



# РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

## ВИСШ АДВОКАТСКИ СЪВЕТ

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

Изх. № 642

Дата: 11.10.2023 г.

### ДО КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И СЪОБЩЕНИЯ КЪМ 49-ТОТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

### СТ А Н О В И Щ Е

#### НА ВИСШИЯ АДВОКАТСКИ СЪВЕТ

представяван от председателя –  
д-р Ивайло Дерменджиев

#### **относно:**

Общ Законопроект за изменение и  
допълнение на Закона за движението по  
пътищата,  
сигн. № 49-353-19-12 от 19.09.2023 г.

### УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

Общият проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за движение по пътищата, сигн. № 49-353-19-12, внесен на 19.09.2023 год. е разпределен на Комисията по транспорт и съобщения. Изготвен е на основание на ПОДНС, като обединява постъпили и разгледани на първо гласуване четири законопроекта за изменение и допълнение на Закона за движение по пътищата, посочени в заглавната част.

С оглед на предстоящото им обсъждане и гласуване на второ четене, следваме систематиката на общия законопроект и въведената при изготвянето му номерация на параграфите и отделните членове.

**§ 1.** Предложеното изменение на **чл. 100, ал. 1 ЗДвП** думите “и контролния талон към него“ да бъдат заличени, следва да се отхвърли. Такова изменение вече е направено (справка ДВ, бр. 67/2023 год.). Сега действащият законов текст не съдържа посочените думи и това прави предложението безпредметно.

Предложенията за отмяната на **чл. 100, ал. 1, т. 6** и на **ал. 3 ЗДвП** и **създаване на ал. 5** следва да бъдат подкрепени. С тях се предлага да отпаднат изискванията за носене на документ, удостоверяващ датата на извършване на технически преглед, както и за поставянето на стикери за сключена задължителна застраховка „Гражданска отговорност“. Предложението е в синхрон с останалите промени, които целят разширяването на възможностите за провеждане на контрол по електронен път. В същата посока е предложението за нова ал. 5, според която занапред изискването за поставяне на стикери на предното стъкло на автомобила ще се въвежда само със закон.

**§ 2.** Предложението за нова редакция на **т. 1 на чл. 102, ал. 1 от ЗДвП** предвижда забрана за предоставяне на МПС на лице употребило алкохол, наркотици или други упойващи вещества с концентрация на алкохол за „нов водач“ над 0.1 на хиляда или на водач с 0.5 на хиляда и/или е употребил наркотични вещества или техни аналози, или не притежава необходимите права за управление, съответно на категорията към, която се отнася моторното превозно средство.

Текстът е недобре редактиран – оставя впечатлението, че употребата на наркотични вещества или техни аналози не е пречка за предоставяне на управление на автомобил на „нов водач“, а не е разрешено само при останалите. Очевидно не е и не може да бъде това замисълът на вносителите.

На само в разглеждания текст, а последователно и в следващите предложени изменения и допълнения по настоящия законопроект се въвежда различен критерий за дължимо поведение по отношение на „нов“ водач и към „водач“ с по-продължителен стаж. Предвижда се изменение на **чл. 102, ал. 1, т. 1 от ЗДП** като занапред на водачите и собствениците на МПС да бъде забранено да предоставят моторното превозно средство на „нов водач“, който е с концентрация на алкохол в кръвта над 0,1 на хиляда или на водач, който е с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда и/или е употребил наркотични вещества или техни аналози, или на лице, което не е правоспособен водач или не притежава съответното свидетелство за управление, валидно за категорията, към която се отнася превозното средство.

Терминът „нов водач“ е легален и е дефиниран в **§ 6, т. 25а** от Допълнителните разпоредби на ЗДвП (ДВ, бр. 101 от 2016 г.). Съгласно законовото определение „нов водач“ е водач, който придобива за първи път правоспособност за управление на моторно превозно средство. До кога

придобилият права се счита за нов водач не е посочено в закона. Извод в тази посока, направен по тълкувателен път, е възможен от разпоредбата на чл. 157, ал. 1 ЗДвП. В него се предвижда, че новите водачи получават пълния предвиден в закона брой от контролни точки след добиване на 24 месеца стаж като водач. В същото време за ограниченията, изрично приложими за новите водачи съгласно ал. 11 на чл. 155 ЗДвП - нова, се предвижда действие за 12 м. от придобиване на правоспособност. Следва дефиницията за „нов водач“ да се измени така, че да се изясни смисъла на това легално понятие, с оглед на мястото му при определяне на различно дължимо поведение и сериозните последици при нарушаване на тези правила, не само от новия, но и от други водачи, ползватели и собственици на МПС, които не съобразят това негово качество в предвидените в закона хипотези.

