НАРОДНО СЪБРАНИЕ
Вх. № 51-554-04-195
Дата: 27 / 05 2025 г.

ЧРЕЗ
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

1413

ДО
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
КОМИСИЯТА ПО
ТРАНСПОРТ И СЪОБЩЕНИЯ

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПРЕДСЕДАТЕЛ,

На основание чл.79, ал. 1 от ПОДНС внасям мотивирани предложения за изменение и допълнение на общия проект на **Законопроект за изменение и допълнение на Закона за движение по пътищата, № 51-553-19-7**, както следва:

§ 1. В § 1 за чл. 3 в ал. 5, т. 1 думите „едномесечен срок“ се заменят с „тридневен“.

Мотиви:

Предложеният едномесечен срок е необосновано дълъг. Ако има повреда на пътните знаци и светофари. Забавянето на смяната им създава голям риск от последващи произшествия.

§ 2. Създава се § 5а:

„§5а. В бл. 20, ал. 2 изречение 2 се изменя:

„Когато възникне опасност за движението, водачите са длъжни незабавно да намалят скоростта, а при необходимост да предприемат аварийно спиране, като не извършват маневри, с които могат да застрашат своя живот или здраве, живота или здравето на други лица, както и да причинят значителни материални вреди.“

Мотиви:

Предложението е насочено към създаване на яснота за поведението на водачите в случаите, когато възникне опасност за движението. Използването на глагола „да спрат“ в неговия свършен вид не отговаря на конкретните действия на водача, които той трябва да извърши чрез спирачната уредба. Той има много широко съдържание и включва хипотези, които са извън волята на законодателя за неговото използване в този закон.

§ 3. В § 6 в таблицата се правят следните изменения:

1. В ред 2 – Категория А, А 2:

а) колона 4 „Автомагистрала“ числото „130“ се заменя с със „140“;

а) колона 5 „Скоростен път“ числото „110“ се заменя с със „120“.

2. В ред 4 – Категория В:

а) колона 4 „Автомагистрала“ числото „130“ се заменя с със „140“;

а) колона 5 „Скоростен път“ числото „110“ се заменя с със „120“.

Мотиви:

Няма официална статистика на нарушения, на която да основава необходимостта от промяна на действащите ограничения на скоростта на автомагистрала и скоростен път към тяхното намаляване.

§ 4. Създава се § 6а:

„§ 6а. В чл. 23, ал. 1 думите „да избегне удряне в него“ се заместват с „да спре зад него“.

Мотиви:

Предложението е предназначено да приведе в съответствие уредбата с концепцията, че водачът трябва да предприеме аварийно спиране при опасност. С това предложение ще се ограничи противоречието в практиката за наличието на технически съобразена дистанция.

§ 5. Създава се § 7а:

„§ 7а. В чл. 36, ал. 2 се изменя:

(2) При завиване наляво за навлизане в път с двупосочно движение водачът на пътното превозно средство завива така, че да навлезе по възможно най-краткия път в най-близката пътна лента по посока на движението. При повече от една пътна лента, предназначени за завиване наляво, и повече от една пътна лента по посока на движението след кръстовището, навлизането се извършва възможно по най-краткия път в пътната лента, разположена по реда на пътните ленти преди кръстовището.“

Мотиви:

Действащата разпоредба дава технически неправилно регулиране на движение в кръстовище при навлизане в път с повече от една лента в една посока.

§ 6. Създава се §8а:

„§ 8а. В чл. 47 след думата „кръстовище“ се добавя „включително и кръстовище с кръгово движение“.

Мотиви:

Предложението за допълнението е поради необходимостта законът да укаже изрично, че правилото е важащо и за кръстовището с кръгово движение като особен вид кръстовище.

§ 7. Създава се § 8б. :

„§8б. Чл. 50, ал. 2 се изменя:

„(2) Когато на кръстовище е указано, че пътят с предимство променя направлението си, водачите, които се намират на този път, се ръководят

помежду си от правилата на чл. 37, ал.1 или чл. 38, ал. 2. Водачите на превозните средства, които не се намират на пътя с предимство, се ръководят помежду си от правилата на чл. 48.“

Мотиви:

Когато водачите са на път с предимство, който сменя направлението си, следва те да имат същите права като на път с предимство, който не сменя направлението си.

