

**МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ  
АКАДЕМИЯ**

**Добромир Доков**

**НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИ КОМЕНТАР НА  
ПРОМЕНЕТЕ В ЗАКОНА ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО  
ПЪТИЩАТА ОТ ДЕКЕМВРИ 2016 И ЯНУАРИ 2017 ГОДИНА**

**София  
2017**

**Рецензенти:** проф. д-р Любомир Тимчев  
ст. преп. д-р Петър Тодоров

**Рег. №** 4581р-3814/03.04.2017 г. на Академията на МВР  
**ISBN** 978-954-348-141-5

## СЪДЪРЖАНИЕ

<b>Използвани съкращения</b> .....	5
<b>Увод</b> .....	7
<b>I.</b> Промени, насочени към някои от основните правила за движение по пътищата .....	8
<b>II.</b> Промени, касаещи поведението при пътнотранспортно произшествие (ПТП) .....	17
<b>III.</b> Промени относно изискванията към пътните превозни средства и тяхната регистрация .....	21
<b>IV.</b> Промени, насочени към водачите на МПС .....	23
<b>V.</b> Промени, насочени към правоприлагането на разпоредбите на ЗДвП от полицейските органи .....	26
<b>VI.</b> Промени, увеличаващи мерките за административна принуда спрямо водачите на МПС .....	32
<b>VII.</b> Промени в санкционните разпоредби на ЗДвП .....	40
<b>Заключение</b> .....	44
<b>Използвани източници</b> .....	47



## ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

<b>АИС</b>	Автоматизирана информационна система
<b>АИС-КАТ</b>	Автоматизирана информационна система - регистрация на пътните превозни средства
<b>АИС-АНД</b>	Автоматизирана информационна система - административнонаказателна дейност
<b>АМВР</b>	Академия на Министерството на вътрешните работи
<b>АПК</b>	Административно-процесуален кодекс
<b>АУАН</b>	Акт за установяване на административно нарушение
<b>ГДНП</b>	Главна дирекция „Национална полиция“
<b>ГО</b>	Задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите
<b>ДОККПБДП</b>	Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата
<b>ЕС</b>	Европейски съюз
<b>ИКЕ на ООН</b>	Икономическа комисия за Европа на Организацията на обединените нации
<b>КРБ</b>	Конституция на Република България
<b>ЗАНН</b>	Закон за административните нарушения и наказания
<b>ЗДвП</b>	Закон за движението по пътищата
<b>ЗЧРБ</b>	Закон за чужденците в Република България
<b>ЗНА</b>	Закон за нормативните актове
<b>МПС</b>	Моторно превозно средство
<b>МВР</b>	Министерство на вътрешните работи
<b>МТИТС</b>	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
<b>ППС</b>	Пътно превозно средство
<b>ПТП</b>	Пътнотранспортно произшествие

<b>СУМПС</b>	Свидетелство за управление на МПС
<b>СДВР</b>	Столична дирекция на вътрешните работи
<b>ОДМВР</b>	Областна дирекция на МВР
<b>ОПП</b>	Отдел „Пътна полиция“
<b>ПАМ</b>	Принудителни административни мерки
<b>НП</b>	Наказателно постановление
<b>НСИ</b>	Национален статистически институт
<b>НК</b>	Наказателен кодекс

## Увод

През месец декември 2016 г. бяха приети поредните изменения и допълнения на един от най-експлоатираните закони - Закона за движението по пътищата (ЗДвП). Промените бяха приети в началото на месец декември 2016 г. и обнародвани в Държавен вестник, брой 101 от 20 декември същата година. Тъй като по своя обем представляват една значителна част от останалите разпоредби, законодателят е предвидил да влязат в сила един месец след обнародването им - от 21.01.2017 г. Изключение прави само една от тях, предвиждаща новите водачи да получават през първите две години намален размер на контролните точки, която ще влезе в сила от 01.07.2017 г. Наред с тези промени, през януари бяха направени още две изменения и допълнения на ЗДвП.<sup>1</sup>

По същество промените в ЗДвП се правят с оглед да се намали броят на жертвите от пътнотранспортните произшествия (ПТП), тъй като през последните две години се забелязва осезаемо увеличение. В тази връзка е важно да споменем, че през 2011 г. Република България пое ангажимент за намаляване броя на загиналите с 50% спрямо броя им през 2010 година, както и намаление при ранените с 20% спрямо същата година, приемайки *Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.*<sup>2</sup> В изпълнение на стратегията през първите три години (2011-2013) се забеляза осезаем спад при загиналите - от 776 загинали през 2010 г., за 2012 и 2013 г. те стават 601. След тези най-ниски нива последва плавно увеличение, като за 2014 г. те станаха 660, а за 2015 г. се увеличиха на 708. По оперативни данни от анализа на отдел „Пътна полиция“ при Главна дирекция „Национална полиция“ (ОПП-ГДНП) данните за 2016 г. са същите като миналогодишните. Но има нещо още по-притеснително. От седмо място за 2007 г. по брой загинали на 1 млн. жители, през 2015 г. се изкачихме на пър-

<sup>1</sup> Вж. ДВ, бр. 9 от 26.01.2017 г. и ДВ, бр. 11 от 31.01.2017 г.

<sup>2</sup> Вж. Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г., одобрена с Решение № 946 от 22.12.2011 г. на Министерския съвет.

вото място с най-много жертви от страните в Европейския съюз. Това прави 98 загинали на 1 милион население. За сравнение, средно за страните от Европейският съюз (ЕС) цифрата е 52 загинали на 1 милион души. Докато в някои скандинавски държави, като Швеция например, загиналите са само 27 на 1 милион<sup>3</sup>. Съгласно поетите ангажменти в *Националната стратегия*, през 2020 г. броят на загиналите у нас трябва да бъде 388, а на ранените 6463.

Динамиката с увеличаването броя на загиналите от ПТП доведе до необходимостта от преосмисляне на някои стратегически насоки по отношение безопасността на движението по пътищата.

Една от предприетите инициативи беше свързана с изменения и допълнения на ЗДВП. Дали обаче всички те са достатъчно ефективни и биха ли могли да предотвратят едни от най-опасните нарушения, оказващи влияние върху безопасността на движението, ще се опитаме да проследим.

За целта ще разгледаме и анализираме последните 3 промени на Закона за движението по пътищата (направени през декември 2016 и януари 2017 година), като ще ги представим по общи белези и характеристики, за да бъдат потвърдени или предложени нови за повишаване безопасността на движението.

## **I. Промени, насочени към някои от основните правила за движение по пътищата**

**1.1.** В основните задължения на водачите на МПС, представени в чл. 5, ал. 2 от Закона за движението по пътищата (ЗДВП), има добавена нова точка 4, която гласи: *водачът на пътно превозно средство е длъжен да не извършва маневри, изразяващи се в последователно внезапно преминаване в лентите за движение.*

Промяната е продиктувана от зачестилите напоследък случаи на недисциплинирани и груби нарушители на правилата за движение, които управляват превозните средства, без да се съобразяват с останалите участници. Предотвратяване извършването на

---

<sup>3</sup> За повече подробности вж.: Статистически данни на Европейската комисия по транспорт - [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm)



тези опасни маневри цели да предпази живота и здравето на всички граждани, участващи в пътното движение.

**1.2.** В раздела с извършваните маневри от водачите на МПС е направено допълнение. Добавена е нова маневра в чл. 25, ал. 1 от ЗДвП, изразяваща се в *заобикалянето на пътното превозно средство*.

Допълнението е своевременно и е продиктувано от спецификата на тази маневра. Тя се различава от останалите, които са изброени - „да излезе от реда на паркираните превозни средства или да влезе между тях; да се отклони надясно или наляво по платното за движение, в частност за да премине в друга пътна лента; да завие надясно или наляво за навлизане по друг път или в крайпътен имот“. Допълването ѝ в раздела с останалите маневри ще запълни липсващата празнота относно спецификата при нейното изпълнение.

**1.3.** Направени са изменения и допълнения в текстовете на чл. 58 и чл. 58а от ЗДвП, касаещи правилата за движение по автомагистрала и скоростни пътища. С нова разпоредба на водачите вече е забранено да управляват МПС в платното за насрещно движение. Забраната се отнася при движението по автомагистрала и по скоростните пътища. Наред с това, на водачите се разрешава да спират в лентата за принудително спиране, но само в случаи, когато на тях или на пътниците в превозното средство се случат здравословни проблеми. Последното изменение се отнася само за движението по автомагистрала, тъй като скоростните пътища нямат лента за принудително спиране.

Промените до голяма степен са продиктувани от медийно нашумелите в последните месеци случаи на нагло поведение от водачи, грубо нарушаващи правилата. За щастие, от тези нарушения няма случаи на ПТП с жертви. Въпреки това, поради високата степен на обществена опасност от управление на МПС в платното за насрещно движение по автомагистрала и скоростен път, законодателят предвижда налагането на тежки санкции - лишаване от право да управлява МПС за срок от 3 месеца и глоба от 1000 лв. При повторност наказанието е лишаване от право да управлява МПС за

срок от 6 месеца и глоба 4000 лв. Санкционните разпоредби за тези опасни нарушения са регламентирани в чл. 178ж от ЗДвП.

**1.4.** В чл. 63 от ЗДвП се въведе задължението към водачите при управлението на МПС в тунел да включат къси светлини.

Това е една навременна промяна на Закона за движението по пътищата поради нейната особена важност за безопасността. Преди това обаче ще проследим поетапното въвеждане на изискването МПС да се движат с включени светлини. През 2006 г. за първи път бе въведена разпоредбата превозните средства да се движат с включени дневни или къси светлини през периода от 1 ноември до 1 март. През 2012 г. изискването за движение с дневни или къси светлини стана задължително през цялата година. По същото време бе отменена разпоредбата, задължаваща водачите при движение в тунел да включват къси светлини.

За да стане по-ясно на читателите, е редно е да отбележим, че дневните светлини на произведените след 2007 г. автомобили светят само отпред на превозното средство. Освен това е известен фактът, че след навлизането от силно- към слабоосветено място е необходимо време за адаптация на зрението. Затова преминаването през тунел в светлата част от деня с включени дневни светлини крие риск за движещите се след него превозни средства. Това се дължи на техническата специфика на тези светлини, тъй като при тях се излъчва светлинен лъч само в предната част на автомобила, а отзад не. Поради тази причина, ако автомобил, навлизайки в тунел, е с включени дневни светлини, през първите секунди ще бъде трудно забележим за движещите се след него превозни средства. Също така, ако недобре осветено отзад превозно средство намали скоростта си, неминуемо би довело до създаването на още по-голяма опасност за навлизащите след него автомобили.

Въвеждането на тази промяна ще задължи водачите на превозни средства да използват къси светлини при движението в тунел, подобрявайки по този начин тяхната видимост и навременното им възприемане.

