

НАРОДНО СЪБРАНИЕ
Ex.No. 51-454-01-28
Дата 12.12.2024г.

ДО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА 51-ТО
НАРОДНО СЪБРАНИЕ
Г-ЖА НАТАЛИЯ КИСЕЛОВА

11.10
Nina

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КИСЕЛОВА,

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България и чл. 70, ал. 1, т. 1 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание (обн. ДВ. бр.60 от 16 юли 2024 г.) внасяме законопроект за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата с мотиви към него и предварителна оценка на въздействието, съгласно методологията – приложение към ПОДСОС.

Молим, законопроектът да бъде представен за разглеждане и гласуване съгласно установения ред.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

1. мотиви към законопроекта;
2. оценка на въздействието.

ВНОСИТЕЛИ:

Георги Валентинов Георгиев
Йорданка Асимова Франгезкова
Анна Александрова
Томеничка Петкова
Матюс Мачев
Христо Божидаров Гюзински
Александър Шибанов
Николай Ангеларов
Мариан Маринов
Александър Кенков
Антоний Кенков

ПРОЕКТ!

ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

(обн., ДВ, бр. 20 от 1999 г.; изм., бр. 1 от 2000 г., бр. 43 и 76 от 2002 г., бр. 16 и 22 от 2003 г., бр. 6, 70, 85 и 115 от 2004 г., бр. 79, 92, 99, 102, 103 и 105 от 2005 г., бр. 30, 34, 61, 64, 80, 82, 85 и 102 от 2006 г., бр. 22, 51, 53, 97 и 109 от 2007 г., бр. 36, 43, 69, 88 и 102 от 2008 г., бр. 74, 75, 82 и 93 от 2009 г., бр. 54, 98 и 100 от 2010 г., бр. 10, 19, 39 и 48 от 2011 г.; Решение № 1 на Конституционния съд от 2012 г. – бр. 20 от 2012 г.; изм., бр. 47, 53, 54, 60 и 75 от 2012 г., бр. 15 и 68 от 2013 г., бр. 53 и 107 от 2014 г., бр. 14, 19, 37, 79, 92, 95, 101 и 102 от 2015 г., бр. 13, 50, 81, 86, 98 и 101 от 2016 г., бр. 9, 11, 54, 58, 77 и 97 от 2017 г., бр. 2, 7, 17, 55, 59, 62, 77, 86 и 105 от 2018 г., бр. 13, 17 и 60 от 2019 г., бр. 51, 60, 69, 71, 104 и 109 от 2020 г. и бр. 18 и 23 от 2021 г.; Решение № 3 на Конституционния съд от 2021 г. – бр. 26 от 2021 г.; изм., бр. 80 от 2021 г.; Решение № 11 на Конституционния съд от 2021 г. – бр. 84 от 2021 г. изм. бр.102 и 14 от 2023 г., изм. бр.59, 65, 66, 67, 84 и 102 от 2023г., изм. и доп. бр.13 и 41 от 2024 г.)

§ 1. В чл. 91 се правят следните изменения и допълнения:

1. създава се нова ал. 5 със следното съдържание:

„(5) При обявено бедствено положение специализираните структури на общините или доброволните формирвания по чл. 41, ал. 1 от Закона за защита при бедствия могат да ползват специален режим на движение, с моторни превозни средства, предназначени за предотвратяване или овладяване на бедствия, пожари и извънредни ситуации и отстраняване на последиците от тях. Кметът на общината определя със заповед моторните превозни средства със специален режим на движение, предназначени за предотвратяване или овладяване на бедствия, пожари и извънредни ситуации и отстраняване на последиците от тях.“

2. досегашната ал. 5 става ал. 6.

§ 2. В чл. 165, ал. 2 се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 165, ал. 2, т. 1 след израза „на водача“ се добавя „и на пътниците“.

2. Създава се нова т. 13 със следното съдържание:

„13. имат право при извършване на контрола да връчват на водача и пътниците невръчени електронни фишове за нарушения на този закон или на Кодекса за застраховането, издадени от автоматизирани технически средства и системи на Министерството на вътрешните работи.“

§ 3. В чл. 167 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 се правят следните изменения и допълнения:

а) в т. 1 след изреча „правилата за паркиране“ се записва „и престой“.

б) създават се нова т. 5 следното съдържание:

„5. изграждат, управляват и развиват автоматизирани технически средства или системи, заснемащи или записващи датата, точния час на нарушението и регистрационния номер на моторното превозно средство, с което е извършено нарушение по този закон.“

2. В ал. 4 се правят следните изменения

а) създава се нова т. 2 както следва:

„2. изграждане, поддържане, функциониране и развитие на системите за контрол с автоматизирани технически средства и системи;“

б) сегашните т. 2 и 3 стават съответно т. 3 и 4.

