



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ВИСШИ АДВОКАТСКИ СЪВЕТ

ул. „Цар Калоян” № 1-а, 1000 София, тел. 986-28-61, 987-55-13,
факс 987-65-14, [e-mail:arch@vas.bg](mailto:arch@vas.bg)

Изх. № 1094

Дата: 19.12.2022 г.

**ДО
ЗАМЕСТНИК-МИНИСТЪР
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ И МИНИСТЪРА НА
ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ –
Г-Н ИВАН ДЕМЕРДЖИЕВ**

С Т А Н О В И Щ Е

от ВИСШИЯ АДВОКАТСКИ СЪВЕТ,
представяван от председателя -
адв. д-р Ивайло Дерменджиев

Относно:

**Законопроект за изменение и допълнение
на Закона за движението по пътищата,
от 22.11.2022 г.**

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЗАМЕСТНИК-МИНИСТЪР
ПРЕДСЕДАТЕЛ И МИНИСТЪР НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ,**

С Ваше писмо 812100-20437/22.11.2022 на Висшия адвокатски съвет е изпратен за становище Законопроект за изменение и допълнение на Закона за движение по пътищата, ведно с приложения към него.

По така изпратената ни документация, вземаме следното становище:

I. Цели на законопроекта

Приложеният законопроект има за цел да адресира и да потърси решение на някои от най-наболелите проблеми на пътната безопасност и да осъвремени

действащия ЗДвП по отношение на процедурите по установяване и ангажиране на административна отговорност и връчване на актове, издадени по реда на закона, особено по отношение на т.нар. „системни“ нарушители, които често отказват да си получат уведомленията, а нерядко и се укриват. Предвидено е ускоряване на връчването на Актовете за установяване на административни нарушения /АУАН/ и Наказателните постановления /НП/ към тях, като се ангажира използването на съвременни технически средства за връчването им. Акцент е поставен и върху незабавността и неизбежността на процеса по понасяне на административно-наказателна отговорност, особено в случаите на многократна повтаряемост на извършваните нарушения или при грубо нарушение на нормите за пътна безопасност в закона.

Специално място е отделено и на превенцията като средство за намаляване на пътно-транспортния травматизъм и ограничаването на настъпването въобще на ПТП в максимален брой случаи.

С оглед все по-голямото приложение на съвременни електронни технологии и възможността за извършване на електронни справки между органите на МВР и МТС, се предвижда отпадане на удостоверяването с хартиен носител на редица обстоятелства от водачите на пътя – напр. валидна гражданска отговорност, „син“ талон за брой контролни точки и т.н.

Отчитайки тези добри намерения на вносителите, Висшият адвокатски съвет прави следните препоръки с оглед постигането на целите на законопроекта в максимален обем, същевременно при ограничаване на евентуалната допълнителна административна тежест за добросъвестните водачи, които не бива да понасят негативи заради т.нар. „системни нарушители“.

II. Препоръки по конкретните текстове на ЗДвП

II.1. По отношение на намаляването на максималната скорост за движение по автомагистрала за превозни средства категория „В“, увеличаването ѝ за категория „А“ и др.

От една страна, вносителите предлагат намаляване на увеличената през 2012г. максимално допустима скорост за движение по автомагистрала от 140 км/ч на 130 км/ч на автомобили категория „В“. От друга – увеличаване на скоростта за мотоциклети категория „А“ на автомагистрала на 120 км/ч. и на скоростен път на 100 км/ч.

Второто предложение намира своята логика и следва да бъде подкрепено, предвид опасността, която създава в момента действащата уредба - мотоциклетите да са ограничени да се движат със скорост, близка или равна до тази на тежкотоварния трафик, поради което често биват опасно изпреварвани от камионите. Логично е те да могат да се движат със скорост по-висока от тази

на тежкотоварния трафик, близка или дори изравнена с тази на МПС категория „В“.

Що се касае до първото предложение за намаляване на максимално допустимата скорост на леките автомобили на автомагистрала, не намираме основания в представените емпирични данни.

