепим. Само с критика и писане в постове, едва ли ще е от полза.

"Зона 30" = "Жилищна зона" с 10 км/ч повечеЕдинствената разлика, която съществува между скоростта от 20 km/h на 30 km/h. Правилата за пешеходци и паркиране за "Зона 30" биха по-добри на "Зона 30" е наложително и в жилищни райони, на улици с предимно ниско застрояване, което осъществява на уличното платно. Така разписана чл. 62 може да се тълкува, че ако се въведе ограничение на улиците в зоната (което ще доведе само до изнервени живущи в тези зони) или да се въведе ограничение за паркиране. "Зона 30" не е предвидена за игра на деца и рекреативни дейности както "жилищна зона" извън обособени за това зони, стига да не пречи на останалото движение. 2. По-сериозния проблем е останалите участници в движението". Отново "Зона 30" е сведена до "жилищна зона". В зоната е разрешено пресичането на пътното платно и без да съществува пешеходна пътека, НО Е Добра "винаги предимство пред останалите участници в движението". Допълнително могат да се въведат ограничения, а толкова нужна... Така разписана, ще се въвежда точно толкова, колкото и в други райони (рядко). Оставяйки правилата в този им вид, има голям риск от ПТП и определяне на вината за ПТП. "жилищна зона" едва ли очакват появянето им на пътното платно по всяко едно време. Тези зони са просто знаци за ограничение на скоростта до 30 km/h (което съответно означава повече зони с ограничение дефиниране. Допълнително липсва каквото и да е правило за велосипедисти. В "Зона 30" в зоната и пресичайки да се огледат и да пропуснат движещите се ППС. Без да има такава дефиниция за пътното платно. В други страни в ЕС масово се въвежда "Зона 30", но правилата не са идентични с нашите, че пешеходците не са с пълни правомощия в "Зона 30" в други страни, също евентуално би било по-добре.

Към коментара на ДжорджAGeorgeACега остава да се аргументирате как след като за периода 1990-2010 г. превишена скорост тези промени ще подобрят ситуацията на пътя!Чакам да разбера каква е разликата между ДЕСЕТКИТЕ промени на закона до момента доста над 100 пъти променян с много над 1000 пъти променен глоби промениха броя на жертвите, който е константен за последните може би вече 20тина години. Дадена промяна на законодателството всъщност се отразява на реалността.По мое знание за това как господата шапкарите обаче черпят друг вид знание!

Подкрепям и съм съгласенПодкрепям с две ръце.Тези предложения са необходими и наложителни.

Отново говорим за ПРИХОДИ, не за безопасност! В основата си това са пълни простотии! Пак колко са възникналите ПТП по причина скорост НАД 130 км/ч, за да твърдим, че 130 ще бъде предложим скорост по магистралите 90 км/ч като още по-безопасна, а в градска среда 10 км/ч, защото намаляваме от 50 на 30 км/ч - причината за повишения брой ПТП в градска среда на скоростта е предимство и несъобразена, а не превишена скорост (напомням Несъобразена скорост е скорост, която е НЕКАДЪРНОСТТА И НЕЗАИНТЕРЕСОВАНОСТТА на институциите да проектират безопасна инфраструктура, а не задръствания и повишаване на емисиите от изгорели газове. Докато всъщност потокът в градска среда е и политически некадърник 30! Относно измерване на средна скорост - Европа вече отрича да харчим пари за глупост, отречена от опита! За глобите дори не ми се започва - те бяха ревизионно БЕЗУМНО ограничение и налагайки глоба не решаваме проблема! Всъщност вътрешен одит на пътя, където има по-голяма опасност от възникване на ПТП, а там където има по-висока вероятност за ПТП, говорим за истинска безопасност на пътя, която не е в ограничаване на скоростта! Истинската безопасност е подготвеността на шофьорите (няма страница в социална медия или печатна такава със съвети, които да са 50% от отговорилите!!!!) Безопасността също така идва и от автопарка - като сравняваме новият им автопарк, който е с последните системи за пасивна и активна безопасност, докато старите са с технологии от началото на века - и още по-лошо в голяма част автомобили горди победители са на запад като "тотал щета" заради компрометирана структура, внасяни и съживявани от глупостта и тук? Че в Германия нормативът е на претърпелият инцидент да бъде оказана медицинска помощ и смърт!!! И говорейки за Германия там броя катастрофи е двойно по-висок на 100 хил души на 100 км/ч скоростта! Тези неща не ги слагаме в уравнението нали?! Ние сме решили да налагаме санкции, а не подмени методологията, статистиката на КАТ показваше по 1-2 БРОЯ катастрофи поради различни причини: отнето предимство и несъобразена скорост! Само че тази статистика е неудобна за нас, защото се преди да се налагат глоби за скорост да се направи пълен одит на самите ограничения - да се облекчи трафика?! НЕ! Нали?! ГОСПОДА ШАПКАРИТЕ И ПОЛИТИЧЕСКАТА ПЛЯВА В България! Важно е да плаща! ТВЪРНО НЕ НА ПРЕДЛАГАНИТЕ ПРОМЕНИ! Те не са обосновани на ясни критерии и реалностите на пътя и прилагането им по никакъв начин не подобрява безопасността!!! Няма да се извинявам за езика, който ползвам) може да настъпва една и съща мотика многократно