**1.5.** В чл. 100 от ЗДвП се въведе изискването, че когато управляват МПС, водачите са длъжни да носят и знака за перио-

дичния преглед или удостоверението за периодичен преглед за техническа изправност.

Направеното допълнение е много своевременно, тъй като тези документи удостоверяват изправността на движещото се пътно превозно средство. Също така данните от документа за техническата изправност задължително се описват в случаите, когато превозното средство участва в пътнотранспортно произшествие<sup>4</sup>.

Но нека подчертаем, че това обстоятелство може и по друг начин да бъде установено. Например, чрез използване на технически средства и системи, имащи възможност да идентифицират превозното средство за извършен преглед. Това ще бъде възможно след разработването на софтуерен продукт и осъществяването на свързаност между регистрите на пунктовете за прегледи със съответните контролиращи органи посредством използването на автоматизирани информационни системи (АИС). Същото предложение можем да отправим и към текстовете на ЗДвП, предвиждащи залепването на стикери за задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, както и за таксите по Закона за пътищата (винетни такси).

Ако бъде прието това предложение, на първо място биха се реализирали икономии от отпечатването на бланки и ценни образци. На следващо място, използването на технически средства и системи ще увеличи капацитета на осъществявания контрол, тъй като той ще бъде автоматизиран. Наред с това, неангажираността на контролиращите органи в този процес ще позволи използването им за други дейности.

**1.6.** Направено е изменение в чл. 100, ал. 4 от ЗДвП по отношение задължението на водачите да поддържат регистрационните табели на превозното средство чисти, както и да не поставят върху тях никакви предмети, материали и вещества. След изменението на текста терминът *поставят* е заменен с *не допускат поставянето*.

---

<sup>4</sup> Вж. Приложение 2 към чл. 4 от Наредба № Из-41 от 12 януари 2009 г. за документите и реда за съставянето им при ПТП и реда за информиране между МВР, Комисията за финансов надзор и информационния център към гаранционния фонд. Обн., ДВ, бр. 8 от 30 януари 2009 г., с посл. изм. и доп.

С направената промяна се разширява кръгът на отговорностите към водачите на превозното средство. До този момент задължението бе адресирано единствено към този, който управлява. След изменението, освен че водачът не трябва да поставя предмети, той самият е длъжен да не допуска и други да го правят.

През последните години се наблюдават случаи на поставянето на различни предмети (фолия, лакове, бои и др.) по регистрационните табели. По този начин се възпрепятства възприемането на регистрационния номер на ППС, особено от автоматизираните технически средства и системи за контрол на пътното движение. Това въвежда в анонимност извършителите на нарушения на правилата за движение, затруднявайки контролните органи да ги установят.

Промяната би била по-ефективна, ако има сериозно завишение на глобите за подобни нарушения, тъй като сегашната санкция е само 50 лв.<sup>5</sup>

**1.7.** Направени са някои изменения на разпоредбите на ЗДвП, касаещи задължението на водачите да управляват превозните средства след заплащането на съответната винетна такса и залепването на стикер.

Съгласно измененията на разпоредбата на чл. 100, ал. 2 от ЗДвП, водачът вече ще е длъжен да залепва винетния стикер по начин, който да възпрепятства повторното му ползване<sup>6</sup>. Наред с това, законодателят е предвидил нови задължения и към органите на Министерството на вътрешните работи (МВР), създавайки нова разпоредба в чл. 165, ал. 2, т. 11 от ЗДвП. С нея се вменият нови компетенции към полицейски служители, които не трябва да допускат движението на превозни средства по републиканските пътища без винетен стикер, залепен по начин, непозволяващ повторното му ползване. Освен това, при осъществяването на контрол полицейските органи ще трябва да следят и за заплащането на компенсаторна такса по Закона за пътищата<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Вж. чл. 183, ал. 4, т. 11 от ЗДвП.

<sup>6</sup> Вж. изменението на чл. 100, ал. 2 от ЗДвП, обн., ДВ, бр. 11 от 31.01.2017 г.

<sup>7</sup> Вж. изменението на чл. 165, ал. 1, т. 11 от ЗДвП, обн., ДВ, бр. 11 от 31.01.2017 г.

Промените са направени за пресичането на вредните практики на преместването на винетния стикер от едно на друго МПС. Въпреки това, новите отговорности допълнително натоварват полицейските органи при осъществяването на пътен контрол.

В тази връзка бихме предложили установяването на тези обстоятелства да става с помощта на технически средства и системи, имайки предвид представената икономическа обосновка в точка 1.5. от изложението.

**1.8.** Въведена е нова разпоредба с чл. 104б от ЗДвП, с която изрично се забранява водачите на МПС да организират или участват в нерегламентирани състезания по пътищата, отворени за обществено ползване. Също така забранява да се използват пътищата за други цели, освен в съответствие с тяхното предназначение за превоз на хора и товари.

Тази разпоредба е предвидена във връзка със зачестилите напоследък случаи на безразсъдно управление от водачи на превозни средства, застрашаващи останалите участници. В тази връзка законодателят се е опитал терминологично да обхване опасното шофиране, но за целта е редно да се даде легална дефиниция за него. Подобно опасно шофиране се забелязва и в коментирания преди това чл. 5 от ЗДвП, *където водачът е длъжен да не извършва маневри, изразяващи се в последователно внезапно преминаване в лентите за движение.*

Предвид изложеното по-горе, ще се опитаме да представим работно определение на понятието **опасно шофиране**, като преди това ще предложим една нова разпоредба, въвеждаща забрана към водачите на МПС.

**Водачът на МПС не трябва да извършва внезапни и опасни маневри, които да принуждават движещите се превозни средства да променят посоката и скоростта си на движение.**

**Опасна маневра:** *Под опасна маневра следва да се разбира внезапната промяна посоката на движение, като завиване наляво или надясно, престрояване в съседни ленти, заобикаляне, изпреварване, разминаване, а също така и рязкото ускоряване или намаляване на скоростта.*

**1.9.** В чл. 105 от ЗДвП, отнасящ се до видимостта на стъклата на автомобилите, са направени изменения, целящи да се забрани безконтролното им затъмняване. В тази връзка, освен забрана за затъмняване на челното стъкло, се добави забрана и за задното.

Това е изключително важно както за безопасността на движението, така и за личната безопасност на извършващите контрол полицейски служители.

Наред с това бе допълнено, че намаляване прозрачността се допуска само ако е в границите на нормите, съгласно Правило № 43 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН)<sup>8</sup>. Според правилото се допуска да бъдат фабрично затъмнени стъклата, имащи не по-малко от 75% светлопропускливост на предното стъкло и 70% на останалите стъкла на автомобилите. Заложените изисквания са съобразени преди всичко със сигурността не само на пътя, но и по отношение осигуряването на обществения ред.

По-интересното е, че само дни след като бяха гласувани и обнародвани промените относно забраната за потъмняването на стъклата на автомобилите, същите текстове бяха отново коригирани<sup>9</sup>. Нека да погледнем текста от декември 2016 г., който гласи: *Ограничаване на видимостта през стъклата на задните странични врати на леките автомобили, както и намаляване на прозрачността им, се допуска само при наличие на огледала за виждане назад от двете страни на автомобила.* Съпоставяме го с новата редакция от 26 януари 2017 г.: *Ограничаване на видимостта, както и намаляване на прозрачността на стъкла, различни от челното и стъклата на предните странични врати, се допуска само при наличие на огледала за виждане назад от двете страни на автомобила.* След което установяваме, че и двете редакции на разпоредбата имат едно и също значение, но с различен словоред.

---

<sup>8</sup> Вж. за повече подробности Правило № 43 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) - Единни технически предписания за одобряване на материалите за безопасно остъкляване и техния монтаж на превозните средства - Обн., Л ОВ, бр. 42 от 12 февруари 2014 г.

<sup>9</sup> Вж. ДВ, бр. 9 от 26.01.2017 г.

**1.10.** За водачите с животинска тяга се въведе нова разпоредба, визирана в чл. 10б, ал. 2 от ЗДвП, която предвижда през тъмната част на денонощието да носят светлоотразителни жилетки.

Мярката е навременна и необходима. Въвежда се във връзка с честото придвижване на подобни транспортни средства (каруци) по пътищата както в населени, така и извън населени места, особено в тъмната част от денонощието. С въвеждането на нормата тази категория участници в движението ще бъдат много по-добре възприемани от останалите и съответно повече защитени.

**1.11.** Голям интерес предизвиква изменението на чл. 113, т. 1 от ЗДвП<sup>10</sup>, касаещ правилата за пресичане на пешеходци. Старата редакция на разпоредбата гласеше: *Преди да навлязат на платното за движение пешеходците са длъжни да се съобразят с разстоянията до приближаващите се пътни превозни средства и с тяхната скорост на движение.* След направената промяна думите **разстоянията** и **скоростта** се заличиха, като по този начин остана текстът, че *преди да навлязат на платното за движение пешеходците са длъжни да се съобразят с приближаващите се ППС.*

Изменението на текста разширява спектъра с обстоятелствата, с които следва да се съобрази пешеходецът при пресичането на пешеходна пътека. Докато в стария текст той беше длъжен да съобрази единствено и само **разстоянията** и **скоростта на приближаващите се ППС**, сега ще е необходимо да вземе под внимание и други фактори - например марка, модел, цвят и др. характеристики на превозното средство, тъй като разпоредбата звучи прекалено общо.

Във връзка с изменението на предходното правило бе създадена нова разпоредба със следния текст: *При пътнотранспортно произшествие с пешеходец на обозначена пътна маркировка „пешеходна пътека“, когато водачът е превишил разрешената максимална скорост за движение или е нарушил друго правило от ЗДвП, имащо отношение към произшествието, пешеходецът не*

---

<sup>10</sup> Изм., обн., ДВ, бр. 9 от 26.01.2017 г.

*се счита за съпричинител за настъпване на съответното произшествие<sup>11</sup>.*

Този текст е показател, че нашето законодателство се превръща в популистко, тъй като горната разпоредба не е предмет на този закон<sup>12</sup>. Най-общо ЗДвП въвежда правилата и изискванията за движение, както и предвижда санкциите за тяхното изпълнение. В тази връзка в него не би следвало да се коментира чия е вината за причиняването или съпричиняването на произшествието. Доказването на причината и вината са предмет на други актове.

Във връзка с горното, както и с цел пешеходецът по време на пресичането си по пешеходната пътека да не се съобразява със скоростта и разстоянието на превозното средство, предлагаме като по-целесъобразно да отпадне целият текст на точка 1 от чл. 113 от ЗДвП.

**1.12.** Изцяло нова разпоредба на чл. 132, т. 2 от ЗДвП вменява на водачите, превозващи пътници, задължението да осигурят всички условия за безопасното им пътуване не само преди потегляне, но и по време на самото пътуване.