§ 8. § 13 да отпадне.

Мотиви:

Предложеното съдържание за изменение на чл. 61 води до извода, че споделеното ползване на пътното платно може да е на всяко място в границите на едно населено място, а не само в жилищна зона, както е по действащата редакция на чл. 61. Този извод се основава на факта, че не се предлага създаването на законови критерии, по които да се определи в какви части на пътното платно се позволява обособяване на споделеното му ползване, както и на какви места в населените места. Сериозен риск се създава и от предложената възможност да се допусне в споделеното за ползване пътно платно пешеходците да могат да използват за движение пътя по цялата му широчина, независимо от поставеното изискване да не пречат на движението.

§ 9. Създава се § 16а:

„§ 16а. В чл. 79 се правят следните изменения:

1. В текста преди т. 1 думите „и индивидуално електрическо превозно средство“ се заличават.

2. Точка 4 се отменя.

Мотиви:

Инцидентите с индивидуалните електрически средства, които се случват на територията на цялата страна, налагат съществено преразглеждане на режима за движението им. И то в насока към въвеждане на допълнителни ограничения, чрез които да се гарантира безопасността както на водачите на тези средства, така и на пешеходците. Във връзка с предложението за § 16а следва да се има предвид, че то е систематично свързано с всички предложения, които имат отношение към индивидуалните електрически превозни средства.

§ 10. § 18 се изменя:

„Чл. 80а се изменя:

Чл. 80а. (1) Водачът на индивидуално електрическо превозно средство е длъжен да:

1. се движи само в зоните, обособени за движение на индивидуални електрически превозни средства;

2. да се движи с изправна спирачна система на управляваното индивидуално електрическо превозно средство;

5. да ползва каска, ако е на възраст до 18 години.

(2) На водача на индивидуалното електрическо превозно средство е забранено:

1. да се движи по пътища, улици, по изградената велосипедна инфраструктура, в пешеходни зони и в паркове, вкл. в тъмната част на денонощието;

2. да развива скорост, по-висока от 25 km/h;

3. да превозва други лица;

4. да се движи успоредно до друго индивидуално електрическо превозно средство;

5. да управлява превозното средство, без да държи кормилото с ръка;

6. да се движи в непосредствена близост до друго пътно превозно средство или да се държи за него;

7. да превозва, тегли или тласка предмети, които пречат на управлението на индивидуалното електрическо превозно средство или създава опасност за другите участници в движението;

8. да използва мобилен телефон при управлението на индивидуално електрическо превозно средство;

(3) С наредба на общинския съвет се определят:

1. обособените зони за движение на индивидуални електрически превозни средства в съответствие със забраната по ал. 2, т. 1;

2. по-ниски максимално допустими скорости от определените в ал. 2, т. 2;

3. редът за определяне на задължителните зони за паркиране на индивидуални електрически превозни средства, включително и максимално допустимия брой, както и условията и реда за тяхното предоставяне и ползване.“

Мотиви:

Инцидентите с индивидуалните електрически средства, които се случват на територията на цялата страна, налагат съществено преразглеждане на режима за движението им. И то в насока към въвеждане на допълнителни ограничения, чрез които да се гарантира безопасността както на водачите на тези средства, така и на пешеходците.

§ 11. Създава се § 18а:

„§ 18а. В чл. 81 в текста преди т. 1 думите „с изключение на“ се заменят с „и“.

Мотиви:

Инцидентите с индивидуалните електрически средства, които се случват на територията на цялата страна, налагат съществено преразглеждане на режима за движението им. И то в насока към въвеждане на допълнителни ограничения, чрез които да се гарантира безопасността както на водачите на тези средства, така и на пешеходците.

§ 12. В § 31 се прави следното допълнение:

В чл. 117 думите „и да спре“ се заменят с „да предприеме аварийно спиране“.