§ 4. Създава се чл. 167г., както следва:

„Чл. 167г. (1) При изпълнение на функциите си по този закон определените от кметовете на общини служби за контрол:

1. могат да използват технически средства и системи, заснемащи и записващи датата, мястото, точния час и вида на нарушението, и регистрационния номер на моторното превозно средство, с което е извършено нарушението;

2. могат да преместват или да нареждат да бъде преместено паркирано в нарушение пътно превозно средство на отговорно пазене на предварително публично оповестено място без знанието на неговия собственик или на упълномощения от него водач.

(2) Във връзка с контрола по чл. 167, ал. 2 службите за контрол по ал. 1 имат право на безплатно предоставяне на данни от националния регистър на Министерството на вътрешните работи за регистрираните превозни средства за установяване на собствеността, ползването, вида и категорията на пътните превозни средства.

(3) Длъжностни лица от съответната община или района, определени от кмета на общината или района, при извършването на административни услуги на гражданите могат да връчват електронни фишове за наложени наказания по този закон, издадени от Министерството на вътрешните работи.

(4) Във връзка с връчването по предходната алинея, определени от кметовете на общини служители имат право на достъп до информационната система на Министерството на вътрешните работи, в която са отразени невръчени електронни фишове на Министерството на вътрешните работи.“

§ 5. В чл. 186а се правят следните изменения:

1. В т. 1 на ал. 1 се създава нова б. „в“ със следното съдържание:
„в) от длъжностни лица, определени от кметовете на общините, при извършването на административни услуги на гражданите“.

§ 6. В ал. 8, изр. трето на чл. 189 накрая се добавят думите „действащите пътни знаци, разположение на светофарната уредба и местоположението на автомобила.“

§ 7. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 4:

а) т. 1 се изменя по следния начин:

„1. във Фонда за безопасност на движението постъпват:

а) средствата от глоби и нарушения, установени с автоматизирани технически средства и системи на Министерството на вътрешните работи и на общините, с изключение на средствата и глоби за нарушения по Кодекса за застраховането;

б) средства от дарения и други приходи, предвидени в нормативен акт.“

б) в т. 2 изразът „пътната безопасност“ се заменя с „безопасността на движението по пътищата“.

в) Създава се нова т. 3:

„3. седемдесет процента от постъпилите средства от глоби и нарушения, установени с автоматизирани технически средства и системи, собственост на общините, се предоставят по бюджета на съответната община, чиято собственост са техническите средства или системи;“

г) Сегашната т. 3 става т. 4.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 8. В Закона за местното самоуправление и местната администрация (обн., ДВ, бр. 77 от 1991 г.; изм., бр. 24, 49 и 65 от 1995 г., бр. 90 от 1996 г., бр. 122 от 1997 г., бр. 33, 130 и 154 от 1998 г., бр. 67 и 69 от 1999 г., бр. 26 и 85 от 2000 г., бр. 1 от 2001 г., бр. 28, 45 и 119 от 2002 г., бр. 69 от 2003 г., бр. 19 и 34 от 2005 г., бр. 30 и 69 от 2006 г., бр. 61 и 63 от 2007 г., бр. 54 и 108 от 2008 г., бр. 6, 14, 35, 42 и 44 от 2009 г., бр. 15 и 97 от 2010 г., бр. 9 и 32 от 2011 г.; Решение № 4 на Конституционния съд от 2011 г. – бр. 36 от 2011 г.; изм., бр. 57 от 2011 г., бр. 38 от 2012 г., бр. 15 от 2013 г., бр. 1, 19 и 53 от 2014 г., бр. 39, 43 и 51 от 2016 г., бр. 9, 99 и 103 от 2017 г., бр. 7, 21, 24 и 47 от 2018 г., бр. 79 от 2019 г., бр. 44, 70 и 107 от 2020 г. и изм. бр. 9 2021 г., бр. 84 от 2023 г. и бр. 8 от 2024 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 17, ал. 1 се създава нова т. 12 със следното съдържание:

„12. опазването на общественя ред.“

2. В чл. 21, ал. 1 се създава нова т. 26, както следва:

„26. приема решения по опазването на общественя ред на територията на съответната община.“

ВНОСИТЕЛИ:

Георги Валентинов Георгиев
Йорданка Асимова Янчевска

Анна Александрова
Темнушка Петрова
Маноил Манев
Христо Терзичаев
Александър Иванов
Николай Анастасов
Младен Маринов
Александър Кенков
Антон Антонов

МОТИВИ

към проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата

I. Причини, които налагат приемането на законопроекта

Безопасността на движението по пътищата е ключов индикатор за развитието на обществото. Именно поради това пътнотранспортните произшествия са съществен проблем, за справянето с който се полагат значителни усилия на глобално, национално, регионално и местно ниво.