Друг е въпросът, че и забраната за предоставяне на превозното средство на „нов водач“, при наличие на концентрация на алкохол в кръвта над 0,1 на хиляда буди самостоятелни възражения. Становището ни е, че в хипотезата на нарушение на Правилата за движение по пътищата, изразяващо се в управление на МПС след употреба на алкохол или други упойващи вещества, правоспособните водачи следва да бъдат равнопоставени в задълженията си и в отговорността си за тяхното неспазване. По благоприятното положение, в което са поставени опитните водачи спрямо това на новите водачи, не постига нито възпитателно, нито дисциплиниращо въздействие по отношение и на едните, и на другите. Предложената редакция оставя впечатлението, че с изтичане на 12 месеца от добиването на правоспособност, на водачите се позволява поведение, което до този момент е тежко укоримо и неразрешено. С изтичането на този срок, алкохолът в кръвта им, престава да бъде фактор на пътя. Отделно подобен текст създава неоправдано, фалшиво самочувствие у опитните водачи.

Същото разграничение на допустимата концентрация на алкохол в кръвта над 0,1 на хиляда за нови водачи и над 0,5 на хиляда за останалите водачи е предвидено и в изменение на чл. 125, т. 5 ЗДвП.

Отделен е въпросът и това е самостоятелно възражение срещу предложението е, че то е практически неизпълнимо поради липсата на клинична картина на повлияване от алкохол в такава ниска степен, поради което ще бъде невъзможно то да бъде възприето и оценено от предоставящия МПС. Отсъствието на посочен обективен и достъпен в извън-лабораторни условия критерий, прави текста неприемлив.

**Затова Висшият адвокатски съвет е на становище, че текстът не следва да бъде приет в предложението в проекта вид.**

**§ 3.** Предлага се изменение на **точка 5 на чл. 125 ЗДвП**, според което в случай на съмнение, че участник в произшествието е с концентрация на алкохол

в кръвта над 0.1 на хиляда – за нов водач или над 0.5 на хиляда в останалите случаи, и/или е употребил наркотични вещества или техни аналози, или не притежава права за управление на МПС, службите за контрол на МВР задължително посещават местопроизшествието – една от хипотезите, в които не е допустимо от закона, съставянето на двустранен протокол от участниците в ПТП.

Предложеният в ЗИД текст представлява опит да конкретизира съмнението – то не е за това само, че участник е под въздействие на алкохол или друго упойващо вещество, а е съмнение за употребата специално на алкохол, което е довело до съдържание в кръвта – повече от 0.1 на хиляда при новия и повече от 0.5 на хиляда при останалите /които и колкото и да са те/ в кръвта на изследвания. Предложението в общия законопроект мястото на ПТП да се посещава задължително от контролните служби, когато съмнението е за конкретни стойности на концентрацията на алкохол в кръвта на участник в ПТП с нищо не допринася, повече от актуалния, действащ текст на закона за възможността употребеният алкохол да бъде установен.

Изменението е ненужно, защото участниците в ПТП могат да напуснат мястото на произшествието, само ако между тях има съгласие по обстоятелствата свързани с него и изготвянето на двустранен констативен протокол – чл. 123 ал. 1 т. б. „б“ ЗДвП. Повече от очевидно е, че в такъв случай съгласие между страните не би се постигнало и че „трезвият“ участник би настоял за съобщение до КАТ. Ако се цели да бъдат предотвратени случаите на недобросъвестно затаяване на обстоятелствата с договаряне между страните – участници, то това е достижимо и в случай на приемане на предлаганата промяна.

**Предложението не следва да бъде подкрепено.**

§ 4. В чл. 155 ЗДвП се създава ал. 11, която в три точки въвежда ограничения за новите водачи за срок от 12 месеца – предвижда се забрана за срок до 12 месеца след придобиване на правоспособност „нови водачи“ с категория В или В1 да управляват МПС с мощност над 90 kW; да управляват МПС от 22 до 6 часа и да управляват МПС с концентрация на алкохол над 0,1 на хиляда или след употреба на наркотични вещества и техни аналози.