В тази връзка е изменен и чл. 137д от ЗДвП, предвиждащ всички седящи пътници в превозните средства, когато са в движение, да използват системите за обезопасяване, с които МПС са оборудвани. Системите за обезопасяване на деца под 12 години и с ръст под 150 см се одобряват в съответствие с изискванията на Правило № 44<sup>13</sup> или Правило № 129<sup>14</sup> на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН). Наред с това уведомяването на пътниците за използването на обезопасителните системи (колани) по време на движение става

---

<sup>11</sup> Вж. чл. 119, ал. 5 от ЗДвП.

<sup>12</sup> Вж. чл. 1, ал. 1 от ЗДвП, която гласи: Този закон урежда правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства за участие в движението по тези пътища, изискванията за правоспособност на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица, както и принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите на този закон и на издадените въз основа на него нормативни актове.

<sup>13</sup> Обн., Л ОВ, бр. 233 от 9 септември 2011 г.

<sup>14</sup> Обн., Л ОВ, бр. 97 от 29 март 2014 г.



посредством една от възможностите: от водача; от придружителя или ръководител на групата; чрез аудио-визуални средства или посредством табели и/или пиктограми, поставени на видно място над всяко място за сядане.

Това изискване е продиктувано от срещаните напоследък случаи на неправилно превозване на пътници. Целта на промените е всички да носят отговорност, и то по време на цялото пътуване.

## **II. Промени, касаещи поведението при пътнотранспортно произшествие (ПТП)**

**2.1.** Променен е текстът на чл. 123, ал. 1, т. 3 от ЗДвП, касаещ задълженията на водачите - участници в ПТП. Така например, когато при произшествието са причинени само имуществени вреди, редът за неговото регистриране е вече друг. Ако между участниците в ПТП има съгласие относно обстоятелствата, свързани с него, те вече ще преместват сами превозните средства, така че да не възпрепятстват движението, след което попълват своите данни в двустранен констативен протокол за ПТП. Ще споменем, че преди промените на тези текстове, за всяко подобно леко произшествие се уведомяваха службите за контрол на МВР (тел. 112 и Пътна полиция), след което се изпълняваха дадените им указания.

След направените промени вече отпада необходимостта за уведомяването на тел. 112 за инцидента. Също така вече няма да се уведомяват и органите на Пътна полиция, които имаха задължението да завеждат в отделен регистър произшествието и да предоставят номер на потърпевшите, който им бе необходим за застрахователите. По този начин бюрократичното и формално регистриране на произшествията от службите на МВР отпада, тъй като и без това те не се разследват от тях.

Погледнато от друга страна обаче, необслужването на този вид произшествия до известна степен убягва от статистиката. Дори и с незначителни материални щети, това събитие представлява пътнотранспортно произшествие. Разликата между него и произшествието с по-сериозни щети (както материални, така и с жертви) е скоростта, с която са се движили превозните средства. Колкото

по-малка е скоростта, толкова ще бъдат по-незначителни щетите, и обратното. Именно поради това може да бъде предложено и тези произшествия да бъдат регистрирани и да се предоставя информация на Пътна полиция за анализиране на причините, довели до тях.

**2.2.** В положителна насока също е редакцията на чл. 124, т. 2 от ЗДвП, отнасяща се до задълженията на водачите на МПС, които не са участници в ПТП. При пристигането на местопроизшествието те са длъжни да уведомят органите на МВР или администрацията на общината само ако при произшествието има пострадали хора. Текстът на старата разпоредба ги задължаваше във всички случаи да уведомят компетентните органи.

С промяната на този текст законодателят е целял да разтоvari от задължение лицата, които не участват в произшествието, но са станали свидетели на събитието. Това би довело до облекчаване на бюрокрацията, тъй като информация за ПТП следва да предадат самите участници.

**2.3.** По друг начин определяме двете изменения на чл. 125 от ЗДвП като не толкова правилни и необходими.

*Първото* от тях е отмяната на т. 4 на чл. 125 от ЗДвП, чийто текст предвиждаше задължителното посещаване на ПТП от органите на МВР, когато в произшествието участва превозно средство с чуждестранна регистрация. Сега обаче тези произшествия следва да се документират с помощта на двустранен констативен протокол.

Странен е мотивът за това решение. Важно е да се припомним, че Република България е подписала и ратифицирала Конвенцията за пътно движение от Виена 1968 г.<sup>15</sup> По този начин страната ни е поела ангажимент за изпълнение на основните насоки, заложен в нея, чрез хармонизиране на националното законодателство. Едно от задълженията е предоставянето на информация между договарящите страни по Конвенцията за превозните средства, участвали в ПТП, в случаите, когато ППС имат чуждестранна регистрация.

---

<sup>15</sup> Конвенция за пътното движение - съставена във Виена на 8 ноември 1968 г.

Освен изложеното, при произшествията с чуждестранна регистрация съществува и друг проблем. Напълно е възможно някой от участниците да не владее български език, което поставя под въпрос правилното попълване на двустранния протокол.

Предвид изложеното, е редно да се прецени дали отменената разпоредба е целесъобразна по отношение риска от компрометирането на дейността.

*Второто* е изменението на т. 7 от същия член на закона<sup>16</sup>. Новата редакция на разпоредбата гласи, че *органите на МВР посещават ПТП, когато между участниците в произшествието има разногласие относно обстоятелствата, свързани с него*. Старият текст на разпоредбата, освен разногласието между участниците, предвиждаше и хипотезата, че *ако едно от превозните средства има щети от произшествието, непозволяващи да се придвижва на собствен ход*, ПТП задължително се посещава от органите на МВР.

За да изясним проблема, ще го илюстрираме с помощта на един пример, често срещан в ежедневието. Случва се пътнотранспортно произшествие с повече от 1 (един) участник и възникнали материални щети, непозволяващи придвижването на собствен ход на един от автомобилите. Това произшествие не попада в хипотезата на действащата разпоредба на чл. 125, т. 7 от ЗДвП. Това означава, че отпада задължението на МВР да посещава този вид произшествия и да издават протокол за ПТП. Остава другата възможност - да бъде попълнен двустранен констативен протокол. Дали обаче е възможно, ще се опитаме да изясним.

В Кодекса за застраховането<sup>17</sup> са посочени видовете документи, след представянето на които застрахователят е длъжен да се произнесе по застрахователното събитие. Освен издаваните протоколи от МВР, е предвидено произнасянето по обезщетение от ПТП да е възможно и след попълнен двустранен констативен протокол. В Кодекса е посочено, че двустранен протокол може да

---

<sup>16</sup> Вж. чл. 125, т. 7 от ЗДвП.

<sup>17</sup> Вж. чл. 496, ал. 3 от Кодекса за застраховането, обн., ДВ, бр. 102 от 29.12.2015 г., с посл. изм. и доп.

се състави само когато има причинени имуществени вреди, които не възпрепятстват движението на МПС на собствен ход, и между участниците има съгласие относно обстоятелствата за неговото настъпване. По този начин отпада възможността от съставянето на двустранен констативен протокол, ако някое от превозните средства не е в състояние да се придвижва на собствен ход.

От гореизложеното става ясно, че за произшествие с повече от един участник, при което има съгласие относно вината (обстоятелствата), но едно от превозните средства не е в състояние да се придвижва на собствен ход вследствие на причинените материални щети, не може да бъде издаден протокол за застрахователното събитие. На *първо място*, защото законово този вид ПТП не се посещава от органите на МВР, и на *следващо място*, защото за него не може да бъде съставен двустранен констативен протокол.

При това обстоятелство, ако не се върне старият текст на чл. 125, т. 7 от ЗДвП, гражданите, попаднали в тази хипотеза, няма да могат да уредят застрахователните си претенции дори и да имат необходимото съгласие помежду си относно причината за ПТП. Към момента може би единствената възможност да им бъде издаден документ за настъпилото събитие е да заявят несъгласие за причините, като по този начин ПТП се посети от органите на МВР.

В тази връзка е важно да се подчертае, че този казус касае ПТП с двама или повече участници, като не става въпрос за произшествие с един участник, попадащ в хипотезата на т. 8 от същия член в закона<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Даже и промененият от 28 февруари 2017 г. текст на чл. 5, ал. 1 от Наредба № Из-41 от 12 януари 2009 г. за документите и реда за съставянето им при пътнотранспортни произшествия и реда за информиране между МВР, КФН и ГФ, гласи: Когато при произшествието са причинени само материални щети и между участниците в произшествието има съгласие относно обстоятелствата, свързани с него, те попълват своите данни в двустранен констативен протокол за ПТП.

### **III. Промени относно изискванията към пътните превозни средства и тяхната регистрация**

**3.1.** Създаде се нова разпоредба в чл. 139, ал. 1, т. 14 от ЗДвП, отнасяща се до изискванията към пътните превозни средства. Съгласно нея от 15 ноември до 1 март движещите се по пътя превозни средства трябва да бъдат с гуми, предназначени за зимни условия, или с гуми с дълбочина на протектора не по-малка или равна на 4 mm.

Въвеждането на този текст в закона бе дълго време дискутиран. Идеите за неговото създаване са от преди повече от 10 години. Безспорна е необходимостта от поставянето на подобно изискване към превозните средства. Гумите, предназначени за зимни условия, притежават определени характеристики, които при ниска температура се запазват. По този начин се запазва устойчивостта на автомобила при движение по заснежен или заледен път. Също така са много случаите, в които автомобили тръгват да пътуват при зимни условия, без да са окомплектовани с подходящи гуми. Това създава рискове не само за тези превозни средства, но и за останалите участници. Не са редки случаите на закъсали автомобили, особено товарните, което възпрепятства останалото движение, както и възможността от почистването на пътната мрежа. Имайки предвид географското разположение на страната ни, възниква въпросът прецизиран ли е периодът от 15 ноември до 1 март като задължителен за използването на такива гуми. Ако си припомним месец март на 2015 г., когато през първата половина от месеца имаше обилни снеговалежи, излиза, че определянето на дати като времеви обхват не е функционален.

Предвид казаното до тук бихме предложили разпоредбата, касаеща използването на зимни гуми, да е съобразена с наличието на зимните пътни условия като снеговалеж или заледяване.

**3.2.** Направиха се съществени промени и по отношение на някои дейности, свързани с регистрацията на пътните превозни средства. Те са насочени предимно по отношение прекратяването

на регистрацията на ППС, като целият прецизирането на дейността. Същите са отразени в текстовете на чл. 143 от ЗДвП.

*Първо*, по отношение възможността за регистрацията на превозно средство с подправен, заличен или повреден идентификационен номер (VIN). До настоящите промени това не беше разрешено, но след изменението на ЗДвП се направи изключение за следните превозни средства: изоставени, конфискувани или отнети в полза на държавата и предоставени за нуждите на бюджетна организация. Регистрацията им ще се извършва след поставянето на нов идентификационен номер по ред, определен с наредба на МВР. Към настоящия момент наредбата все още не е изготвена.

