

# ПАРЛАМЕНТЪТ ПРИЕ НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ ПРОМЕНИТЕ В ЗАКОНА ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

● Шест неправителствени организации алармират за редица пропуски и слабости в проекта



асоциация за защита на застраховани и пострадали при пътно-транспортни произшествия

На 17 януари т. г. парламентът прие на първо четене с огромно мнозинство (107 гласа „за“, 7 „против“ и 4 „въздържали се“) законопроекта за промени в Закона за движението по пътищата. В него са предвидени дългоочакваните грастични увеличения на глобите за превишена скорост - до 400 лева. Най-високи ще бъдат санкциите за шофьори на автобуси, маршрутки, таксито и камioni - всяко превишаване на скоростта с над 50 км ще се санкционира с 400 лева глоба и отнемане на шофьорската книжка за срок от 3 месеца. Ще бъдат глобявани и пешеходци, преминаващи през заграждения от парпети или вериги.

Проектът предвижда и различни наказания за шофиране във и извън населено място. Водачи, които превишат скоростта с над 50 км в час извън населено място, ще се наказват с глоба от 200 лева и с отнемане на книжката за 3 месеца (в момента за това провинение има само глоба от 30 лв.) На шофьори, които превишат ограниченията с повече от 26 км в час, ще се отнемат и книжките. Глобите за такива нарушения също ще бъдат по-високи. Отнемането на шофьорска книжка е предвидено и при неплащане на глоби в съответния срок. За по-малки нарушения, които се наказват с глоба до 50 лева, санкцията може да се плати на място, като съответно няма да се отнемат точки. (До месец март т. г. ще бъдат осигурени първите технически средства, които да следят за прояви на корупция в тези случаи.) Разрешената концентрация на алкохол в кръвта за водачи с до две години стаж е 0,2 промила в кръвта при 0,5 за останалите. Задължителни за всички пътници стават предпазните колани, като отговорността за поставянето им носи шофьорът на автомобила. Деца под 12 години или по-ниски от 150 сантиметра трябва да се возят в обезопасителни седалки. Изрично е забранено движението на други превозни средства в специално означените за тролейбуси и автобуси бус-ленти.

Промените предвиждат да бъдат премахнати „паяците“. Неправилно паркираният автомобил ще се маркира със съобщение за санкция, платима в седемдневен срок. Проектозаконът предвижда още автомобилите да бъдат задължително оборудвани с обезопасителен триъгълник, аптечка, пожарогасител, резервен комплект лампи за фарове и резервна гума. Вече се изисква и светлоотразителната жилетка.

Ден по-рано, на 16 януари 2007 г., по инициатива на Асоциацията за защита на застраховани и пострадали при пътно-транспортни произшествия (организацията е един от юридическите консултанти на в. „Застраховател прес“ - бел. ред.) в София се проведе среща на представители на неправителствени организации с пряко отношение към проблемите на безопасността на движението по пътищата. Предмет на срещата беше обсъждането на последния законопроект за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата.

Освен АЗПППТ в срещата взеха участие представители на Асоциация „Безопасност на движението за децата и младежите“, Гражданско сдружение „За безопасност на движението по пътищата“, Асоциация за квалификация на автомобилистите в България, Сдружение на преподавателите по автомобилна подготовка, Асоциация за обучение в транспорта.

Шестте неправителствени организации изработиха съвместно ста-

новище относно законопроекта, което е изпратено до председателя на парламента **Георги Пирински** с



17 специализирани автомобили за контрол, закупени по програма ФАР, вече циркулират по нашите пътища

молба за съдействие в работата по обсъждането на законопроекта в Комисията по транспорт и съобщения да бъдат включени експерти от шестте организации, които да обосноват и защитят позицията им.

Според тях законът за движението по пътищата наистина се нуждае от промени, които да го направят актуален във връзка с присъединя-

ването на нашата страна към Европейския съюз и поетите от нея ангажименти за намаляване на броя на загиналите при автомобилни катастрофи до 2010 г. с 50%. Те обаче посочват със съжаление, че внесенният законопроект има редица пропуски и слабости.

Към проекта като цяло са отправени следните принципни забележки: има некоректно пренасяне на текстовете от Конвенцията за пътното движение и Конвенцията за пътните знаци и сигнали. Например: в §1 се предлага текст, за който в Конвенцията за пътното движение изрично се отбелязва, че се отнася само за страни, не присъединили се към Конвенцията за пътните знаци и сигнали, която ние сме ратифицирали; в §3 въвеждането на временната пътна маркировка се обосновава с текст от Конвенцията за пътните знаци и сигнали, но там такъв текст няма, а става дума за маркировка при строителство и ремонт на пътя; в предложението от §9 (за изменение на един от най-работещите текстове от закона на чл.20) не е отчетено изменението на текста в Конвенцията за пътното движение от Европейското съглашение.