Видно от тях, средно за ЕС около 8% от ПТП с фатален край се случват на автомагистрала (БГ е близко до това ниво), като неточно в мотивите към законопроекта е цитиран трагичният случай с инцидента с македонския автобус, който настъпи в участъка от АМ „Струма“ близо до с. Драгичево, който обаче е със статут на „скоростен път“, т.е. все още няма статут на автомагистрала. И в този случай, както и в много други, причини за инцидента и за тежките последици бяха лошата маркировка, износените мантинели и т.н., а не скоростта. Още повече, че максимално допустимата скорост не задължава водачите да се движат с нея – няма пречка, те да се движат и с по-ниска скорост.

Не на последно място трябва да се отчете и дали реално причина за произшествията на автомагистрала не е значителното превишаване на скоростта от недобросъвестни водачи – често системни нарушители, в които случаи е очевидно, че както не спазват ограничението от 140 км/ч, така няма да спазват и това от 130 км/ч и тук решението е ефективен контрол.

Интересна е новата ал. 3 на чл. 21, която предвижда възможност контрол за скорост да се извършва както инцидентно, така и усреднено за определен участък. Последното определено ще има дисциплиниращ ефект върху водачите, още повече, че намерението на вносителите е това да се случи сравнително бързо, използвайки изградената инфраструктура от камерите на АПИ за тол таксите.

II.2. По отношение предлаганата отмяна в пар. 2 на времевия сигнал на кръстовища с интензивно движение – чл. 12, ал. 6

Не намираме обосновка за предлаганата отмяна, особено, след като години наред редица общини в страната инвестираха немалко средства на данъкоплатеца за изграждане на т.нар. „умни“ (мигачи) светофари и/или поставянето на броячи за оставащия светлинен сигнал. Всичко това спомага за предвидимост и предсказуемост на пътния трафик и намаляване на ПТП, като на водачите се дава възможност за по-добра преценка за нужното време за навлизане и изтегляне от кръстовище, вкл. за да не се стига до т.нар. преминаване на „мръсно жълто“, когато водач не успява да реагира навреме при смяната от „зелен“ на „жълт“ сигнал без предупреждение.

Препоръчваме нормата не само да се запази, но да се помисли за синхронизиране на съответната разпоредба в Наредба №17 от 2001 г. за

регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали с чл. 12, ал. 1 от действащия ЗДВП.

II.3. Предвидените облекчения за водачите в пар. 6 по отношение на отпадането в чл. 100 на хартиения контролен талон към СУМПС и отмяната на изискването водачът да носи документ за извършен технически преглед и талон за сключена застраховка „Гражданска отговорност“ (може да се провери онлайн електронно в системата на МТС и на сайта на Гаранционния фонд) следва да бъдат приветствани и насърчени да продължат и по отношение на т.нар. „екостикер“, който задължително се лепи на челното стъкло под огледалото за обратно виждане и данните от който също могат да се проверяват електронно. Също така, неясно защо, остава изискването да се носи полицата за застраховка „ГО“, след като може да се провери електронно в реално време.

II.4. С пар. 9 се въвежда забрана, пешеходците при пресичане на пешеходна пътека да използват мобилно средство за комуникация, таблет и др., които отклоняват вниманието им и могат да доведат до ПТП поради разсейване на пресичащия.

II.5. Предлаганите промени по пар. 10 във вр. с изменение на чл. 119, ал. 1 са продиктувани от зачестилите инциденти с пешеходци на пешеходни пътеки. В този смисъл е необходимо повишено внимание и спиране на водачите дори и когато пешеходецът все още не е стъпил на пътеката (действащия режим), но е в непосредствена близост до нея и намеренията му да пресече са явни.

II.6. С пар. 15 се въвеждат нови т. 6 и 7 в чл. 143 по отношение на велосипеди с електродвигател, чиято мощност не надхвърля 250W и последният работи само в синхрон с въртенето на педалите, като не може да надхвърли скорост от 25 км/ч. Очевидна е необходимостта от регулиране на движението на всевъзможните електрически велосипеди, вкл. и тяхната регистрация когато скоростта им е над законовия лимит по предходното изречение, тъй като някои от тях достигат скорости далеч надхвърлящи максималната скорост дори за мотопеди.

