

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

52-ро НАРОДНО СЪБРАНИЕ

НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
За №	52-654-01-120
Дата	27, 08 2006

13.00
fms

ДО

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА

52-то НАРОДНО СЪБРАНИЕ

МИХАЕЛА ДОЦОВА

УВАЖАЕМА Г-ЖО ДОЦОВА,

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, внасяме проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за движение по пътищата, ведно с мотиви и предварителна оценка на въздействието към него.

Молим законопроектът да бъде представен за разглеждане и обсъждане по установения ред.

Приложения:

1. Мотиви
2. Оценка на въздействието

ВНОСИТЕЛИ:

Иво Георгиев Михайлов

Асен Василев

Николай Денков

Богдан Иванов Петков

Йордан Иванов Терзийски

Венко Себрутев

Иванчо Шомев

Татяна Ситанова

Китик Пехливанов
Велеслав Велизков

Радослав Рибарски
Мирослав Иванов
Богдан Богданов

ЗАКОН

за изменение и допълнение на Закона за движение по пътищата

(Обн. ДВ. бр.20 от 5 Март 1999г., изм. ДВ. бр.1 от 4 Януари 2000г., изм. ДВ. бр.43 от 26 Април 2002г., изм. ДВ. бр.76 от 6 Август 2002г., доп. ДВ. бр.16 от 18 Февруари 2003г., доп. ДВ. бр.22 от 11 Март 2003г., изм. ДВ. бр.6 от 23 Януари 2004г., изм. ДВ. бр.70 от 10 Август 2004г., изм. ДВ. бр.85 от 28 Септември 2004г., изм. ДВ. бр.115 от 30 Декември 2004г., изм. ДВ. бр.79 от 4 Октомври 2005г., изм. ДВ. бр.92 от 18 Ноември 2005г., изм. ДВ. бр.99 от 9 Декември 2005г., изм. ДВ. бр.102 от 20 Декември 2005г., изм. ДВ. бр.103 от 23 Декември 2005г., изм. ДВ. бр.105 от 29 Декември 2005г., изм. ДВ. бр.30 от 11 Април 2006г., изм. ДВ. бр.34 от 25 Април 2006г., изм. ДВ. бр.61 от 28 Юли 2006г., изм. ДВ. бр.64 от 8 Август 2006г., изм. ДВ. бр.82 от 10 Октомври 2006г., изм. ДВ. бр.85 от 20 Октомври 2006г., изм. ДВ. бр.102 от 19 Декември 2006г., изм. ДВ. бр.22 от 13 Март 2007г., изм. ДВ. бр.51 от 26 Юни 2007г., изм. ДВ. бр.97 от 23 Ноември 2007г., изм. ДВ. бр.109 от 20 Декември 2007г., изм. ДВ. бр.36 от 4 Април 2008г., изм. ДВ. бр.43 от 29 Април 2008г., изм. ДВ. бр.69 от 5 Август 2008г., изм. ДВ. бр.88 от 10 Октомври 2008г., изм. ДВ. бр.102 от 28 Ноември 2008г., изм. ДВ. бр.74 от 15 Септември 2009г., изм. ДВ. бр.75 от 18 Септември 2009г., изм. ДВ. бр.82 от 16 Октомври 2009г., изм. ДВ. бр.93 от 24 Ноември 2009г., изм. ДВ. бр.54 от 16 Юли 2010г., изм. ДВ. бр.98 от 14 Декември 2010г., изм. ДВ. бр.100 от 21 Декември 2010г., изм. ДВ. бр.10 от 1 Февруари 2011г., изм. ДВ. бр.19 от 8 Март 2011г., изм. ДВ. бр.39 от 20 Май 2011г., изм. ДВ. бр.48 от 24 Юни 2011г., изм. ДВ. бр.20 от 9 Март 2012г., изм. и доп. ДВ. бр.47 от 22 Юни 2012г., изм. ДВ. бр.53 от 13 Юли 