Със средно 1.35 млн. загинали годишно пътнотранспортния травматизъм в световен мащаб остава неприемливо висок. През последните десетилетия безопасността на пътя в Европейския съюз (ЕС) се подобри значително като ЕС е първенец в класацията за най-сигурни пътища със средно 49 загинали на един милион души. По този начин между 2010-2020 г. броят на смъртните случаи по пътищата е намалял с 36%. Тези цифри са под целта за 50% по-малко смъртни случаи, определена за същото десетилетие. Съгласно Резолюцията на Общото събрание на ООН от 02.09.2020 г. относно пътната безопасност, периодът 2021-2030 г. се обявява за Второ десетилетие на действия за безопасност на движението по пътищата и се включва нова цел за намаляване на жертвите до 2030 г. В това отношение ЕС вече поема водещата роля и си постави нова цел за намаляване с 50% на смъртните случаи, а за първи път - и на тежките наранявания, до 2030 г. Тези цели бяха определени през 2018 г. и 2019 г. в стратегическия план на Европейската комисия за действие относно пътната безопасност и политическата рамка в областта на пътната безопасност за периода 2021-2030 г., където са очертани амбициозни планове за пътната безопасност за постигане на нулева смъртност по пътищата до 2050 г. Това включва определянето на ключови показатели за ефективност за безопасни пътища и крайпътни пространства; безопасни превозни средства; безопасно използване на пътищата, включително безопасна скорост, шофиране в трезво състояние, предотвратяване на шофиране, когато водачът е разсеян, използване на предпазни колани и предпазни средства и бързи и ефективни грижи след пътнотранспортни произшествия. Въпреки това, съгласно доклади на Европейската комисия пътнотранспортния травматизъм на територията на ЕС продължава да поддържа прекалено високи стойности спрямо заложените критерии за неговото намаляване. В резултат на това и в условията на тясно сътрудничество с държавите членки ЕС приема директиви, подпомага кампании, насърчава обмена и осигурява финансиране.

В периода 2016-2017 г. Световната здравна организация разработи 12 цели за изпълнение по отношение на ключовите рискови фактори, за да се намалят жертвите и нараняванията на пътя. Сред тях следва да се посочат следните цели:

1. до 2030 г. да се постигне наполовина намаление на дела на превозните средства, които пътуват над допустимото ограничение на скоростта;

2. до 2030 г. да се постигне намаление на половина на броя на нараняванията и смъртните случаи, свързани с водачи, употребили алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози.

В Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата в Република България (2021-2030 г.), приета с Решение № 775 на Министерския съвет на Република България от 26.10.2020 г., се планира намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия (ПТП) към 2020 г. спрямо показателите за 2010 г., а именно – 50% на загиналите и 20% на тежко ранените.

Съгласно Обобщения доклад за пътнотранспортната обстановка и безопасността на движението по пътищата, изготвен от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, през 2022 г. в страната са настъпили 67 683 ПТП – с 24.4% по-малко спрямо 2019 г. (89 549). Регистрира се намаление на загиналите (15.4%) и тежко ранените (1.8%). ПТП с пострадали са 6 609 - значителен спад спрямо средната стойност за десетилетието 2011-2021 г. (6 727). Инцидентите със загинали наброяват 460, като 50 от тях причиняват смърт на повече от един участник в движението. Вследствие от ПТП са ранени 8 422 лица (1 766 – тежко), а са загинали 531 души. Намалението в броя на загиналите е продиктувано основно поради междуременно възникналите извънредно положение от м. март 2020 г. и последвалата го извънредна епидемична обстановка.

В края на 2020 г. България постигна целта, поставена от Европейската комисия, за намаляване броя на тежко ранените с 20% в сравнение с базовата 2010 г, като в страната се установи траен спад. През 2022 г. тази тенденция се прекъсна с 1 766 тежко ранени участници в движението. В почти всички страни от ЕС се установи обща тенденция за намаляване на загиналите, но в същото време се увеличава броят на ПТП и ранените при тях.

Най-много произшествия са настъпили в резултат на сблъсък между две и повече МПС; на второ място остават сблъсъците на пътни превозни средства с пешеходци. Голям е дялът на преобърнатите пътни превозни средства. Основните причини за възникване на ПТП са движение и управление на МПС с несъобразена скорост, неправилно изпреварване, както и неспазване на предимство.

По данни на Държавната агенция по безопасност на движението по пътищата най-голям брой тежки ПТП на 10 000 жители настъпват в населените места на големите области на страната – София (столица).

Дялът на сблъсъкванията между МПС е най-голям, следван от сблъсъкване с пешеходец.

Голяма част от тежките ПТП са настъпили поради управление на МПС с превишена или несъобразена скорост. Основните видове тежки ПТП са:

- 35% сблъсък между МПС;
- 23% сблъсък с пешеходец;
- 17% сблъсък с препятствие;
- 8% преобръщане на МПС.