Изключенията относно регистрацията на подобни ППС е продиктувана от възможността превозните средства да бъдат експлоатирани от бюджетни организации с оглед икономическа обособеност. Би следвало тези превозни средства да нямат възможност да напускат територията на страната, тъй като, ако са обявени за издирване, следва да бъдат предадени на органите, инициирали това обстоятелство.

*Второ*, въведе се разпоредба за служебно прекратяване на регистрацията на ППС след уведомяването от компетентен орган на друга държава или при унищожаване или отнемане в полза на държавата, а също така и при уведомяване от общинските служби за контрол по отношение изоставените или снети от отчет ППС, както и при установяване, че превозно средство е регистрирано с подправен, заличен или повреден идентификационен номер. Служебното прекратяване става с отбелязването в регистъра на автоматизираната информационна система - регистрацията на пътните превозни средства (АИС - КАТ).

Редно е да кажем, че тези разпоредби бяха въведени още през 2012 г. в текстове от Наредба № I-45 от 24.03.2000 г.<sup>19</sup> Поради особената им важност беше необходимо те да бъдат регламентирани в текстове от закона, което вече е факт.

---

<sup>19</sup> За повече подробности вж.: чл. 18б от Наредба № I-45 от 24.03.2000 г. за регистрацията, отчета, пускането в движение и спирането от движение на МПС и на техните ремаркета, теглени от тях (загл. изм. и доп. - ДВ, бр. 105 от 2002 г.) - обн., ДВ, бр. 31 от 14 април 2000 г., с посл. изм. и доп.

*Трето*, бе въведена разпоредба относно служебното прекратяване регистрацията на ППС след приложена принудителна административна мярка (ПАМ) на основание чл. 171, т. 2а от ЗДвП.

Служебното прекратяване на регистрацията в тази хипотеза е процесуално обвързана с производството по прилагането на ПАМ на основание чл. 171, т. 2а от ЗДвП. Основанията и производството подробно са описани в раздела, разглеждащ промените при принудителните административни мерки. По-важното в случая е да се отбележи, че служебното прекратяване е съпроводено с отразяване на информацията в две автоматизирани информационни системи, експлоатирани от Пътна полиция. Първата е Автоматизирана информационна система „Регистрация на пътните превозни средства“ (АИС - КАТ), а втората е Автоматизирана информационна система „Административнонаказателна дейност“ (АИС - АНД). Друг съществен момент е как ще бъде възстановена прекратената регистрация. Въпросът още не е разрешен, тъй като ЗДвП препраща към Наредба № I-45 от 24.03.2000 г., където към момента все още няма действащ регламент. Освен това е важно да се отбележи, че след прекратяването на регистрацията е необходимо своевременното отразяване в АИС за осъществяването на ефективен пътен контрол.

#### **IV. Промени, насочени към водачите на МПС**

**4.1.** Създадена бе нова разпоредба относно стажа на водачите на МПС. Визирана е в чл. 154а от ЗДвП и е със следния текст: *Стажът като водач се зачита от датата на връчване на свидетелството за управление на моторно превозно средство от съответната категория, която е необходима за придобиване на по-висока категория. Времето, през което водачът е бил лишен от правото да управлява моторно превозно средство, не се зачита за стаж.*

Тази разпоредба е нужна, тъй като въвежда срока, от който започва да се зачита стажът на водачите. Това е особено важно в случаите, когато е необходимо прецизирането на някакви срокове.

Може да бъде отправена единствено забележка към думите, с които завършва първо изречение, *която е необходима за придобиване на по-висока категория*. Смятаме ги за излишни, тъй като са в противоречие с други разпоредби на ЗДвП - например в изречение второ от чл. 157, ал. 1, където е указано, че новият водач получава 2/3 от максималния брой контролни точки, а оставащите 1/3 получава след придобиване на 24 месеца стаж като водач на МПС. В случая не е задължително стажа да е необходим само за придобиването на по-висока категория. Затова предлагаме този текст (*за придобиването на по-висока категория*) да бъде заличен. \_

**4.2.** От изключително значение за безопасността на движението е въвеждането на статута „нов водач“. Така в чл. 157, ал. 1 от ЗДвП, регламентиращ издаването на свидетелство за управление на МПС и получаване на контролен талон с определен брой контролни точки, бе направено допълнение с изречение второ: *Новият водач получава 2/3 от максималния брой контролни точки, а оставащите 1/3 контролни точки получава след придобиване на 24 месеца стаж като водач на моторно превозно средство*.

Интересно е да кажем, че идеята за въвеждането на *новия водач* е още през далечната 2003 г. С изменението на Наредба I-139 от 2002 г.<sup>20</sup> първоначалният максимален размер на контролните точки на водачите със стаж до две (2) години бе определен да е 27, докато за останалите е 39. Тъй като текстът в наредбата е в подзаконов акт, противоречащ на ЗДвП, бе атакувана в съда и съответно отменена като незаконосъобразна.<sup>21</sup>

От предоставените статистически данни на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата (ДОККПБДП) се вижда, че водачите със стаж до 2 години допускат по-голям брой ПТП със загинали и

---

<sup>20</sup> Вж. чл. 2, ал. 2 от Наредба № I-139 от 16 септември 2002 г. за определяне на първоначалния максимален размер на контролните точки на водач на моторно превозно средство и нарушенията, за които се отнемат - Обн., ДВ, бр. 94 от 4 октомври 2002 г., отм., ДВ, бр. 4 от 15 януари 2008 г.

<sup>21</sup> За повече подробности вж.: Решение № 7388/2006 г. на ВАС - обн., ДВ, бр. 57 от 14 юли 2006 г.



ранени, от останалите<sup>22</sup>. Това се дължи на слабата им практическа подготовка и опит, както и на прекалената им самоувереност. Освен това, те по-трудно преценяват пътната обстановка и оттам реалните опасности на пътя. Поради тази причина новите водачи са високорискова категория участници в движението. Това предполага диференциран подход към тях, което е достатъчен довод да получат по-малък брой контролни точки при първоначалното издаване на свидетелство. След преминаването на определен период, обвързан като стаж, те ще получат останалия брой контролни точки.

**4.3.** Промени се направиха и в чл. 162, ал. 1 от ЗДВП, където се регламентира срокът, в който могат да управляват чужденци, дългосрочно пребиваващи в Република България, със СУМПС, което не е издадено от държава - членка на Европейския съюз, или от друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, или от Конфедерация Швейцария. Старият текст предвиждаше това да е възможно за срок до една година от влизането в страната. След изменението, думите „влизането в страната“ бе заменен с „издаване документ за пребиваване“.

По този начин контролирането на сроковете относно пребиваването на чуждестранните граждани вече е прецизиран. Съгласно Закона за чужденците в Република България<sup>23</sup> (ЗЧРБ) сроковете за тяхното пребиваване са: краткосрочно - до 90 дни, продължително - до една година, дългосрочно - 5 години, и постоянно - с неопределен срок. Освен това на чуждестранните граждани с дългосрочното или постоянно пребиваване се предвижда издаването на документ от българските компетентни органи. Съобразно датата на издаването му се контролира и поставеният срок от една година. До изменението на разпоредбата срокът за влизане в страната се контролираше само от поставените печати върху чуждестранните паспорти на гражданите, което не предполагаше осъществяването на качествен контрол, а освен това се създаваха предпоставки за

---

<sup>22</sup> Вж. Доков, Д. Ограничаване на пътнотранспортния травматизъм от Пътна полиция. АМВР, 2015, с. 45-46, 64, както и статистическите данни от страницата на ДОККПБДП - <http://dokkpbdp.mvr.bg/AboutUs/44-to+zasedanie.htm>

<sup>23</sup> Вж. чл. 23, ал. 1 от Закона за чужденците в Република България - обн., ДВ, бр. 153 от 23 декември 1998 г., с посл. изм. и доп.

заобикалянето му. Фиктивно някои от чуждестранните граждани излизаха през границата на страната и обратно влизаха, като по този начин срокът им се удължаваше за още една година.

С изменението на разпоредбата се цели по-строгий контрол при ползването на чуждестранните свидетелства за управление. Законодателят е преценил, че срокът от една година е напълно достатъчен чуждестранните водачи да управляват с националните си свидетелства на територията на страната. След този срок те или трябва да придобият български национални СУМПС<sup>24</sup>, или няма да могат да управляват на територията на страната.

Засилването на контрола относно използването на чуждестранни свидетелства предполага и повече дисциплинираност от страна на чуждестранните водачи.

## **V. Промени, насочени към правоприлагането на разпоредбите на ЗДвП от полицейските органи**

**5.1.** Създадена е нова разпоредба в чл. 165, ал. 1, т. 14, разширяваща спектъра от задачите на контролните органи от МВР. Текстът на разпоредбата гласи, че органите на МВР *изпълняват наказателните постановления (НП) и решенията на съда, с които е постановено временно лишаване от право да се упражнява определена професия или дейност.*

Въвеждането на тази разпоредба е свързана със спецификата на задълженията на контролните органи на МВР, в случая Пътна полиция. Известно е, че една от целите от налагането на административни наказания е те да могат да достигнат максимално бързо до нарушителя. По този начин ефектът на въздействие ще е най-голям. Особено е важно, когато става въпрос за налагането на наказание „лишаване от право да се управлява МПС“. Също така е редно да споменем за законовите давностни срокове относно при-

---

<sup>24</sup> Получаването на българско СУМПС за тази категория граждани е разгледан по-подробно в: Доков, Д. Условия и ред за придобиване на свидетелства за управление на моторни превозни средства. С., АМВР, 2013, с. 54-79.

веждането в изпълнение на наказанията, и по-конкретно за лишаването, където срокът за неговото налагане е 6 месеца<sup>25</sup>.

Приемането на тази разпоредба е от изключително значение за повишаване ефективността на административнонаказателната дейност. Това би се отразило дисциплиниращо за водачите на МПС. Единствено смятаме за неточно използван термина „изпълняват“. В случая ще бъде по-правилно да се формулира „привеждат в изпълнение“.

**5.2.** Разширени са и част от правомощията на контролните органи на МВР. В чл. 165, ал. 2 от ЗДВП е допълнено, че освен да изземват и задържат документите на участниците в движението, имат право и да отнемат табелите с регистрационните номера в допустимите от закона случаи.

Това допълнение е необходимо, тъй като по този начин може да бъде приложена принудителната административна мярка за прекратяване на регистрацията, подробно описана в т. 6.2. от изложението.

**5.3.** Когато става въпрос за правомощията на пътните полицаи, списъкът няма да е пълен, ако не споменем и едни по-различни, притежаващи характеристиките на задължения за контролните органи. В старите текстове на ЗДВП те бяха изброени в чл. 165, ал. 2, т. 3 и 4, където законодателят предвиждаше контролните органи да не допускат управлението на МПС от водач, който е под въздействието на алкохол или на друго упойващо вещество, както и да не допускат движение на превозно средство, имащо повреди или неизправностите, застрашаващи безопасността.