2012г., изм. ДВ. бр.54 от 17 Юли 2012г., изм. и доп. ДВ. бр.60 от 7 Август 2012г., изм. и доп. ДВ. бр.75 от 2 Октомври 2012г., доп. ДВ. бр.15 от 15 Февруари 2013г., изм. ДВ. бр.68 от 2 Август 2013г., изм. и доп. ДВ. бр.53 от 27 Юни 2014г., изм. ДВ. бр.107 от 24 Декември 2014г., изм. ДВ. бр.14 от 20 Февруари 2015г., изм. и доп. ДВ. бр.19 от 13 Март 2015г., изм. и доп. ДВ. бр.37 от 22 Май 2015г., изм. ДВ. бр.79 от 13 Октомври 2015г., доп. ДВ. бр.92 от 27 Ноември 2015г., изм. ДВ. бр.95 от 8 Декември 2015г., изм. и доп. ДВ. бр.101 от 22 Декември 2015г., изм. ДВ. бр.102 от 29 Декември 2015г., изм. ДВ. бр.13 от 16 Февруари 2016г., изм. ДВ. бр.50 от 1 Юли 2016г., изм. и доп. ДВ. бр.81 от 14 Октомври 2016г., доп. ДВ. бр.86 от 1 Ноември 2016г., изм. ДВ. бр.98 от 9 Декември 2016г., изм. и доп. ДВ. бр.101 от 20 Декември 2016г., изм. и доп. ДВ. бр.9 от 26 Януари 2017г., изм. и доп. ДВ. бр.11 от 31 Януари 2017г., изм. ДВ. бр.54 от 5 Юли 2017г., изм. ДВ. бр.58 от 18 Юли 2017г., изм. и доп. ДВ. бр.77 от 26 Септември 2017г., изм. и доп. ДВ. бр.97 от 5 Декември 2017г., изм. и доп. ДВ. бр.2 от 3 Януари 2018г., доп. ДВ. бр.7 от 19 Януари 2018г., изм. ДВ. бр.17 от 23 Февруари 2018г., доп. ДВ. бр.55 от 3 Юли 2018г., изм. ДВ. бр.59 от 17 Юли 2018г., доп. ДВ. бр.62 от 27 Юли 2018г., доп. ДВ. бр.77 от 18 Септември 2018г., изм. ДВ. бр.86 от 18 Октомври 2018г., изм. и доп. ДВ. бр.105 от 18 Декември 2018г., изм. ДВ. бр.13 от 12 Февруари 2019г., изм. ДВ. бр.17 от 26 Февруари 2019г., изм. и доп. ДВ. бр.60 от 30 Юли 2019г., доп. ДВ. бр.51 от 5 Юни 2020г., изм. и доп. ДВ. бр.60 от 7 Юли 2020г., изм. ДВ. бр.69 от 4 Август 2020г., изм. и доп. ДВ. бр.71 от 11 Август 2020г., изм. ДВ. бр.104 от 8 Декември 2020г., доп. ДВ. бр.109 от 22 Декември 2020г., доп. ДВ. бр.18 от 2 Март 2021г., изм. и доп. ДВ. бр.23 от 19 Март 2021г., изм. ДВ. бр.26 от 30 Март 2021г., изм. ДВ. бр.80 от 24 Септември 2021г., изм. ДВ. бр.84 от 8 Октомври 2021г., изм. ДВ. бр.102 от 23 Декември 2022г., изм. и доп. ДВ. бр.14 от 10 Февруари 2023г., изм. ДВ. бр.59 от 11 Юли 2023г., изм. ДВ. бр.65 от 28 Юли 2023г., изм. и доп. ДВ. бр.66 от 1 Август 2023г., изм. и доп. ДВ. бр.67 от 4 Август 2023г., изм. ДВ. бр.84 от 6 Октомври 2023г., изм. ДВ. бр.102 от 8 Декември 2023г., изм. и доп. ДВ. бр.13 от 13 Февруари 2024г., изм. ДВ. бр.41 от 10 Май 2024г., изм. ДВ. бр.38

от 9 Май 2025г., доп. ДВ. бр.61 от 29 Юли 2025г., изм. и доп. ДВ. бр.63 от 1 Август 2025г., изм. и доп. ДВ. бр.64 от 5 Август 2025г., изм. и доп. ДВ. бр.13 от 3 Февруари 2026г., изм. и доп. ДВ. бр.16 от 10 Февруари 2026г., изм. ДВ. бр.23 от 27 Февруари 2026г., доп. ДВ. бр.51 от 5 Юни 2026г.)