По данни от Доклада за дейността на МВР през 2023 г. са настъпили 6 986 бр. тежки ПТП (ТПТП) с 525 загинали и 9 101 ранени. Спрямо 2022 г. увеличението на ТПТП е 5,7% (377 бр.), на загиналите – със 7% по-малко спрямо 2022 г. (531 загинали), и на ранените – 7,9% (8 422). Най-висок дял от 97,9% имат нарушенията на водачите, свързани с несъобразена скорост, отнемане предимство на пътни превозни средства (ППС) и пешеходец, както и неправилни маневри. От всички 525 загинали участници в движението, 282 са водачи (53,8%), 146 пътници (27,9%) и 96 пешеходци (18,3%). С най-висока тежест са произшествията, настъпили вследствие неправилни маневри – един загинал приблизително на всяко осмо ТПТП, като най-много жертви има при маневрите, свързани с внезапна промяна на посоката на движение и навлизане в насрещното движение. Най-ниска е тежестта на ПТП вследствие отнемане предимство на ППС и пешеходец – един загинал приблизително на всяко 31-во ТПТП. По-голямата част от ТПТП са на територията на населените места с 55% от пострадалите, в т.ч. загинали и ранени.

Интензивността на движението влияе силно върху настъпването на пътнотранспортни произшествия. Нарастването на броя преминали превозни средства по пътната и уличната мрежа за даден период от време, при равни други условия, води до повишаване на риска от настъпване на ПТП.

Голяма част от произшествията на пътя са предотвратими. Намалването на пострадалите и загубите е функция от регулаторната база, поведенческите модели на участниците в движението по пътищата, контролната дейност, пътната инфраструктура, автомобилния парк и спешната медицинска помощ. Въздействието върху тези определящи фактори не би могло да бъде ефективно, ако се подхожда фрагментарно.

Сред основните дефицити и области на въздействие съгласно Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата в Република България (2021-2030 г.) е посочено, че „извършването на конвенционалния контрол за спазване на правилата за движение по пътищата от страна на полицейските органи (чрез патрули) разходва голям ресурс. Той би могъл да бъде пренасочен към специализирани акции, като част от дейностите, извършвани от патрулните екипи, бъде ефективно заменена от автоматизирани технически средства за контрол.“ Като мярка за подобряване на материално-техническото и ресурсно обезпечаване на контролната дейност за спазване на правилата за движение по пътищата е посочена нуждата от осигуряване на технически средства и системи, в т.ч. автоматизирани, за извършване на контрол по Закона за движението по пътищата (ЗДвП).

Планът за действие 2021-2023 г. към Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021-2030 г. представя в обобщен вид мерките за безопасност на движението по пътищата, обособени по стратегически цели и тематични направления. Към цел 3.2 „Оптимизиране на способите за осъществяване на контрол от МВР за спазване правилата за движение по пътищата изрично се отбелязва „разширяване на обхвата на правомощията на общините в посока осъществяване на контрол по ЗДвП с автоматизирани технически средства, в т.ч. чрез промяна в нормативната уредба“. Отговорник за прилагането на тази цел са Националното сдружение на общините в

Република България, МВР и Министерството на регионалното развитие и благоустройството. За реализирането на цел. 3.3. „Ефективност и ефикасност на административното наказване за постигане на превантивна функция на санкцията“ е посочено като необходимо „оптимизиране на реда за реализиране на административнонаказателна отговорност за нарушения по ЗДвП и реда за връчване на наказателни административни актове от МВР или от институции извън МВР“ (3.3.1). Постигането на тази цел би допринесло до ефективно административнонаказателно производство, както и превантивност на санкцията. Сред отговорниците за тази цел са общините и МВР. Срокът за изпълнението и двете цитирани мерки е 2021 г.

Както според експертите по пътна безопасност, така и според гражданите контролът на скоростта, както и налагането на санкции при установени превишения на ограниченията, са най-ефективният начин за ограничаване на пътнотранспортните произшествия. Осъществяването на такъв контрол ще даде възможност за запазване на живота и здравето на гражданите в максимална степен, както и изградената транспортна и инженерна инфраструктура в рамките на населените места в страната.

Използването на автоматизирани технически средства и системи (АТСС), е един обективен и доказал своята превантивна ефикасност метод в много държави, които създават висока степен на достоверност, изключващо намесата на субективен фактор, при регистриране на нарушенията на правилата за движение и в случая на скоростните режими. Поставянето на технически средства, които автоматично да записват административните нарушения, трябва да се извършва по определена процедура и с оглед спазването на определени изисквания (арг. чл. 32, ал. 2 от Конституцията на Република България). Използването на АТСС е позволено (чл. 165, ал. 2, т. 6 ЗДвП), тъй като касае повишаване и гарантиране на сигурността при движението по пътищата.

Налице е нуждата от търсене на нови алтернативни решения с цел подобряване на пътнотранспортната безопасност в границите на населените места, а и на територията на страната като цяло. В тази връзка предлагаме Народното събрание като законодателен орган да осмисли възможностите за осъществяване на по-ефективен контрол на правилата за движение чрез АТСС, особено в рамките на границите на населените места, предвид двойно по-високия спрямо извън населените места брой на ранени лица при ПТП по уличната мрежа (62% от ранените са в границите на населените места, докато 38% са извън населените места).