След направените промени случаите, при които контролните органи не трябва да допускат управлението на МПС, се разшириха:

- когато водачът не притежава съответното СУМПС;
- когато водачът откаже да му бъде извършена проверка с техническо средство за установяване употребата на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози, или не изпълни предписанието за медицинско изследване.

---

<sup>25</sup> Вж. чл. 82 от ЗАНН.

Промените, разширяващи приложното поле на правната норма, са много навременни, тъй като по този начин се противодейства още по-успешно на едни от най-тежките нарушения на правилата за движение. Тези норми не позволяват на водачите, употребили алкохол или наркотични вещества, да седнат отново зад волана и да продължават да застрашават останалите участници. Това се отнася и за тези, които не желаят да бъдат изпробвани, а също и за неправопособните.

С новите промени следва да се повиши сигурността и безопасността по пътищата, тъй като лицата от изброените случаи не трябва да бъдат допускани да управляват. За целта, обаче, те трябва да бъдат установени.

**5.4.** Изменена е разпоредбата на чл. 186, ал. 1 от ЗДВП, където вече се предоставя възможност за *административни нарушения, които са установени в момента на извършването им и за които не е предвидено наказание „лишаване от право да управлява моторно превозно средство“ или отнемане на контролни точки, на мястото на нарушението да бъде наложена с **фиш глоба**. Тя следва да е или в минималния размер (ако е от до), или в размера, посочен в административнонаказателната разпоредба за съответното нарушение*. Старата редакция на тази разпоредба предвиждаше **глоба с фиш** да бъде налагана само за маловажни случаи на нарушения, като размерът на санкцията позволяваше да е до 50 лв.

Безспорно е, че направените промени целят облекчаването на административнонаказателната дейност от съществуващата тромава процедура. Също така се цели и повишаване събираемостта на глобите. Това определя позитивното ни мнение за направените промени. Но наред с това съществуват и някои неизяснени страни по този въпрос.

*Първо*, възниква въпросът остават ли извършените „маловажни случаи на нарушения“, тъй като в § 6, т. 32 от Допълнителните разпоредби на ЗДВП съществува понятието „маловажно“.

*Второ*, бихме искали да онагледим проблема с помощта на един пример, който би могъл да се случи в ежедневието. *Кон-*

тролен орган установява ПТП в момента на неговото настъпване. Произшествието се оказва, че е с незначителни материални щети. Също така причината за настъпването му не е свързана с нарушение, предвиждащо наказанието „лишаване от право да управлява МПС“ или отнемане на контролни точки. В този случай може ли от пътните полицаи да бъде наложена глоба с фиш за причината, поради която е настъпило произшествието? Съгласно инструкцията за пътен контрол<sup>26</sup>, при разследването на ПТП, което е с незначителни материални щети, се предвижда да се съставя Акт за установяване на административно нарушение (АУАН). Въпреки това, изменената разпоредба на чл. 186, ал. 1 от ЗДвП допуска за такъв случай да се наложи глоба с фиш. Тази възможност обаче трудно би могла да се реализира на практика. Причината за това е, че обикновено за установяване на причините за ПТП се извършват допълнителни действия от пътните полицаи. Също така мястото в бланката на фиша за описването на обстоятелствата и причините за ПТП е изключително недостатъчна. Не са редки и случаите, в които се провежда допълнително разследване на произшествието.

*Трето*, действащият текст на нормата допуска да бъде наложена глоба с фиш и когато бъде установено лице, управляващо МПС без да притежава необходимата правоспособност. Това обстоятелство също не е прецизирано, тъй като в този случай се прилага принудителна административна мярка „прекратяване на регистрацията на ППС на собственик“.

Горезложеното ни дава основание да се предложи изменение на чл. 186, ал. 1 от ЗДвП, като бъде създадено изречение второ: *Изключение от това са случаите, в които нарушенията са предизвикали пътнотранспортни произшествия, както и в случаите, в които се прилагат принудителни административни мерки (ПАМ).*

По този начин разпоредбите за налагане на глоба с фиш биха се прецизирали по отношение на нарушенията в ЗДвП, изиск-

---

<sup>26</sup> Вж. чл. 99, т. 5 от Инструкция № 8121з-749 от 20 октомври 2014 г. за реда и организацията за осъществяване на дейностите по контрол на пътното движение - обн., ДВ, бр. 90 от 31.10.2014 г., с посл. изм. и доп.

ващи образуването на административнонаказателно производство.

**5.5.** Изменена е и разпоредбата на чл. 186, ал. 3 от ЗДвП относно налагането на глобата с фиш за неправилно паркиране. Тя предвижда фишът да се издава на собственика на МПС, като първият екземпляр от него му се изпраща, а вторият и третият остават за съхранение в службата за контрол. Към превозното средство се закрепва уведомление, в което се посочват мястото и времето на нарушението, МПС, с което е извършено нарушението, нарушените разпоредби, размерът, срокът, сметката или мястото за доброволното заплащане на глобата. Закрепването на уведомлението към МПС се смята за връчване на фиша.

С помощта на това изменение ще се облекчи процедурата по уведомлението на собственика, както и налагането на съответната санкция. Това, от своя страна, ще спомогне за повишаване събираемостта на глобите за неправилно паркиране. Но възниква въпросът дали тази дейност е приоритетна за органите на МВР, тъй като в ЗДвП е посочен кой е компетентният орган. Той се определя от кметовете на общините, осъществяващи контрол за спазването на правилата за паркиране от водачите на превозни средства<sup>27</sup>.

**5.6.** Неясен остава мотивът за изменението на чл. 189, ал. 5 от ЗДвП относно начина за уведомлението на собственика на МПС след издаден електронен фиш. Новата редакция е следната: *Електронният фиш се връчва на лицето с препоръчано писмо с обратна разписка или чрез длъжностните лица на определените от министъра на вътрешните работи служби за контрол, при осъществяване на функциите и правомощията им.* В текста на разпоредбата е променен терминът, който указва, че електронният фиш се „връчва“, а не както беше досега „изпраща“. Това поражда и колизията му с изречение второ от същия член, където става ясно, че в 14-дневен срок от *получаването му* (на електронния фиш) собственикът заплаща глобата<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Вж. чл. 167, ал. 2, т. 1 от ЗДвП.

<sup>28</sup> Вж. чл. 189, ал. 5 от ЗДвП.

Уведомлението за издаден електронен фиш можеше да става и по стария ред, като бъде изпратен с препоръчано писмо с обратна разписка. При новата редакция обаче, тази възможност отпада, тъй като това може да се случи само с физическото му връчване. Това може да стане от пощенски служители с помощта на обратна разписка или от полицейски органи. С изменението на разпоредбата се разширяват задълженията на полицейските служители, които, освен връчването на наказателните постановления, ще трябва да връчват и електронни фишове. Новите концепции в Закона за движението по пътищата не спомагат за справянето с един от главните проблеми - **невъзможността наказанието да достигне бързо до нарушителя**. По този начин се губи ефектът на административнонаказателните мерки, имащи за цел да превъзпитат нарушителите и да предупредят останалите за спазването на правилата и изискванията на ЗДвП. Затова би било редно да се търсят нови възможности и механизми за по-бързото и лесно налагане на наказанията.

В тази връзка бихме могли да предложим улесняване процедурата по връчване както на НП, така и на електронните фишове. За целта смятаме в ЗДвП и съответно в Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН) да се създаде нов член със следния текст: *Ако нарушителят или поискалият обезщетение не се намери на посочения от него адрес, а новият му адрес е неизвестен, се поставя съобщение на таблото за обявления, в Интернет страницата на съответния орган или се оповестява по друг обичаен начин, след което наказващият орган отбелязва това върху наказателното постановление/ел. фиш и той се счита за връчен от деня на отбелязването.*

Предложената редакция на разпоредбата би решила много от съществуващите проблеми, които имат не само финансово измерение, но и отношение към сигурността на страната<sup>29</sup>, тъй като безопасността на пътното движение е част от системата за национална сигурност. Бързото достигане на наказанията до всички нарушители ще позволи тяхното своевременно заплащане. Това

---

<sup>29</sup> Вж. броя на загиналите и ранените в Република България.

ще окаже положително въздействие върху поведението на всички участници в движението. Също така ще бъдат облекчени изключително много и полицейските органи, на които в момента се вменяват допълнителни функции, подобни на пощенските служители.

## **VI. Промени, увеличаващи мерките за административна принуда спрямо водачите на МПС**

**6.1.** Изменен е чл. 171, т. 1, буква „Б“ от ЗДвП, касаещ прилагането на принудителната административна мярка (ПАМ) *временно отнемане СУМПС на водач*, който управлява МПС с концентрация на алкохол над 0,5 на хил. или е под въздействие на наркотични вещества, или откаже да бъде изпробван. Действието на ПАМ е предвидено да бъде до решаване въпроса за отговорността му, но за не повече от *6 месеца*. С изменението на разпоредбата срокът е вече *18 месеца*.

Принципно срокът на действието на принудителната административна мярка следва да е съобразен със срока, в който е длъжен да се произнесе компетентният орган по отношение вината на дееца. Така например, в стария текст от разпоредбата бяха предвидени 6 месеца, изцяло съобразени с изискванията на ЗАНН<sup>30</sup>. При установена концентрация на алкохол в кръвта до 1,2 на хиляда, компетентният административнонаказващ орган (АНО) се произнася в 6-месечния срок. Но ако концентрацията на алкохол е над 1,2 на хиляда, компетентен да се произнесе е районният съд.

Поради натовареността на съдилищата в страната, срокът е променен от 6 на 18 месеца. Това, от своя страна, е условие временно отнетото свидетелство да не се връща на нарушителя до произнасянето на компетентния орган за вината му. Освен това тази промяна има и дисциплиниращ характер за нарушителите.

---

<sup>30</sup> Вж. чл. 34, ал. 3 от ЗАНН - обн., ДВ, бр. 92 от 02.11.1969 г., с посл. изм. и доп. - „Образуваното административнонаказателно производство се прекратява, ако не е издадено наказателно постановление в шестмесечен срок от съставянето на акта“.



**6.2.** Създадени са три нови хипотези за прилагането на ПАМ *временно спиране от движение на пътно превозно средство*, посочени в чл. 171, т. 2 от ЗДВП.

- *Първата е*, когато собственик управлява МПС с наказание глоба, незаплатена в срока за доброволно ѝ заплащане. Срокът на ПАМ е до заплащането на глобата.

- *Втората е*, когато собственик допуска, организира или предоставя управлението на МПС на друго лице да участва в нерегламентирани състезания по пътищата или го ползва за други цели. Срокът на ПАМ е за три месеца.

- *Третата е*, когато собственик при управлението си на МПС превиши максимално разрешената скорост в населено място над 50 km/h. Срокът на ПАМ е един месец.

По същество посочените случаи за прилагането на мярката *временно спиране от движение* са необходими и навременни, тъй като ще въздействат превъзпитаващо върху поведението на голяма част от водачите, спрямо които се прилагат.