Мотиви:

Предложението е за премахване на използването на глагола „да спре“ в неговия свършен вид, тъй като той не отговаря на конкретните действия, които водачът трябва да извърши чрез спирачната уредба. Глаголът има много широко съдържание и включва хипотези, които са извън волята на законодателя за неговото използване в този закон.

§ 13. § 32 да отпадне.

Мотиви:

Предложената формулировка „сигнализиращите, че пресичат“ създава риск от субективна преценка кое точно поведение на пешеходеца, различно от стъпването на пешеходната пътека или преминаването през нея, следва да се определя като сигнализиращо. Тази субективна преценка създава рискове и за спорове дали пешеходецът е изпълнил задълженията си по чл. 32 или не, както и дали при пътен инцидент ще е приложима ал. 5 на чл. 119 или не.

§ 14. Създава се § 41а:

„§ 41а. В чл. 150 думите „освен когато превозното средство е индивидуално електрическо превозно средство или“ се заличават.“

Мотиви:

Инцидентите с индивидуалните електрически средства, които се случват на територията на цялата страна, налагат съществено преразглеждане на режима за движението им. И то в насока към въвеждане на допълнителни ограничения, чрез които да се гарантира безопасността както на водачите на тези средства, така и на пешеходците.

§ 15. В § 51, т. 1, ал. 2б да отпадне.

Мотиви:

Предложението за ал. 2б създава привилегировано положение за лицата, които са придобили статут на „водач на МПС без нарушения“. Привилегировано, защото ще им позволява да извършват без ограничение нарушения, за които се отнемат контролни точки, но без да им се налага наказание „лишаване от право да управлява МПС“. След като по предложението за ал. 2а този статут се придобива при липса на нарушения в период от 6 г. би следвало статутът да се губи първото нарушение на това лице.

§ 16. В § 56, т. 3 и 4 да отпаднат.

Мотиви:

Предложението за изменение на чл. 164а, ал. 5 е с много обща формулировка. Следва са запази действащата уредба, която определя конкретното съдържание на плановете и задължението за финансово осигуряване на мерките, съдържащи се в него.

§ 17. В § 59:

1. В т. 1, б. „б“ да отпадне.

Мотиви:

Всяко физическо лице следва да следи срока на валидност на личните си документи, какъвто е и свидетелството за управление на МПС.

2. В т. 2, вариант 2 за създаване на ал. 4 и 5 да отпадне.

Мотиви:

Достъп до данните за извършени административни нарушения следва да се уреди концептуално, а не само за тези по Закона за движение по пътищата. Предложението не дава отговор кои лица биха могли да са заинтересовани от узнаването на тези данни, както и кои държавни органи и във връзка с изпълнението на кои техни задължения следва да имат достъп до тези данни.

§ 18. В § 61, т. 1, б. „а“ накрая се добавя „а думите „движещи се по велосипедна инфраструктура“ се заличават.

Мотиви:

Инцидентите с индивидуалните електрически средства, които се случват на територията на цялата страна, налагат съществено преразглеждане на режима за движението им. И то в насока към въвеждане на допълнителни ограничения, чрез които да се гарантира безопасността както на водачите на тези средства, така и на пешеходците.

§ 19. В § 70, т. 1, б. „в“ да отпадне.

Мотиви:

Връчването на електронните фишове или актовете за установяване на административното нарушение е задължение на контролните държавни органи. Юридически несъстоятелно е поради неизпълнението на това задължение да се налага принудителна административна мярка на нарушителя и то без да е определен срок за тази мярка, както се определени срокове за всички други, които се съдържат в чл. 171. Наред с това, не следва да се налага принудителна административна мярка на основание, че е установено административно нарушение, за което няма влязло в сила наказателно постановление.