§ 1. В чл. 15 се правят следните изменения и допълнения:

1. Ал.6 се изменя така:

„(6) Когато пътна лента е сигнализирана за движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, се забранява движението на други пътни превозни средства, с изключение на пътните превозни средства, извършващи случаен или специализиран превоз на деца и/или ученици, както и таксиметрови автомобили, когато в тях се превозва пътник, освен в пътни ленти, за които със сигнализация, изрично е предвидено друго.“

2. Създава се нова ал. 7:

„(7) Превозните средства, осъществяващи таксиметров превоз на пътници, нямат право на престой или паркиране в пътна лента по ал. 6, нито да качват или свалят пътници в нея, освен на места, изрично обозначени за тази цел.“

§ 2. В чл. 167, ал. 2 се създава нова т.6:

„б. установяват нарушения, свързани с неправомерно движение, престой, паркиране или спиране за качване или слизване на пътници в пътни ленти, сигнализирани за движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, включително чрез автоматизирани технически средства и системи, собственост на общината или предоставени ѝ за ползване.“

§ 3. В чл. 183 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал.4, точка 12 се отменя.

2. В чл. 183, ал.5 се създава се нова точка 3:

„(3) управлява моторно превозно средство по пътна лента, сигнализирана за движение само на пътни превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, без да има право на това.“

§ 4. В чл. 189 се създава нова ал. 4е:

„(4е) За нарушенията по чл. 183, ал. 5, т. 3, установени от службите за контрол по чл. 167, ал. 2, т. 6 чрез автоматизирани технически средства или системи, собственост на общината или предоставени ѝ за ползване, електронният фиш се издава от кмета на общината или от оправомощено от него длъжностно лице.“

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 5. Законът влиза в сила 3 месеца след обнародването му в Държавен вестник.

ВНОСИТЕЛИ:

Мво Георгиев Михайлос
Али Вашиа
Николай Денков
Богомил Иванов Петков
Йордан Ивков Терзиев
Венко Сабурев
Ивайло Шамев
Ташена Султанова
Айлин Пехливанова
Джаслав Великов
Радослав Рибарски
Миротас Иванов
Богдан Богданов

МОТИВИ

1. Причини, които налагат приемането на законопроекта

Големите градове в Република България са изправени пред трайно нарастващи предизвикателства, свързани с организацията на движението, задръстванията, времето за придвижване, качеството на въздуха и ефективността на градската мобилност.

В градска среда всяко забавяне на превозно средство, което реално превозва пътник, води до негативни последици не само за конкретния водач или превозвач, а и за гражданите, които ползват съответната транспортна услуга. Това е особено видимо при таксиметровия превоз, при който цената на услугата се формира както от изминатото разстояние, така и от времето за престой и движение при ниска скорост.

Таксиметровият превоз на пътници е регулирана обществена транспортна услуга. Той се извършва при разрешителен режим, от превозвачи, притежаващи съответните документи, с автомобили, за които е издадено разрешение за таксиметров превоз и за които се дължи данък върху таксиметров превоз на пътници по Закона за местните данъци и такси.

Въпреки това действащата уредба на движението в пътните ленти, сигнализирани за движение на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, не отчита в достатъчна степен специфичния обществен характер на таксиметровия превоз. На практика таксиметровите автомобили, дори когато превозват пътници, са приравнени на обикновения автомобилен трафик по отношение на достъпа до тези ленти.

Предлаганата промяна цели да създаде по-гъвкав и балансиран режим, при който таксиметровите автомобили, докато превозват пътници, да могат да използват пътните ленти за обществен транспорт, освен в случаите, когато с въведената пътна сигнализация изрично е предвидено друго.

Така се създава възможност за по-ефективно използване на съществуващата транспортна инфраструктура, без да се отнема възможността на компетентните органи по организация на движението да ограничават този режим на конкретни места, когато това е необходимо поради безопасност, пропускателна способност или защита на редовността на обществения транспорт.

2. Цели на законопроекта

Основната цел на законопроекта е подобряване на градската мобилност чрез допускане на таксиметровите автомобили, превозващи пътници, до пътните ленти за обществен транспорт, при запазване на възможността за въвеждане на ограничения чрез пътна сигнализация.