На второ място, има некоректни предложения, които се разминават с философията на действащия закон. Като примери са посочени: в §5 при значението на сигналите на регулировчика се предлага да се третира и взаимоотношения между участниците в движението, като предложените текстове са в противоречие със заложената в закона философия за реализирането на предимството като резултат от спазване на задължението за пропускане; в §6 се предлага чл.11 да се допълни с текстове за регулировчика при строително-ремонтни работи на пътя, с мотива, че в действащия закон няма текст, който да регулира тези отношения, докато този текст се намира в ал.1 на предходния член; в §8 се предлага към чл.16 от закона да се добави текст, който се съдържа в чл.42, ал.2, т.2 от закона и много други.

Много от предложенията не са прецизни, което ще затрудни тяхно-



то прилагане: в §3 се предлага използването на „временна“ пътна маркировка, без да се дават характеристики, по които водачите да различават тази маркировка от постоянната; така, както е разписан §36, каруците и велосипедите трябва да имат аптечка и пожарогасител, а мотопедите да са оборудвани с резервно колело! С §40 се коригира пропуск в закона, като от обхвата на задължителния периодичен преглед за техническа изправност правилно се изваждат мотопедите и самоходните машини, но са забравени каруците, които съгласно чл.167, ал.2, т.4 също се регистрират; въведе се правилото за запалени фарове през зимата, но не се коригира правилото при теглене на повреден автомобил теглещият да бъде с включени къси светлини; как да се разбира текстът в §34, че детските обезопасителни системи, които се използват, трябва да са официално разрешени и подходящи за децата и т.н.

В проекта се използват изрази и терминология, които най-малкото звучат некомпетентно: в §6 от допълнителните разпоредби на закона, където са дефинициите, са предложени за включване изрази, които не се използват в закона (спирачен път, велосипедна пътека, велосипедна алея и др.), а не е дадено определение за автомобилен път, обществен превоз и др. Навсякъде в проекта се говори за вземане на отношение към водачите, „управляващи след употреба на алкохол“, вместо „управляващи под въздействие на алкохол“; при регламентиране на взаимоотношенията между участниците в движението се използва изразът „отстъпване на предимство“, вместо „задължение за пропускане“; за основния документ на водача се използва изразът свидетелство за правоуправление, вместо свидетелство за управление; в §43 се говори безкрайно неясно за „по-горни категории“, от което следва, че има и такива,

които трябва да се определят като „подолни“, и т.н.

В някои от предложенията има добри идеи, но от текстовете, с които трябва да се реализират, лъха популизъм (например светлоотразителните жилетки за децата, каските за велосипедистите, превишаването на скоростта до 10 км/ч да се наказва, силно завишения размер на глобите, лишаването от пра-

воуправление, когато водачът не е заплатил глобите, наложени с повече от едно влязло в сила наказателно постановление, и др.). Те имат за цел да покажат загриженост за безопасността, но не са обмислени добре и няма да работят, а по-скоро ще стимулират корупционни практики, смятат експертите.

Особено внимание заслужават текстовете, които имат за цел да повишат събираемостта на глобите. Предлаганата схема е тромава, с прилагането на ограничения, някои от които на практика са безсмислени. Целта за повишаване на събираемостта на глобите може да се постигне с много по-проста и работеща схема, с помощта на контролния талон.

В предложението липсват правила, които трябва да се регламентирант или да се променят в действащия закон. Например: няма правила за училищните автобуси; тракторът трябва да отпадне от групата на МПС, защото той е селскостопанска машина и оттам попада при самоходните машини; завиването в обратна посока на кръстовище трябва да се премахне (сега имаме проблеми при светофара със стрелки и при регулировчика); необходимо е да се определи начинът на обозначаването при теглене на повредено моторно превозно средство през деня, след като запалените фарове вече не са сигнал за това.

Има и някои дребни пропуски, които трябва да се отстранят: например съгласно чл.143, ал.6 „снемането от отчет на регистрирано пътно превозно средство се извършва с отбелязване в свидетелството за регистрация“. Но то е ламинирано и върху него не могат да се правят никакви бележки; новото свидетелство за регистрация е от две части, а там, където е разписано, че то трябва да се носи от водача, не се посочва коя от двете части водачът е длъжен да носи, и други.

СЛАВИМИР ТОДОРОВ

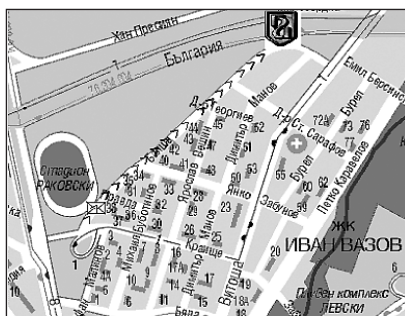


## БЪЛГАРСКИ ИМОТИ

ВАЖНО!

Уважаеми колеги и клиенти,

Централният офис на Застрахователни компании ЗК и ЖЗК „Български имоти“ АД вече е на нов адрес.



Група WIENER STÄDTISCHE

Новото ни местонахождение е на:

улица: „Балша“, бл. № 8  
квартал: „Иван Вазов“  
П.К.: 1408 София  
телефон: 02/915 8787  
факс: 02/915 8798  
е-mail: office@bulgarskiimoti.bg