КАМАРА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ В БЪЛГАРИЯ

EUROPEAN TRANSPORT CLUSTER

*Изх. № 20240726*

**ДО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ**
**ДО МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**
**ДО МИНИСТЪРА НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА**
**ДО МИНИСТЕРСТВОТО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ**
**ДО МИНИСТЪРА НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО**
**ДО МИНИСТЪРА НА ОБРАЗОВАНИЕТО И НАУКАТА**
**ДО ДИРЕКТОРА НА ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ „БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА“**

**СТАНОВИЩЕ**

от **„КАМАРА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ В БЪЛГАРИЯ“,** ЕИК 177183647, с адрес: гр. София, ул. „Георги Бенковски“ № 7, ет. 1, представлявано от изпълнителния директор, Димитър Димитров и

от **„ЕВРОПЕЙСКИ ТРАНСПОРТЕН КЛЪСТЕР“**, ЕИК 206417586, с адрес: област София - град, с. Казичене, ул. „Цар Борис III“ № 29, представлявано от заместник-председателя Йоана Лалова

Относно: Консултационни документи по проекта на нов Закон за движението по пътищата и на Закон за

пътнотранспортната система, публикувани за обществено обсъждане

**УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,**

Приветстваме инициативата за подобряване на нормативната уредба, регулираща обществените отношения в областта на правилата за движение по пътищата и правомощията на държавните органи при стопанисването на пътната инфраструктура и контрола върху участниците в пътното движение. Необходима е сериозна реформа за подобряване на законодателството ни, а от там и за по-лесното регулиране на правилата за движение, за да бъде осигурено в действителност безопасното движение по пътищата и намаляването на пътния травматизъм на територията на страната ни. Задължително следва да се обедини разпръснатата правна уредба и същата да бъде преструктурирана, като се заложат ясни цели, на които правната система следва да отговаря в дългосрочен план и да се преустанови порочната тенденция да се правят единствено политически промени в тази сфера, отговарящи на най-различни популистки интереси, но не и на обществения такъв. Но за да бъде постигната тази на пръв поглед заложена цел с провеждането на настоящото обществено обсъждане на консултационни документи, отнасящи се единствено до структура на бъдещи закони, без да се съдържат ясни правила за поведение и визията за цялостното преструктуриране на нормативната уредба, включително правилниците за прилагането на законите и съответните наредби, подходът би следвало да е друг, тъй като със сегашните документи, единствено биха се събрали разнородни мнения на различни граждани и организации, без да имат обща основа, на която да стъпят и да започне обмяната на аргументи и обосновани позиции за промяна на законодателството. Предложението за структура на два закона, разделящи на две сега действащия Закон за движението по пътищата, не може да постигне и да зададе началото на реформата, без да се направи цялостен анализ на обществените отношения, свързани с правилата за движение по пътищата и да се изготви проект за цялостното преустройство на законодателството в тази сфера. В противен случай отново ще се правят промени „на парче“, които, както вече за всички е ясно, не биха постигнали заложената цел и ще бъде поредното усвояване на държавни средства за изготвянето на нормативни документи, неприложими и непостигащи желаните належащи промени, в сферата за безопасно движение по пътищата.

С оглед гореизложената позиция, по-долу в настоящото изложение ще намерите и отговорите на поставените от Вас въпроси за обсъждане, които се надяваме, че ще вземете предвид при изработването на конкретните предложения за разпоредби и изготвяне на обща визия на предстоящите промени.

1. *Считате ли, че уредбата на обществените отношения, свързани с движението по пътищата, по действащото българско законодателство, отговаря на съвременните условия и по какъв начин, според Вас, тя би могла да бъде подобрена*?