§ 20. В § 72:

1. Създава се нова т. 1:

„1. В ал. 1 се правят следните изменения:

а) точка 1 думите „6 месеца и глоба 500 лв.“ се заменят с „от 8 до 12 месеца и глоба 500 лв. до 1000 лв.“;

б) точка 2 думите „12 месеца и глоба 1000 лв.“ се заменят с „от 18 до 24 месеца и глоба от 1000 лв. до 2000 лв.“

2. Точка 1 става т. 2 и се изменя:

„2. В ал.2 думите „една до три години и глоба от 1000 до 2000 лв.“ се заменят с „две до четири години и глоба от 2000 до 3000 лв.“;

3. Точка 2 става т. 3 и се изменя:

„3. В ал.3 думите „две години и глоба 2000 лв.“ се заменят с „от две до три години и глоба 2000 лв. до 3000 лв.“.

Мотиви:

Увеличаването на наказанията е с цел превенция на административните нарушения.

§ 21. § 73 се изменя:

„§73. Създава се чл. 174а:

Чл. 174а. Наказва се с глоба 500 лв. придружител, който като не отговоря на изискванията по чл. 150, ал. 10, придружава водач, придобил правоспособност за управление на моторно превозно средство с придружител.“

Мотиви:

Предложението за § 73 е само редакционно.

§ 22. Създава се § 77а:

„§ 77а. В чл. 178г, ал. 2 се изменя:

„(2) На юридическо лице или едноличен търговец, който:

1. извърши нарушението по ал. 1, се налага имуществена санкция в размер 5000 лв.

2. пуска на пазара индивидуално електрическо превозно средство с технически характеристики, които не отговорят на ограничението на скоростта отговарящ на скоростта по чл.80а, ал.2, т. 2 се налага имуществена санкция в размер от 5000 лв. до 20 000 лв.“

Мотиви:

Инцидентите с индивидуалните електрически средства, които се случват на територията на цялата страна, налагат съществено преразглеждане на адиминистративнонаказателната отговорност, свързана с режима за движението им.

§ 23. В § 84 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 1 се създава нова б. „в“.

„в) т. 6 се заличава.“

2. В т. 4:

а) създава се нова б. „в“:

„в) т. 13 се заличава.“.

б) буква „в“ става б. „г“.

3. Точка 5 се изменя:

„5. В ал. 5:

а) в текста преди т. 1 числото „100“ се заменя с „200“.

б) създава се т. 3:

„3. управлява индивидуално електрическо превозно средство в нарушение на чл.80а.“.

Мотиви:

Инцидентите с индивидуалните електрически средства, които се случват на територията на цялата страна, налагат съществено преразглеждане на административнонаказателната отговорност, свързана с режима за движението им.

§ 24. В § 88:

1. Точка 1 да отпадне.

Мотиви:

Предложението ще доведе до отказ за предоставяне на услуги на гражданите, който по същността си има санкционен характер, а не е свързан с невъзможност да се предостави услугата.

2. Точка 3 да отпадне.

Мотиви:

Предназначението на разпоредбата на чл. 186а е да уреди правилата за връчване на електронни фишове и наказателни постановления. Поради това предложението за нова редакция на ал. 3 е със съдържание, което не е в приложното поле на чл. 186а, тъй като е относимо към дейността на проверката, която контролните органи извършват.

3. Точка 4 и 5 да отпаднат.

Мотиви:

Въвеждането на правила за едновременно плащане по електронен път само за юридическите лица създава неравнопоставеност спрямо физическите лица, за които създаването на такава възможност не се предлага. Наред с това, създаването на такива технически възможности следва се разглежда и разработи не само за нарушения по Закона за движението по пътищата, а и за всички други административни нарушения.

Възлагането на задължението на министъра на вътрешните работи да публикува ежемесечно информация за наказването по Закона за движението по пътищата го поставя в неравнопоставено положение спрямо всички други членове на МС, той като те също са административнонаказващи органи по множество закони, но такова задължение за нито един от тях не се предвижда.

§ 25. В § 89:

1. Алинея 3 да отпадне.

2. Алинея 5 да отпадне.

Мотиви:

Предложените ал. 3 и ал. 5 вероятно са заимствани от Закона за задълженията и договорите в частта относно гражданската отговорност за непозволено увреждане. Това е възможно при гражданската отговорност, тъй като тя е с обезщетителен характер. Административнонаказателната отговорност е със санкционен характер. Поради което и на основание чл. 24, ал. 1 от Закона за административните нарушения и наказания тя е лична. Същият закон не допуска отклонение от този принцип в насоката, в която са и двете предложения.