Ограниченията са без връзка помежду им. Не почиват на статистически, технически и медицински данни. Лишени са и от житейска, и от правна логика. Не отчитат и материалните възможности на гражданите. В мотивите на вносителите на тези предложения – със законопроект, сигн. № 49-354-01-54–отсъстват резултати от изследване на заявените проблеми с оглед възможността да се постигне решаването им с предложените изменения на закона.

Неудачен е използваният законодателен похват и съмнителен е резултатът от това да се ограничават правата на водач, който ги е придобил съгласно изискванията на закона под предлог, че няма достатъчно опит, а самите ограничения да представляват пречка за придобиване на опит и умения като водач. Така „нов водач“ ще бъде принуден да не управлява наличния семеен автомобил, ако той е с мощност повече от 90 kW (напр. 100 kW), защото правомерното му поведение предполага да изчака 12 месеца от придобиване на свидетелство за управление и едва тогава да седне зад волана на същия автомобил и то без опит при управлението му. Алтернативата да бъде заменен наличният автомобил изобщо или за срока на ограничаване на правата му е очевидно неприемлива и неоправдана от икономическа гледна точка.

Забраната новият водач да управлява МПС в часовете между 22.00 и 06.00 ч. очевидно не е съобразена с трафика в рамките на денонощието, а също и с часовете, в които настъпва тъмната част на денонощието у нас. Ако с промените се цели управление на МПС само на дневна светлина, то следва да припомним, че през зимата пълната тъмнина е факт още в 18.00 ч. – четири часа преди 22.00 ч. Добросъвестният нов водач обаче ще започне да се учи да управлява „на светлини“ едва 12 месеца, след като му е призната правоспособност. Неясно и объркващо разрешение, което не може да доведе до никакви полезни резултати. Постава се и въпросът кога „новият водач“ ще придобива опит за управление на МПС в тъмната част на денонощието, след като законодателят го лишава принципно от такава възможност за срок от една година.

Посочената граница за съдържание на алкохол в кръвта, над която е забранено управлението на МПС, е преди всичко неуловима практически и затова неприложима като бариера. Не е дисциплинираща формулировката „над 0.1 на хиляда“, която оставя впечатление, че алкохол може да се употребява, стига да не се надхвърли тази граница. Как се отчита това ниво на практика, преди сядане зад волана? Алкохолът е еднакво опасен в практиката на „нови“ и „стари“ водачи и затова няма основание мерките да се различават на основата налична „концентрация“ в кръвта, което само по себе си е отстъпление от разбирането, че решението е пълната му забрана.

Предложената **нова алинея 12 на чл. 102 ЗДвП** предвижда нов срок от 12 месеца, считано от изтърпяване на наказанието лишаване от право да управлява МПС. Предложеният текст не държи сметка за причините за налагане на наказанието лишаване от права, изтърпяването на което следва да доведе до нов срок. Нарушен е принципът за съразмерност и справедливост на наказанието, доколкото е изцяло пренебрегната възможността за неговата индивидуализация. Не подкрепяме механичното пренасяне и началото на броене на нов срок, както е предвидено в предложената нова алинея 12 на чл. 102 ЗДвП.

**§ 5.** Измененията и допълненията в чл. 157 от ЗДвП, предложени в законопроекта, следва да се прецизират.

На първо място думите „контролен талон“, които се предлага да отпаднат, са заличени от текста на действащия закон с изменението му, обнародвано в ДВ, бр. 67 / 2023 г.

Предложената промяна в броя на предоставените на новия водач контролни точки – вместо в съотношение две трети към една трета след 24 месеца стаж, да се предоставят по една втора, съответно към издаването на свидетелство за управление и към момента на изтичането на 24 месечния срок, без да има особено съдържателен смисъл и последици, а може би **точно** заради това и с оглед необходимостта от допълнителен административен капацитет, не следва да бъде подкрепена.

Предложението за отмяна на алинеи 6-8 от чл. 157 ЗДвП е без предмет – алинеите вече не съществуват (ДВ, бр.67/2023 г.).

