

ЗАКОН

ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА ПЪТИЩАТА

(обн., ДВ, бр. 26 от 2000 г.; изм. и доп., бр. 88 от 2000 г., бр. 111 от 2001 г., бр. 47 и 118 от 2002 г., бр. 9 и 112 от 2003 г., бр. 6 и 14 от 2004 г., бр. 88 и 104 от 2005 г., бр. 30, 36, 64, 102, 105 и 108 от 2006 г., бр. 59 от 2007 г., бр. 43 и 69 от 2008 г., бр. 12, 32, 41, 42, 75, 82 и 93 от 2009 г., бр. 87 от 2010 г., бр. 19, 39, 55 и 99 от 2011 г., бр. 38, 44, 47 и 53 от 2012 г., бр. 15 и 66 от 2013 г., бр. 16, 53 и 98 от 2014 г., бр. 10, 14, 37, 61, 95 и 101 от 2015 г., бр. 30 и 75 от 2016 г., бр. 11, 89 и 96 от 2017 г., бр. 31, 80 и 105 от 2018 г., бр. 60 от 2019 г. и бр. 14 от 2020 г.)

§ 1. Създава се чл. 19б:

„Чл. 19б. (1) Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“:

1. участва в разработването на проекти на нормативни актове, свързани с безопасността на пътната инфраструктура;
2. планира, организира и провежда цялостни оценки на безопасността на пътната мрежа;
3. планира, организира и извършва проверки относно състоянието и характеристиките на пътната инфраструктура;
4. съгласува документите по чл. 19а, ал. 2, т. 1;
5. подпомага изпълнението и осъществяването на контрол на процедурите по чл. 36б, ал. 1, т. 2 – 5 с обхват и по ред, определени в наредбата по чл. 36б, ал. 9.

(2) За изпълнение на държавната политика по безопасността на пътната инфраструктура Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ дава препоръки и методически указания на лицата по чл. 19, ал. 1.“

§ 2. В чл. 20, ал. 1, т. 1 накрая се добавя „съвместно с председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

§ 3. В чл. 21, ал. 3 се правят следните изменения и допълнения:

1. Точки 17 и 18 се изменят така:

„17. организира планирането и възлагането на оценка на въздействието върху пътната безопасност на етап планиране и на одити за пътна безопасност на съответния етап от инвестиционното проектиране преди въвеждане на пътя в експлоатация и при неговата начална експлоатация в случаите, предвидени с този закон;

18. одобрява докладите на одиторите за пътна безопасност за републиканските пътища;“.

2. Създава се т. 18а:

„18а. съдейства на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ при извършването на цялостни оценки на безопасността на пътната мрежа за включените в тях републикански пътища;“.

3. Точка 19 се изменя така:

„19. извършва целенасочени и периодични инспекции за пътна безопасност по републиканските пътища;“.

§ 4. Член 36б се изменя така:

„Чл. 36б. (1) Управлението на безопасността на пътната инфраструктура включва задължително провеждането на следните процедури:

1. цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа;
2. оценка на въздействието върху пътната безопасност;
3. одит за пътна безопасност;
4. целенасочени инспекции за пътна безопасност;
5. периодични инспекции за пътна безопасност.

(2) Процедурите по ал. 1 се прилагат за пътища - част от трансевропейската пътна мрежа, за автомагистрали и други пътища първи клас, независимо дали се намират в етап на проектиране,

строителство или експлоатация, с изключение на пътища в тунели, обхванати от Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа.

(3) Процедурите по ал. 1 се прилагат също за пътища и проекти за пътна инфраструктура, които не са обхванати от ал. 2, разположени са извън урбанизирани територии, не обслужват имоти, граничещи с тях, и са завършени с финансиране от Европейския съюз, с изключение на пътища, които не са отворени за обществено ползване.

(4) От обхвата на процедурите по ал. 1, т. 1 могат да бъдат изключени пътища първи, втори, трети клас или общински пътища, които не са финансирани от Европейския съюз и са с нисък риск за безопасността на движението. Пътищата - част от трансевропейската пътна мрежа, не могат да бъдат изключвани.

(5) По предложение на председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ и/или с решение на администрациите, изпълняващи процедурите по ал. 1, същите могат да се прилагат и за други пътища извън посочените в ал. 2 и 3.

(6) Министърът на регионалното развитие и благоустройството и председателят на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ съвместно изготвят и предоставят на Европейската комисия списъци на пътищата, включени и изключени от обхвата на процедурите по ал. 1. При настъпила промяна в списъците Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ своевременно информира Европейската комисия.

(7) Процедурите по ал. 1, т. 2-5 се изпълняват от администрациите, управляващи съответния път.

(8) Въз основа на резултатите от процедурите по ал. 1, т. 1 и 4 администрациите, управляващи пътя, изготвят планове за изпълнение на преки коригиращи действия, чиято ефективност подлежи на оценка не по-късно от една година считано от датата на изпълнението им.

(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на планове по ал. 8, както и изключенията по ал. 4 се определят с наредба на Министерския съвет.

(10) Информацията и документите за процедурите по ал. 1 се изпращат от лицата по ал. 7 на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“. Редът и начинът за тяхното предоставяне се определят с наредбата по ал. 9.

(11) Процедурите по ал. 1 могат да се прилагат и за улици в населени места и селищни образувания от техните собственици.“

§ 5. Създава се чл. 36б¹:

„Чл. 36б¹. (1) Цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа е оценка на риска от настъпване на пътнотранспортни произшествия и последствията от тях въз основа на:

1. визуален оглед - на място или чрез електронни средства, на проектните характеристики на пътя – вградена пътна безопасност;

2. анализ на участъци от пътната мрежа, които са в експлоатация повече от три години и по които е настъпил определен брой пътнотранспортни произшествия, съотнесено към пътния поток.

(2) Цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа се извършва от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ със съдействието на администрациите, управляващи пътя.

(3) Цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа се извършва най-малко веднъж на всеки пет години от експертни екипи, чийто състав се определя с наредбата по чл. 36б, ал. 9.

(4) Въз основа на констатациите от оценката по ал. 1 и в случай че е установена необходимост от предприемане на последващи действия, администрациите, управляващи пътя, извършат целенасочени инспекции или предприемат преки коригиращи действия, осигуряващи безопасността на движението.

(5) Въз основа на резултатите от оценката по ал. 1 и с оглед на определяне на нуждите от предприемане на последващи коригиращи действия всички участъци от пътната мрежа се класифицират в не по-малко от три категории според нивото им на безопасност.