Новите ал. 6а-6г въвеждат облекчения при доброволно прекратяване на регистрация, като на собственика е предоставена възможност да подаде заявление и по електронен път, като изпрати регистрационните табели на превозното средство чрез куриер и да не му се налага физически да посещава подразделенията на КАТ.

По отношение изменението на ал. 11 във вр. с възможността по чл. 172, ал. 7, превозно средство със служебно прекратена регистрация и свалени регистрационни табели да може на ход да бъде транспортирано до най-близкото населено място от правоспособен водач, препоръчваме да се сваля само предната табела, а задната да се оставя на превозното средство с оглед

установяването му при нужда, ако то причини ПТП и водачът недобросъвестно напусне местопроизшествието.

II.7. В пар. 25 неясно защо се отменя ал. 2 на чл. 160, която е допускала подаване на декларация за удостоверяване на обстоятелствата по ал. 1 (изгубване, унищожаване и т.н. на СУМПС) по електронен път, подписана с КЕП. Отпадането на тази възможност ще създаде допълнително натоварване както за водачите, така и за администрацията.

II.8. Намираме увеличението от 3 месеца на 1 година на срока в пар. 26, във вр. с чл. 162, в който български граждани могат да управляват МПС на територията на страната с чуждестранно СУМПС, когато то не е издадено от страна от ЕС, страна по ЕИО или Конфедерация Швейцария за прекомерно. При подобно дългосрочно непрекъснато пребиваване на територията на страната е логично да се направят постъпки за замяна на чуждестранното СУМПС с българско, като така се гарантира ефективното налагане на отнемане на контролни точки при извършени по-тежки нарушения от водача.

II.9. С пар. 27 се въвежда ново правомощие на органите на МВР, оправомощени да извършват контрол по ЗДвП, като в случая с нова т. 13 в ал. 2 им се разрешава, да осъществяват контрола и с необозначени автомобили. Доколкото тази практика не е непозната в други страни от ЕС, е препоръчително да има ясна регламентация в кои ситуации могат да се използват подобни автомобили, както и да се предвиди задължително тяхно оборудване със системи за подаване на светлинен и звуков сигнал при преминаване към физически контрол или извеждане на водач от движението, за да бъдат ясни техните действия като такива на органи на МВР и да не се стига до объркване за останалите участници в движението. Това частично е регламентирано в следващия параграф 28.

В същия параграф би могло да се възстанови в ал. 1 съществуващата разпоредба от 2017г. в закона, при осъществяване на контрол по ЗДвП, контролните органи да се обозначават ясно, т.е. да не се допускат порочни практики като чакане в храстите „в засада“ на нарушители, за което на 18.06.2021г. бе издадена нарочна заповед на министъра на вътрешните работи.

II.10. Не намираме основание за отмяната с пар. 29 на б. „г“ от т.1 на чл. 171, според която се налага ПАМ – отнемане свидетелството за правоуправление на водач, който извършва обществен превоз на пътници или товари с превозно средство, което не е включено в списък към лиценз или удостоверение за регистрация.

Новосъздадените б. „з-л“ в т. 1 и б. „о“ в т. 2, с които се въвеждат допълнителни принудителни административни мерки за тежки нарушения на ЗДвП (напр. За участия в „гонки“, превишаване на скоростта в населено място над 40 км/ч и т.н.) които биха могли да поставят в риск здравето и живота на останалите участници в движението, намираме за допустими, при съответните гаранции за своевременен съдебен контрол върху тях.

II.11. Отмяната с пар. 30 изцяло на ал. 7 в чл. 172, допускаща транспортиране на МПС със свалени регистрационни номера на собственик, когато нарушението е извършено от друго лице и която разпоредба дава възможност на собственика да транспортира в рамките на 12 ч. превозното средство до най-близкото населено място, намираме за неоправдана и непропорционална. По-справедливо би било, да се остави тази възможност за собственика на МПС, когато той не е извършил нарушението, да се погрижи за собствеността си, като в случая обаче се измени разпоредбата по начин, по който се сменя само предната регистрационна табела, а задната остава на автомобила, с оглед възможността за неговата идентификация и при транспортирането му.