*Първата хипотеза* се отнася за неплатените глоби. Тя следва да ангажира собствениците да бъдат изрядни по отношение на дължимите суми. Трябва да обърнем внимание, че за неплатени глоби се прилага и друга ПАМ - *временно отнемане на СУМПС*<sup>31</sup>. Ползността от тази мярка е, че оказва стимулиращо въздействие за заплащане на дължимите глоби, а оттам преосмисля поведението на водачите.

*Втората хипотеза* се отнася до организирането или участието в нерегламентирани състезания. Тя е полезна дотолкова, доколкото лицето би го извършило с личния си автомобил. В противен случай мярката ще бъде неефективна. Това е съотносимо и към случая, в който собственикът предоставя превозното си средство на лице да участва в такива състезания. Редно е да споменем, че за това нарушение, освен прилагането на ПАМ, законодателят е предвидил и санкционна разпоредба. Така например този, който организира или участва в нерегламентирани състезания по пътищата, се наказва се с лишаване от право да управлява МПС за срок

---

<sup>31</sup> Вж. чл. 171, т. 1, буква „Д“ от ЗДВП.

от 12 месеца и глоба 3000 лв.<sup>32</sup> Организирането или участието в не-регламентирани състезания по пътищата създава реални предпоставки от възникването на тежки пътни инциденти, които поради своята обществена опасност крият огромни рискове за околните. Поради това обстоятелство законодателят е предвидил прилагането на ПАМ, както и налагането на тежки санкции. За да бъде удовлетворено обаче влечението на някои хора към високите скорости и към удоволствието от спортното шофиране, би следвало да се предостави законова възможност от провеждането на подобни състезания на затворен терен или пътен участък с ограничен достъп.

*Третата хипотеза* предвижда прилагането на ПАМ само в случаите на превишаване скоростта в населени места. Статистиката потвърждава<sup>33</sup>, че несъобразената и превишена скорост са основната причина за ПТП. Въвеждането на тази мярка само за населените места не може да обхване всички случаи на това толкова опасно нарушение. Превишаването на скоростта извън населените места обикновено е с по-големи стойности, което води до по-опасни последици при пътнотранспортни произшествия. Именно поради това е редно да се предложи ПАМ да се прилага и за превишаването на скоростта извън населените места.

**6.3.** Създадени са 2 нови принудителни мерки, свързани с нарушения при въведена временна организация на движението.

- При първия случай се предвижда временно отнемане СУМПС на водач, който нарушава пътен знак с въведена *временна забрана* за движение, *извън населено място*. Сроктът на отнемането на СУМПС е един месец<sup>34</sup>.

- При втория случай се предвижда временно спиране от движение на ППС, когато собственикът извърши подобно нарушение или когато го е предоставил друг да го извърши (нарушава пътен знак с въведена *временна забрана* за движение, *извън населено място*). Сроктът за спирането от движение е три месеца<sup>35</sup>.

<sup>32</sup> Вж. чл. 175а от ЗДвП.

<sup>33</sup> За повече информация вж.: електронното издание от страницата на НСИ - <http://www.nsi.bg/searchbg.php>

<sup>34</sup> Вж. чл. 171, т. 1, буква „Ж“ от ЗДвП.

<sup>35</sup> Вж. чл. 171, т. 2, буква „Н“ от ЗДвП.

Наред с принудителните мерки, за това нарушение законодателят е предвидил налагането и на наказание, визирано в чл. 175, ал. 5 от ЗДвП. Така например, ако водач откаже да изпълни разпореждане на органите за контрол при въведена временна организация на движението или временна забрана за движение, се наказва с лишаване от право да управлява МПС за срок от три месеца и с глоба от 1000 лв.

И двете принудителни мерки са предложени с оглед противодействието на нарушенията, свързани с временната организация за движение. Разпоредбата бе въведена след зачестилите случаи на нарушения, свързани с навлизането на превозни средства по затворени за снегочистване пътища. Странното в случая е защо тази ПАМ е предвидена само за случаите на нарушения извън населените места. Затварянето на пътни участъци може да бъде направено и в населените места поради снегочистване. Освен това временна организация може да се въведе и в много други случаи, като например строителни или ремонтни дейности, провеждането на масови мероприятия и др.

В тази връзка предлагаме текстът на първата ПАМ да бъде изменен по следния начин: *Спира се от движение МПС, управлявано от водач, който нализа в участък от пътната или уличната мрежа при въведена временна забрана за движение - за срок три месеца.*

**6.4.** Създадена е нова категория принудителни административни мерки „*Прекратяване регистрацията на пътно превозно средство на собственик за срок от 6 месеца до 1 година*“, визирана в разпоредбата на чл. 171, ал. 2а от ЗДвП. Тя предвижда снемането на двете регистрационни табели, както и отнемането на свидетелството за регистрация на превозното средство, в следните случаи:

1. Когато *собственикът* управлява МПС, без да притежава съответното свидетелство за управление (неправоспособен);
2. Когато *собственикът* управлява МПС след употребата на алкохол с концентрация в кръвта над 0,5 на хиляда и/или наркотични вещества, или техни аналози;

3. Когато *собственикът* управлява МПС и откаже да му бъде извършена проверка с техническо средство за установяване употребата на алкохол и/или наркотични вещества, или техни анализи, или не изпълни предписанието за медицинско изследване.

Въвеждането на тази ПАМ поражда въпроси относно целесъобразността от прилагането ѝ, както, разбира се, и от нарушаването на някои граждански права, като например:

- *Първо*, ако водач управлява МПС в една от гореизброените хипотези, но превозното средство е собственост на юридическо лице (лизингов автомобил или на транспортна фирма, или др. фирмен автомобил). В този случай превозното средство ще бъде спряно само временно от движение за 1 месец, тъй като не е собственост на водача. Този „опасен“ в случая водач ще може да управлява друго превозно средство. По този начин новата принудителна мярка няма да може да бъде приложена и да въздейства върху поведението на лица, управляващи автомобили, които не са тяхна собственост.

- *Второ*, ако превозното средство е съпругеска собственост и водачът е установен за някое от изброените по-горе нарушения, на автомобила ще се прекрати регистрацията за срок от 6 месеца до една година. При положение, че другият съпруг е правоспособен водач, през този период домакинството няма да може да обслужва семейните си нужди (транспортиране на децата до училище, болница, екскурзия, почивка и др.) поради прекратената регистрация на ППС. По този начин ще бъдат ощетени общите семейни интереси, а би трябвало да засегнат пряко извършителя на деянието.

- *Трето*, след като бъде прекратена регистрацията съгласно действащото законодателство в Република България<sup>36</sup> собствеността на автомобила не пречи да бъде променена. Това означава, че новият собственик би имал възможността да направи нова регистрация на същото превозното средство.

---

<sup>36</sup> Вж. чл. 78 от Закона за собствеността - обн., ДВ, бр. 92 от 16.11.1951 г., с посл. изм. и доп.

- *Четвърто*, в ЗДВП се предвижда прилагането на една друга мярка, свързана с принудителното преместване на превозно средство след като е изминал 30-дневен срок от връщането или отнемането на свидетелството за регистрация и снемането на табелите му<sup>37</sup>.

Тази хипотеза касае превозните средства с прекратена регистрация, които по смисъла на Закона за управление на отпадъците представляват физически отпадък<sup>38</sup>. В случаите, когато такова превозно средство е паркирано на обществено място (на път, отворен за обществено ползване, паркинг или др.), общинските служби принудително го преместват и го предават за разкомплектоване.

*Пето*, в някои случаи собственикът на превозно средство с прекратена регистрация може да не е във финансова възможност да го регистрира отново (нискобюджетни автомобили). Тогава той ще предпочете да го предаде за разкомплектоване. При други обстоятелства собственикът може да има намерения да регистрира отново автомобила, разбира се, след изтичането на 6-месечния или едногодишния срок от прекратяването. За целта обаче той или трябва да има частен имот, където да съхранява превозното средство, или да си наеме паркинг/гараж, за да не е в нарушение на законите.

- *Шесто*, но не на последно място, касае техническото изпълнение на дейностите за прилагането на мярката. За да могат при установяването на някое от изброените нарушения полицейските служители на място да демонтират регистрационните табели, е необходимо те да бъдат оборудвани със специални устройства (клещи, отвертки, пробивни и други техники). Наред с това трябва да споменем и факта, че табелата на задния регистрационен номер е със специален винт, преминаващ през кората на автомобила. При демонтирането на задната табела съществува опасност от повреждане на превозното средство, което е изключително неприятно.

---

<sup>37</sup> Вж. чл. 171, т. 5, буква „В“ от ЗДВП.

<sup>38</sup> Вж. чл. 46 от Закона за управление на отпадъците - обн., ДВ, бр. 53 от 13.07.2012 г., с посл. изм. и доп.

Предвид изложеното, считаме за нецелесъобразна тази мярка, тъй като до известна степен нарушава правото на собственост. По-същественото е, че не е достатъчно ефективна по отношение безопасността на движението. Това е така, защото мярката не засяга пряко поведението на нарушителя, а по-скоро е насочена към собственика. В действителност се получава, че нарушителите, които не са собственици на превозните средства, не са засегнати от тази ПАМ. Даже нещо повече, това може да доведе до явлението грубите нарушители да управляват чужди превозни средства.

В тази връзка бихме предложили мярката да бъде променена, като бъде сваляна само табелата с предния регистрационен номер. Връщането на табелата да става след заплащането на глобата. Подобна принудителна мярка се прилага и в Гърция. Тя е свързана с принуждаването на виновното лице да заплати глобата, като по този начин се въздейства превъзпитателно върху поведението му за спазване на правилата за движение.

**6.5.** Бихме искали да коментираме една нова разпоредба във връзка с прилагането на ПАМ - *прекратяване на регистрацията*. Законодателят предвижда възможност след снемането на табелите с регистрационните номера автомобилът да бъде транспортиран от правоспособен водач до мястото за съхранение или до най-близкото населено място, до 12 часа от установяване на нарушението<sup>39</sup>.

Смятаме за „опасна“ предоставената от ЗДвП възможност за придвижването на превозно средство по пътищата, отворени за обществено ползване, без регистрационни табели поради следните обстоятелства:

- На първо място, управлението на МПС без регистрационни табели е в нарушение с разпоредбата на чл. 140, ал. 1 от ЗДвП<sup>40</sup>. Също така за това нарушение в закона<sup>41</sup> е предвидена санкция - глоба от 50 до 200 лв., и лишаване от право да управлява моторно превозно средство за срок от 1 до 6 месеца. Наред с това и разпо-

<sup>39</sup> Вж. чл. 172, ал. 7 от ЗДвП.

<sup>40</sup> Вж. чл. 140, ал. 1 от ЗДвП - По пътищата, отворени за обществено ползване, се допускат само моторни превозни средства и ремаркета, които са регистрирани и са с табели с регистрационен номер, поставени на определените за това места.

