

НАРОДНО СЪБРАНИЕ		
Вх. No	52-654-01-148	
Дата	18 / 09	2024 г.

ДО
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
52-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ
Г-ЖА МИХАЕЛА ДОЦОВА

15
" X ✓

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ПРЕДСЕДАТЕЛ,

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 Законопроект за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата с мотиви към него и предварителна оценка на въздействието.

Моля, проектът да бъде предоставен за разглеждане и гласуване съгласно установения ред.

ВНОСИТЕЛИ:

Нели Андреева
Пламен Крушев
Здравко Огнянов
Иван Болошев

Росен Брат
Александър Нова
Момчи Петров
Мартин Нябдинов
Стефан Свещенов
Пламен Тодев

Емил Денков

Димитър Сашев Тодоров

Михаил Ивков Митанов

Тодор Барбанов

Валентин Течевски

Александър Узунков

Тимур Крстев

Десислава Коева

Димитър Банев

Петър Тодоров

Красимир Иванов

Наденда Колва

ЗАКОН

ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

(Обн., ДВ, бр. 20 от 1999 г.; изм. и доп., 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, 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. и доп., 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. и бр. 51, 60, 69, 71, 104 и 109 от 2020 г., 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. и доп., бр. 102 от 2022 г., бр. 14, 59, 65, 66, 67, 84 и 102 от 2023 г., бр. 13 и 41 от 2024 г., бр. 38, 61, 63 и 64 от 2025 г., и бр. 13, 16, 23, 51 и 55 от 2026 г.)

§ 1. В чл. 57 се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1.

2. Създава се ал. 2:

„(2) Когато автомагистралата или скоростният път имат две пътни ленти за движение в една посока, на водачите на товарни автомобили, с допустима максимална маса над 12 тона, включително и на състави от пътни превозни средства, е разрешено да се движат само в дясната пътна лента. Навлизането и движението по другите ленти е забранено, включително и при изпреварване.“

§ 2. В чл. 80а, ал. 1, т. 6 думата „има“ се заменя с „носи“.

§ 3. В чл. 137а, ал. 2 се създават т. 6 и 7:

„6. членовете на екипите за спешна медицинска помощ, намиращи се в пациентския отсек на специализиран автомобил, когато по време на движение непосредствено наблюдават, обслужват или оказват медицинска помощ на пациент;

7. длъжностните лица от Министерството на вътрешните работи при ползване на служебен автомобил при и по повод изпълнение на служебните им задължения, свързани с патрулно-постова дейност, дейности по контрол на пътното движение и оперативно-издирвателна дейност.“

§ 4. В чл. 143, ал. 10 се изменя така:

„(10) Регистрацията на регистрирано пътно превозно средство на собственик, който в двумесечен срок от изтичане на договор за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите не изпълни задължението си да сключи нов действащ договор се прекратява служебно, с отбелязване в Националния регистър на пътните превозни средства, когато е получено уведомление от Гаранционния фонд по чл. 574, ал. 11 от Кодекса за застраховането за това. Служебно прекратената регистрация на пътно превозно средство се възстановява служебно при предоставени данни за сключена застраховка от Гаранционния фонд по реда на чл. 574, ал. 6 от Кодекса за застраховането или по желание на собственика след представяне на валидна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.“

§ 5. В чл. 162 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 4 се изменя така:

„(4) Чуждестранно национално свидетелство за управление на моторно превозно средство на български гражданин или чужденец, издадено от държава, която не е членка на Европейския съюз, или от друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, или от Конфедерация Швейцария се заменя с българско свидетелство за управление без полагане на изпит, за категориите за които водача е положил успешно изпит за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, ако държавата, в която е издадено, е договаряща страна по Конвенцията за движението по пътищата и свидетелството отговаря на изискванията на приложение № 6 към конвенцията.“.

2. Създава се ал. 11:

„(11) При подаване на заявление за издаване на българско свидетелство за управление на моторно превозно средство проверки в електронната система на Европейската комисия се извършват и в звената „Пътна полиция“ при СДВР и ОДМВР.“

§ 6. В чл. 165, ал. 2, т. 9 думите „или не изпълни предписанието за изследване с доказателствен анализатор, показващ концентрацията на алкохол в кръвта чрез измерването му в издишания въздух и отчитащ съдържанието на алкохол в горните дихателни пътища“ и запетаята след тях се заличават.

§ 7. В чл. 171 се правят следните изменения:

1. В т. 1:

а) буква „б“ се изменя така:

„б) който управлява моторно превозно средство:

аа) с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда, установена с медицинско и химическо лабораторно изследване, или с техническо средство, определящо съдържанието на алкохол в кръвта чрез измерването му в издишания въздух, както и който откаже установяването на концентрацията на алкохол по някой или по всички от изброените способности-до решаване на въпроса за отговорността му, но за не повече от 18 месеца; при наличие на изследване от кръвна проба по реда на чл. 174, ал. 4 установените стойности са определящи;

бб) след употреба на наркотични вещества или техни аналози, установена с медицинско и химико-токсикологично лабораторно изследване или с тест, както и който откаже установяването на употребата на наркотични вещества или техни аналози по някой или по всички от изброените способности - до решаване на въпроса за отговорността му, но за не повече от 18 месеца; при наличие на изследване от кръвна проба по реда на чл. 174, ал. 4 установените стойности са определящи;“;

б) буква „в“ се изменя така:

„в) „който поради незнание е извършил нарушение на правилата за движение, което би могло да създаде опасност за движението или да затрудни останалите участници в движението - до успешното полагане на проверочен изпит;“;

в) в буква „з“:

аа) в буква „бб“ след думите „чл. 178ж, ал. 1“ се добавя „и ал. 3“;

бб) в буква „гг“ след думите „чл. 178ж, ал. 2“ се добавя „и ал. 4“.

2. В т. 2:

а) в буква „л“ след думите „над 50 km/h“ се добавя „както и в случаите на чл. 182, ал. 4, 4а, 5 и 6“.

б) създават се букви „р“ и „с“:

„р) с което се извършва превоз на товари и е с маса или натоварване на ос, надвишаващи нормите, посочени в свидетелството за регистрация на превозното средство, в условията на повторност - за срок три месеца;

с) когато моторното превозно средство е оборудвано с гуми, за които се установи, че са с различен размер на една и съща ос или сдвоено колело, или са със сериозна повреда или срязване, при които кордата се вижда или е повредена, или индикаторът за износване на протектора се вижда, или дълбочината на протекторния рисунък е по-малка от 1,6 mm, или гумата се трие в други елементи на превозното средство – до отстраняване на неизправността;“

3. В т. 2а, буква „б“ думите „за изследване с доказателствен анализатор или“ се заличават.

§ 8. В чл. 172 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 след цифрата „4“ се поставя запетая и се добавя „4а“.

2. В ал. 2 т. 4 се отменя.

3. В ал. 4 думите „букви „а“, „б“, „в“, „л“, „м“, „о“, „п“ се заменят с „букви „а“, „б“, „в“, „л“, „м“, „о“, „п“, „р“, „с“.

§ 9. В чл. 174, ал. 3 думите „не е участвал в пътнотранспортно произшествие и“ и думите „за изследване с доказателствен анализатор или“ се заличават.