(6) Условиата и редът за класифицирането на нивото на пътна безопасност на участъците от пътната мрежа се определят с наредбата по чл. 36б, ал. 9.

(7) Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ въз основа на резултатите от оценката по ал. 1 предоставя на Европейската комисия доклад за класифицирането на безопасността на пътната мрежа в Република България на всеки 5 години.“

§ 6. В чл. 36в се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1 и в нея в изречение второ думите „включва извършването на“ се заменят с „е“.

2. Създава се ал. 2:

„(2) Оценката по ал. 1 се извършва от експертни екипи, чийто състав се определя с наредбата по чл. 36б, ал. 9.“

§ 7. Член 36г се изменя така:

„Чл. 36г. (1) Одитът за пътна безопасност на инфраструктурен проект е независима, подробна, систематична проверка за техническа безопасност на проектните характеристики, неразделна част от процеса на инвестиционното му проектиране, строителство и експлоатация и се извършва задължително на следните етапи:

1. преди съгласуване и одобряване на идейния проект;
2. преди съгласуване и одобряване на техническия/работния проект;
3. непосредствено след подписване на констативния акт по чл. 176, ал. 1 от Закона за устройство на територията;
4. при началната експлоатация на пътя.

(2) Одитът по ал. 1 се извършва от един или повече одитори по пътна безопасност.“

§ 8. Член 36д се изменя така:

„Чл. 36д. (1) Одитор по пътна безопасност може да бъде физическо лице, което отговаря на следните изисквания:

1. да притежава най-малко петгодишен опит в областта на транспортното строителство – проектиране, изпълнение, експертна, контролна, преподавателска, научно-изследователска или развойна дейност;

2. да притежава диплома от акредитирано висше училище с професионална квалификация „строителен инженер“ или еквивалентна;

3. да притежава сертификат за професионална квалификация, издаден от висше училище, акредитирано по реда на Закона за висшето образование и провеждащо обучение по специалността „Транспортно строителство“ или еквивалентна, въз основа на преминато обучение за одитор по пътна безопасност по програма, утвърдена от председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, съгласувана с министъра на образованието и науката;

4. да има сключена застраховка професионална отговорност.

(2) Одитор по пътна безопасност не може да участва в друго качество при планирането, проектирането, строителството или експлоатацията на съответния инфраструктурен проект.

(3) Одиторът по пътна безопасност поддържа професионалната си квалификация чрез периодични курсове за допълнително обучение, провеждано от висше училище, акредитирано по реда на Закона за висшето образование и провеждащо обучение по специалността „Транспортно строителство“ или еквивалентна, поне веднъж на всеки пет години.

(4) Условието и редът за придобиване на професионална квалификация „одитор по пътна безопасност“ и за преминаване на периодични курсове за допълнително обучение се определят с наредбата по чл. 36б, ал. 9.“

§ 9. В чл. 36е, ал. 1 думите „съгласно чл. 36г“ се заменят със „съгласно чл. 36г, ал. 1“.

§ 10. В чл. 36ж се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) При извършването на дейността си одиторът застрахова професионалната си отговорност за вреди, причинени на участници в строителството и/или на трети лица, вследствие на неправомерни действия или бездействия при или по повод изпълнение на задълженията му.“

2. Алинея 2 се отменя.

3. Алинея 3 се изменя така:

„(3) Задължителното застраховане на одитора по ал. 1, включително застрахователното покритие, срока, изключените рискове и минималните застрахователни суми, се определят с наредбата по чл. 36б, ал. 9.“

§ 11. В чл. 36з се правят следните изменения:

1. Алинеи 1 – 3 се изменят така:

„(1) Службите за контрол по чл. 165 от Закона за движението по пътищата със съдействието на администрациите, управляващи пътя, установяват ежегодно до 31 юли участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия за периода от 1 юли на предходната година до 30 юни на текущата година или на по-кратък срок при основанията за това и подават информация за тях до Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

(2) Администрациите, управляващи пътя, или отговорните лица са длъжни в срок до една година от установяването на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия да предприемат действия за обезопасяването им съобразно функционалните им компетенции.

(3) Условието и реда за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия се определят с наредбата по чл. 36б, ал. 9.“

2. Алинея 4 се отменя.

§ 12. Създава се чл. 36з¹:

„Чл. 36з¹. (1) В Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ се води регистър на одиторите по пътна безопасност. Регистърът е публичен, достъпът до него е свободен и се осъществява посредством електронната страница на агенцията. Административните органи, лицата, осъществяващи публични функции, организациите, предоставящи обществени услуги, и органите на съдебната власт, пред които се установяват обстоятелства, вписани в регистъра, или на които са необходими данни, налични в регистъра, приемат удостоверяването на обстоятелствата и данните, без да изискват от заявителите представяне на доказателства за вписани в регистъра обстоятелства.

(2) Вписването на одиторите по пътна безопасност в регистъра по ал. 1 е безплатно.

(3) За вписване в регистъра лицата подават заявление по образец, утвърден от председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, и прилагат към него документите, доказващи изпълнението на изискванията по чл. 36д, ал. 1. Заявлението с приложените документи може да се подава по електронен път или чрез лицензиран пощенски оператор. Обстоятелството по чл. 36д, ал. 1, т. 2 се установява чрез посочване на номера, датата и акредитираното висше училище, издало дипломата за висше образование, когато то е придобито в Република България след 2012 г., съответно чрез легализиран превод на диплома за висше образование, ако то е придобито във висши училище извън Република България.

(4) За вписване в регистъра лицата, придобили право да извършват одитна дейност по пътна безопасност в държава - членка на Европейския съюз, или в държава - страна по споразумението за Европейското икономическо пространство, или в Конфедерация Швейцария подават заявление по образец и прилагат следните документи:

1. копие от документ, удостоверяващ правото да се извършва одитна дейност по пътна безопасност, издаден от компетентен орган на съответната държава, придружен с легализиран превод на български език;

2. документ, доказващ изпълнение на изискването по чл. 36д, ал. 1, т. 1, придружен с легализиран превод на български език;

3. сключена застраховка професионална отговорност.

(5) При липса или непълнота на представените документи по ал. 3 или 4 оправомощено от председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ длъжностно лице в 10-дневен срок от подаване на заявлението писмено уведомява заинтересованото лице и дава срок за отстраняването им.

(6) В 14-дневен срок от подаване на заявлението или от отстраняване на липсата или непълнотата по ал. 5 председателят на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ или

оправомощено от него длъжностно лице извършват вписване в регистъра.