Уредбата на обществените отношения, свързани с движението по пътищата, отговаря на съвременните условия. Това е така, тъй като тя закрепва основни правила за движение, които са регулирани още от Виенската конвенция за движение по пътищата. Правната система следва да бъде подобрена, не от гледна точка на това да се създават нови правила за движение, а да се осигури механизъм за тяхното спазване и да се стимулира държавата да провежда единна и последователна политика в насока за подобряване на пътната безопасност. Респективно нормативната уредба следва да се промени в тази насока. Както вече отбелязахме по-горе, следва да има ясна визия за всички промени, които се правят в законодателството, свързано с безопасното движение по пътищата. Задължително следва да бъде преустановена тенденцията всяко правителство да прокарва своя нова политика в тези обществени отношения, без да се държи сметка за общата визия и цел на тази уредба, респективно да се прекратят всички действия, които третират този закон, като обслужващ нечии политически интереси. Задължително трябва да се гарантира и синхронизацията и обмяната на информация между различните институции, имащи отношение към безопасното движение по пътищата и всички техни действия винаги да бъдат съгласувани и никога самостоятелно извършени. Трябва да бъде прокарано и ясно разграничение между правомощията на различните органи в обществените отношения, регламентиращи движенията по пътищата и да не се допуска множество органи от различни ведомства да имат едни и същи правомощия. Необходимо е да се подобри правната регламентация, свързана с пътната маркировка и пътните знаци, тъй като ежедневно сме изправени пред примери, от които е видно, че собственикът на пътя не го стопанисва – не подменя знаци, пътна маркировка, не премахва временни знаци и сигнали върху пътната мрежа. Следва да се регулира на какви изисквания следва да отговаря пътната маркировка, на колко време следва да се подменя, което в пълна сила важи и за пътните знаци. Следва да се регламентира, че временните маркировки и пътни знаци трябва да бъдат премахвани

веднага след като отпадне необходимостта от тях, т.е. веднага след приключването на съответните строителни и ремонтни дейности или временната реорганизация на движението. В противен случай същите биха създали по-големи предпоставки за настъпване на пътно-транспортно произшествие и в никакъв случай не биха допринесли за по-безопасно движение, още повече що се отнася до водачи, които преминават често по такъв път, респективно са запознати, че не знаците и пътната маркировка са „изоставени", спрямо един водач, който преминава за първи път през този участък. Типичен пример в тази насока е автомагистрала Струма, област Перник, където и към настоящия момент съществуват временни знаци и пътна маркировка за ремонт, който е приключил преди повече от година. Подобно поведение на държавата е недопустимо, що се касае до обществени отношения, свързани с безопасното движение по пътищата. И на следващо място, задължително следва да се въведе подробна аргументация относно пътната настилка и характеристиките, на които тя следва да отговаря зависимост от вида на пътя. Трябва да има ясно разграничение кога един път е автомагистрала, кога е първокласен и т.н. Респективно това автоматично води след себе си и урегулирането на правилата за скоростта на движение по различните видове пътища и да не се допуска заради некачествена пътна настилка да има рязка промяна в скоростта на движение, както много пъти сме ставали свидетели на подобни абсурди (Например автомагистрала Тракия от 140 км/ч на 90 км/ч.). Трябва да се въведат константни правила относно колко е допустимата максимална скорост на различните пътни настилки и респективно да не се допуска постоянното й ограничаване с пътни знаци. Респективно, ако даден път не отговаря на изискванията за магистрала, не следва да има такъв статут и да се ограничава ненужно скоростта на движение, без наличието на обективни причини – мокър асфалт и определени метеорологични условия например.