§ 10. В чл. 175, ал. 1, т. 7 се изменя така:

„7. управлява моторно превозно средство в нарушение на изискванията в чл. 141а, ал. 2.“.

§ 11. В чл. 177, ал. 5 думите „и временно спиране от движение на пътното превозно средство за срок три месеца“ се заличават.

§ 12. В чл. 178ж се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „без да са налице изключенията по чл. 58, т. 3“ се заличават.

2. Създават се алинеи 3 и 4:

„(3) Наказва се с лишаване от право да управлява моторно превозно средство за срок от три месеца и глоба 500 евро водач на товарен автомобил, с допустима максимална маса над 12 тона, включително и на състав от пътнотранспортно средство, който се движи в нарушение на правилата по чл. 57, ал. 2.

(4) Когато нарушението по ал. 3 е извършено повторно, наказанието е лишаване от право да управлява моторно превозно средство за срок от 6 месеца и глоба 2000 евро.“.

§ 13. В чл. 180, ал. 1, т. 3 думите „или правилата за преминаване през железопътен прелез“ се заличават.

§ 14. Създава се чл. 180а:

„Чл. 180а (1) Наказва се с лишаване от право да управлява моторно превозно средство за срок от три месеца и глоба 500 евро водач, който наруши правилата за преминаване през железопътен прелез.

(2) Когато нарушението по ал. 1 е извършено повторно, наказанието е лишаване от право да управлява моторно превозно средство за срок от 6 месеца и глоба 1000 евро“.

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

1. В ал. 1, т. 5 се изменя така:

„5. управлява велосипед, без да ползва светлоотразителна жилетка или светлоотразителни елементи върху видимата част на облеклото, позволяващи да бъде лесно забелязан при управлението му извън населените места, през тъмната част на денонощието и при намалена видимост;“.

2. В ал. 4 се създава нова т. 5:

„5. управлява моторно превозно средство в нарушение на чл. 139, ал. 1, т. 4;“.

3. В ал. 4, т. 6 се изменя така:

„6. използва мобилно устройство за комуникация или друго мобилно устройство по време на управление на превозното средство освен чрез устройство, позволяващо използването без участие на ръцете му или чрез системите за комуникация и управление, с които е оборудвано превозното средство;“.

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

1. В ал. 2 думите „или ал. 3“ се заличават.

2. В ал. 4 думите „по пътищата, отворени за обществено ползване“ и запетаята след тях се заличават.

3. Алинея 5 се изменя така:

„(5) Наказва се с глоба 20 евро водач на индивидуално електрическо превозно средство, който не носи документ за сключена задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.“.

§ 17. В чл. 184 се създава ал. 6:

„(6) Водач на пътно превозно средство, който откаже да му бъде извършена проверка с техническо средство за установяване употребата на алкохол в кръвта и/или с тест за установяване употребата на наркотични вещества или техни аналози или не изпълни предписанието за медицинско изследване и вземане на биологични проби за химическо лабораторно изследване за установяване на концентрацията на алкохол в кръвта му, и/или химико-токсикологично лабораторно изследване за установяване на употребата на наркотични вещества или техни аналози, се наказва с глоба 100 евро.“

§ 18. В § 1, ал. 4, т. 1 от Допълнителните разпоредби буква „а“ се изменя така:

„а) средствата от глоби за нарушения, установени с автоматизирани технически средства и системи на Министерството на вътрешните работи и на общините, както и тези, установени по реда на чл. 167а¹, с изключение на средствата от глоби за нарушения по Кодекса за застраховането“.

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 19. В Кодекса за застраховането (обн., ДВ, бр. 102 от 2015 г.; изм., бр. 62, 95 и 103 от 2016 г., бр. 8, 62, 63, 85, 92, 95 и 103 от 2017 г., бр. 7, 15, 24, 27, 77 и 101 от 2018 г., бр. 17, 42 и 83 от 2019 г., бр. 26, 28 и 64 от 2020 г., бр. 21 от 2021 г., бр. 16 и 25 от 2022 г., бр. 66, 68, 80, 84 и 85 от 2023 г., бр. 70 и 79 от 2024 г., бр. 49, 54, 63, 64 и 67 от 2025 г. и бр. 16, 25, 51 и 67 от 2026 г.) в чл. 574, ал. 11, изречение второ се изменя така:

„Когато в двумесечен срок от изтичане на договор за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите не са били предоставени доказателства за сключен договор за задължителна застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите, Гаранционният фонд уведомява органа по ал. 1, т. 1 да прекрати регистрацията на превозното средство.“

ВНОСИТЕЛИ:

Нели Андреева
Пламен Карашев
Здравко Огнянов

Иван Големев
Ясен Шерев

Александър Юсов

Момчил Петров

Мартин Николков

Стефан Свешков

Пламен Дойчев

Емил Денков

Димитър Василев Тодоров

Тодор Барболов

Михаил Михайлов

Ванелин Гечевски

Александър Узунов

Тихомир Цветков

Десислава Косева

Димитър Банев

Петър Тодоров

Красимир Свешков

Наденка Кочева

МОТИВИ

I. Причини

Законопроектът е изготвен с оглед необходимостта от отстраняване на някои констатирани неясноти и прецизиране на отделни разпоредби в Закона за движението по пътищата, както и за подобряване на безопасността на движението по пътищата.

Във връзка със зачестилите случаи на тежки пътнотранспортни произшествия с участието на товарни автомобили, движещи се в лява лента на автомагистрала със загинали и тежко пострадали граждани, е необходимо предприемането на драстични мерки спрямо водачите на товарни автомобили, с допустима максимална маса над 12 тона, включително и на състави от пътно превозно средство, за ограничаване на предпоставките за настъпване на пътнотранспортни произшествия. В тази връзка е предложено изменението в чл. 57. Необходимостта от подобна уредба следва да се разглежда в контекста на различията в динамичните характеристики на тежкотоварните и леките моторни превозни средства, както и на значителната разлика в разрешените и технически достижимите скорости. Съгласно действащия режим максималната скорост за автомобили от категории C и CE по автомагистрала и скоростен път е 90 km/h, докато за леките автомобили тя е съответно по-висока. На европейско равнище за товарните автомобили от категории N2 и N3 се изискват устройства за ограничаване на скоростта, настроени така, че превозното средство да не може да надвишава 90 km/h.

При изпреварване между две тежкотоварни превозни средства разликата в скоростите им често е относително малка. Поради това маневрата може да продължи значително по-дълго от обичайното изпреварване между леки автомобили. През този период лявата лента на път с две ленти в една посока практически се блокира за превозните средства, които се движат с по-висока скорост. Изследване, изготвено за Комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент, също посочва продължителното изпреварване между тежкотоварни автомобили като причина за задържане на останалия транспорт по двулентови разделени пътища.

Предложената мярка би могла да допринесе за по-хомогенно и предвидимо движение. Ограничаването на тежкотоварните автомобили до дясната лента намалява броя на преминаванията от една лента в друга и ситуацията, при които превозно средство със значително по-ниска скорост навлиза в лентата, използвана от по-бързо движещия се поток. Така се ограничава необходимостта останалите водачи да предприемат внезапни намалявания на скоростта, последващи ускорявания и престроявания, което създава риск от настъпване на пътнотранспортни произшествия.