Съгласно действащата нормативна уредба с правомощия в областта на безопасността на движението по пътищата разполагат голям брой държавни органи – Министерският съвет, министърът на регионалното развитие и благоустройството, министърът на вътрешните работи, министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, министърът на образованието и науката, министърът на здравеопазването, министърът на икономиката, министърът на околната среда и водите, министърът на отбраната, министърът на правосъдието, председателят на Българския институт по стандартизация, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ към министъра на транспорта, информационните технологии и

съобщенията, областните управители, общинските съвети, кметовете на общини, комисията за финансов надзор, управителният съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“, председателят на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор и Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата.

На местно ниво кметът на общината набелязва мерки за подобряване на състоянието по безопасността на движението по пътищата на територията на общината, като за целта разработва програми съгласно § 1а, ал. 1 от Допълнителните разпоредби на ЗДвП. Кметът може да въвежда временни 28 забрани за обществено ползване на общински пътища или участъци от тях при извършване на ремонтни работи, при природни бедствия и аварии, при неблагоприятен водотоплинен режим на настилната, при възникване на опасност за сигурността на движението и при провеждане на масови спортни мероприятия. (чл. 9, ал. 3 от Закона за пътищата – ЗП), дава разрешение за специално ползване на общинските пътища, дава разрешение за дейности извън специалното ползване на общинските пътища, дава разрешение за започване на възстановителни работи при внезапни повреди на подземни или надземни съоръжения на техническата инфраструктура, намиращи се в обхвата на пътя или в обслужващите зони (чл. 18, чл. 26, ал. 3 и 5 ЗП). Кметът на общината управлява общинските пътища на територията на съответната община (чл. 19, ал. 1, т. 2 ЗП) и ги поддържа съобразно транспортното им значение, изискванията на движението и опазването на околната среда (чл. 29 и сл. ЗП). Поддържането включва полагането на системни грижи за осигуряване на целогодишна нормална експлоатация на пътя и осъществяване на мерките за защита на неговите съоръжения и принадлежности. Сред регулаторните правомощия на кмета е даване на разрешение за таксиметров превоз на пътници (чл. 24а, ал. 1 от Закона за автомобилните превози - ЗАвтП), определянето на маршрута на движение на пътните превозни средства и на съставите от пътни превозни средства, с които се извършват превози с атракционна цел на територията на съответната община (чл. 24г ЗАвтП). На кмета на общината са възложени контролни правомощия върху организацията на движението (чл. 9, ал. 6 ЗП), контролът на дейностите по управление на общинските пътища и частните пътища, открити за обществено ползване (чл. 28, т. 3, буква „б“ и т. 4, буква „а“ Правилника за прилагане на ЗП), издаването на наказателните постановления по чл. 56, ал. 3, т. 2 ЗП, издаването на наказателни постановления по чл. 189, ал. 12 ЗДвП и на наказателни постановления по чл. 92, ал. 2 ЗАвтП. Общинският съвет също има правомощия по разработване на политика, тъй като съгласно чл. 23 ППЗП определя с наредба правомощията на кметовете по управлението на общинските пътища. Общинският съвет осъществява регулаторни правомощия, като утвърждава общинските транспортни схеми съгласно чл. 17, ал. 5 ЗАвтП, определя броя на таксиметровите автомобили, работещи на територията на общината, условията и реда за разпределянето им между превозвачите, както и минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа, валидни за територията на съответната община (чл. 24а, ал. 10 и 11 ЗАвтП). На общинския съвет са възложени отговорности по изпълнение на политиката във връзка с възлагането на обществени превози на пътници с автобуси.

Действащата уредба на ЗДвП възлага на службите за контрол, определени от кметовете на общините съгласно чл. 167, ал. 2, т. 1 ЗДвП, да контролират в населените места изправността на пътната настилка, пътните съоръжения и пътната маркировка, средствата за организация и регулиране, както и спазване на правилата за паркиране от водачите на ППС, на правилата за движение от пешеходците и на правилното използване на алармените инсталации, монтирани в ППС за тяхната охрана. Собственик на улиците на основание чл. 2, ал. 1, т. 2 от Закона за общинската собственост вр. с § 7, ал. 1, т. 4 от Закона за местното самоуправление и местната администрация е общината, която съгласно чл. 11, ал. 1 от Закона за общинската собственост, следва да я управлява с грижата на добрия стопанин, като е налице обективна възможност за обезопасяването на улиците. Следователно, по силата на ЗДвП на общините е вменено задължение да стопанисват и поддържат улиците в рамките на границите на населените места на съответните общини, което включва и поставянето на необходимата сигнализация и маркировка. Общината изпълнява съответно тези дейности чрез служителите си или други лица, на които е възложила изпълнението на посочените задължения, като носи обективна гаранционно-обезпечителна отговорност при действията, респ. бездействията на лицата, натоварени с извършването на възложената работа по поддръжка на улиците на територията на съответното населено място.