2. *Считате ли, че приложимото европейско право в сферата е оптимално въведено в българското законодателство? Ако не, какви са основните пропуски, според Вас?*

Европейското законодателство в никакъв случай не е имплементирано в националното ни законодателство. Това е така, защото, на първо място, често при наличието на Регламенти в сферата на безопасното движение по пътищата, българските институции ги „игнорират", все едно същите „не съществуват" в правния мир. Налице е своеобразен отказ на националните държавни органи да признаят наличието на определена европейска регламентация, съдържаща се в Регламент, което пряко рефлектира върху всички граждани и организации. По този начин националните

институции потъпкват гарантирани права и правни интереси в Европейския съюз и засегнатите лица са принудени да започнат процедури за защита на своите права и интереси, първо, пред националните органи, което ги вкарва в един порочен кръг. И едва тогава, при липса на успех да се опитат да стартират производство и пред европейските институции. Цялата тази процедура отнема изключително много време и често докато трае, нормативната уредба се изменя в съвсем различна посока. А както е ноторно известно, регламентите са правни източници с директно приложение. Не е необходимо държавата да предприема каквито и да било мерки за въвеждането на техните правила за поведение в националното законодателство. Но въпреки това, често българските институции не признават наличието на тези нормативни актове и гражданите биват лишавани от уж гарантирани им права. А в дългосрочен план подобни действия на националните органи не биха довели до превенция в областта на безопасното движение по пътищата, напротив – предизвикват реципрочно обратно поведение от своите граждани, провокирано от чувството за липса на справедливост и правосъдие.

Друг сериозен проблем е фактът, че при приемането на Директиви в Европейския съюз, които следва да бъдат транспонирани в нашето законодателство, тъй като те задават единствено правната рамка и целите, които следва да бъдат постигнати с тях в конкретната сфера, която регулират, българският законодател, вместо да изпълни зададените параметри с Директивата и да въведе законодателство, което да отговаря на тях, единствено преписва нейните разпоредби. Което само по себе си не представлява нормотворчество и не води до създаване на правила за поведение, които да въвеждат изискванията на европейското законодателство. Много често дори това преписване на текста на Директивите се осъществява след започването на наказателна процедура срещу Република България за нетранспонирането й в срок, което от своя страна води до провеждането на обществени обсъждания за приемането на даден нормативен акт с намален срок, или дори до липсва провеждането на такова. Респективно правят се множество нарушения в процедурата по приемането на необходимата нормативна уредба, което е неоправдано с оглед постигането на целите за подобряването на пътната безопасност и намаляването на пътния травматизъм.

И последният сериозен проблем при въвеждането на европейското законодателство в националното законодателство, е, че често българските нормативни актове „изпреварват“ въвеждането на европейските правила за поведение и то не в положителен аспект. Това е продиктувано от факта на наличието на чести промени в тази сфера, които не са съгласувани нито с европейските обществени обсъждания за

приемането на нормативна уредба, нито с българската действителност, а както вече отбелязахме, обслужват само текущи политически интереси. Типичен актуален пример в тази насока е проектът на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2.08.2002 г. за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение и проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити и течащите преговори в Европейския съюз към настоящия момент относно Предложение за Директива на Европейския парламент и Съвета относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията. Предложените промени с проектите на горепосочените наредби в националното законодателство нямат нищо общо и не са обвързани по никакъв начин с промените, които подлежат на приемане на европейско ниво, които ще предизвикат и нови промени в нашето законодателство за кратък период от време. Подобни действия на българските институции също следва да бъдат преустановени.

3. *Какви проблеми срещате при спазване на правилата, определени в Закона за движение по пътищата? В случаите, в които имат количествени показатели, посочете същите?*
4. *Какви са причините за възникване на проблемите?* (Тъй като считаме, че посочените два въпроса са взаимосвързани и обусловени един от друг, то в настоящото изложение, ще намерите отговорите и на двата въпроса)

Един от най-сериозните проблеми, които се срещат при спазването на правилата за движение, на всички техни адресати, е свързан с постоянните промени в законодателството ни в тази сфера. Участниците в движението по пътищата често не са запознати с поредните промени, които изискват от тях извършване на други действия или бездействия, различни от тези, приложими към настоящия момент. Често промените влизат сила веднага след обнародването им, без да се сведат до знанието на всички заинтересовани страни предварително и да им се даде срок, същите да съобразят своето бъдещо поведение с влезлите в сила промени. Освен това се наблюдава и тенденция, в която правилата за поведение, които се гласуват, са насочени в посока водачите да бъдат