Този аспект има особено значение при интензивно движение. При навлизане на тежкотоварен автомобил в лявата лента разликата между неговата скорост и скоростта на движещите се зад него автомобили може да наложи последователно намаляване на скоростта от значителен брой водачи. В условията на плътен трафик подобно въздействие може да се предава назад по транспортния поток и да способства за образуването на колони и неустойчив режим на движение.

Съществен аргумент е и намаляването на броя на маневрите, извършвани от превозни средства с голяма маса и значителни габарити. Европейската комисия отбелязва, че тежкотоварните превозни средства са свързани с по-тежки последици при настъпване на произшествия поради тяхната маса. Проучването за Европейския парламент отчита, че при анализирани произшествия с тежкотоварни автомобили част от инцидентите при изпреварване са свързани с промяна на пътната лента, макар самото проучване изрично да предупреждава, че наличните данни не доказват значимо общо намаляване на броя на произшествията само вследствие на забрана за изпреварване.

Предложението създава и логическа последователност с вече възприетия подход в чл. 57 от ЗДвП. Действащата разпоредба ограничава използването на лентите от тежки превозни средства, когато автомагистралата или скоростният път имат три и повече ленти за движение в една посока. При път с две ленти обаче въздействието на изпреварващ тежкотоварен автомобил върху останалия поток е непосредствено, тъй като с навлизането му в лявата лента временно се заема единствената лента, по която по-бързо движещите се автомобили могат да го изпреварят.

Определянето на праг от над 12 тона ограничава приложното поле на мярката до най-тежките товарни автомобили и състави от пътни превозни средства, вместо да въвежда обща забрана за всички товарни автомобили. По този начин законодателното решение може да бъде обосновано като целево ограничение, насочено към превозните средства, при които съчетанието от голяма маса, габарити и ограничена скорост има най-съществено влияние върху движението.

Съществува и европейска практика за въвеждане на забрани за изпреварване от тежкотоварни автомобили. Проучването, изготвено за Европейския парламент, разглежда такива режими във Великобритания, Нидерландия, Германия, Франция, Дания, Белгия, Австрия и Италия. Прилаганите модели не са еднакви – част от ограниченията са постоянни, други действат в определени часове, а трети се активират динамично според интензивността на движението. Това показва, че ограничаването на изпреварването от тежкотоварни автомобили е познат инструмент за управление на движението в редица европейски държави.

Следва да бъде отчетен и рискът от образуване на дълги колони от товарни автомобили в дясната лента. Европейското проучване посочва този ефект като един от въпросите, които следва да бъдат отчитани при проектирането на подобни режими. Този проблем се преодолява със спазването на изискванията на общите разпоредби на Глава втора „Правила за движение по пътищата“, раздел IX „Изпреварване“ и на чл. 23, ал. 2 от ЗДвП

Поради това ефективността на предложената разпоредба може да бъде оценявана не само от гледна точка на самата забрана за изпреварване, а като част от по-общ подход за осигуряване на предвидим и хомогенен транспортен поток, намаляване на конфликтните престроявания и ограничаване на значителните разлики в скоростта между превозните средства в една и съща пътна лента.

Очакваният практически резултат от мярката е по-ясно разпределение на транспортните потоци по двулентовите автомагистрали и скоростни пътища, ограничаване на продължителните изпреварвания между тежкотоварни автомобили, намаляване на броя на престрояванията на най-тежките превозни средства и по-предвидимо използване на лявата лента от по-бързо движещия се поток.

С оглед на изложеното предложението представлява възможен инструмент за управление на тежкотоварния трафик по автомагистрали и скоростни пътища с две ленти в една посока.

Предвиждането в чл. 137а на изключение от задължението за използване на обезопасителни колани от членовете на екипите за спешна медицинска помощ е обосновано със спецификата на осъществяваната от тях дейност и с необходимостта от гарантиране на своевременна, непрекъсната и ефективна медицинска помощ на пациентите по време на транспортирането им. Изключението не следва да се разглежда като общо освобождаване от правилата за безопасност, а като специална възможност, приложима единствено когато използването на обезопасителен колан обективно възпрепятства или прави невъзможно изпълнението на конкретни медицински действия. По време на транспортирането медицинските специалисти следва непрекъснато да наблюдават жизнените показатели и общото състояние на пациента, включително сърдечната дейност, дишането, нивото на съзнание, кръвното налягане и кислородната сатурация. Състоянието на пациента може да се промени внезапно и да наложи незабавна намеса. Международните стандарти за организация на спешната помощ предвиждат член на медицинския екип да остане в пациентския отсек и

да осъществява клинично наблюдение и медицинско обслужване по време на транспортирането. Постоянното фиксиране на медицинския специалист към определена седалка може да ограничи достъпа му до пациента и до разположеното в автомобила медицинско оборудване. При транспортирането на пациенти в тежко или критично състояние може да възникне необходимост от извършване на подпомагане или възстановяване на дишането, обдишване с ръчен дихателен апарат, дефибрилация и други действия, които изискват свободно движение, заемане на различна позиция спрямо пациента и достъп до различни части на пациентския отсек. Използването на стандартен обезопасителен колан в подобни случаи може да направи извършването им невъзможно или да доведе до забавяне, което при критични състояния може да създаде непосредствен риск за живота и здравето на пациента. Основната функция на автомобила за спешна медицинска помощ не се изчерпва с превоза на пациента. Той представлява мобилна среда за оказване на медицинска помощ, в която диагностичните, лечебните и реанимационните действия продължават и по време на движението. Медицинското оборудване в санитарния автомобил е разположено на различни места в пациентския отсек. В зависимост от състоянието на пациента може да се наложи медицинският специалист да достигне до дефибрилатор, кислородна система, аспирационен апарат, медикаменти, превързочни материали или други медицински изделия. Обезопасителният колан ограничава обхвата на движение и може да наложи многократно закопчаване и откопчаване, което създава забавяне, увеличава вероятността от грешка и затруднява работата при условия на изключително високо напрежение. Поради това нормативното изискване за постоянно използване на колан не следва да пречат изпълнението на професионалните задължения, когато забавянето на медицинската намеса може да доведе до тежки или необратими последици. В подобна ситуация законодателното решение следва да позволява индивидуална преценка според конкретната медицинска необходимост. При наличие на непосредствена опасност за пациента следва да бъде допустимо медицинският специалист да не използва обезопасителен колан за времето, необходимо за извършване на съответните медицински действия.

На следващо място в чл. 137а следва да бъде предвидено изключение и за длъжностните лица от Министерството на вътрешните работи. Настоящата законодателна уредба не отчита оперативната специфика и тактическите изисквания на полицейската дейност, което създава следните сериозни рискове:

- Забавяне на времето за реакция - при патрулиране в градска среда или провеждане на специализирани операции се изисква незабавно напускане на автомобила. Механичното закопчаване на колана забавя полица с критични секунди при преследване на правонарушители или предотвратяване на тежки престъпления.

- Конструктивни пречки с оборудването - съвременната екипировка на служителите на реда включва тактически елечи, кобури с огнестрелно оръжие, белезници, пълнители и радиостанции. Поставеният колан често се заклещва или блокира достъпа до персоналното оръжие и помощните средства, което възпрепятства изпълнението на служебните задължения.

- Риск при превоз на задържани лица - при транспортиране на лица в задната част на автомобила съществува опасност от внезапно нападение над служителите. Коланът ограничава физически патрулния полицаи и го прави уязвим за нападения от задушаване или физическа саморазправа в гръб.