Възможността на общините да следят за спазването на скоростните режими и други правила за движението по пътищата в рамките на населените места е невъзможно без предложените нормативни изменения и допълнения на ЗДвП. Съображенията за това са следните:

Легалната дефиниция на понятието "електронен фиш" се съдържа в § 1 от ДР на Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН), възпроизведена и в § 6, т. 63 от ДР на ЗДвП. Електронният фиш е електронно изявление, записано върху хартиен, магнитен или друг носител, създадено чрез административно-информационна система въз основа на постъпили и обработени данни за нарушения от автоматизирани технически средства. От това произтича, че електронният фиш е своеобразен властнически акт с установителни и санкционни функции. Той се приравнява едновременно към АУАН и НП, но само по отношение на правното му действие (съгласно чл. 189, ал. 11 ЗДвП), не и по форма, съдържание, реквизити и процедура по издаване. От това следва, че изискванията за форма, съдържание, реквизити и ред за издаване на АУАН и НП, сравнително подробно регламентирани в ЗАНН, са неприложими по отношение на електронния фиш. Електронните фишове, издадени през 2023 г., за превишена скорост са около 1,6 млн., като увеличението при тях е с близо 36%. Издадените обикновени фишове са малко над 1 млн., а АУАН са 255 хил., или увеличението им е съответно с 10% и с 6% спрямо 2022 г. Относно формата на електронния фиш следва да се приемат за задължителни само посочените в чл. 189, ал. 4, изр. 2 ЗДвП реквизити, поради което в електронния фиш не следва да се изписва името на издателя му и негов подпис, а само териториалната структура на МВР, на чиято територия е извършено нарушението. От гледна точка на адресатите електронният фиш е акт със санкционно значение, поради което като вид държавна принуда чрез него се налагат неблагоприятни последици на адресата от имуществен характер. С оглед на тази своя

характеристика при издаването на електронния фиш следва да намери проява общият принцип, че административнонаказателна отговорност не може да бъде обоснована чрез разширително тълкуване или чрез тълкуване по аналогия на закона съгласно чл. 46, ал. 4 от Закона за нормативните актове. В този смисъл е недопустимо разширително тълкуване на нормата на чл. 189, ал. 4, изр. второ, изчерпателно изброяваща необходимите реквизити на електронния фиш за установено нарушение, вкл. и на скоростните режими на движение. МВР притежава изключителната компетентност за издаване на такъв вид електронен фиш. В подкрепа на изложеното са и мотивите в *Тълкувателно решение № 1 от 26.02.2014 г. по т. д. № 1/2013 г., ОСК на Върховния административен съд - ВАС.*

С предложените изменения и допълнения на ЗДвП се предвижда възможности за контролът чрез АТСС в границите на населените места да бъде предоставен и на стопаните на пътищата в населените места, а именно – общинските власти, които реално са пряко ангажирани с целия процес, свързан с финансиране, изграждане, развитие, поддръжка и експлоатиране на съответните АТСС системи.

По този начин значително ще се повиши ефективността на контролната дейност на правилата за движение, което от своя страна ще даде положително отражение за подобряване на безопасността на движение в границите на населените места. На следващо място, ще се увеличат значително възможностите на органите на Министерството на вътрешните работи по провеждания от тях пътен контрол по линия на нарушенията на правилата за движение по пътищата. Органите на МВР и на пътна полиция в частност ще продължат да изпълняват задълженията си по осъществяване на административнонаказателна дейност на скоростните режими, но определено предложените промени ще осигурят по-голям ресурс за провеждане на ефективен пътен контрол над участниците в движението по пътищата, както в населените, така и в извън населените места.

Съгласно действащата нормативна уредба определянето и провеждането на политиката за осигуряване на безопасност в транспортното обслужване на територията на дадено населено място се осъществява от органите на местното самоуправление. Съгласно чл. 44, ал. 1, т. 4 ЗМСМА кметът на общината отговаря за опазването на обществения ред, като за осигуряването му издава писмени заповеди, задължителни за началниците на съответните структури на Министерството на вътрешните работи. Същевременно съгласно Решение № 9 от 07.01.2010 г. по адм. № 23-97/2009 г. на Административен съд-София град, потвърдено с *Решение № 13574/12.11.2010 г. по адм. д. № 3632/2010 г. на ВАС, III отд.* се посочва, че „общинският съвет е компетентен да приеме норми за поведение, задължителни за физическите и юридическите лица на територията на съответната община, по въпроси, които не са от изключителната компетентност на други органи – чл. 21, ал. 1, т. 23 ЗМСМА, в сферите, очертани в разпоредбата на чл. 17, ал. 1 ЗМСМА, които законът предоставил в тяхна компетентност. Правомощието на общинския съвет по чл. 21, ал. 1, т. 13 ЗМСМА да определя изискванията за дейността на физическите и юридическите лица на територията на общината, които произтичат от екологичните, историческите, социалните и другите особености на населените места, както и от състоянието на инженерната и социалната инфраструктура, кореспондира с

определените сфери на местно самоуправление по т. 1, 2, 5, 6, 7, 8 и 9 на чл. 17, ал. 1 от същия закон. Безспорно предвидената по чл. 1, ал. 2 цел на Наредбата за общественя ред е правно допустима и в съответствие с общините принципи на правото въобще, както и с разпоредбата на чл. 3 от Европейската харта на местно самоуправление. ... От изложеното следва и извод за наличие на законово определено общо правомощие общинският съвет да уреди чрез приемането на наредба правоотношения, представляващи обществен ред на територията на общината, т.е. да установи правопорядък с местно значение...“. Внедряването на повече АТСС както по отношение на контрола върху скоростните режими, така и за други нарушения на правилата за движение – включително и за контрол на трафика в населените места ще подпомогне процеса по ускорено изграждане на интелигентни транспортни системи в нашата страна, за интегриране на съвременни и информационни и комуникационни технологии и автоматизация с транспортната инфраструктура, превозни средства и всички участници в пътното движение.