(7) Одиторите по пътна безопасност извършват одитната си дейност съгласно условията и реда на наредбата по чл. 36б, ал. 9.

(8) Председателят на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ или оправомощено от него длъжностно лице с мотивирана заповед отказва вписване в регистъра на лице, което не отговаря на някое от изискванията по чл. 36д, ал. 1 или не е приложило към заявлението някой от документите по ал. 3 или 4.

(9) Отказът от вписване в регистъра подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(10) Вписването на одитор по пътна безопасност в регистъра по ал. 1 се заличава със заповед на органа, извършил вписването:

1. когато вписването е извършено въз основа на неверни данни, неистински документи или на документи с невярно съдържание;

2. при нарушаване на изискването по чл. 36д, ал. 2;

3. при осъществяване на дейност като одитор по пътна безопасност не по установения ред;

4. при повторно неизпълнение на задължения по този закон и наредбата по чл. 36б, ал. 9;

5. когато лицето не е преминало периодичен курс за допълнително обучение по реда на наредбата по чл. 36б, ал. 9;

6. въз основа на писмено уведомление от лицето;

7. при смърт на физическото лице.

(11) Заличаването на вписването в регистъра по ал. 1 на основание ал. 10, т. 1 - 4 е за срок три години считано от датата на заличаването, и пет години - при всяко следващо възникване на обстоятелства, налагащи заличаване на вписването въз основа на основанията в ал. 10, т. 1 - 4. След изтичането на тези срокове лицето има право да подаде ново заявление за вписване.

(12) Заповедта за прекратяване на вписването подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.“

§ 13. В чл. 36и се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се отменя.

2. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Условията и редът за създаване на организация за безопасност на движението по пътищата се определят с наредбите по чл. 3, ал. 3 и 4 от Закона за движението по пътищата.“

3. В ал. 3 думата „наредбата“ се заменя с „наредбите“.

§ 14. Създават се чл. 36к – 36н:

„Чл. 36к. (1) В регистъра по чл. 36з¹, ал. 1 се вписват:

1. данни за лицата, включително номер на сертификат за професионална квалификация, издаден от висше училище, акредитирано по реда на Закона за висшето образование и провеждащо обучение по специалността „Транспортно строителство“ или еквивалентни;

2. дата на вписване в регистъра и регистрационен номер;

3. дата на заличаване на вписването в регистъра и основанията за това.

(2) Лицата, вписани в регистъра, са длъжни да уведомят председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ в 7-дневен срок за всяка промяна на обстоятелствата, имащи отношение към вписването в регистъра.

(3) Условията и редът за регистриране и прекратяване на регистрация, както и воденето на регистъра по чл. 36з¹, ал. 1 се определят с наредбата по чл. 36б, ал. 9.

Чл. 36л. (1) Целенасочена инспекция за пътна безопасност е независимо обследване на път или част от път за установяване на опасни условия, недостатъци и проблеми, свързани с всички негови елементи, които увеличават риска от произшествия и наранявания. Инспекцията задължително включва посещение и оглед на място.

(2) Въз основа на констатациите от инспекциите по ал. 1 администрациите, управляващи пътя, предприемат преки коригиращи действия, осигуряващи безопасност на движението по пътищата.

(3) Целенасочените инспекции за пътна безопасност се извършват от експертни екипи, в които най-малко един от членовете на екипа е одитор по пътна безопасност.

Чл. 36м. (1) Периодична инспекция за пътна безопасност е проверка на характеристиките и недостатъците на пътя, които налагат работи по поддържане от съображения за безопасност.

(2) Агенция „Пътна инфраструктура“ извършва периодични инспекции на републиканските пътища в експлоатация най-малко два пъти годишно за гарантиране на достатъчни равнища на безопасност на конкретната пътна инфраструктура.

(3) Общинските администрации извършват периодични инспекции на общинските пътища в експлоатация най-малко един път годишно за гарантиране на достатъчни равнища на безопасност на конкретната инфраструктура.

(4) Администрациите, управляващи пътя и тунелите, извършват съвместни периодични инспекции за пътна безопасност на участъците от пътната мрежа, граничещи с пътни тунели по смисъла на Директива 2004/54/ЕО. Съвместните инспекции се извършват най-малко на всеки шест години.

Чл. 36н. (1) Администрациите, управляващи пътя, публикуват информация за предприети от тях мерки по получени сигнали, свързани с установен риск за безопасността на пътната инфраструктура, в единна електронна платформа.

(2) Достъпът до платформата е свободен.

(3) Условието и редът за разработване и управление на електронната платформа по ал. 1 се уреждат с акт на Министерския съвет.“

§ 15. Създават се чл. 55б и 55в:

„Чл. 55б. (1) Наказва се с глоба в размер 500 лв.:

1. лице, което извършва одит за пътна безопасност, без да е вписано в регистъра по чл. 36з¹, ал. 1;

2. длъжностно лице, което допусне извършването на одит за пътна безопасност от лице, което не е вписано в регистъра по чл. 36з¹, ал. 1.

(2) Одитор по пътна безопасност, вписан в регистъра по чл. 36з¹, ал. 1, който не изпълни задължение по този закон или по наредбата по чл. 36б, ал. 9, се наказва с глоба в размер от 500 до 1000 лв.

(3) При повторно нарушение по ал. 1 или 2 глобата е в размер от 2000 до 4000 лв.

Чл. 55в. (1) Длъжностно лице, което не изпълни задължението си по чл. 36б, ал. 7 за извършаване на процедурите по чл. 36б, ал. 1 т. 2-5, се наказва с глоба в размер 500 лв., ако деянието не съставлява престъпление.

(2) При повторно нарушение по ал. 1 глобата е в размер 1000 лв.“

§ 16. В чл. 56 се правят следните допълнения:

1. В ал. 2 се създава т. 1а:

„1а. длъжностните лица на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ – при неизпълнение на задължения на одиторите по пътна безопасност по този закон и наредбата по чл. 36б, ал. 9;“.

2. В ал. 3 се създава т. 1а:

„1а. за неизпълнение на задължения на одиторите по пътна безопасност по този закон и наредбата по чл. 36б, ал. 9 – от председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ или оправомощени от него длъжностни лица;“.