Промяната в чл. 143, ал. 10 се налага във връзка с констатираните случаи на затруднено прилагане на посочената норма.

Промените в чл. 162 са предложени с оглед прецизиране на режима за замяна на свидетелства за управление на моторни превозни средства, тъй като в някои държави в свидетелствата за управление служебно се вписват категории, без за тях да е положен изпит. Промяната, свързана с даване на възможност проверките по заявките за подмяна на

българско свидетелство за управление на МПС да се обработват от звената „Пътна полиция“ при СДВР/ОДМВР е предложена с оглед повишаване на ефективността на работния процес.

Прилагането на способа за изследване с доказателствен анализатор за установяване на концентрацията на алкохол в кръвта е неефективен и нецелесъобразен, поради което са предложени изменения в чл. 165, чл. 171 и чл. 174.

Изменения и допълнения в чл. 171 са предложени и с оглед обстоятелството, че са налични множество съдебни решения, от които е видно, че съдебната практика е противоречива по повод прилагането на принудителната административна мярка „временно отнемане на СУМПС“ по чл. 171, т. 1, б. „б“ от ЗДвП по отношение на обстоятелството в кои случаи е налице отказ на лицето от изследване. От една страна, в редица съдебни актове се разглежда обстоятелството дали водачът има право на избор да откаже да бъде тестван с техническо средство, като даде биологичен материал за изследване, и дали в тази хипотеза е налице отказ от проба или не. Част от съдилищата възприемат тезата, че щом изследването е извършено по един от двата начина, не е налице отказ и съответно не е налице основание за издаване на заповед за прилагане на принудителна административна мярка (ЗППАМ), както и реализиране на административнонаказателна отговорност по чл. 174, ал. 3 от ЗДвП. Друга част от съдилищата считат, че отказът от тестване с техническо средство е самостоятелно основание за издаване на ЗППАМ, независимо от извършването на биологичната проба, и съответно за реализиране на административнонаказателна отговорност по чл. 174, ал. 3 от ЗДвП, тъй като водачът няма право да избира начина, по който да бъде извършено тестването. От друга страна, някои съдебни състави възприемат становището, че временното отнемане на СУМПС, предвид характера му на превантивна мярка, целяща да се ограничи възможността за извършване на друго нарушение, не следва да се прекратява до окончателния резултат от изследването на биологичните проби, от който би станало ясно дали водачът е управлявал МПС след употреба на алкохол/наркотични вещества. В други съдебни актове се излагат мотиви, че отнемането и държането на СУМПС до излизането на резултатите от изследванията се явява предварително налагане на административно наказание „лишаване от право да управлява МПС“, без да са налице доказателства за извършено административно нарушение, с което се нарушава конституционно регламентираната презумпция за невиновност. Разделянето на досегашния текст на две подбукви ще улесни прилагането на принудителната мярка и ще предотврати възможни случаи на тълкуване.

Предложението по чл. 171, т. 1, буква „в“ е във връзка със зачестилите пътнотранспортни произшествия с участие на водачи, грубо нарушаващи правилата за движение по пътищата, както и с цел подобряване обстановката по безопасността на движението по пътищата и за подобряване ефективността на извършваните контролни дейности.

В чл. 171, т. 2 е предложено създаването на буква „с“. С предлаганото изменение се цели повишаване на безопасността на движението по пътищата чрез създаване на правна възможност за незабавно преустановяване на участието в движението на моторни превозни средства, оборудвани с гуми, чието техническо състояние обективно създава повишен риск за устойчивостта, управляемостта и спирачната способност на превозното средство.

Необходимостта от промяната произтича и от действащата редакция на чл. 171, т. 2, б. „а“ от Закона за движението по пътищата. След изменението, обнародвано в ДВ, бр. 64 от 2025 г., временното спиране от движение поради техническа неизправност се прилага, когато превозното средство има опасна неизправност. По този начин извън приложното поле на мярката могат да останат технически неизправности, които съгласно нормативно установените критерии са квалифицирани като значителни, но по своето естество са пряко свързани с контакта (коефициента на сцеплението) на автомобилните гуми с пътната настилка и могат да доведат до влошаване на управляемостта му. Предложените хипотези не

въвеждат нови или непознати за българското законодателство технически критерии. Те в съществената си част възпроизвеждат вече установени критерии за оценка на техническата изправност на гумите в Наредба № Н-32 от 16 декември 2011 г. При периодичните технически прегледи като неизправности изрично се проверяват наличието на гуми с различен размер на една и съща ос или сдвоено колело, сериозна повреда или срязване, видима или повредена корда, достигане на индикатора за износване, недостатъчна дълбочина на протектора и триене на гумата в други елементи на превозното средство.

Прилагането на принудителната административна мярка няма да зависи от обща и субективна преценка дали гумата „изглежда опасна“, а от конкретни, предварително определени и в значителна степен визуално или измеримо установими признаци. По този начин се създават по-ясни правила както за контролните органи, така и за водачите и собствениците на моторни превозни средства.

В актуалния Доклад за състоянието на пътната безопасност в Република България от август 2026 г. пътнотранспортния травматизъм се определя като продължаващ сериозен проблем и изрично включва техническата изправност на превозните средства сред необходимите елементи на системния подход за безопасност на движението. Предложената мярка има изразен превантивен и преустановителен, а не наказателен характер. Тя не е насочена към санкциониране на собственика за минало поведение, а към недопускане превозно средство с конкретно установено опасно или съществено несъответствие на гумите да продължи да участва в движението до отстраняване на причината. Това съответства на предназначението на принудителните административни мерки по чл. 171 ЗДвП. Конституционният съд приема, че тези мерки следва да служат именно за осигуряване безопасността на движението, преустановяване на нарушенията и предотвратяване или отстраняване на вредните последици от тях.

Налице е и непосредствена връзка между конкретните неизправности и риска, който мярката цели да преустанови. Различният размер на гумите на една и съща ос може да доведе до различно поведение на колелата при ускоряване, спиране и движение в завой. Видимата или повредена корда означава нарушена структурна цялост на гумата и е квалифицирана в Наредба № Н-32 като основание за най-високата степен на техническа неизправност. Дълбочина на протектора под 1,6 mm също е отнесена към опасните неизправности.

При износен протектор способността на гумата да отвежда вода от контактната зона е намалена, което увеличава риска от загуба на сцепление при мокра настилка. Това има практическо значение за България предвид целогодишното движение при значително различаващи се метеорологични условия – валежи, снеговалеж, заледяване и високи летни температури. Действащият ЗДвП също отчита значението на протектора, като за периода от 15 ноември до 1 март изисква използване на гуми, предназначени за зимни условия, или гуми с дълбочина на протектора не по-малка или равна на 4 mm. Практическа необходимост от мярката произтича и от обстоятелството, че периодичният технически преглед удостоверява състоянието на превозното средство към момента на извършването му, но не може да гарантира, че гумите ще останат в същото техническо състояние през целия период до следващия преглед. Срязване, механична повреда, прекомерно износване, поставяне на друга гума след прегледа или изменение, водещо до триене в елементи на автомобила, могат да възникнат впоследствие. Поради това осъществяваният текущ контрол има самостоятелна превантивна функция.