Предложеното създаване на изречение трето, с което се предвижда в националния регистър за водачите и техните нарушения и наказания по чл. 165, ал. 1, т. 6 ЗДвП да се съхранява информация за контролните точки, води до неоправдано дублиране на задължения, произтичащи от посочения действащ текст на ЗДвП, който гласи: **165, ал. 1** „Определени от министъра на вътрешните работи служби: ...**ал. 6** водят националните регистри за водачите и техните нарушения и наказания, моторните превозни средства и пътнотранспортните произшествия и създават информационни фондове за съхраняване на данните“.

**Затова предложението не следва да бъде подкрепено.**

**§ 6.** Предложението се отнася до **отмяна на уредената в чл. 160, ал. 2 от ЗДвП** възможност за подаване на декларация по електронен път с квалифициран подпис относно изрично посочени обстоятелства – загубено или откраднато свидетелство за управление. Предложението не е защитено от вносителя и не е оправдано, когато става дума за икономия на време, електронизация на услугата и улеснения за гражданите.

Предложението по т. 3 за заличаване на думите „контролен талон към него“ е безпредметно. Думите са заличени с изменение, обнародвано в ДВ бр. 67/23 г.

**Затова намираме, че предложението за изменение по § 6 не следва да бъде подкрепено.**

**§ 7.** В чл. 165, ал. 2, т. 1. ЗДвП, според предложеното изменение се предвижда възможност органите на МВР да извършват проверка на документите

за самоличност и свидетелствата за управление не само на водачите, както е сега, но и на пътниците в превозното средство. Следва да се отбележи, че съгласно т. 2 на същата алинея 2 на чл. 165 ЗДвП, органите имат право да изземат и задържат документите по ал. 1 (следователно и тези на пътниците) в допустимите от закона случаи...

Така, с приемането на предложеното изменение, би се допуснало неоправдано разширяване на правомощията, срещу което на пътя няма защита. От друга страна – задачите на полицейските органи днес – трафик на мигранти, нападения и обири в пустеещи селища спрямо самотни беззащитни жители и т.н. предполагат обсъждане и уреждане на подобни права.

Поради това намираме, че предложението следва да бъде прецизирано, за да постигне легитимните цели, без да се допуска неоправдано засягане на права.

С предложеното изменение на **чл. 165, ал. 2, т. 3 от ЗДвП** се предвижда задължение на органите на МВР да не допускат управлението на МПС от нов водач с алкохол над 0,1 на хиляда или водач с концентрация на алкохол над 0,5 на хиляда, употребил наркотични вещества или аналози, или без СУМПС.

Такъв подход е неоправдан. Ако в автомобила пътуват двама правоспособни водачи – единият „нов“ и двамата са се „черпили“ заедно и поравно, ако се приеме предложението ще е допустимо новият водач да бъде „заловен“ и отговорен, ако алкохолът в кръвта му е 0.1 на хиляда, а другият водач – напр. с алкохол 0.49 на хиляда, не би бил санкциониран. В такава хипотеза по какъв начин ще бъде защитен общественият интерес, какво е посланието към новите водачи и изобщо към гражданите?

Действащият законов текст е ясен и работещ – задължение на органите е да не допускат управлението на МПС от водачи, които са под въздействието на алкохол или друго упойващо вещество – чл. 165, ал. 2, т. 3 ЗДвП. Установяването на конкретната стойност на употребения алкохол е в правомощията на контролния орган и е предмет на други конкретни текстове от закона, в зависимост от установеното количество. Същественото в случая е да не се допуска управлението на МПС от водачи под въздействието на алкохол и др., което е предписано и защитено от действащия и ненуждаещ се от промяна текст на ЗДвП. Ето защо предложението за изменение направено в § 7 относно текста на чл. **чл. 165, ал. 2, т. 3 от ЗДвП** не следва да бъде подкрепено.

Предложението по разглеждания параграф има и редакционен проблем, тъй като употребата на наркотици и техните аналози, отново не е отнесена и то недвусмислено към „новия водач“.

Предложението за създаване на т. 13, с която се дава право на проверяващия орган да връчва на водача и на пътниците в превозното средство невръчени електронни фишове за нарушения на този закон или Кодекса на

застраховането, които са издавани с помощта на автоматичните технически средства и системи на МВР, е неприемливо.