Със законопроекта се цели:

1. Намаляване на времето за придвижване на гражданите, използващи таксиметров транспорт.
2. Подобряване на предвидимостта на таксиметровата услуга.
3. Намаляване на времето за престой на таксиметровите автомобили в задръствания.
4. По-ефективно използване на съществуващата пътна инфраструктура.
5. Намаляване на разходите за време при превоз на пътници.
6. Подобряване на достъпа до транспорт за възрастни хора, хора с увреждания, родители с малки деца, туристи и граждани в райони с по-слабо транспортно обслужване.
7. Създаване на по-ясна нормативна връзка между разрешителния и данъчния режим на таксиметровия превоз и правото за ползване на определена транспортна инфраструктура.
8. Осигуряване на възможност за контрол от компетентните органи чрез обмен на информация между общините и Министерството на вътрешните работи.

3. Същност на предлаганите промени

Със законопроекта се предлага изменение на Закона за движението по пътищата, чрез което в изключенията от забраната за движение в ленти, сигнализирани за движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, да бъдат включени и превозни средства, осъществяващи таксиметров превоз на пътници, когато отговарят на изискванията, предвидени в Закона за местните данъци и такси.

Предлага се и изменение в санкционния режим, така че да бъде ясно предвидена отговорност за управление на моторно превозно средство в такава лента без наличие на право за това.

4. Очаквани резултати

Очаква се приемането на законопроекта да доведе до:

1. По-бързо придвижване на пътниците, използващи таксиметров транспорт.
2. По-добра транспортна достъпност в градска среда.
3. По-ефективно използване на съществуващите ленти за обществен транспорт.
4. Намаляване на времето за престой на таксиметровите автомобили в интензивен трафик.
5. Повишаване на предвидимостта на таксиметровата услуга.
6. Подобряване на транспортното обслужване на уязвими групи.
7. Създаване на по-ясна основа за електронен и физически контрол.
8. Възможност за локални ограничения чрез пътна сигнализация, когато това е необходимо за безопасността или организацията на движението.

5. Финансови и други средства, необходими за прилагането на закона

Законопроектът не изисква значителни допълнителни разходи от държавния бюджет.

Възможно е да възникне необходимост от организационно и техническо адаптиране на информационния обмен между общините и Министерството на вътрешните работи, както и от актуализиране на съответната пътна сигнализация в участъци, в които компетентните органи преценят, че движението на таксиметрови автомобили следва да бъде ограничено.

Тези разходи са свързани основно с прилагането и контрола на режима и могат да се извършват в рамките на съществуващите административни функции на компетентните органи.

6. Съответствие с правото на Европейския съюз

Предлаганите изменения не противоречат на правото на Европейския съюз.

Законопроектът е в съответствие с принципите на устойчива градска мобилност, по-ефективно използване на съществуващата инфраструктура и подобряване на достъпа до транспортни услуги.

В редица европейски градове таксиметровият транспорт се разглежда като елемент от градската мобилност и при определени условия се допуска до ленти, предназначени за обществен транспорт. Предлаганият модел запазва възможност за локални

ограничения чрез пътна сигнализация, което позволява съобразяване с конкретната транспортна обстановка.

7. Обществена значимост

Законопроектът има пряко обществено значение, тъй като засяга ежедневно придвижване на гражданите в градска среда.

Таксиметровият транспорт често се използва от хора, които имат конкретна необходимост от бързо и предвидимо придвижване — възрастни хора, хора с увреждания, родители с деца, граждани, пътуващи до лечебни заведения, туристи, както и хора в часови диапазони или райони с ограничено обслужване от редовния обществен транспорт.

Предложението не създава безусловно право за движение във всички ленти, тъй като запазва възможността чрез сигнализация да бъдат въведени ограничения. По този начин се постига баланс между нуждите на таксиметровия превоз, интереса на пътниците и защитата на обществения транспорт.