Съществено е и че предложените критерии са в съответствие с европейския подход към техническата изправност. Директива 2014/45/ЕС също включва сред основанията за неизправност различни размери на гумите на една ос или при сдвоени колела, сериозно повреждане или срязване, видима или повредена корда, достигане на индикатора за износване, недостатъчна дълбочина на протектора и триене на гумата в други части на превозното средство. При видима или повредена корда и при несъответстваща дълбочина на протектора европейските критерии предвиждат възможност неизправността да бъде квалифицирана като опасна. От гледна точка на ефективността на контрола мярката отстранява и несъответствието между установяването на нарушението и възможността то да бъде фактически преустановено. Налагането единствено на административно наказание не отстранява техническата неизправност и само по себе си не пречи превозното средство да продължи движението си със същите гуми. Временното спиране от движение до отстраняване на дефекта е пряко насочено именно към източника на риска и действието му приключва след привеждане на превозното средство в технически изправно състояние.

Очакваният резултат от въвеждането на мярката е недопускане до участие в движението на превозни средства с конкретно определени съществени неизправности по гумите, стимулиране на своевременното им отстраняване, уеднаквяване на практиката на контролните органи и по-добра връзка между крайпътния контрол и нормативно установените критерии за техническа изправност.

В „Държавен вестник“, бр. 61 от 29.07.2025 г. е обнародван Закон за изменение и допълнение на Наказателния кодекс (ЗИДНК), с който беше създаден нов състав на престъпление по чл. 343б, ал. 7 от НК - „Който откаже да му бъде извършена проверка по надлежния ред за установяване на употребата на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози или не изпълни предписание на контролен орган за изследване по надлежния ред, след като е участвал в пътнотранспортно произшествие, се наказва с лишаване от свобода до една година и с глоба от две хиляди и петстотин лева.“. С § 49 от Преходните и заключителни разпоредби на същия ЗИДНК е направено и изменение на чл. 174, ал. 3 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП), като с направените изменения, в случаите когато наказателното производство е прекратено от съда или прокуратурата, или прокурорът е отказал да образува наказателно производство, като преписката е изпратена на наказващия орган в Министерството на вътрешните работи по реда на чл. 36, ал. 2 от Закона за административните нарушения и наказания липсва законова възможност на нарушителя да бъде наложено наказание по чл. 174, ал. 3 от ЗДвП. Това създава предпоставки за случаи на реално извършени нарушения/престъпления от водачи, причинили пътнотранспортни произшествия и отказали извършването на проверка по надлежния ред за установяване на употребата на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози или не изпълнили предписание на контролен орган за изследване по надлежния ред, да останат ненаказани както за престъпление по НК, така и за административно нарушение по ЗДвП.

Промяната в чл. 183а, ал. 5 е необходима, тъй като задължението на водача на индивидуално електрическо превозно да има валидна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите по чл. 461, т. 1 от Кодекса за застраховането следва да бъде закрепено в Кодекса за застраховането (КЗ), а не в ЗДвП, като санкцията за неизпълнението на това задължение следва също да е в КЗ.

Допълнението в чл. 184 е предложено с оглед обстоятелството че във връзка със зачестилите случаи на настъпили пътнотранспортни произшествия с участие на пътни превозни средства (индивидуални електрически превозни средства, велосипеди, превозни средства с животинска тяга и др.) и високия обществен интерес по темата е необходимо създаването на материалноправна и санкционна разпоредба при отказ на водачи на пътни

превозни средства да бъдат тествани за употреба на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози.

Останалите предложени изменения и допълнения изхождат от необходимостта от прецизиране на отделни разпоредби.

II. Цели на законопроекта

Законопроектът цели отстраняване на неясноти в закона, прецизиране на отделни разпоредби, подобряване на безопасността на движението по пътищата и повишаване на ефективността на дейността на органите на Министерството на вътрешните работи.

Цели се осигуряване на своевременната реакция и обезпечаване на дейността на екипите за спешна медицинска помощ и органите на Министерството на вътрешните работи.

Проектът цели и ускоряване на процеса по взимане на решения при издаване или замяна на СУМПС, особено когато е заявена проверка на чужди СУМПС. Цели се внасяне на повече яснота и улесняване на процеса по прилагане на принудителни административни мерки, както и избягване на противоречиво тълкуване.

III. Финансовите и други средства, необходими за прилагането на новата уредба

Прилагането на законопроекта няма да изисква допълнителни разходи по бюджетите на държавните органи.

IV. Очаквани резултати.

Очакваният резултат от приемането на законопроекта е подобряване на безопасността на движението по пътищата, отстраняване на неясноти и пропуски в закона, прецизиране на отделни разпоредби и повишаване на ефективността на дейността на органите на Министерството на вътрешните работи.

V. Анализ за съответствие с правото на Европейския съюз.

Уредбата на обществените отношения, предмет на законопроекта не попада в областите на изключителна или споделена с държавите членки компетентност на Съюза, а е въпрос на национално автономно решение, свързано с провеждането на политиката по безопасност на движението по пътищата и дейностите в сферата на сигурността и опазване на обществения ред.

ВНОСИТЕЛИ:

Нели Ангеева
Пламен Карашев
Здравко Огнянов
Евгени Тодоров
Иван Церов
Александър Иванов
Момчил Петров
Мартин Николов
Стефан Сиванов
Пламен Тодоров

Емил Денков

Димитър Ламбев Тодоров

Тодор Барболов

Михаил Митанов

Ванелич Гечевски

Александър Узунев

Тихомир Крестев

Десислава Косова

Димитър Банев

К. Г. Р. Тодоров

Красимир Севанов

Нандант Колев

ПРЕДВАРИТЕЛНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ЗАКОНОПРОЕКТА

I. Основания на законодателната инициатива

Законопроектът е изготвен с оглед необходимостта от отстраняване на някои констатирани неясноти и прецизиране на отделни разпоредби в Закона за движението по пътищата, както и за подобряване на безопасността на движението по пътищата.

Във връзка със зачестилите случаи на тежки пътнотранспортни произшествия с участието на товарни автомобили, движещи се в лява лента на автомагистрала със загинали и тежко пострадали граждани, е необходимо предприемането на драстични мерки спрямо водачите на товарни автомобили, с допустима максимална маса над 12 тона, включително и на състави от пътно превозно средство, за ограничаване на предпоставките за настъпване на пътнотранспортни произшествия. В тази връзка е предложеното изменение в чл. 57. Необходимостта от подобна уредба следва да се разглежда в контекста на различията в динамичните характеристики на тежкотоварните и леките моторни превозни средства, както и на значителната разлика в разрешените и технически достижимите скорости. Съгласно действащия режим максималната скорост за автомобили от категории С и СЕ по автомагистрала и скоростен път е 90 km/h, докато за леките автомобили тя е съответно по-висока. На европейско равнище за товарните автомобили от категории N2 и N3 се изискват устройства за ограничаване на скоростта, настроени така, че превозното средство да не може да надвишава 90 km/h.

При изпреварване между две тежкотоварни превозни средства разликата в скоростите им често е относително малка. Поради това маневрата може да продължи значително по-дълго от обичайното изпреварване между леки автомобили. През този период лявата лента на път с две ленти в една посока практически се блокира за превозните средства, които се движат с по-висока скорост. Изследване, изготвено за Комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент, също посочва продължителното изпреварване между тежкотоварни автомобили като причина за задържане на останалия транспорт по двулентови разделени пътища.