§ 17. В Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. В § 1:

а) точка 20 се изменя така:

„20. „Трансевропейска пътна мрежа“ са пътните мрежи, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС.“;

б) точки 22 - 24 се отменят;

в) точка 25 се изменя така:

„25. „Начална експлоатация“ е необходимият технологичен срок до шест месеца след въвеждането на пътя в експлоатация за оценка на проектните характеристики при експлоатационни условия.“;

г) в т. 26 думата „голям“ се заменя с „определен“;

д) точка 27 се изменя така:

„27. „Класифициране на ниво на безопасност“ е оценяване на участъци от съществуващата пътна мрежа в категории в зависимост от обективно определената безопасност на проектните характеристики на пътя – вградената безопасност.“;

е) точка 28 се отменя;

ж) точка 29 се изменя така:

„29. „Пътна безопасност“ е съвкупност от проектни и експлоатационни характеристики на пътната инфраструктура, които осигуряват безопасност на всички участници в движението.“

2. Създава се § 1а:

„§ 1а. Този закон въвежда разпоредби на Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ, L 305/1 от 26 ноември 2019 г.).“

Преходни и заключителни разпоредби

§ 18. (1) Изискванията по чл. 36д, ал. 1, т. 1, 2 и 3 не се отнасят за одиторите по пътна безопасност, на които към датата на влизане в сила на този закон са издадени сертификати за професионална квалификация.

(2) Одиторите по пътна безопасност, на които към датата на влизане в сила на този закон са издадени сертификати за професионална квалификация, се вписват в регистъра по чл. 36з¹, ал. 1 по ред и в срок, определени в наредбата по чл. 36б, ал. 9.

(3) Одиторите по пътна безопасност, на които към датата на влизане в сила на този закон са издадени сертификати за

професионална квалификация, могат да изпълняват дейността си по досегашния ред до създаването на регистъра по чл. 36з¹, ал. 1.

§ 19. Първото определяне на обхвата по чл. 36б, ал. 6 относно списъка на пътищата, включени и изключени от обхвата на процедурите по ал. 1, се докладва на Европейската комисия до 17 декември 2021 г.

§ 20. Осигуряването на достъп до единната електронна платформа по чл. 36н, ал. 1 се осъществява в двугодишен срок от влизането в сила на този закон.

§ 21. Първата цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа се извършва до 31 декември 2024 г. и въз основа на резултатите от нея Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ предоставя на Европейската комисия доклад за класифицирането на безопасността на пътната мрежа до 31 октомври 2025 г.

§ 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9.

§ 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизането в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.

§ 24. В Закона за движението по пътищата (обн., ДВ, бр. 20 от 1999 г.; изм., бр. 1 от 2000 г., бр. 43 и 76 от 2002 г., бр. 16 и 22 от 2003 г., бр. 6, 70, 85 и 115 от 2004 г., бр. 79, 92, 99, 102, 103 и 105 от 2005 г., бр. 30, 34, 61, 64, 80, 82, 85 и 102 от 2006 г., бр. 22, 51, 53, 97 и 109 от 2007 г., бр. 36, 43, 69, 88 и 102 от 2008 г., бр. 74, 75, 82 и 93 от 2009 г., бр. 54, 98 и 100 от 2010 г., бр. 10, 19, 39 и 48 от 2011 г.; Решение № 1 на Конституционния съд от 2012 г. - бр. 20 от 2012 г.; изм., бр. 47, 53, 54, 60 и 75 от 2012 г., бр. 15 и 68 от 2013 г., бр. 53 и 107 от 2014 г., бр. 14, 19, 37, 79, 92, 95, 101 и 102 от 2015 г., бр. 13, 50, 81, 86, 98 и 101 от 2016 г., бр. 9, 11, 54, 58, 77 и 97 от 2017 г., бр. 2, 7, 17, 55, 59, 62, 77, 86 и 105 от 2018 г. и бр. 13, 17 и 60 от 2019 г. и бр. 51, 60, 69, 71, 104 и 109 от 2020 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 3 се създава ал. 4:

„(4) Условиата и редът за създаване на временна организация за безопасност на движението по пътищата се определят с наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на вътрешните работи.“

2. В чл. 14:

а) алинея 2 се изменя така:

„(2) Условието и редът за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия се определят с наредбата по чл. 36б, ал. 9 от Закона за пътищата.“;

б) създава се ал. 3:

„(3) За осигуряване на безопасността на участниците в движението се използват ограничителни системи за пътища при условия и по ред, определени с наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството, в която се определят и изискванията към тях.“

3. В глава пета се създават чл. 164а - 164г:

„Чл. 164а. (1) Министерският съвет определя държавната политика по безопасност на движението по пътищата в Република България.

(2) Държавната политика по безопасност на движението по пътищата се интегрира в следните политики – сигурност и вътрешен ред, транспорт, регионално развитие и строителство, промишленост, здравеопазване, туризъм, заетост, образование и наука, електронно управление, селско и горско стопанство.

(3) Министерският съвет приема Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България и планове за действие за нейното изпълнение по предложение на председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

(4) Националната стратегия по ал. 3 определя визията, целите, тематичните направления с областите на въздействие и конкретните мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата за период 10 години.

(5) В изпълнение на Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България Министерският съвет приема тригодишни планове за действие, съдържащи мерки за постигане на целите на стратегията, лицата, отговорни за изпълнението им, индикаторите за въздействие и за резултат, както и сроковете за

изпълнение на мерките. Мерките по планове за действие следва да са финансово осигурени, когато е приложимо.

(6) Въз основа на тригодишните планове за действие Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата" изготвя годишни оперативни планове за действие със съдържанието по ал. 5. Отговорните лица по изпълнението на мерките предоставят необходимата информация за тях съгласно Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България и методически указания на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

(7) Министерският съвет приема ежегодно доклад за изпълнението на Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България и на плана за действие за предходната година. Докладът се изготвя от председателя на Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата" въз основа на информацията, предоставена от отговорните за изпълнението на мерките лица.

(8) В изпълнение на стратегията по ал. 3 министърът на вътрешните работи, министърът на регионалното развитие и благоустройството, министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, министърът на образованието и науката и министърът на здравеопазването приемат секторни стратегии за безопасност на движението по пътищата, съгласувани с председателя на Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата".

Чл. 164б. (1) Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата" е юридическо лице на бюджетна издръжка към Министерския съвет със седалище в гр. София.

(2) Дейността, структурата, организацията на работа и числеността на служителите на агенцията се определят с устройствен правилник, приет от Министерския съвет.