ВНОСИТЕЛИ:

М-во Транспорт, Минарство,
Железопътна администрация

Николай Денков

Богомил Цветков Петков

Йордан Ивков Терзийски

Венко Сабунджиев

Ивайло Шестев

Татяна Султанова

Айлин Нехливанова

Венеслав Велизков

Радослав Рибарски

Меро сна 6 Мбано 6
Дорган Дорганов

ПРЕДВАРИТЕЛНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

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

Елементи на оценката	Аргументация
Основания на законодателната инициатива	Законодателната инициатива е продиктувана от трайно нарастващите предизвикателства в областта на градската мобилност в големите градове на Република България — задръствания, повишаващо се време за придвижване и налагаща се неефективност на транспортната система. Действащата уредба на движението в пътни ленти, сигнализирани за обществен транспорт, приравнява таксиметровите автомобили — дори когато превозват пътници — с обикновения автомобилен трафик, въпреки регулирания си характер на обществена транспортна услуга. Законопроектът създава по-гъвкав и балансиран режим, при който таксиметровите автомобили, докато превозват пътници, могат да използват BUS лентите, с пълно запазване на възможността на компетентните органи да въведат ограничения чрез пътна сигнализация на конкретни участъци, когато това е необходимо за безопасността на движението или защитата на обществения транспорт. Европейският опит (Лондон, Ирландия, Рим) потвърждава, че подобни модели са утвърдена практика в редица държави — членки на ЕС.
Заинтересовани групи	Пряко засегнати: - Таксиметрови превозвачи и водачи на таксиметрови автомобили - Пътници, ползващи таксиметров транспорт - Органи, отговарящи за организацията на движението и контрола - Оператори на обществения транспорт - Общини и Министерство на вътрешните работи Непряко засегнати: - Всички участници в движението - Ползватели на обществения транспорт - Туристическият сектор и хотелиерско-ресторантьорският бизнес

Елементи на оценката	Аргументация
	- Хора с увреждания, възрастни хора, родители с малки деца и други групи с повишена нужда от достъпен транспорт
Анализ на разходи и ползи	Законопроектът не изисква значителни допълнителни разходи от държавния бюджет. Възможно е да възникне необходимост от ограничени разходи за: - организационно и техническо адаптиране на информационния обмен между общините и Министерството на вътрешните работи; - актуализиране на пътна сигнализация в участъци, в които компетентните органи преценят за необходимо да ограничат достъпа на таксиметровите автомобили. Очакваните ползи включват: по-бързо придвижване на пътници в таксиметрови автомобили; намаляване надневната стойност на услугата поради съкращаване на времето в задръствания; подобрена транспортна достъпност за уязвими групи (възрастни хора, хора с увреждания, родители с деца); по-ефективно използване на съществуващата транспортна инфраструктура.
Административна тежест и структурни промени	Законопроектът въвежда ограничена административна тежест. Упражняването на правото за движение в BUS ленти не обвързва нито вписване в специални регистри, нито подаване на заявления от превозвачите. Не се налагат структурни промени в съществуващите административни органи. Сравнено с алтернативните модели (регистрационни режими с подаване на заявления), предложеният подход е по-лек административно и не натоварва нито превозвачите, нито администрацията с допълнителни процедури.
Въздействие върху нормативната база	С предложения законопроект се изменят и допълнят: Законът за движението по пътищата (чл. 15, чл. 167, чл. 183, чл. 189). Предложените промени не влизат в колизия с действащата нормативна уредба. Законопроектът е в съответствие с правото на Европейския съюз и с принципите на устойчива градска мобилност. Предвиждат се изменения и допълнения в подзаконовите нормативни актове по прилагането на Закона за движението по пътищата за привеждането им в съответствие с новия режим.

Елементи на оценката	Аргументация
Равно третиране от държавата и балансирано демографско развитие	Предложението не засяга спазването на принципа на равенство съгласно българското законодателство. Режимът се прилага еднакво спрямо всички лицензирани таксиметрови превозвачи, които отговарят на условието да превозват патници, без дискриминация по икономически, географски или други признаци. Не се очакват негативни въздействия върху балансираното демографско развитие. Напротив, подобряването на транспортната достъпност в градска среда, в т. ч. за уязвими групи като възрастни хора, хора с увреждания и семейства с деца, може да допринесе за по-високо качество на живот. Законопроектът не оказва пряко въздействие върху динамиката на миграционните потоци или върху броя на емигриращите български граждани.

ВНОСИТЕЛИ:

Иво Георгиев Мирайков
Александър Василев

Николай Денков

Борислав Чавалев Петков

Йордан Ивков Терзиев

Венко Сабунчиев

Иванчо Шонев

Таняна Султанова

Анелия Пехливанова

Венеслав Великов

Радослав Рибарски

Мерослав Иванов

Богдан Богданов