Такова връчване предполага редица проверки, а на пътя това означава време. Предполага също спазване на административно-процесуални правила, съобщаване на всеослушание на лични данни, неоправдано засягане правата на лица, които са изправни, лишаване от право на консултация и защита, респективно ограничаването му, както и множество други проблеми, свързани с условията, при които се осъществява връчването.

**Затова намираме, че предложението следва да се отхвърли.**

**§ 8. Предлагат се изменения и допълнения в чл. 167 ЗДвП, както следва: в ал. 2, т. 1 се разширяват правомощията на службите за контрол, определени от кметовете, като те се разпростират върху контрола за спазване на правилата не само за паркиране, но и тези за престой. Приемането на това предложение е оправдано, с оглед на злоупотребата от страна на много водачи спрели „за малко“, на неразрешено и дори опасно за движението място.**

Предложените изменения на чл. 167 ЗДвП предвиждат общините да изграждат, поддържат и развиват системите за контрол с автоматизирани технически средства и системи, а службите за контрол, определени от кметовете на общините да заснемат и записват датата, точния час на нарушение и регистрационния номер на МПС с тези автоматизирани системи за нарушения по ЗДвП.

**Предлага се създаване на т. 5, с която се възлага на службите за контрол определени от кметовете на общините (чл. 167 ал. 2 ЗДвП), задължението да изграждат, управляват и развиват автоматични технически средства или системи, заснемащи, записващи датата, точния час на нарушението и регистрационния номер на МПС, с което е извършено нарушението. Целите на подобно изменение са разбираеми и набирането на информация със собствени на стопаните на пътя сили и средства – оправдано.**

Насочването на средствата, събрани от глоби, в посочените три направления следва да се подкрепи, което следва от предложената нова т. в ал. 4, която предвижда средствата от глоби за нарушения да постъпят в бюджета на общината, а в него да се предвидят средства за: ал. 4 нова т. 2, „изграждане поддържане функциониране и развитие на системите за контрол с автоматизирани технически средства и системи.“

**§ 9. Създаването на чл. 167г. ЗДвП с предложените четири алинеи уреждат правомощията на определените от кметовете на общините служби за контрол. В ал. от 1 до 4 са предвидени възможности за ползване на технически**



средства и системи и събраните с тях данни; да преместват, или да нареждат да бъдат премествани МПС без знанието на техния собственик или упълномощения водач; правото да получават данни от националния регистър на МВР; възможността да връчват фишове за наложни наказания, при извършването на административни услуги; както и изрично достъп до информацията в системата на МВР за невръчени електронни фишове.

**Подкрепяме включените в параграфа предложения, които намираме за основателни и оправдани с оглед постигане на целите на закона в полза на обществения интерес.**

**§ 10. Предлагат се изменения в чл. 171 ЗДвП във връзка с предложените и обсъдени по-горе промени, изразяващи се в търсене създаване на 155, ал. 11 от ЗДвП.**

Предлага се „временно отнемане на СУМПС“ като се предвижда разделянето на водачите, подлежащи на принудителна административна мярка временно отнемане на свидетелството за управление на МПС на „нови водачи“, ако са с концентрация на алкохол над 0,1 на хиляда и за останалите водачи, ако концентрация на алкохол в кръвта им е над 0,5 на хиляда.

Неравнопоставеното положение на двете групи водачи създава основание за вече посочените и обсъдени възражения. За новите водачи са предвидени допълнително две хипотези за временно отнемане на свидетелството: заради нарушения на ограничението в мощността на автомобила и заради нарушение на „вечерния час“. Предвижда се отнемане на МПС за срок от шест месеца, ако новият водач, в нарушение на чл. 155 ал. 11 е управлявал автомобил с мощност, по-голяма от 90 kW или в за времето от 22 - 6 часа. Урежда се и „временно спиране от движение на ППС“ за срок от 4 месеца когато собственик е допуснал или предоставил управлението на МПС в разрез с правилата по чл. чл.155, ал.11.

Предвидена с т. 2 б. „о“ санкция за собственик, който допуска или предоставя управлението на МПС на лице в нарушение на чл. 155 ал. 11. Поставя се въпрос за начина на установяване на наличието на предпоставките за прилагане на текстовете по ал. 11 по отношение на водача, на когото се предоставя управлението. Проверка преди предоставяне не е в правомощията на собственика. Отговорността за спазването на закона престава да е лична – прекомерно е да се изисква предоставящият да допуска предстоящо нарушение на закона от страна на водач, който притежава свидетелство и познава задълженията си? Освен това редакцията на предложениния текст е граматически неиздържана до степен на неразбираемост.