II.12. С пар. 31 се въвеждат по-тежки санкции при повторност или системност на нарушения, свързани с употреба на алкохол и/или упойващи вещества, респективно отказите да се извърши проверка. С оглед зачестилите случаи на подобни нарушения през изминалите месеци, някои от които с летален край, намираме за основателни така направените предложения.

II.13. С измененията по пар. 32 се прецизират глобите и срокът на наказанията „лишаване право да управлява МПС“ по чл. 175, което следва да способства за по-голяма обективност и ограничаване на субективния елемент при тяхното налагане.

II.14. Въведената нова ал. 3 в чл. 175а за системни нарушители – организатори на „гонки“ и др. подобни нерегламентирани мероприятия по пътищата за обществено ползване е оправдана, но изисква прецизиране на редакцията – след думите „глоба“ следва да се уточни, че се визира глобата по ал. 1 от същия член.

II.15. С параграфи 33-39 се прецизира размерът на налаганите глоби и срока на налаганите административни санкции, с цел да се елиминира субективният фактор при определяне на техния размер от актосъставителите и създаване на възможност за автоматизиране на процеса.

II.16. В пар. 40-41 следва съществено увеличаване на санкциите за превишена скорост, като за редица нарушения към глобата е добавено и лишаване на нарушителя от право да управлява моторно превозно средство за определен период.

В ал. 4 на чл. 182 е въведена възможност за контрол на скоростта и като средна такава за определен участък, а не само като инцидентно отчитане на дадено място в определен момент.

С ал. 5 и 6 също се увеличават наказанията при повторност и системност, като налаганите по-горе глоби в тези случаи ще са съответно в двоен и тровен размер, заедно с лишаване от право да се управлява МПС за съответен период.

II.17. С пар. 42 също съществено се увеличават глобите за нарушители на правилата за движение, въведена е хипотезата на „повторност“ за редица по съществени нарушения – респективно и по тежки санкции.

Следва да се отчете и отпадането на санкциите за неносене на контролен талон (който законопроектът предвижда да се електронизира), за незалепен стикер на застраховка „Гражданска отговорност“ и др. В последния случай – чл. 183, ал. 1, т. 2, за да е налице реална електронизация на процеса по контрол на сключените задължителни застраховки „ГО“, е препоръчително да отпадне и физическото носене на полицата за това.

II.18. С пар. 43-44 е продължена тенденцията на увеличаване на санкциите за нарушителите на закона.

II.19. В пар. 45, наред с прецизиране размера на глобите и отпадането на субективния момент за тяхното определяне в определен диапазон, са въведени и други съществени изменения, напр:

- в чл. 186, ал. 3 санкцията, налагана с фиш за неправилно паркиране в отсъствие на водача, вече се налага на вписания в контролния талон ползвател, ако има такъв.

- В чл. 186, ал. 4 по отношение на санкциите, налагани с електронен фиш също се въвежда хипотезата, при вписан в талона „ползвател“, санкцията да се налага на него.

II.20. С пар. 46 се въвежда изцяло нов пар. 186а, досежно реда за връчване на фишове, електронни фишове и наказателни постановления, издадени от органите на МВР:

- Лично срещу подпис;
- От контролните органи при изпълнение на функциите им по ЗДвП;
- От служители на административни органи, извън горепосочените, при предоставяне на административни услуги по реда на Закона за администрацията;

- С препоръчано писмо с обратна разписка чрез лицензиран доставчик на пощенска услуга;

- По електронен път чрез информационната система сигурно електронно връчване;

- Въведена и хипотезата за връчване чрез поставяне на съобщение, когато лицето не е намерено на адреса; за разлика от реда по чл. 47 ГПК, тук не е предвидено „залепване“ на уведомлението, а само „поставяне на съобщение“, а посещенията на адреса са само 2 (вместо 3) и липсва изискването, поне едно от тях да е в неприсъствен ден. Препоръчително е редът да бъде съобразен с този по чл. 47 от ГПК.;

- Предвиден е ред и за връчване на наказателни постановления чрез разпечатване на дигитален образ от автоматизирантата информационна система на МВР.