Предложената мярка би могла да допринесе за по-хомогенно и предвидимо движение. Ограничаването на тежкотоварните автомобили до дясната лента намалява броя на преминаванията от една лента в друга и ситуациите, при които превозно средство със значително по-ниска скорост навлиза в лентата, използвана от по-бързо движещия се поток. Така се ограничава необходимостта останалите водачи да предприемат внезапни намалявания на скоростта, последващи ускорявания и престроявания, което създава риск от настъпване на пътнотранспортни произшествия.

Този аспект има особено значение при интензивно движение. При навлизане на тежкотоварен автомобил в лявата лента разликата между неговата скорост и скоростта на движещите се зад него автомобили може да наложи последователно намаляване на скоростта от значителен брой водачи. В условията на плътен трафик подобно въздействие може да се предава назад по транспортния поток и да способства за образуването на колони и неустойчив режим на движение.

Съществен аргумент е и намаляването на броя на маневрите, извършвани от превозни средства с голяма маса и значителни габарити. Европейската комисия отбелязва, че тежкотоварните превозни средства са свързани с по-тежки последици при настъпване на произшествия поради тяхната маса. Проучването за Европейския парламент отчита, че при анализирани произшествия с тежкотоварни автомобили част от инцидентите при изпреварване са свързани с промяна на пътната лента, макар самото проучване изрично да предупреждава, че наличните данни не доказват значимо общо намаляване на броя на произшествията само вследствие на забрана за изпреварване.

Предложението създава и логическа последователност с вече възприетия подход в чл. 57 от ЗДвП. Действащата разпоредба ограничава използването на лентите от тежки превозни средства, когато автомагистралата или скоростният път имат три и повече ленти за движение в една посока. При път с две ленти обаче въздействието на изпреварващ тежкотоварен автомобил върху останалия поток е непосредствено, тъй като с навлизането му в лявата лента временно се заема единствената лента, по която по-бързо движещите се автомобили могат да го изпреварят.

Определянето на праг от над 12 тона ограничава приложното поле на мярката до най-тежките товарни автомобили и състави от пътни превозни средства, вместо да въвежда обща забрана за всички товарни автомобили. По този начин законодателното решение може да бъде обосновано като целево ограничение, насочено към превозните средства, при които съчетанието от голяма маса, габарити и ограничена скорост има най-съществено влияние върху движението.

Съществува и европейска практика за въвеждане на забрани за изпреварване от тежкотоварни автомобили. Проучването, изготвено за Европейския парламент, разглежда такива режими във Великобритания, Нидерландия, Германия, Франция, Дания, Белгия, Австрия и Италия. Прилаганите модели не са еднакви – част от ограниченията са постоянни, други действат в определени часове, а трети се активират динамично според интензивността на движението. Това показва, че ограничаването на изпреварването от тежкотоварни автомобили е познат инструмент за управление на движението в редица европейски държави.

Следва да бъде отчетен и рискът от образуване на дълги колони от товарни автомобили в дясната лента. Европейското проучване посочва този ефект като един от въпросите, които следва да бъдат отчитани при проектирането на подобни режими. Този проблем се преодолява със спазването на изискванията на общите разпоредби на Глава втора „Правила за движение по пътищата“, раздел IX „Изпреварване“ и на чл. 23, ал. 2 от ЗДвП

Поради това ефективността на предложената разпоредба може да бъде оценявана не само от гледна точка на самата забрана за изпреварване, а като част от по-общ подход за осигуряване на предвидим и хомогенен транспортен поток, намаляване на конфликтните престроявания и ограничаване на значителните разлики в скоростта между превозните средства в една и съща пътна лента.

Очакваният практически резултат от мярката е по-ясно разпределение на транспортните потоци по двулентовите автомагистрали и скоростни пътища, ограничаване на продължителните изпреварвания между тежкотоварни автомобили, намаляване на броя на престрояванията на най-тежките превозни средства и по-предвидимо използване на лявата лента от по-бързо движещия се поток.

С оглед на изложеното предложението представлява възможен инструмент за управление на тежкотоварния трафик по автомагистрали и скоростни пътища с две ленти в една посока.

Предвиждането в чл. 137а на изключение от задължението за използване на обезопасителни колани от членовете на екипите за спешна медицинска помощ е обосновано със спецификата на осъществяваната от тях дейност и с необходимостта от гарантиране на своевременна, непрекъсната и ефективна медицинска помощ на пациентите по време на транспортирането им. Изключението не следва да се разглежда като общо освобождаване от правилата за безопасност, а като специална възможност, приложима единствено когато използването на обезопасителен колан обективно възпрепятства или прави невъзможно изпълнението на конкретни медицински действия. По време на транспортирането медицинските специалисти следва непрекъснато да наблюдават жизнените показатели и общото състояние на пациента, включително сърдечната дейност, дишането, нивото на съзнание, кръвното налягане и кислородната сатурация. Състоянието на пациента може да се промени внезапно и да наложи незабавна намеса. Международните стандарти за организация

на спешната помощ предвиждат член на медицинския екип да остане в пациентския отсек и да осъществява клинично наблюдение и медицинско обслужване по време на транспортирането. Постоянното фиксиране на медицинския специалист към определена седалка може да ограничи достъпа му до пациента и до разположеното в автомобила медицинско оборудване. При транспортирането на пациенти в тежко или критично състояние може да възникне необходимост от извършване на подпомагане или възстановяване на дишането, обдишване с ръчен дихателен апарат, дефибрилация и други действия, които изискват свободно движение, заемане на различна позиция спрямо пациента и достъп до различни части на пациентския отсек. Използването на стандартен обезопасителен колан в подобни случаи може да направи извършването им невъзможно или да доведе до забавяне, което при критични състояния може да създаде непосредствен риск за живота и здравето на пациента. Основната функция на автомобила за спешна медицинска помощ не се изчерпва с превоза на пациента. Той представлява мобилна среда за оказване на медицинска помощ, в която диагностичните, лечебните и реанимационните действия продължават и по време на движението. Медицинското оборудване в санитарния автомобил е разположено на различни места в пациентския отсек. В зависимост от състоянието на пациента може да се наложи медицинският специалист да достигне до дефибрилатор, кислородна система, аспирационен апарат, медикаменти, превързочни материали или други медицински изделия. Обезопасителният колан ограничава обхвата на движение и може да наложи многократно закопчаване и откопчаване, което създава забавяне, увеличава вероятността от грешка и затруднява работата при условия на изключително високо напрежение. Поради това нормативното изискване за постоянно използване на колан не следва да пречат изпълнението на професионалните задължения, когато забавянето на медицинската намеса може да доведе до тежки или необратими последици. В подобна ситуация законодателното решение следва да позволява индивидуална преценка според конкретната медицинска необходимост. При наличие на непосредствена опасност за пациента следва да бъде допустимо медицинският специалист да не използва обезопасителен колан за времето, необходимо за извършване на съответните медицински действия.