Чл. 164в. (1) При изпълнение на функциите си председателят на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“:

1. разработва или участва в разработването на проекти на нормативни актове, свързани с безопасността на движението по пътищата;

2. извършва периодично наблюдение върху съответствието на националната правна рамка в сферата на безопасността на движението по пътищата с източниците на право на Европейския съюз и анализира правилното им транспониране;

3. разработва и предлага на Министерския съвет проект на Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата и планове за действие към нея, като изисква от отговорните институции необходимата информация;

4. осъществява координация, наблюдение, анализ и оценка при изпълнението на мерките, предвидени в Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата и плановете за действие към нея;

5. разработва и утвърждава самостоятелно или съвместно с компетентните по безопасността на движението по пътищата органи насоки, критерии и методически указания;

6. разработва и утвърждава правила за дейността и състава на областните комисии по безопасност на движението по пътищата;

7. предлага пред Българския институт по стандартизация разработване и приемане на стандарти, свързани с осъществяване на политиката за безопасност на движението по пътищата, и участва в изработването и актуализирането на проекти на стандарти в рамките на своите правомощия;

8. одобрява годишни план-програми и приема годишни доклади за изпълнение на политиката по безопасност на движението по пътищата, разработени на областно ниво;

9. дава задължителни предписания за привеждане на програмите и докладите по т. 8 в съответствие с нормативните актове, стратегическите документи и плановете към тях, както и за съответствие с методическите указания за изготвянето им;

10. изготвя годишен доклад до Министерския съвет за състоянието на безопасността на движението по пътищата и за изпълнението на Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата;

11. дава препоръки на отговорните институции относно прилагане на мерки за повишаване на безопасността на движението

по пътищата при изпълнението на нормативноопределените им задължения, както и такива, произтичащи от стратегически документи и планове към тях, стандарти, правила, наръчници, критерии, насоки и методически указания;

12. председателства Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата и организира дейността ѝ;

13. осъществява сътрудничество с Европейската комисия и международни организации по въпроси, свързани с безопасността на движението по пътищата;

14. изисква информация и предоставя становища по разработените програми за обучение за безопасност на движението по пътищата, включително използваните учебници и помагала;

15. осъществява сътрудничество с компетентните органи на други държави с функции в областта на безопасността на движението по пътищата;

16. осъществява сътрудничество с академичните среди, гражданското общество и икономически субекти по въпросите, свързани с безопасността на движението по пътищата;

17. извършва проверки върху дейността и задължения по чл. 3, ал. 1 на лицата, стопанисващи пътищата, и върху дейността по чл. 167б, ал. 1 – 3 и чл. 167в, ал. 1, т. 1 – 3 и ал. 3 на областните и общинските комисии по безопасност на движението по пътищата, и издава препоръки и задължителни предписания за отстраняване на констатирано неизпълнение;

18. оценява изпълнението на задължения, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, в областта на безопасността на движението по пътищата;

19. организира, координира и подпомага изпълнението на проекти в областта на безопасността на движението по пътищата;

20. организира и провежда инициативи, включително медийни и информационни кампании, в областта на безопасността на движението по пътищата.

(2) За осъществяване на функциите си по ал. 1 председателят на агенцията взаимодейства със и получава информация от:

1. Министерството на вътрешните работи относно:

а) пътнотранспортни произшествия и нарушения на правилата за движение, довели до тях;

б) обобщени данни за контролната дейност по закона;

в) дадени писмени предупреждения, сигнални писма и разпореждания за подобряване на безопасността на движението по пътищата, както и за тяхното изпълнение;

г) обобщени данни за регистрираните моторни превозни средства и техните собственици;

д) националните регистри за водачите и техните нарушения и наказания;

е) текущи и бъдещи дейности, финансирани от фонда за безопасност на движението по § 1, ал. 4 от Допълнителните разпоредби и със средствата по чл. 560, ал. 1 от Кодекса за застраховането;

2. собственика или управляващия пътя относно:

а) състоянието и качеството на пътищата, пътната сигнализация и тяхното гаранционно поддържане, сервитутните зони;

б) дейности по изграждане, реконструкция и ремонт на пътищата;

в) изпълнение на мерки и предписания от компетентните органи, свързани с подобряването на безопасността на пътищата;

г) оперативни и средносрочни програми за обезопасяване на участъци с концентрация на пътнотранспортни произшествия и изпълнението на мерките, предвидени в тях;

д) планирани и извършени инспекции, проверки, експертизи, одити и оценки на въздействието, свързани с безопасността на пътищата, и резултатите от тях;

е) данни от технически средства за контрол на трафика, организация на движението, пътни такси;

3. Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ относно:

а) проведени изпити за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства;

б) извършени периодични прегледи на техническа изправност на пътни превозни средства;

в) проведени психологически изследвания;

4. Министерството на здравеопазването относно:

а) данни за броя на регистрираните случаи и за обслужените от екипи от Центровете за спешна медицинска помощ пострадали при настъпили пътнотранспортни произшествия;

б) данни за времето за оказване на спешна медицинска помощ на пострадалите в пътнотранспортни произшествия, измерено от момента на подаване на сигнала в Регионалната координационна централа на Центъра за спешна медицинска помощ до момента на пристигане на екипа на спешната медицинска помощ на мястото на произшествието;

в) данни за поставените първоначални и за поставените окончателни диагнози на пострадали в пътнотранспортни произшествия съгласно Международната статистическа класификация на болестите и проблемите, свързани със здравето;

5. гаранционния фонд по чл. 518, ал. 1 от Кодекса за застраховането относно:

а) регистрираните действащи полици по задължителни застраховки „Гражданска отговорност“ на автомобилистите и „Злополука“ на пътниците в обществения транспорт;

б) настъпилите пътнотранспортни произшествия, документиращи с двустранни констативни протоколи;

в) броя изпратени уведомления от Информационния център към Гаранционния фонд на собствениците на моторни превозни средства, за които не е сключен договор за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите или сключеният застрахователен договор е бил прекратен и не е подновен.

(3) В изпълнение на функциите си председателят на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ може да изисква допълнителна информация, включително от други органи.

(4) При наличие на техническа възможност информацията по ал. 2 се предоставя чрез достъп до автоматизирани информационни системи и регистри, поддържани от органите по ал. 2.

Чл. 164г. (1) Длъжностни лица, определени от председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, със съдействието на администрацията, управляваща пътя, могат да извършват проверки на пътната инфраструктура с оглед на безопасността на движението по пътищата.

(2) Действията и резултатите от извършените проверки се обобщават в доклад, който съдържа направените констатации, изводи, оценки и препоръки и се утвърждава от председателя на агенцията.

(3) Докладът по ал. 2 се публикува на интернет страницата на агенцията и се изпраща на отговорните за изпълнението на препоръките лица.

(4) Председателят на агенцията или оправомощено от него длъжностно лице проследява изпълнението на препоръките в доклада по ал. 2.