По отношение на предложението по ал. 5 следва да се има предвид и, че обучаемите са лица, на които може да се наложи административно наказание за нарушение, което извършват в хода на обучението или на изпита за правоспособност. Поради което прехвърлянето на тази отговорност на друго лице дава основание за извода, че обучаемият може да извършва неопределен брой нарушения, тъй като няма да носи отговорност за тях. Инструкторът би могъл да носи отговорност за това, че допуска обучаемият да извърши нарушение, за което е необходимо да се формулира отделен състав на административно нарушение.

§ 26. В § 90:

1. В т. 5, вариант 2 за ал. 4г да отпадне.

Мотиви:

Предложеният нов ред за издаване на електронни фишове няма финансова обосновка за необходимите публични средства за изграждането му или за надграждането на действащата система за издаване на електронни фишове.

2. В т. 11, вариант 3 за ал. 8 да отпадне.

Мотиви:

Предлага се отклонение от общата подсъдност за обжалване, която е уредена в чл. 59, ал. 1 от Закона за административните нарушения и наказания и не се предвижда в него възможност друг закон да я променя. Въвеждането на това отклонение само за нарушения по Закона за движението по пътищата ще създаде проблеми и за прилагането. Според чл. 48, ал. 1 от Закона за административните нарушения и наказания преписката се разглежда от административнонаказващия орган по местоизвършването на нарушението, а на основание чл. 60, ал. 1 обжалването е чрез органа, който е издал акта.

3. В т. 15, вариант 2 за създаване на ал. 17-23 да отпадне.

Мотиви:

От съдържанието на предложението не става ясно какви правила се предлагат. Предметният обхват на чл. 189 от Закона за движение по пътищата са правилата за връчване. В предложението за ал. 17 са правила за проверка за наличие на наложени наказания. В ал. 18 и ал. 21 са правила за

проверки от длъжностни лица, а в ал. 22 възлагане на задължение на министъра на вътрешните работи. От предложението за ал. 22 не става ясно актовете по този закон ли са или по всички закони, както и дали задължението за публикуване само на актовете на органите на МВР или за актовете на всички контролни органи по Закона за движение по пътищата.

§ 27. В § 93, т. 2, вариант 2 да отпадне.

Мотиви:

Общата забрана за прилагането на чл. 28 от Закона за административните нарушения и наказания за нарушения по Закона за движението по пътищата (чл. 189з) е обявена за противоконституционна с Решение № 4 от 30.04.2025 г. на КС на РБ по к. д. № 29 / 2024 г. Поради което за тези нарушения следва да се прилагат общите правила по чл. 28 от Закона за административните нарушения и наказания.

§ 28. В § 97, т. 2 се правят следните изменения и допълнения:

1. Да се създаде нова б. „а“:

„а) В т. 5 изречение първо накрая се добавя „тротоара или лентата за принудително спиране.“

Мотиви:

Привеждане на определението за „пътен банкет“ с определението за „граници на пътното платно“, в което лентата за принудително спиране е изключена от границите на пътното платно.

2. Да се създаде нова б. „б“:

„б) в т. 7 след думите „тротоарите, платното за движение“ се добавя „лентата за принудително спиране“.

Мотиви:

Привеждане на определението за „пътно платно“ с определението за „граници на пътното платно“, в което лентата за принудително спиране е изключена от границите на пътното платно.

3. Да се създаде нова б. „в“:

„в) създава се т. 8а:

„8а."Кръстовище с кръгово движение (кръгово кръстовище)" е кръстовище, в което движението се извършва в едно еднопосочно платно за движение, състоящо се от кръговидни пътни ленти с общ център около централен остров.“

Мотиви:

Въвеждането на термина в закона, предложението за чл. 47, налага законът да даде и определение за кръстовище с кръгово движение.

4. Буква „а“ да стане б. „г“.