На следващо място в чл. 137а следва да бъде предвидено изключение и за длъжностните лица от Министерството на вътрешните работи. Настоящата законодателна уредба не отчита оперативната специфика и тактическите изисквания на полицейската дейност, което създава следните сериозни рискове:

- Забавяне на времето за реакция - при патрулиране в градска среда или провеждане на специализирани операции се изисква незабавно напускане на автомобила. Механичното закопчаване на колана забавя полица с критични секунди при преследване на правонарушители или предотвратяване на тежки престъпления.

- Конструктивни пречки с оборудването - съвременната екипировка на служителите на реда включва тактически елечи, кобури с огнестрелно оръжие, белезници, пълнители и радиостанции. Поставеният колан често се заклещва или блокира достъпа до персоналното оръжие и помощните средства, което възпрепятства изпълнението на служебните задължения.

- Риск при превоз на задържани лица - при транспортиране на лица в задната част на автомобила съществува опасност от внезапно нападение над служителите. Коланът ограничава физически патрулния полица и го прави уязвим за нападения от задушаване или физическа саморазправа в гръб.

Промяната в чл. 143, ал. 10 се налага във връзка с констатираните случаи на затруднено прилагане на посочената норма.

Промените в чл. 162 са предложени с оглед прецизиране на режима за замяна на свидетелства за управление на моторни превозни средства, тъй като в някои държави в свидетелствата за управление служебно се вписват категории, без за тях да е положен изпит. Промяната, свързана с даване на възможност проверките по заявките за подмяна на

българско свидетелство за управление на МПС да се обработват от звената „Пътна полиция“ при СДВР/ОДМВР е предложена с оглед повишаване на ефективността на работния процес.

Прилагането на способа за изследване с доказателствен анализатор за установяване на концентрацията на алкохол в кръвта е неефективен и нецелесъобразен, поради което са предложени изменения в чл. 165, чл. 171 и чл. 174.

Изменения и допълнения в чл. 171 са предложени и с оглед обстоятелството, че са налични множество съдебни решения, от които е видно, че съдебната практика е противоречива по повод прилагането на принудителната административна мярка „временно отнемане на СУМПС“ по чл. 171, т. 1, б. „б“ от ЗДвП по отношение на обстоятелството в кои случаи е налице отказ на лицето от изследване. От една страна, в редица съдебни актове се разглежда обстоятелството дали водачът има право на избор да откаже да бъде тестван с техническо средство, като даде биологичен материал за изследване, и дали в тази хипотеза е налице отказ от проба или не. Част от съдилищата възприемат тезата, че щом изследването е извършено по един от двата начина, не е налице отказ и съответно не е налице основание за издаване на заповед за прилагане на принудителна административна мярка (ЗППАМ), както и реализиране на административнонаказателна отговорност по чл. 174, ал. 3 от ЗДвП. Друга част от съдилищата считат, че отказът от тестване с техническо средство е самостоятелно основание за издаване на ЗППАМ, независимо от извършването на биологичната проба, и съответно за реализиране на административнонаказателна отговорност по чл. 174, ал. 3 от ЗДвП, тъй като водачът няма право да избира начина, по който да бъде извършено тестването. От друга страна, някои съдебни състави възприемат становището, че временното отнемане на СУМПС, предвид характера му на превантивна мярка, целяща да се ограничи възможността за извършване на друго нарушение, не следва да се прекратява до окончателния резултат от изследването на биологичните проби, от който би станало ясно дали водачът е управлявал МПС след употреба на алкохол/наркотични вещества. В други съдебни актове се излагат мотиви, че отнемането и държането на СУМПС до излизането на резултатите от изследванията се явява предварително налагане на административно наказание „лишаване от право да управлява МПС“, без да са налице доказателства за извършено административно нарушение, с което се нарушава конституционно регламентираната презумпция за невиновност. Разделянето на досегашния текст на две подбукви ще улесни прилагането на принудителната мярка и ще предотврати възможни случаи на тълкуване.

Предложението по чл. 171, т. 1, буква „в“ е във връзка със зачестилите пътнотранспортни произшествия с участие на водачи, грубо нарушаващи правилата за движение по пътищата, както и с цел подобряване обстановката по безопасността на движението по пътищата и за подобряване ефективността на извършваните контролни дейности.

В чл. 171, т. 2 е предложено създаването на буква „с“. С предлаганото изменение се цели повишаване на безопасността на движението по пътищата чрез създаване на правна възможност за незабавно преустановяване на участието в движението на моторни превозни средства, оборудвани с гуми, чието техническо състояние обективно създава повишен риск за устойчивостта, управляемостта и спирачната способност на превозното средство.

Необходимостта от промяната произтича и от действащата редакция на чл. 171, т. 2, б. „а“ от Закона за движението по пътищата. След изменението, обнародвано в ДВ, бр. 64 от 2025 г., временното спиране от движение поради техническа неизправност се прилага, когато превозното средство има **опасна неизправност**. По този начин извън приложното поле на мярката могат да останат технически неизправности, които съгласно нормативно установените критерии са квалифицирани като значителни, но по своето естество са пряко свързани с контакта (коефициента на сцеплението) на автомобилните гуми с пътната настилка и могат да доведат до влошаване на управляемостта му. Предложените хипотези не въвеждат нови или непознати за българското законодателство технически критерии. Те в

съществената си част възпроизвеждат вече установени критерии за оценка на техническата изправност на гумите в Наредба № Н-32 от 16 декември 2011 г. При периодичните технически прегледи като неизправности изрично се проверяват наличието на гуми с различен размер на една и съща ос или сдвоено колело, сериозна повреда или срязване, видима или повредена корда, достигане на индикатора за износване, недостатъчна дълбочина на протектора и триене на гумата в други елементи на превозното средство.

Прилагането на принудителната административна мярка няма да зависи от обща и субективна преценка дали гумата „изглежда опасна“, а от конкретни, предварително определени и в значителна степен визуално или измеримо установими признаци. По този начин се създават по-ясни правила както за контролните органи, така и за водачите и собствениците на моторни превозни средства.

В актуалния Доклад за състоянието на пътната безопасност в Република България от август 2026 г. пътнотранспортния травматизъм се определя като продължаващ сериозен проблем и изрично включва **техническата изправност на превозните средства** сред необходимите елементи на системния подход за безопасност на движението. Предложената мярка има изразен **превантивен и преустановителен**, а не наказателен характер. Тя не е насочена към санкциониране на собственика за минало поведение, а към недопускане превозно средство с конкретно установено опасно или съществено несъответствие на гумите да продължи да участва в движението до отстраняване на причината. Това съответства на предназначението на принудителните административни мерки по чл. 171 ЗДвП. Конституционният съд приема, че тези мерки следва да служат именно за осигуряване безопасността на движението, преустановяване на нарушенията и предотвратяване или отстраняване на вредните последици от тях.

Налице е и непосредствена връзка между конкретните неизправности и риска, който мярката цели да преустанови. Различният размер на гумите на една и съща ос може да доведе до различно поведение на колелата при ускоряване, спиране и движение в завой. Видимата или повредена корда означава нарушена структурна цялост на гумата и е квалифицирана в Наредба № Н-32 като основание за най-високата степен на техническа неизправност. Дълбочина на протектора под 1,6 mm също е отнесена към опасните неизправности.