**Предложението не следва да бъде подкрепено.**

**§ 11.** Правилото за разходите за изследване за наличие на алкохол и или упойващо вещество, се променя съответно на предложените граници за нов водач и останали. При установено в резултат на изследването нарушаване на допустимата граница, разходите са за сметка на изследвания. В обратния случай – разходите са за ведомството, чиито орган е назначил изследването.

**Предложението не буди въпроси и възражения и следва да се подкрепи.**

**§ 12.** В чл. 174 ЗДвП е уредена административно наказателната отговорност на водачите, нарушили забраната да управляват МПС след употреба на алкохол и или други упойващи средства. В предложението за изменение на чл. 174 са предвидени последиците за нарушителите на това правило в зависимост от техния статут – нов водачи или водач със стаж. Текстовете, отнасящи се до наказания, предвидени за опитни водачи – тези, които не са нови - ал. 1. и 2 на чл. 174 не се променят.

Съгласно предложеното в общия законопроект – чл. 174, ал. 3 ЗДвП – нов водач при установена концентрация на алкохол над 0,1 до 0,5 на хиляда следва да понесе наказание лишаване от право да управляват МПС за срок от 7 месеца и глоба 700 лв. При установено съдържание на алкохол над 0,5 до 1,2 на хиляда лишаването от право да управлява е от 12 месеца и глоба 1500 лева. Предвидена е по – тежка санкция при повторност. Размерът на санкциите е по- висок в сравнение с действащите, които остават да са валидни за останалите – не нови водачи. Например повторното осъществяване на основния състав на административното нарушение в хипотезата „нов водач“ се наказва с лишаване от право на управление на МПС от една до три години и глоба от 1500 до 2 500 лв., докато за останалите водачи предвиденото наказание е от една до три години, но глобата е от 1000 до 2000 лв.

Остро стои въпросът до кой момент един водач е нов по смисъла на този текст.

**Не намираме разумно основание, заради което да бъде споделен и тук посоченият подход, основан на разлика в задълженията и последиците от тяхното неизпълнение за новите от една страна и за останалите водачи от друга.**

Впрочем, критикуваната в настоящото становище разлика между „нов водач“ и водач не се наблюдава в предложението за текст на ал. 5 на чл. 174, в която субект на нарушението е „нов водач или водач на моторно превозно средство“. (Терминологичен проблем – новият водач, водач на МПС ли е или не?) Посочените водачи на МПС са равнопоставени в задължението си да се

съгласят да им бъде извършена проверка с техническо средство за установяване на употреба на алкохол и/ или наркотици, също и пред наказанието при отказ да сторят това – две години лишаване от правоуправление и глоба 2000 лв.

В останалата част предложенията в този параграф се отнасят до реда за установяване на наличието на алкохол и/или употребени наркотични вещества или техни аналози, определен с наредба на министрите на вътрешните работи, здравеопазването и правосъдието. Тази и следващата предложена разпоредба ал. 7, която предвижда по посочения ред да бъде установявано концентрация и съответно наличието на алкохол и/или на упойващи вещества и в случаите на настъпили пътно – транспортни произшествия, следва да бъдат подкрепени.

**§13. Предлага създаването на нов член 175б ЗДвП.** С предложението се отдава нужното внимание на правилата за преминаване през железопътен прелез. Предложението държи сметка за тежестта на последиците от тези нарушения, които са предпоставка за удари между ППС и железопътен състав и предполагат почти винаги фатални последици. Ето защо самостоятелната редакция на посочените нарушения, а също и завишаването на санкциите, имащи за цел да установят необходимия ред на указаното критично място – ж.п. прелезите, следва да се подкрепи. Допълнителен аргумент – общото състояние на прелезите на територията на страната, което търпи критика и по ред обстоятелства не гарантира безопасността. Тази обективна слабост на сегашния етап следва и може да бъде компенсирана само с дисциплина, което се цели с предложените текстове.