Подробно са развити административно-наказателните процедури от страна на кметовете на общините при осъществяване на правомощията им за контрол върху правилата за движение, взаимодействието и координацията между Министерството на вътрешните работи и общините. Предвидени са способности за взаимодействие при обмена на информация. По отношение на начина на връчване на електронни фишове, установени и заснети с автоматизирани технически средства или системи на общините, разпоредбата на чл. 186а ЗДвП е допълнена с оглед възможност на длъжностните лица, определени от кметовете на общини, при извършването на административни услуги на гражданите да могат да връчват такива фишове на нарушения на правилата за движение по пътищата.

Предоставянето на възможност и на общините да осъществяват контрол върху правилата за движението по пътищата несъмнено ще намали случаите на ПТП, включително и тежките ПТП в рамките на населените места със загинали и ранени граждани.

Не на последно място, внедряването на по-голям брой технически средства за контрол ще генерира допълнителни приходи, които са предвидени за целеви средства за подобряване на сигурността и безопасността върху пътното движение чрез изграждане, поддържане, функциониране и развитие на системи за видеонаблюдение и контрол. Предвижда се най-малко седемдесет процента от постъпилите средства във Фонда за безопасност на движението от глоби и нарушения, установени с автоматизирани технически средства и системи, собственост на общините, да се предоставят по бюджета на съответната община, чиято собственост са техническите средства и системи.

Предложените изменения и допълнения на ЗДвП са съобразени с актуалното състояние на технологичните възможности на изгражданата от МВР автоматизирана информационна система.

II. Целите, които се поставят с приемането на законопроекта:

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата („Проектът“) предвижда предоставянето на допълнителни правомощия за осъществяване

на контрол върху правилата за движение по пътищата в рамките на населените места на органите на местното самоуправление и местната администрация, съобразно мотивите посочени по-горе. Конкретните цели, които се поставят с Проекта, са следните:

1. подобряване на материално-техническото и ресурсното обезпечаване на контролната дейност за спазване на правилата за движение по пътищата;
2. реализирането на част от заложените цели (т. т. 3.2.6 и 3.3.1) в Плана за действие 2021-2023 г. към Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021-2030 г., приета с Решение № 775 на Министерския съвет на Република България от 26.10.2020 г.;
3. повишаване на ефективността на контролната дейност на правилата за движение от стопаните на пътищата в рамките на населените места;
4. по-добра превенция на административните нарушения на правилата за движение по пътищата и непосредственото им разкриване и установяване;
5. подобряване на безопасността на движение по пътищата и превенцията на нарушенията в границите на населените места, а оттам и в страната като цяло;
6. намаляване на възможностите за настъпване на пътно-транспортни произшествия;
7. намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

За реализирането на посочените цели се предлага приемането на изменения и допълнения в ЗДвП, както и в Закона за местното самоуправление и местната администрация чрез предоставяне на възможност за контрол от страна и на техническите средства и системи, собственост на стопаните на пътища, върху правилата за движение като част от опазването на обществения ред на територията на съответните населени места.

III. Очаквани резултати от приемането на предложени проект на нормативен акт

С предложения Законопроект се очаква повишаване и гарантиране на сигурността при движението по пътищата, оттам – опазване на живота и здравето на участниците в движението по пътищата и опазване на имуществото на юридическите и физическите лица съгласно чл. 1, ал. 2 ЗДвП. За целта ще се постигне интегриране на пътната безопасност в дейността на общините като стопани на пътя.

На следващо място, очакваме гарантиране на безопасността на придвижването, както и намаляване на рисковите ситуации участниците в движението по пътищата.

Предвидените със законопроекта режим на реализиране на административнонаказателната отговорност за нарушения по ЗДвП в рамките на населените места ще доведе до бързо идентифициране на нарушителя, връчване и навременно събиране на дължимите глоби.

IV. Анализ за съответствието с правото на Европейския съюз

Предложеният законопроект не противоречи първичните и производни източници по чл. 288 от Договора за функциониране на Европейския съюз (ДФЕС). Проектът

съответствие с неписаните вътрешни и външни източници на правото на Европейския съюз. Не се ограничават специфичните права, респ. задължения, които са предоставени на гражданите на Европейския съюз, регламентирани в чл. 11 от Договора за Европейския съюз (ДЕС) и чл. 20-24 ДФЕС, нито пък се нарушава установения вътрешен пазар, работещ за устойчиво развитие на Европа, основаващ се на балансиран икономически растеж, ценова стабилност, силно конкурентна социална пазарна икономика, и високо равнище на защита и подобряване качеството на околната среда (чл. 3, пар. 2 ДЕС вр. чл. 26, пар. 2 ДФЕС). При изработването на настоящия проект на нормативен акт са взети предвид основополагащите принципи на правото на Европейския съюз.