<sup>41</sup> Вж. чл. 175, ал. 1, т. 1 от ЗДвП.

редбите на Наказателния кодекс (НК) не допускат управлението на МПС, което не е регистрирано по съответния ред<sup>42</sup>.

- На следващо място, обстоятелството, че превозното средство е без регистрационни табели, поставя в известна степен управляващия в условията на анонимност. По време на придвижването му би могло да настъпи пътен инцидент или да бъде извършено престъпление или нарушение на обществения ред. Установяването на превозно средство без регистрационни табели би затруднило изключително органите на МВР.

- Също така възниква и въпросът къде ще бъде транспортирано и съхранявано превозното средство и няма ли да се окаже по-лесен обект на кражба.

Поради изложеното считаме, че този текст в закона трябва да бъде спешно променен. В тази връзка бихме предложили превозните средства с прекратена регистрация и без регистрационни табели да бъдат репатрирани с помощта на друга техника.

**6.6.** В чл. 172, ал. 3 от ЗДвП е допълнена възможността временното отнемане на СУМПС на водач без застраховка „Гражданска отговорност“ (ГО) да става в момента на установяване на нарушението.

По този начин се допуска предварително изпълнение на принудителната мярка, поставяйки нарушението наравно със случаите на употреба на алкохол или наркотични вещества. Законът за движението по пътищата, а така също и Административно-процесуалният кодекс (АПК)<sup>43</sup> предвиждат предварителното изпълнение на ПАМ с цел да се осигури животът или здравето на гражданите, да се защитят особено важни държавни или обществени интереси, както и за опазването на околната среда от замърсяване. Смятаме, че управлението без задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите не оказва пряко влияние върху безопасността на движението, за да бъде предоставена възможност от предварително прилагане на ПАМ. Трябва да споменем, че за нарушението *управление без ГО* е предвидена глоба от 250 до 400

<sup>42</sup> Вж. чл. 345, ал. 2 от НК - обн., ДВ, бр. 26 от 02.04.1968 г., с посл. изм. и доп.

<sup>43</sup> Вж. чл. 60 от АПК- обн., ДВ, бр. 30 от 11.04.2006 г., с посл. изм. и доп.

лева за физическо лице, или имуществена санкция от 2000 лв., ако е юридическо лице<sup>44</sup>. При повторност завишението на глобите е осезаемо.

В тази връзка би могло да се предложи възможност за предварително изпълнение на някои други принудителни мерки, имащи по-голямо значение за безопасността и сигурността по пътищата, като например:

- за когото видимо се установи, че не отговаря на медицинските или психологическите изисквания - до отпадане на основанието за това;

- който поради незнание е извършил немаловажно нарушение на правилата за движение - до успешното полагане на проверен изпит;

- когато пътното превозно средство е технически неизправно, включително и когато съдържанието на вредни вещества в изгорелите газове или шумът са над установените норми или конструкцията му е изменена без съответното разрешение - до отстраняване на неизправността;

## **VII. Промени в санкционните разпоредби на ЗДвП**

За някои от коментираните промени на правилата за движение в настоящата разработка законодателят е предвидил изменение и на санкционните разпоредби в ЗДвП. Тях ги представихме в предходните параграфи. Има обаче и такива изменения, касаещи само административнонаказателните разпоредби. Ще обърнем внимание на по-съществените от тях.

**7.1.** Законът за движението по пътищата за първи път диференцира административнонаказателната отговорност за водач, управляващ МПС след употреба на алкохол<sup>45</sup>, в зависимост от установената концентрация на алкохол в кръвта. Така например, когато съдържанието е:

---

<sup>44</sup> За подробности виж. чл. 638 от КЗ - обн., ДВ, бр. 102 от 01.01.2016 г., с посл. изм. и доп.

<sup>45</sup> Вж. чл. 174, ал. 1 от ЗДвП.



- над 0,5 на хиляда до 0,8 на хиляда включително се наказва с *лишаване от право да управлява МПС за срок от 6 месеца и глоба 500 лв.*

- над 0,8 на хиляда до 1,2 на хиляда включително се наказва с *лишаване от право да управлява МПС за срок от 12 месеца и глоба 1000 лв.*

Старата разпоредба на закона предвиждаше при установена концентрация от 0,5 на хиляда до 1,2 на хиляда включително - наказание лишаване от 6 до 12 месеца и глоба от 500 до 1000 лв.

Използването на диференцирания подход при определяне размера на наказанието, в зависимост от съдържанието на концентрацията на алкохол, е по-справедлив и обективен. Затова администрираме тази промяна като много важна за безопасността. Изменението е съобразено и със степента на обществената опасност от това деяние. От друга страна се улеснява вземането на решение от административнонаказващия орган.

**7.2.** Странен е мотивът за изменението на санкционната разпоредба на чл. 178, ал. 1, т. 6 от ЗДвП. Първоначалният текст предвиждаше налагането на наказание глоба от 2000 до 7000 лв., ако се нарушават изискванията към материалната база и изпълнението на учебните програми в учебните форми на лицата, провеждащи допълнително обучение на водачи на МПС.

С изменението на разпоредбата учебните форми, извършващи допълнително обучение на водачи на МПС, бяха заменени с тези, извършващи обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

За да стане по-ясно на читателите, ще се опитаме да обясним същността на проблема. В конкретния случай става въпрос за две коренно различни дейности.

Първата дейност е свързана с обучението на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС. Тя се контролира от министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС).

Втората дейност е свързана с допълнително обучение на водачи на МПС, т.е. за тези, които вече имат придобита правоспо-

собност и имат издадено свидетелство за управление. Поради отнемане на част от контролните точки, те имат право да се обучават допълнително. Тази дейност се контролира от органите на МВР.

В подкрепа на нашата теза нека отново се спрем върху текста на разпоредбата, който гласи: *който нарушава установените с нормативен акт предписания във връзка със състоянието на материалната база и с изпълнението на учебните програми в учебните форми за подготовка на водачи на МПС, получили разрешение по реда ...*. От него се вижда, че текстът касае водачите на МПС, а не кандидатите за придобиване на правоспособност. По този начин направената механична замяна на чл. 157, ал. 3 с този на чл. 152, ал. 3 от ЗДвП<sup>46</sup> е в колизия.

Освен това, за извършените нарушения от лицата, обучаващи кандидати за придобиване на правоспособност по реда на чл. 152, ал. 3 от ЗДвП, има изрично предвидени санкционни разпоредби в чл. 178б от Закона за движението по пътищата. Наказанията са диференцирани в зависимост от естеството на извършените нарушения<sup>47</sup>.

Наред с това трябва да споменем и нецелесъобразността от промяната на цитираната по-горе разпоредба, тъй като за всяка нарушена правна норма на закона се предвижда съответната санкция. С това изменение на чл. 178, ал. 1, т. 6 на практика е преустановена възможността от налагането на наказания на юридическите лица, неизпълняващи изискванията на ЗДвП при осъществяването на допълнително обучение.

Това ни дава основание да предложим възстановяването на стария текст за налагане на наказание на обучителните структури по чл. 157, ал. 3 от ЗДвП. Това ще спомогне да се повиши качеството на допълнителното обучение и то да не се провежда формално<sup>48</sup>.

---

<sup>46</sup> Вж. изм. на чл. 178, ал. 1, т. 6 с ДВ, бр. 101 от 2016 г.

<sup>47</sup> За повече подробности виж чл. 178б от ЗДвП, където са представени санкционните разпоредби в 7 алинеи.

<sup>48</sup> За повече подробности вж.: Доков, Д. Контрол върху отчета на водачите на моторни превозни средства от пътната полиция. Дисертация, АМВР, 2013, с. 116-128.

**7.3.** Изменена е разпоредбата на чл. 175 от ЗДвП, където са завишени санкциите към водачите, управляващи МПС, в нарушение с изискванията за регистрацията на превозните средства. Така например този, който управлява МПС, което не е регистрирано по надлежния ред или е регистрирано, но е без табели с регистрационен номер, се наказва с лишаване от правоуправление за срок от 6 до 12 месеца и с глоба от 200 до 500 лв. За сравнение старото наказание бе в пъти по-малко - лишаване от 1 до 6 месеца и глоба от 50 до 200 лв.

Почти двойното завишение на санкционната разпоредба цели превъзпитание за нарушителите, както и повече дисциплинираност към останалите.

**7.4.** В чл. 179, ал. 1 от ЗДвП законодателят фиксира някои санкции, като например думите „от 50 до 150 лв.“ се заменят с „в размер 150 лв.“ Също така в ал. 2 думите „от 100 до 200 лв.“ се заменят с „в размер 200 лв.“

С тази промяна законодателят постепенно изнемва възможността на административнонаказващия орган да взима решение в условията на оперативна самостоятелност. Тя е продиктувана и от случаите, в които административнонаказващият орган е склонен да формира мнение и по други съображения. По този начин се цели предотвратяването на субективизма и условията за корупционни схеми.

**7.5.** В чл. 182 от ЗДвП законодателят предвижда двойно увеличение на глобите за превишена скорост, започвайки с превишаването над 31 км. Двойно по-високи глоби плащат тези, превишили в населено място, в извън населено място, както и водачите, извършващи обществен превоз на пътници и товари.

Мерките са продиктувани от факта, че превишената и несъобразена скорост продължава да е с най-голям относителен дял като причина за настъпването на ПТП. Също така смъртността при тези Происшествия е много висока. С увеличаването на санкциите се цели пресичането на едни от най-опасните нарушения на правилата за движение.

7.6. Освен всички представени промени на разпоредбите на ЗДвП, понятието „алкохол, наркотици или други упойващи вещества“, е заменено с „алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози“. Промяната се отнася за всички текстове от закона, където е използвано старото понятие.

По този начин се обхващат всички видове вещества, имащи опияняващо или вредно въздействие върху поведението на водачите. Също така се постига и терминологично съответствие с разпоредбите на Наказателния кодекс (НК) .

### **Заключение**

Настоящото изследване основно е фокусирано върху промените на Закона за движението по пътищата, направени през декември 2016 и януари 2017 година. Поради масовото използване на автомобилния транспорт в ежедневието на хората, направените промени касаят голям кръг от обществото. В по-голямата си част те са насочени към нарушителите на правилата за движение по пътищата. Причината за това е увеличилите се през последните години жертви от пътнотранспортни произшествия.

С настоящата разработка бе направен опит да се анализират измененията на ЗДвП и да се представи възможното им въздействие върху обществото. Голяма част от измененията и допълненията на Закона за движението по пътищата се оказват абсолютно необходими и навременни предвид дисциплиниращото им влияние върху поведението на нарушителите. Друга част от тях не биха могли да имат същия успех срещу извършителите на опасни нарушения.

За съжаление, честите промени на едни и същи разпоредби от Закона за движението по пътищата в никакъв случай не означава, че правната рамка е стабилна. Също така непрестанните промени трудно биват проследявани и съобразявани от участниците в движението. Това обстоятелство поставя въпроса за необходимостта от допълващо обучение относно промените в ЗДвП.