**Подкрепяме предложението.**

**§14. С изменение на чл. 177 от ЗДвП десетократно се завишава размерът на санкциите изброени в точки от 1 до 11 административни нарушения.**

За някои от хипотезите размерът е несправедливо висок, равнопоставени са различни по тежест и последствия нарушения. Например субекти на изброените административни нарушения са: собственикът длъжностното лице или водачът , който допуска или предоставя управлението на МПС на неспособно лице, или на лице, употребило алкохол или други упойващи вещества, а също и този, който без да има право на това, постави пътен знак, пътна маркировка или друго средства за организиране на движението по пътищата. Предвидената глоба в размер от 1500 до 2000 очевидно недостатъчно тежка в първия случай, може да се окаже прекомерно тежка за този, който е отбелязал с маркировка подхода към собствения си гараж. Необходимо е прецизиране на отделните точки.

**Нова т. 12 . Предвижда санкции за придружителя на нов водач в нарушение на изискванията на чл. 155 ал. 11 ЗДвП.**

Предложението е недостатъчно обмислено. Този придружител може да бъде малолетният брат на новия водач, неговите родители или дори неговата неспособна да управлява МПС баба. В предложението вид текстът търпи критика, но не само това. Опитите за репресия на т.н. нови водачи продължават и с това предложение, а защо е ненужна изложихме съображения.

**Доколкото с този подход на вносителите е нарушен принципът за равенство на гражданите пред закона, то предложението им е на ръба да бъде атакувано като противоконституционно.**

### **§ 15 Подкрепяме отмяната на 179, ал. 5 ЗДвП.**

С оглед предходни подкрепени предложения текстът губи значение. В текста се предвижда глоба за непоставяне на стикер, по чл. 100 ал. 3 (отм.), носене на контролен талон – отпаднало задължение, валиден контролен талон, знака издаден от Гаранционен фонд за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, която съответно на изменената уредба, се установява по електронен път от контролиращите органи.

**Предложението следва да се подкрепи.**

**§ 16 Предлага се в чл. 180, ал.1, т.3 от ЗДвП да се заличат думите „или правилата за преминаване през железопътен прелез“.**

Предложението следва да се приеме като последица от създаването на чл. 175б ЗДвП., което подкрепяме. След въвеждането му с настоящия ЗИД, правилата за преминаване през прелез имат самостоятелна уредба в новия член. Напълно логично и необходимо е заличаването на думите „или правилата за преминаване през железопътен прелез“ в чл. 180, ал. 1, т. 3 от ЗДвП.

**Намираме, че предложението следва да се подкрепи.**

**§ 17. Предлага се изменение на чл. 183 на текстове загубили значение с оглед предходни промени.** Заличава се от изискуемите за носене от водача документи „контролен талон“. 183, ал. 1, т. 1, отпада значението на поставен стикер по чл. 100, ал. 3 – отменен.

**Становището ни е за подкрепа на предложението.**

**§ 18. Чл. 185 ЗДвП предвижда, че за нарушение на Правилата, за които не е предвидена нарочна санкция, глобата е от 20 лв. по действащия текст на закона.** Предложението на вносителите на настоящия ЗИД е тя да се увеличи на 100 лв. Съображението, че сума от 20 лв. е прекалено занижена като санкция за

неизпълнение на правила по закона за движение по пътищата, следва да се сподели.

**Предложението следва да се подкрепи.**

**§ 19. Предложените изменения на чл. 186, ал. 3 ЗДвП позволяват да се издаде фиш за неправилно паркиране и на вписания ползвател, като процедурата по уведомяването му остава разписаната в закона по отношение на собственика.** Предложената промяна води до възможност във фиша да бъде вписано лицето, което има отношение към нарушението констатирано в отсъствието на водача.

**Промяната на чл. 186, ал. 4 ЗДвП разширява кръга на лицата, на които може да се състави фиш в маловажен случай на нарушение, установено с техническо средства или система заснемащи или записващи датата часа и регистрационния номер на автомобила.** Предлага се фиш да може да се състави не само на собственика, а и на ползвателя, а при автомобили собственост на юридическо лице – на собственика, вписания ползвател или на управителя.