II.21. С пар. 47 се правят съществени изменения в чл. 188 по отношение на понасяне на отговорността за извършено нарушение, установено с техническо средство в отсъствие на нарушителя. Когато освен собственик е списан ползвател, последният понася отговорността, а когато последният е юридическо лице, на него се налага имуществена санкция в размер на глобата за съответното нарушение.

В случаите, когато собственик/ползвател е малолетно/непълнолетно лице, или запретино лице, отговорността е вменена на неговите родители/попечител/настойници.

II.22. С пар. 48-49 е регламентиран редът за предявяване на възражения/обжалване на електронни фишове/наказателни постановления, издадени по новия ред за превишавана средна скорост за даден участък В този случай за място на извършване на нарушение, респективно – определяне на компетентна ОДП на МВР или районен съд се явяват тези по място на довършване на нарушението.

II.23. С пар. 50 е въведена възможност за заплащане на глобите/имуществените санкции по ЗДвП да става и чрез доставчиците на платежни услуги по реда на Закона за платежните услуги и платежните системи. За целта на доставчиците на платежни услуги се предоставя безплатен достъп до данните в съответните регистри през централен компонент, поддържан от МБУ.

II.24. С преходни и заключителни разпоредби към законопроекта са направени съответните изменения в КЗ, ЗАНН, ЗАвП

III. В заключение

Предлаганите промени в ЗДвП са многобройни и насочени преди всичко към увеличаване на санкциите за нарушителите и особено системните такива, премахване на субективния фактор при определяне на наказанията им и гарантиране на понасяне на наложените санкции (т.е. елиминиране на станалия вече ноторен проблем с т.нар. „укриващи се рецидивисти-нарушители“, на които органите на МВР не успяват да връчат издадените АУАН, електронни фишове или наложени Наказателни постановления. Тези предложения могат да бъдат подкрепени, при предоставяне на необходимите гаранции, че няма да доведат до ограничаване на правата на добросъвестните водачи.

Следва да се приветстват няколкото предложения за облекчаване на административната тежест за водачите, особено по отношение на документите на хартитен носител/стикерите, които те следва да носят при управление на МПС, които могат да се проверят и електронно в реално време. Тези усилия следва да продължат, тъй като остава например задължението за физическо носене на полица „Гражданска отговорност“, независимо от отпадането на изискването за стикер и хартиен контролен талон; запазен е и т.нар.

„екостикер“, информацията за който също може да се достъпва електронно и не е нужно да се лепи ежегодно този скъп стикер едновременно за технически преглед и екокатегория на предното стъкло на превозните средства и дори и на такива, които нямат двигател като каравани, ремаркета или пък са с електродвигатели и нямат изгорели газове.

Положителна е и инициативата за отпадане на хартиения контролен талон и отчетът на административно-наказателната отговорност и броят контролни точки на всеки водач също да се електронизират.

Не на последно място, изразяваме резерви към реда, разписан за връчване на документи по реда на ЗДвП и особено при ненамиране на лицето на адреса му, който е различен от този по ГПК и не съдържа гаранции, че съответното лице действително ще бъде уведомено за предприетите действия срещу него. Допълнителни затруднения за гражданите могат да възникнат и при предлаганите възможности, книжа по този закон да им бъдат връчвани и от други административни структури, включително и при отказ да ги получат. За последното е препоръчително вносителите да съобразят практиката на Конституционния съд, в напр. във вр. с обявените за противоконституционни правомощия на органите на МВР за отнемането на СУМПС и спирането на МПС от движение заради неплатени глоби¹.

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ВИСШИЯ
АДВОКАТСКИ СЪВЕТ: /п/

АДВ. Д-Р ИВАЙЛО ДЕРМЕНДЖИЕВ

¹ Вж. Решение № 3 от 23 март 2021 г. по к.д. №. 11/2020