нарушители, вместо промените да са свързани с подобряването на пътната безопасност. Фокусът на предлаганите и приети промени в пътното законодателство напоследък е насочен към това държавата да осъществява репресивни функции и контролните органи да бъдат санкциониращи органи, а не да се стремят към подсигуряване на механизми за подобряване на пътната безопасност. Вместо държавата да подсигури материалната база за безопасно движение, същата е решила да бъде репресивна система, считайки че това ще доведе до подобряване на пътната безопасност, който подход е изключително погрешен, защото води до избягване на поемане на отговорност от страна на държавата в тази изключително важна сфера от обществения живот.

Именно и тук се откроява и вторият голям проблем, а именно липсата на пътни знаци и маркировка или наличието на такава, която не отговаря на пътната обстановка, било то защото същата е била временна и неотстранена, било то защото въвежда неизпълними правила за поведение (рязко намаляване на скоростта на движение, без да е указано, че следва подобно правило предварително; сливане на две ленти в една, без наличието на предварителна пътна сигнализация и др.). Изключително важно е за пътната безопасност, представляващо едно от основните правила, е да има изградена безопасна пътна инфраструктура. Пътната маркировка трябва да бъде ясна, видима и разбираема от водачите, същата следва да се поддържа и обновява редовно, като следва да се подсигури и нейната видимост през тъмната част от денонощието. Пътните знаци следва да бъдат поставяни, така че да бъдат видими и разпознавани от водачите. Същите също трябва да бъдат редовно подновявани. Временните трябва да се отстраняват своевременно. И не следва да се допуска да се поставят изкуствени знаци, само и само да се подсигурява контролната дейност на държавните органи. Т.е. необходима е синхронизация между всички действия на всички отговорни ведомства, които следва да бъдат предприети, винаги когато се касае до пътна безопасност.

5. *Какви са допринасящите за проблемите фактори от заобикалящата среда?*

Един от съществените фактори, които допринасят за нарушаването на правилата за движение по пътищата, е липсата на адекватен контрол от страна на органите на Министерството на вътрешните работи /МВР/. Както вече отбелязахме, често последните избират места за проверки, които въвеждат почти невъзможни за спазване правила за поведение (например рязко намаляване на скоростта на движение, което често е предпоставка за ПТП), изкуствено сложени преносими знаци и табели, с цел заснемане на нарушения от страна на водачите. Контролът е и инцидентен, а не постоянен. Което от своя страна засилва чувството на безнаказаност у водачите и стимулира тяхното

самонадеяно поведение. Последното е проявление и на факта, че и по-голямата част от установените нарушения, за които са наложени, не могат да бъдат връчени и респективно санкциите да бъдат събрани. Привеждането в изпълнение на наложените глоби и/или имуществени санкции е забавено във времето, санкциите отпадат по давност и по този начин държавата не може да осъществи до край своите контролни функции. По този начин се поставя и в невъзможност постигането на генералната и индивидуалната превенция, визирани в чл. 12 от Закона за административните нарушения и наказания, а именно да се предупреди и възпита, както самият нарушител, така и цялото общество.

Друг съпътстващ проблем при правоприлагането, който вече отбелязахме и по-горе, е популистките чести промени на законодателството, несъгласувани една с друга и предизвикващи повече проблеми при прилагането им, отколкото да разрешават същите и да допринасят за безопасното движение по пътищата.

6. *Какви са последствията от възникването на идентифицираните проблеми?*

Последствията са ясни и видими за всички – Република България е сред една от водещите държави в Европа по голям брой настъпили пътнотранспортни произшествия и жертви на пътя, вследствие на тях. Липсва провеждането на адекватна политика в посока на превенция на пътния травматизъм за повишаването на знанията и уменията на всички участници в движението по пътищата. Постига се един „омагьосан“ кръг, в който държавните органи са заети да осъществяват репресивни действия спрямо всички участници в движението, а последните, за да избегнат тези репресивни действия, придобиват самонадеяно поведение, с цел да „противодействат“ на непропорционалните мерки от страна на държавата.