**Промяната динамизира процедурата по констатиране на административни нарушения и налагане на санкции за тях на действителния извършител.**

**§ 20. Предложените за изменение текстове на ал. 5 и ал. 8 на чл. 189 ЗДвП не съдържат думите, с които е обозначено мястото на предлаганото изменение. Затова такива промени по т. 1 и т. 3 не могат да бъдат направени.**

**Предложението по т-3 е за създаване на нови алении 17-22 на чл. 189 ЗДвП. Предвиждат се нови правила за връчване на електронен фиш и наказателно постановление.**

За връчени се считат електронен фиш или наказателно постановление, когато глобата или имуществената санкция по него са заплатени като датата на заплащането се счита за дата на връчването. Министърът на вътрешните работи е задължен да осигури възможност за проверка от страна на водачите и на собствениците на ППС за наличието на електронни фишове. Регламентира се спирането за проверка на автомобили, чиито регистрирани собственици имат пет или повече невръчени електронни фишове или наказателни постановления. Предвиден е особен ред за връчване на фишове и наказателни постановления на водача, в случай че той приеме да ги предаде на регистрирания собственик и в случаите на отказ. Предвидено е използването на автоматични технически средства да става при спазване на Закона за защита на личните данни. Министърът на вътрешните работи е задължен да публикува всички съставени актове за установяване на административни нарушения, фишове електронни

фишове и наказателни постановления в отворен машинно четим формат на портала за отворени данни по смисъла на Закона за достъп обществена информация, като заличава личните данни на нарушителя и анонимизира личните идентификатори.

**Приемането на посочените нови правила следва да бъде подкрепено, тъй като предложенията се отнасят до множество нарушения.**

**§ 21.** Предлага се изменение на **§1 ДР на ЗДвП.** Изменя са ал. 4, а не т. 4, както е записано в проекта. Предвижда се да се създаде Фонд за безопасност на движението, управляван от Министъра на вътрешните работи, в който: постъпват средствата от глоби и нарушения, установени с автоматизирани технически средства и системи на МВР и общините. Предвиден е ред и условия за управление на фонда и гаранции чрез участие и на Министъра на финансите, както и пренасяне на превишението в края на годината за същите цели през следващата.

Предлага се нова т. 3 като се предвижда 70% от постъпилите средства се предоставят в бюджета на съответната община, чиято собственост са техническите средства или системи вместо средствата да се управляват по определен от МС ред.

**Това решение споделяме като удачно и го подкрепяме.**

**§ 22.** Предложеният нов §12б на Преходните и заключителни разпоредби на ЗДвП, който се отнася до възможността за ползване на режима по чл. 91 ЗДвП от моторни превозни средства, предназначени за предотвратяване или овладяване на бедствия, пожари и извънредни ситуации и отстраняване на последиците от тях, следва да бъде подкрепен. В посочените ситуации, използването на специален режим се явява необходимо и обществено полезно.

**Следва да се приеме в предложения вид.**

**§ 23.** Разпоредбата осигурява изпълнението на изменението прието с чл. 189, ал. 21 от настоящия ЗИД на ЗДвП.

Министърът на вътрешните работи е задължен да публикува всички съставени актове за установяване на административни нарушения, фишове електронни фишове и наказателни постановления в отворен машинно четим формат на портала за отворени данни по смисъла на Закона за достъп обществена информация, като заличава личните данни на нарушителя и анонимизира личните идентификатори. /вж. по-горе – представяне на §20 края/.

**Приемането на този текст е в зависимост от приемането на предходните предложения.**

**§ 24.** Предвидени са промени в **Закона за местното самоуправление и местната администрация** отнасящи се до опазването на обществения ред, включително и правото на общинския съвет да приема решения по опазването на обществения ред на територията на съответната община. Въпросите са изключително наболели и важни за обществеността, а и за местните администрации. По съдържание предложените промени следва да се подкрепят, доколкото поставят на вниманието и във възможностите на гражданите и техните представители на местно ниво, да работят за решаването на обществения ред и сигурността.

Заявяваме обаче принципно несъгласие с избрания от вносителите подход – с преходните разпоредби на един закон да се приема промяна на текстове на друг. И в правната доктрина, и практиката категорично се приема, че посоченият и за съжаление, последователно прилаган в работата на законодателния орган прием, не може да бъде подкрепен.

**Ето защо, не подкрепяме предложението по § 24 от обсъждания ЗИД.**

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ВИСШИЯ  
АДВОКАТСКИ СЪВЕТ: /п/

АДВ. Д-Р ИВАЙЛО ДЕРМЕНДЖИЕВ