При износен протектор способността на гумата да отвежда вода от контактната зона е намалена, което увеличава риска от загуба на сцепление при мокра настилка. Това има практическо значение за България предвид целогодишното движение при значително различаващи се метеорологични условия – валежи, снеговалеж, заледяване и високи летни температури. Действащият ЗДвП също отчита значението на протектора, като за периода от 15 ноември до 1 март изисква използване на гуми, предназначени за зимни условия, или гуми с дълбочина на протектора не по-малка или равна на 4 mm. Практическа необходимост от мярката произтича и от обстоятелството, че **периодичният технически преглед удостоверява състоянието на превозното средство към момента на извършването му**, но не може да гарантира, че гумите ще останат в същото техническо състояние през целия период до следващия преглед. Срязване, механична повреда, прекомерно износване, поставяне на друга гума след прегледа или изменение, водещо до триене в елементи на автомобила, могат да възникнат впоследствие. Поради това осъществяваният текущ контрол има самостоятелна превантивна функция.

Съществено е и че предложените критерии са в съответствие с европейския подход към техническата изправност. Директива 2014/45/ЕС също включва сред основанията за неизправност различни размери на гумите на една ос или при сдвоени колела, сериозно повреждане или срязване, видима или повредена корда, достигане на индикатора за износване, недостатъчна дълбочина на протектора и триене на гумата в други части на превозното средство. При видима или повредена корда и при несъответстваща дълбочина на протектора европейските критерии предвиждат възможност неизправността да бъде квалифицирана като опасна. От гледна точка на ефективността на контрола мярката

отстранява и несъответствието между установяването на нарушението и възможността то да бъде фактически преустановено. Налагането единствено на административно наказание не отстранява техническата неизправност и само по себе си не пречатства превозното средство да продължи движението си със същите гуми. Временното спиране от движение до отстраняване на дефекта е пряко насочено именно към източника на риска и действието му приключва след привеждане на превозното средство в технически изправно състояние.

Очакваният резултат от въвеждането на мярката е недопускане до участие в движението на превозни средства с конкретно определени съществени неизправности по гумите, стимулиране на своевременното им отстраняване, уеднаквяване на практиката на контролните органи и по-добра връзка между крайпътния контрол и нормативно установените критерии за техническа изправност.

В „Държавен вестник“, бр. 61 от 29.07.2025 г. е обнародван Закон за изменение и допълнение на Наказателния кодекс (ЗИДНК), с който беше създаден нов състав на престъпление по чл. 343б, ал. 7 от НК - „Който откаже да му бъде извършена проверка по надлежния ред за установяване на употребата на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози или не изпълни предписание на контролен орган за изследване по надлежния ред, след като е участвал в пътнотранспортно произшествие, се наказва с лишаване от свобода до една година и с глоба от две хиляди и петстотин лева.“. С § 49 от Преходните и заключителни разпоредби на същия ЗИДНК е направено и изменение на чл. 174, ал. 3 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП), като с направените изменения, в случаите когато наказателното производство е прекратено от съда или прокуратурата, или прокурорът е отказал да образува наказателно производство, като преписката е изпратена на наказващия орган в Министерството на вътрешните работи по реда на чл. 36, ал. 2 от Закона за административните нарушения и наказания липсва законова възможност на нарушителя да бъде наложено наказание по чл. 174, ал. 3 от ЗДвП. Това създава предпоставки за случаи на реално извършени нарушения/престъпления от водачи, причинили пътнотранспортни произшествия и отказали извършването на проверка по надлежния ред за установяване на употребата на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози или не изпълнили предписание на контролен орган за изследване по надлежния ред, да останат ненаказани както за престъпление по НК, така и за административно нарушение по ЗДвП.

Предложеното в чл. 180 и чл. 180а изменение и допълнение има за цел да повиши безопасността на движението при преминаване през железопътни прелези и да засили превантивния ефект на административнонаказателните мерки. През последните години се наблюдава зачестяване на произшествията на железопътни прелези, които освен риск за живота и здравето на гражданите водят и до значителни материални щети. Железопътните прелези са места с повишен риск за живота и здравето на участниците в движението, поради което нарушенията на правилата за тяхното преминаване следва да бъдат санкционирани с по-голяма строгост. Налагането не само на глоба, но и на лишаване от право да управлява моторно превозно средство за срок от 3 месеца ще има допълнителен възпиращ ефект и ще допринесе за ограничаване на рисковото поведение на водачите. Промяната е насочена към повишаване на дисциплината на водачите и предотвратяване на тежки пътнотранспортни произшествия на железопътни прелези.

Промяната в чл. 183а, ал. 5 е необходима, тъй като задължението на водача на индивидуално електрическо превозно да има валидна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите по чл. 461, т. 1 от Кодекса за застраховането следва да бъде закрепено в Кодекса за застраховането (КЗ), а не в ЗДвП, като санкцията за неизпълнението на това задължение следва също да е в КЗ.

Допълнението в чл. 184 е предложено с оглед обстоятелството че във връзка със зачестилите случаи на настъпили пътнотранспортни произшествия с участие на пътни

превозни средства (индивидуални електрически превозни средства, велосипеди, превозни средства с животинска тяга и др.) и високия обществен интерес по темата е необходимо създаването на материалноправна и санкционна разпоредба при отказ на водачи на пътни превозни средства да бъдат тествани за употреба на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози.

Останалите предложени изменения и допълнения изхождат от необходимостта от прецизиране на отделни разпоредби.

II. Заинтересовани групи

- Законодателна власт;
- Изпълнителна власт;
- Центрове за спешна медицинска помощ;
- Министерството на вътрешните работи;
- Комисия за финансов надзор;
- органи на местната власт;
- участниците в движението по пътищата.

III. Анализ на разходи и ползи.

Отрицателни въздействия при неприемането на законопроекта.

Евентуално неприемане на законопроекта не би позволило прецизиране на закона и създаване на повече яснота при прилагането на отделни разпоредби.

Положителни въздействия при приемането на законопроекта.

С приемането на настоящия законопроект ще се създадат допълнителни възможности за подобряване на безопасността на движението по пътищата, ще се отстранят неясноти и пропуски в закона, ще се прецизират отделни разпоредби и ще се повиши ефективността на дейността на органите на Министерството на вътрешните работи.

IV. Административна тежест и структурни промени

Не се предвиждат повишаване на административната тежест или структурни промени.

V. Въздействие върху нормативната база

Приемането на закона ще доведе до необходимост от промяна на подзаконовни нормативни актове, свързани с прилагането на отделни разпоредби на Закона за движението по пътищата.

VI. Равно третиране от държавата и балансирано демографско развитие

Предложението не засяга спазването на принципа на равенство съгласно българското законодателство и за равното третиране от държавата на българите и българските граждани, живеещи извън страната.

Не се очакват негативни въздействия на предложението върху балансираното демографско развитие, включително върху темповете на намаляване на броя на населението, динамиката на миграционните потоци и ограничаването на броя на емигриращите българи.

ВНОСИТЕЛИ:

Нели Андреева
Тамар Кръстев
Здравко Огнянов
Иван Тодоров
Здравко Огнянов
Александър Иванов

Момчи Петров
Мартин Ниединов
Стефан Свешков
Пламен Тодев
Емил Денков
Димитър Васил Тодоров
Тодор Бардов
Михаил Михайлов
Васил Течев
Александър Узунов
Тимон Крстев
Десислава Косова
Витко Бонев
Милко Тодоров
Кристиан Свешков
Натанда Ковач