Предвид изложеното до тук бихме могли да изтъкнем, че непрестанните нормативни промени са недостатъчни за повишаването на безопасността по пътищата. Нещо повече, честите измене-

ния на нормативните актове, без да е извършен обстоен анализ за въздействието им, довеждат до тяхната неефективност. Ето защо с изменението на Закона за нормативните актове през 2016 г. бе въведено изискването да бъде извършвана предварителна оценка на въздействието на нормативните актове, в това число и с провеждането на обществени консултации. Това се отнася както за новите нормативни актове, така също и за изменението и допълнението на вече действащи<sup>49</sup>.

Важно е да кажем, че едни от най-опасните нарушения са свързани с употребата на алкохол, на наркотични вещества или техните аналози, както и управлението на МПС от неправоспособни водачи. Освен това е важно да се знае, че изброените нарушения са латентни, т. е. скрити, тъй като не могат да бъдат установени по друг начин, освен чрез спиране на водачите за проверка. Ето защо предлагаме, наред с извършването на законодателни промени, да бъде засилена и контролната дейност. В тази връзка е предложението за предоставяне на компетенции за контрол на пътното движение и от други полицейски органи. Разширяването на кръга от правомощия към всички униформени служители на МВР да извършват пътен контрол до голяма степен ще дисциплинира участниците в движението поради всеобхватността на извършваните проверки.

Предложението е продиктувано и от обстоятелството, че голяма част от нарушителите са прекалено чувствителни на темата *проверки*, свързвайки го с нарушаването на гражданските им права. Тук е важно да се акцентира, че освен права, гражданите имат и задължения като участници в движението. Това се изразява в спазване на правилата за движение и изискванията на закона, което включва и задълженията им при извършване на проверка от органите на МВР. Казаното до тук поражда необходимостта от повече полицейски служители за осъществяването на пътен контрол.

В тази връзка е необходимо да споменем и мнението на някои експерти от областта на безопасността на пътното движение, които изразяват становище, че обществото ни е прекалено толерантно

---

<sup>49</sup> Вж. чл. 18б, ал. 2 (Нов - ДВ, бр. 34 от 2016 г., в сила от 04.11.2016 г.) от Закона за нормативните актове.

рантно към нарушителите на правилата за движение. Това твърдение се потвърждава от разпоредбата на ЗДвП, с която се въвежда изискване за обозначаването на местата за контрол с пътен знак, както и в интернет страницата на МВР. Смятаме текста за популистски, тъй като правилата за движение не трябва да бъдат спазвани само на определени места, а навсякъде. Какъв би бил ефектът от изискването да се оповестяват местата за контрол, всеки може сам да прецени.

Наред със засилване мерките за физически контрол, не трябва да изостават темповете за по-масовото въвеждане на автоматизираните технически средства и системи за контрол. Изграждането на национална мрежа от технически средства с единен център за обработка на нарушенията ще има възможност за установяване на по-голямата част от нарушенията. Освен това следва да се помисли за възможността да бъде разширен спектърът на установяваните нарушения. Към момента електронни фишове се издават само за нарушения на скоростния режим. Технически би могло да бъдат издавани електронни фишове и за други нарушения, които са установени с помощта на автоматизирани технически средства или системи.

От всичко казано до тук бихме могли да обобщим, че повишаването на безопасността на движението може да бъде реализирана чрез предложения за законови промени, направени след позадълбочен анализ. За съжаление, разпоредбите на Закона за движението по пътищата и непрестанните промени в тях не говорят за никаква устойчивост на правната уредба. Факт е, че от 1999 година ЗДвП е променян 68 пъти, което прави средно по 4 промени на година. По-странното е, че повечето промени се правят на парче, за прекалено кратък срок, което прави уредбата нестабилна. Може би вече е дошъл моментът за изготвянето на изцяло нов Закон за движението по пътищата, а защо не два! По този начин ще бъде диференцирана материята с водачите и превозните средства. Това обаче трябва да стане след широк дебат, подложен на обществено обсъждане, както и след формирането на експертен съвет, с пред-

ставители от различни ведомства, имащи отношение по съответните направления на дейността.

Целта на закона е да регулира обществените отношения, свързани с придвижването на участниците по пътищата, като на първо място осигури безопасност на движението, на следващо място икономическа и екологична ефективност, както и опазването на имуществото на гражданите и държавата. Затова е особено важно да подчертаем, че безопасността на движението е споделена отговорност<sup>50</sup>, за което е необходимо всички държавни институции, обществени организации, неправителствени организации и граждани да бъдат съпричастни и да предприемат конкретни мерки за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

### **Използвани източници**

1. Конвенция за пътното движение (Виена, 1968 г.).
2. Директива 2006/126/ ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелствата за управление на МПС - ОВ L 403, 30.12.2006 г., с. 18.
3. Директива 2015/413/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 година за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата - ОВ L 68/9 от 13.03.2015 г.
4. Решение на Съвета от 30 ноември 1993 година (93/704/ЕО) относно създаването на база данни на Общността за пътнотранспортните произшествия - ОВ L 329, 30.11.1993 г., с. 63.
5. Конституция на Република България - обн., ДВ, бр. 56 от 13 юли 1991 г., с посл. изм. и доп.
6. Административно-процесуален кодекс - обн., ДВ, бр. 30 от 11 април 2006 г., с посл. изм. и доп.
7. Кодекс за застраховането - обн., ДВ, бр. 102 от 29 декември 2015 г., с посл. изм. и доп.
8. Наказателен кодекс - обн., ДВ, бр. 26 от 2 април 1968 г., с посл. изм. и доп.

---

<sup>50</sup> Вж. Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г.

9. Закон за нормативните актове - обн., ДВ, бр. 27 от 03.04.1973 г., с посл. изм. и доп.

10. Закон за административните нарушения и наказания - обн., ДВ, бр. 92 от 28 ноември 1969 г., с посл. изм. и доп.

11. Закон за Министерството на вътрешните работи - обн., ДВ, бр. 53 от 27.07.2014 г.

12. Закон за движението по пътищата - обн., ДВ, бр. 20 от 5 март 1999 г., с посл. изм. и доп.

13. Закон за пътищата - обн., ДВ, бр. 26 от 29 март 2000 г., с посл. изм. и доп.

14. Закон за собствеността - обн., ДВ, бр. 92 от 16.11.1951 г., с посл. изм. и доп.

15. Закон за чужденците в Република България - обн., ДВ, бр. 153 от 23 декември 1998 г., с посл. изм. и доп.

16. Правилник за прилагане на Закона за движението по пътищата - приет с ПМС № 36 от 05.03.1996 г., обн., ДВ, бр. 25 от 22 март 1996 г., с посл. изм. и доп.

17. Наредба № Из-41 от 12 януари 2009 г. за документите и реда за съставянето им при ПТП и реда за информиране между МВР, Комисията за финансов надзор и информационния център към гаранционния фонд - обн., ДВ, бр. 7 от 24 януари 2003 г.

18. Наредба № 30 от 27 юни 2001 г. за реда за установяване употребата на алкохол или друго упойващо вещество от водачите на МПС - обн., ДВ, бр. 63 от 17 юли 2001 г., с посл. изм. и доп.

19. Наредба № I-157 от 1 октомври 2002 г. за условията и реда за издаване на свидетелство за управление на МПС, отчета на водачите и тяхната дисциплина - обн., ДВ, бр. 97 от 15 октомври 2002 г., с посл. изм. и доп.

20. Наредба № Из-2539 от 17.12.2012 г. за определяне първоначалния максимален размер на контролните точки, условията и реда за отнемането и възстановяването им, списъка на нарушенията, при извършването на които от наличните контролни точки на водача, извършил нарушението, се отнемат точки съобразно допуснатото нарушение, както и условията и реда за издаване на



разрешение за провеждане на допълнително обучение - обн., ДВ, бр. 1 от 04.01.2013 г.

21. Наредба № I-139 от 16 септември 2002 г. за определяне на първоначалния максимален размер на контролните точки на водач на моторно превозно средство и нарушенията, за които се отнемат - обн., ДВ, бр. 94 от 4 октомври 2002 г. - отм., ДВ, бр. 4 от 15 януари 2008 г.;

22. Инструкция № 8121з - 749 от 20.10.2014 г. за реда и организацията за осъществяване на дейностите по контрол на пътното движение - обн., ДВ, бр. 90 от 31.10.2014 г.

23. Решение № 7388/2006 г. на ВАС - обн., ДВ, бр. 57 от 14 юли 2006 г.

24. Глобален план на ООН за провеждане на Десетилетие за активни действия по осигуряване на безопасност на движението по пътищата 2011-2020 г.

25. Насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011 - 2020 година - Европейска комисия, Брюксел, 20.07.2010. COM (2010) 389.

26. Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г. - одобрена с Решение № 946 от 22.12.2011 г. на Министерския съвет.

27. Баръмски, И. Усъвършенстване дейността на пътната полиция по превенция на пътнотранспортната аварийност. НИКК, 2014.

28. Доков, Д. Контрол върху отчета на водачите на моторни превозни средства от пътната полиция”. Дисертация, АМВР, 2013.

29. Доков, Д. Административнонаказателна дейност по Закона за движението по пътищата. С., 2014.

30. Доков, Д. Ограничаване на пътнотранспортния травматизъм от Пътна полиция. АМВР, 2015.

31. Иванов, Пл. Контрол на пътното движение, Втора част. С., АМВР, 2004.

32. Тодоров, Ат. Контрол на пътното движение, Първа част. С., АМВР, 2003.

33. Фердов, С., С. Доспевски. Теория и технология на емпиричното социологическо изследване в системата на МВР. С., 2005.

34. <http://www.unepce.org> - страница на Икономическата комисия на ООН за Европа (ИКЕ на ООН).

35. [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/index\\_bg.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_bg.htm) - страница на Европейската комисия по транспорт и безопасност на движението по пътищата.

36. [www.trafpol.gdpproop.mvr.bg](http://www.trafpol.gdpproop.mvr.bg) - страница на отдел „Пътна полиция“ – ГДНП, достъпна само за вътрешни потребители.

37. <http://dokkrbdr.mvr.bg> - страница на Държавната обществено-консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата, достъпна за вътрешни и за външни потребители.

**Доц. д-р Добромир Йотов Доков**

**НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИ КОМЕНТАР НА  
ПРОМЕНИТЕ В ЗАКОНА ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО  
ПЪТИЩАТА ОТ ДЕКЕМВРИ 2016 И ЯНУАРИ 2017 ГОДИНА**

Редактор           Кристина Димчева

Коректор           Кристина Димчева

Формат 60x84/16

Тираж 40

---

Сектор „Научни изследвания, информационна и  
редакционно-издателска дейност“  
към Отдел „Учебна и информационна дейност“  
Академия на МВР