(5) Отговорните лица предприемат мерки за изпълнение на препоръките и уведомяват за това председателя на агенцията в определен в доклада срок, който трябва да бъде съобразен с характера на препоръките.

(6) При неизпълнение на препоръките председателят на агенцията изпраща доклад с предложения на Министерския съвет или на съответния общински съвет.

Редът, условията и начинът за извършване на проверките по ал. 1 и изискванията към длъжностните лица, които ги извършват, се определят с акт на Министерския съвет.“

4. Създават се чл. 167б и 167в:

„Чл. 167б. (1) Областният управител организира, координира, ръководи и контролира изпълнението на политиката по безопасност на движение по пътищата на областно ниво.

(2) Към областните управители се създават областни комисии по безопасност на движението по пътищата.

(3) Областните комисии планират, координират и докладват изпълнението на мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата в областта, като изготвят годишни план-програми и доклади, съобразени с Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България, планове за действие за нейното изпълнение и методическите указания на председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

(4) Областната комисия се ръководи от областния управител или оправомощено от него длъжностно лице.

(5) Областният управител със заповед определя поименния състав на комисията.

(6) Областните комисии по безопасност на движението по пътищата извършват своята дейност съгласно правила, утвърдени от председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

Чл. 167в. (1) Кметовете на общини:

1. организират, координират, ръководят и контролират изпълнението на политиката по безопасност на движението по пътищата на общинско ниво;

2. планират и докладват изпълнението на мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата в общината, като изготвят годишни общински програми и доклади съгласно Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България, планове за действие за нейното изпълнение и методическите указания на председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“;

3. отговарят за финансовото обезпечаване на мерките в общинските програми.

(2) Към кметовете на общини с население над 30 000 жители се създават общински комисии по безопасност на движението по пътищата, а в тези под 30 000 души - с решение на съответния общински съвет, включително по мотивирано предложение на председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

(3) Общинските комисии по безопасност на движението по пътищата координират изпълнението на мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата в общината.

(4) Общинските комисии по безопасност на движението по пътищата извършват своята дейност съгласно правила, утвърдени от председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

5. В Допълнителните разпоредби:

а) в § 1 ал. 2 се изменя така:

„(2) Комисията по ал. 1:

1. подпомага Министерския съвет при вземане на решения, свързани с безопасността на движението по пътищата;

2. дава становища по проекти на закони и подзаконови нормативни актове, имащи отношение към безопасността на движението по пътищата;

3. прави предложения за планиране в държавния бюджет на необходимите разходи, свързани с осигуряване безопасността на движението по пътищата;

4. дава становища относно мерките и дейностите, предприемани от държавните органи и организации;

5. дава становища и предложения за мерки за изпълнението на международни програми по безопасност на движението по пътищата.“;

б) § 1а се отменя.

в) в § 6:

аа) точка 52 се изменя така:

„52. „Автомагистрала“ е път, който отговаря на изискванията на чл. 3, ал. 7 от Закона за пътищата.“;

бб) създават се т. 74 и 75:

„74. „Безопасност на движението по пътищата“ е състояние на системата човек – превозно средство – път – среда, при което може да бъде предотвратено възникването на пътнотранспортни произшествия и да бъдат ограничени последиците от вече настъпили пътни инциденти. За постигането му се въздейства чрез всеобхватен, превантивен и

последователен подход за създаване на условия за защита на живота и здравето на човека, като се прилага съвкупност от мерки, насочени като минимум към: развитие на щадяща пътна инфраструктура; формиране на отговорно поведение на участниците в движението; техническа изправност и безопасност на превозните средства; осъществяване на ефективен контрол и превенция на нарушенията; адекватни и своевременни последващи действия от страна на съставните части на единната спасителна система.

75. „Уязвими участници в движението“ са немоторизирани участници в движението, пешеходци и лица, работещи на пътя, и по-специално деца, възрастни хора и хора с увреждания, както и водачите на двуколесни пътни превозни средства.“

6. В Преходните и заключителните разпоредби в § 11 се създава ал. 4:

„(4) Информация за планираните и изпълнени мерки по ал. 3 се предоставя ежегодно на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ в срок до 1 март.“

§ 25. В Закона за автомобилните превози (обн., ДВ, бр. 82 от 1999 г.; изм. и доп., бр. 11 и 45 от 2002 г., бр. 99 от 2003 г., бр. 70 от 2004 г., бр. 88, 92, 95, 102, 103 и 105 от 2005 г., бр. 30, 85, 92 и 102 от 2006 г., бр. 42, 80 и 109 от 2007 г., бр. 102 от 2008 г., бр. 93 от 2009 г., бр. 41 от 2010 г., бр. 17 от 2011 г., бр. 38, 50, 60, 99 и 103 от 2012 г., бр. 15, 23, 66 и 109 от 2013 г., бр. 11, 60, 98 и 107 от 2014 г., бр. 14, 60, 81 и 100 от 2015 г., бр. 32, 58 и 59 от 2016 г., бр. 9 и 93 от 2017 г., бр. 62, 80 и 105 от 2018 г. и бр. 60, 71 и 108 от 2020 г.) в чл. 90а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 4 след думите „заместник-министър на вътрешните работи“ се поставя запетая, а думите „и заместник-министър на регионалното развитие и благоустройството“ се заменят със „заместник-министър на регионалното развитие и благоустройството и председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

2. В ал. 5 след думите „Комисията за защита на личните данни“ се поставя запетая, а думите „и Националното сдружение на общините на Република България“ се заменят с „Националното сдружение на

общините на Република България и на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

§ 26. Законът влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“, с изключение на § 14, относно чл. 36м, ал. 3, който влиза в сила в едногодишен срок след обнародването на закона в „Държавен вестник“.

Законът е приет от 44-ото Народно събрание на
2021 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:**

(Цвета Караянчева)

М О Т И В И

към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата

I. Причини, които налагат приемането на законопроекта:

Безопасността на движението по пътищата е отражение на състоянието на основните фактори, определящи транспортната система, един от които е безопасността на пътната инфраструктура. С Решение № 16 от 17 януари 2019 г. Министерският съвет (МС) възприема интегриран Подход „Безопасна система“ с визия нула загинали и тежко ранени“ по отношение на националната политика за безопасността на движението по пътищата. Подходът „Безопасна система“ предполага, че проектирането и изграждането на пътищата следва да бъдат съобразени с ограничените човешки възможности. Принципът на ограничените човешки възможности е определен като основополагащ. Съгласно този принцип за осигуряване безопасността на движението следва да се откриват, систематизират и анализират човешките грешки, които по същество са неизбежни, и да се прилагат подходи за тяхното елиминиране и смекчаване на настъпващите от тях негативни последици, включително чрез изграждането на „прощаващата грешките инфраструктура“ (пътища, изградени по интелигентен начин, така че да се гарантира, че грешките на водачите на превозни средства не водят незабавно до настъпването на сериозни последствия). Безопасността на пътната инфраструктура е важен фактор за осигуряването на безопасността на всички участници в движението. В тази връзка, с определящо значение за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм в страната е въвеждането на нормативна уредба, която да бъде в основата на извършването на системни оценки на състоянието на пътната мрежа, от гледна точка на нейната безопасност за участниците в движението.