7. *Изготвянето на проект на нов Закон за движение по пътищата ще разреши ли идентифицираните проблеми?*

Изготвянето на нов проект за Закон за движение по пътищата няма да разреши всички проблеми, тъй като той трябва да зададе рамката и визията за бъдещата еднопосочна политика за превенция за безопасно движение по пътищата. В него трябва да се закрепят основните положения и да се изчистят правомощията на държавата в тази област на обществени отношения, като се регламентират правата и задълженията на всички участници в движението по пътищата. Но това е началото на процеса и не следва да се възлагат очаквания, че създаването на един закон би разрешил всички проблеми, голяма част от които са на национално ниво.

8. *Посочените предложение ще доведат ли до благоприятни или неблагоприятни последици за гражданите и бизнеса? Какви?*

Отговорът на този въпрос към настоящия момент е невъзможно да бъде даден, тъй като в консултационните документи е налице само и единствено структура на закона, без конкретни предложения за промяна на нормативната уредба, т.е. за конкретните правила за поведение. След като такива бъдат изготвени ще вземем отношение по тях в детайли. Към настоящия момент единствено чрез представянето на структура на нормативен акт не би било възможно да се направи подобна преценка. Още повече, че следва да се прецени и кои подзаконови нормативни актове ще отпаднат и ще бъдат слети в новия Закон за движение по пътищата, защото цялата разпокъсана нормативна база трябва да бъде обединена, което пак би се постигнало с изготвянето на конкретните предложения за правни разпоредби.

9. *Кои нормативни актове следва да се променят с влизането в сила на нов Закон за движението по пътищата?*

Отговорът на този въпрос донякъде се припокрива с горния. Без да са налице конкретните предложения за правни норми, то е невъзможно да се посочат и подзаконовите нормативни актове, които следва да бъдат отменени или включени в уредбата в новия закон. Освен това правим уточнението, че промените трябва да вървят съгласувано, а не първо да влиза в сила новия закон и след това да се правят промени в другите нормативни и подзаконови актове. Промените трябва да се вършат едновременно, в противен случай пак ще се стигне до хаус в нормативната уредба и объркване у всички участници в движение по пътищата кое правило за поведение следва да съблюдават.

10. *Направете всякакви други коментари, предложения и забележки, които като заинтересовани страни считате за необходимо да бъдат направени.*

Като представители на тежкотоварния транспорт, бихме желали да обърнем внимание върху правилата за поведение, касаещи именно безопасното движение на камиони по пътната мрежа на територията на страната. Към проекта за изготвяне на правила за поведение следва да се предвидят такива разпоредби, които да обезпечат правата и законните интереси на водачите и собствениците на тежкотоварните превозни средства. Така например могат да бъдат въведени правила, които да забраняват постоянното отбиване на камионите отстрани на пътното платно, на неприспособени за това места изчакват било то засиления лекотоварен трафик към морските курорти през лятото, или охлаждането на асфалта, заради некачествените материали, с които е изграден.

Що се отнася до поставените въпроси за обсъждане и съгласно Консултативните документи за изготвянето на Закон за пътнотранспортната система, отговорите се припокриват с изложението по-горе, поради което препращаме към тях. Като единствено правим бележката, че предвид факта, че подобен закон към настоящия момент не съществува, то не би било възможно да дадем отговори на въпроси, свързани с прякото му приложение и проблемите, които създава при изпълнението на правилата му за поведение към настоящия момент.

**С уважение,**

*/Димитър Димитров – изпълнителен директор на КАПБ/*

**С уважение,**

*/Йоана Лалова – заместник-председател на ЕТК/*