5. Да се създаде нова б. „д:

„г) Точка 30 се изменя:

„30. "Пътнотранспортно произшествие" е събитие, възникнало в процеса на движение на пътно превозно средство по път, отворен за обществено

ползване, и предизвикало нараняване или смърт на хора, повреда на пътно превозно средство, път, пътно съоръжение, товар или други материални щети.“

Мотиви:

С предложението определението се привежда в съответствие с предмета на закона – правилата за движение по пътища, отворени за обществено ползване.

5. Буква „б“ да отпадне – предложението за изменение на т. 33.

Мотиви:

Дефиницията в § 6, т.33 от Допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата на „повторно“ е съобразена с общото понятие за повторност за целите на административното наказване, установено в § 1, ал. 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за административните нарушения и наказания. То се основава на влязъл в сила акт за налагане на административно наказание, защото само с този акт се установява по безспорен начин, че има извършено нарушение и кое е лицето, което го е извършило. Промяната, която се предлага, ще създаде положение, при което без лицето да е наказано за извършено нарушение, ще е налице основание за прилагане на по-тежко наказуем състав за повторно извършване, ако има такъв състав за вида нарушение, т.е. ще се въведе презумпция, че лицето е извършило и първото нарушение преди да се е произнесъл наказващия орган.

6. Да се създаде нова б. „е“:

„е) Точка 37 се изменя:

37. "Предвидимо препятствие“ е всяко препятствие, което може да се очаква при нормално внимание от водача и съобразяване с условията.“

Мотиви:

Действащото определение за „препятствие“ по същество не отговоря на чл. 20, в който се използва терминът „предвидимо препятствие“. Това налага съдебната практика, вкл. тълкувателните ѝ актове, чрез тълкуване да определят съдържанието на възможните предвидими препятствия по време на движението. Затова от значение е определянето на „предвидимо препятствие“, което да включва животни, други автомобили, пешеходци, велосипедисти и други възможни препятствия, които към момента са извън определението за препятствие.

7. Букви „в“, „г“ и „д“ стават съответно б. „ж“, „з“ и „и“.

8. Буква „е“ става съответно б. „к“ и в нея се правят следните изменения и допълнения:

а) Точка 83 се изменя:

„83. „Спиране“ е привеждане на превозното средство в неподвижно състояние чрез задействане на спирачната уредба.“.“

Мотиви:

Предложеното определение указва изрично, че спирането по смисъла на този закон следва да е чрез задействане на спирачната уредбата на

превозното средство, а не и спиране поради други причини, напр. удар в дърво.

б) Създават се т. 83а и т. 83б:

„83а. „Аварийно спиране“ е процес на намаляване на скоростта чрез задействане на спирачната уредба с максимална ефективност.“

Мотиви:

Терминът „аварийно спиране“ се въвежда в предложенията за чл. 20, ал. 2 и чл. 117 и това налага създаването на законовото определение за него.

„83б. "Опасност за движението" е пътна ситуация, без значение от причината за възникването ѝ, при която се създава възможност да се застрашат живота или здравето на водача, на други лица, както и да се причинят материални вреди.“

Мотиви:

Създаването на определение за „опасност за движението“ съществено ще улесни прилагането на чл. 20, ал. 2.

§ 29. § 102 да отпадне.

Мотиви:

Съдържащите с в § 102 предложения за изменения и допълнение на Закона за административните нарушения и наказания са относими към всички видове административни нарушения и производството за налагане на наказания за тях. По същество се предлагат промени във философията на административното наказване в съществени части и не следва да се правят през Преходни и заключителни разпоредби на Закона за движението по пътищата. Поради това тези предложения следва да се направят в отделен проект за изменение и допълнение на Закона за административните нарушения и наказания и да се обсъдят от Комисията по конституционни и правни въпроси като водеща комисия.

ВНОСИТЕЛИ:

Тошко Йорданов

Александър Балабанов

Венцислав Асенов

Александър Велчев

Лютви Димитрова

Христина Иванова

Александър Рашев

Николета Кузманова