Действащият Закон за пътищата (ЗП) урежда задължителното провеждане на следните процедури за управление на безопасността на пътната инфраструктура: оценка на въздействието върху пътната безопасност, одит за пътна безопасност и периодични инспекции за пътна безопасност. Законът за пътищата в тази си част транспонира изискванията на Директива 2008/96/ЕО от 19 ноември 2008 г. относно

управлението на безопасността на пътните инфраструктури (Директива 2008/96/ЕО). Регламентираните в Директива 2008/96/ЕО процедури се прилагат единствено за републикански пътища, които са част от трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България. Законът за пътищата предоставя на администрациите, управляващи пътя, правна възможност, по тяхна преценка да прилагат процедури за управление на безопасността и за други пътища (републикански и общински).

С Решение № 16 от 2019 г. МС одобрява мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм до 2020 г., които да бъдат осъществени от органи на изпълнителната власт с правомощия в областта на безопасността на движението по пътищата. Предвид важната роля на състоянието на пътната инфраструктура за опазване на живота и здравето на участниците в движението по пътищата в т. 3.7 от Решение № 16 на МС от 2019 г. (РМС № 16 от 2019 г.) е предвидено да се предприемат действия по изменение и допълнение на ЗП, с които да се разшири приложното поле на процедурата одит за пътна безопасност. В допълнение, РМС № 16 от 2019 г. предвижда да се засили ролята на одитора по пътна безопасност, като се регламентира задължително участие на одитор при извършването на целенасочените инспекции за безопасност на пътища, включени в обхвата на директивата.

Предложените в РМС № 16 от 2019 г. мерки са част от общоевропейската тенденция по разширяване на приложното поле на процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура и по отношение на пътища извън трансевропейската пътна мрежа. На 7 май 2018 г. Европейската комисия представи на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на Директива 2008/96/ЕО от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури. Предлаганите от Комисията изменения се основават на извършена последваща оценка на действащата Директива 2008/96/ЕО, резултатите от която са публикувани през 2015 г. Последващата оценка показва, че държавите - членки на Европейския съюз (ЕС), които прилагат на доброволен принцип процедурите по управление на безопасността на пътната мрежа за националните си пътища, които не са част от трансевропейската пътна мрежа, постигат много по-добри резултати в областта на безопасността на движението по пътищата от държавите, които не прилагат такива процедури.

Важно заключение от извършената последваща оценка на Директива 2008/96/ЕО е, че приложното поле на директивата трябва да бъде разширено. Пътищата - част от трансевропейската пътна мрежа, са предимно магистрали и там настъпват 8 % от общия брой на смъртните случаи по пътищата на ЕС. Много от пътищата, които не са част от трансевропейската пътна мрежа, са важни за цялостното функциониране на автомобилния транспорт в ЕС и поемат значителен обем от националния и международния трафик. Състоянието на безопасността на движение по тези пътища може да бъде по-неблагоприятно от това на пътищата от трансевропейската пътна мрежа и това не следва да бъде пренебрегвано.

През 2019 г. влезе в сила Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 година за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (Директива (ЕС) 2019/1936). Директива (ЕС) 2019/1936 предвижда процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура да се прилагат както за пътищата - част от трансевропейската пътна мрежа, така и за автомагистралите и други първокласни пътища в държавите членки независимо дали се намират в етап на проектиране, строителство или експлоатация, с изключение на пътища в тунели, обхванати от Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа. Процедурите по управлението на безопасността на пътната инфраструктура се прилагат също за пътища и проекти за пътна инфраструктура, които са завършени с финансовата подкрепа на ЕС, с изключение на пътищата, които не са отворени за общо движение на моторни превозни средства.

Включването на първокласните пътища на държавите членки в приложното поле на директивата засяга относително малък дял (15 %) от пътната мрежа, но следва да се има предвид, че именно там са настъпили 39 % от смъртните случаи по пътищата на Европейския съюз. По смисъла на Директива (ЕС) 2019/1936 първокласни са пътищата извън градските зони, които свързват големи градове или региони, или и двете, и принадлежат към най-високата категория пътища под категорията „автомагистрала“ в Националната класификация на пътищата, в сила към 26 ноември 2019 г.

С Директива (ЕС) 2019/1936 се увеличава и броят на прилаганите в държавите - членки на ЕС, процедури за управление на безопасността на пътната инфраструктура. Директивата регламентира пет вида процедури: оценка на въздействието върху пътната безопасност за инфраструктурни проекти, целенасочени и периодични инспекции за пътна безопасност и цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа. Ключов момент от Директива (ЕС) 2019/1936 е въвеждането на нов вид процедура - цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, целяща периодично оценяване на безопасността на пътната инфраструктура. Държавите - членки на ЕС, следва да гарантират, че констатациите от цялостните оценки на безопасността на пътната мрежа водят до извършването на последващи действия – или целенасочени инспекции за пътна безопасност, или преки коригиращи действия. Със законопроекта се въвеждат разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/1936 в националното ни законодателство. По-точно, законопроектът предвижда следното:

1. Разширяване на приложното поле на процедурите за безопасност на пътната инфраструктура:

Република България е сред държавите с най-висок пътнотранспортен травматизъм в ЕС. Смъртността, настъпила в резултат от пътнотранспортни произшествия на един милион жители в страната, е една от най-високите сред държавите - членки на ЕС – 87 за 2018 г. За сравнение, средният показател на смъртност общо за държавите - членки на ЕС, е 50 смъртни случая на един милион жители. Данните на Министерството на вътрешните работи относно пътнотранспортния травматизъм за 2019 г. сочат, че броят на смъртните случаи от настъпили пътнотранспортни произшествия, по отношение на вида на пътя, се разпределя, както следва: автомагистрали – 45 загинали, първокласни пътища – 147 загинали, второкласни пътища – 86 загинали, третокласни пътища – 79 загинали, общински пътища – 39 загинали. Информацията за пътнотранспортния травматизъм е показател за необходимостта от предприемането на спешни действия по разширяване на обхвата на процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура.