ВНОСИТЕЛИ:

Георги Валентинов Георгиев
Мордана Асенова Драгунова

Анна Александрова

Темелчинка Петкова

Матюс Манев

Александр Иванов

Николай Анастасов

Мариен Маринова

Александр Кенков

Николай Иванов

Предварителна оценка на въздействието

към Закона за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата

Елементи на оценката	Аргументация
Основания на законодателната инициатива	<p>Обществените отношения, които изискват предложената промяна, са уредени в Закона за движението по пътищата (ЗДвП).</p> <p>Съгласно доклади на Европейската комисия пътнотранспортния травматизъм на територията на ЕС продължава да поддържа прекалено високи стойности.</p> <p>В Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата в Република България (2021-2030 г.), приета с Решение № 775 на Министерския съвет на Република България от 26.10.2020 г., се планира намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия (ПТП) към 2020 г. спрямо показателите за 2010 г., а именно – 50% на загиналите и 20% на тежко ранените.</p> <p>Голяма част от произшествията на пътя са предотвратими. Намаляването на пострадалите и загубите е функция от регулаторната база, поведенческите модели на участниците в движението по пътищата, контролната дейност, пътната инфраструктура, автомобилния парк и спешната медицинска помощ. Въздействието върху тези определящи фактори не би могло да бъде ефективно, ако се подхожда фрагментарно.</p> <p>Използването на автоматизирани технически средства и системи (АТСС), е един обективен и доказал своята превантивна ефикасност метод в много държави, които създават висока степен на достоверност, изключващо намесата на субективен фактор, при регистриране на нарушенията на правилата за движение и в случая на скоростните режими. Поставянето на технически средства, които автоматично да записват административните нарушения, трябва да се извършва по определена процедура и с оглед спазването на определени изисквания. Използването на АТСС е позволено (чл. 165, ал. 2, т. 6 ЗДвП), тъй като касае повишаване и гарантиране на сигурността при движението по пътищата.</p> <p>Налице е нуждата от търсене на нови алтернативни решения с цел подобряване на пътнотранспортната</p>

	<p>безопасност в границите на населените места, а и на територията на страната като цяло.</p>
<p>Заинтересовани групи</p>	<p>1. гражданите, в т.ч. водачите на пътните превозни средства и другите участници в движението; 2. органите на местното самоуправление и местната администрация – общинските съвети и кметовете. Понастоящем броят на общините е 265, разделени в 28 бр. области в България. Стимулите за развитие на контрола върху правилата за движение чрез технически средства за контрол несъмнено би имала значителен превантивен ефект и ще повиши пътната безопасност по улиците на населените места в страната; 3. Министерството на вътрешните работи.</p>
<p>Анализ на разходи и ползи</p>	<p>Предвидените промени относно новите правомощия за контрол върху правилата за движение в рамките на населените места не би следвало да доведат до допълнително натоварване на общинските бюджети. В общия случай тези дейности ще се извършват както и досега от съществуващите общински звена за контрол – инспекторати, отдели, общински предприятия, мероприятия за контрол и опазване на собствеността и др. Най-важните ползи се очакват по отношение на подобряване на пътната безопасност и намаляване на пътнотранспортния травматизъм, както и подобряване на административнонаказателната дейности. Законопроектът не възлага задължение на органите на местното самоуправление и местната администрация да изграждат, респ. поставят автоматизирани технически средства за контрол на правилата за движение по пътищата. Предлаганите промени биха насърчили общините за подобни действия срещу възвръщаемост в две посоки – подобрена пътна безопасност, както и допълнителни приходи от глоби и санкции, чрез които ще могат да поддържат и развиват тези системи.</p>
<p>Административна тежест и структурни промени</p>	<p>Законопроектът не създава нови административни тежести за гражданите и юридически лица. Не се предвиждат и допълнителни административни задължения за органите на местното самоуправление и местната администрация. Извършваните досега дейности от общинските администрации и контролни органи към тях биха се в значителна степен подобрили и разширили по отношение на ефективен контрол на правилата за движение в населените места.</p>
<p>Въздействие върху нормативната уредба</p>	<p>Законопроектът предвижда изменения и допълнения в две норми на Закона за местното самоуправление и местната</p>

администрация. Промени в други нормативни актове не се предвиждат.

ВНОСИТЕЛИ:

Георги Велентинчев Георгиев
Турданка Асенова Франгузова.

Анна Анисанурова

Теменужка Певкова

Майоми Мачеви

Христо Терзиев

Александар Шанов

Николай Анзифар

Младен Мериков

Александар Кетков

Николай Анзифар