Директива (ЕС) 2019/1936 предвижда процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура да се прилагат както за пътищата от трансевропейската пътна мрежа, така и за автомагистралите, първокласните пътища в държавите членки по смисъла на директивата и

за пътищата, финансирани със средства от Европейския съюз. Предвид разширеното приложно поле на нормативния акт и обстоятелството, че от бюджета на ЕС се предоставят значителни финансови средства за изграждане и реконструкция на пътища, проектът на Закон за изменение и допълнение (ЗИД) на ЗП предвижда процедурите за управление на безопасността да се прилагат за пътища от републиканска пътна мрежа и за общински пътища в страната. Същевременно, в съответствие с предвиденото в чл. 1, пар. 4 от Директива (ЕС) 2019/1936 законопроектът урежда правна възможност от обхвата на процедурите за цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа да бъдат изключвани първокласни, второкласни, третокласни или общински пътища, които не са завършени с финансиране от ЕС и са с нисък риск за безопасността на движението, въз основа на надлежно обосновани причини, свързани с интензивността на движението и статистическите данни за произшествията. Пътищата - част от трансевропейската пътна мрежа, не могат да бъдат изключвани.

2. Създаване на уредба на нови видове процедури за безопасност на пътната мрежа съгласно Директива (ЕС) 2019/1936:

Към момента липсва необходимата правна регулация на дейностите във връзка с прилагане на европейското законодателство и извършване управлението на безопасността на пътната инфраструктура, в която да се включва задължително провеждането на следните процедури: оценка на въздействието върху пътната безопасност, одит за пътна безопасност, цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, целенасочени и периодични инспекции за безопасност. С проекта на ЗИД на ЗП се регламентира извършването на процедури за цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, на оценка на въздействието върху пътната безопасност, както и на целенасочени и на периодични инспекции за пътна безопасност. Създава се правна делегация за приемането на наредба на Министерския съвет, с която да бъдат детайлно регламентирани и конкретизирани обхвата, съдържанието, условията и реда за извършване на различните процедури за управление на безопасността на пътната инфраструктура. Със законопроекта се определят и органите, отговорни за провеждането на различните видове новоуредени процедури – Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, която отговаря за провеждането на цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, и администрациите, управляващи пътя – отговорни за провеждането на оценка на въздействието върху пътната

безопасност; цялостните и периодични инспекции за пътна безопасност и одитите за пътна безопасност.

3. Създаване на уредба относно вписването на лица в регистър на одиторите по пътна безопасност:

Действащият ЗП урежда изискванията за извършване на дейностите от одиторите по пътна безопасност. Въвеждането на регистрационен режим, който да създава възможност за проследяване на качеството на изпълнение на вменените на одиторите задължения, както и за спазването на изискванията за придобиване на квалификация „одитор по пътна безопасност“ би довел до цялостно повишаване на качеството на извършваните одити по пътна безопасност. По тази причина се предлага да се създаде единен регистър за вписване на одиторите по пътна безопасност и механизъм извършената регистрация на одитор да може да бъде прекратена, включително при повторно неизпълнение на задължения на лицата, произтичащи от действащата нормативна уредба.

Одитът по пътна безопасност има за цел намаляване на вероятността за възникване на пътнотранспортни произшествия чрез идентифициране на потенциално опасни пътни участъци и проектни характеристики и предписване на мерки за тяхното отстраняване. Той представлява общественозначима дейност, което обуславя и въвеждането на регистрационен режим на всички физически лица, които желаят да извършват дейности по одити по пътна безопасност.

4. Създаване на електронна платформа за публикуване на информация от постъпили сигнали на участници в движението, включващи следните дейности:

Съгласно член 6д „Доброволно публикуване на информация“ от Директива (ЕС) 2019/1936 държавите - членки на ЕС, са длъжни да създадат национална система за доброволно публикуване на информация, достъпна онлайн за всички ползватели на пътя, за да се улесни събирането на данни за събития, предавани от ползвателите на пътя и от превозните средства, както и всяка друга свързана с безопасността на движението по пътищата информация, която се възприема от съответното публикуващо лице като действителен или потенциален риск по отношение на безопасността на пътната инфраструктура. С оглед на въвеждане на цитираната разпоредба в националното ни законодателство законопроектът предвижда създаването

на единна електронна платформа, посредством която ще се осигурява достъп за подаване на сигнали и до информация за постъпили такива, свързани с установен риск за безопасността по отношение на пътната инфраструктура. Предвижда се достъпът до платформата да бъде свободен. Ползването на платформата, включително административен достъп до информацията в нея, обработката, публикуването, архивирането и други технически въпроси се предвижда да бъдат уредени с правила, издадени от председателя на Държавната агенция „Безопасност на движението по пътищата“ и съгласувани с председателя на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“. В проекта на ЗИД се предвижда също администрациите, управляващи пътя, да публикуват в платформата информация за предприетите от тях мерки във връзка с получените сигнали. Разпоредбата допринася за пълното транспониране на Директива (ЕС) 2019/1936.

5. Създаване на уредба относно правомощията на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДА „БДП“) на съответното систематично място в закона:

С проекта се предлага извършването на цялостни оценки на безопасността на пътната мрежа да се извършват от ДА „БДП“ със съдействието на администрациите, управляващи пътя. Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ е създадена с Постановление № 21 на Министерския съвет от 2019 г., с което е утвърден и нейният Устройствен правилник. Правомощията на държавния орган съгласно чл. 3, ал. 1 от Устройствения правилник включват разработване и прилагане на нормативни и стратегически документи, свързани с провеждането на политиката; разработване и прилагане на стандарти, критерии и методически указания за повишаване безопасността на пътната инфраструктура, моторни превозни средства, подготовката на водачите и други области с цел намаляване на жертвите и пострадалите на пътя; разработване и изпълнение на проекти, както и системно наблюдение и анализ на изпълнението на тези проекти с цел оценка на постигнатите резултати; събиране и системен анализ на данни и комплексна оценка на безопасността на движението по пътищата и подобряване на взаимодействието с гражданското общество, бизнеса и академичните среди и активното им участие в провеждането на политиката. В изпълнение на параграф 9, ал. 1, т. 1 от Постановление № 21 на Министерския съвет от 2019 г. с цел оптимизиране на функциите и

задачите на ДА „БДП” е необходимо нормативно регламентиране на нейните правомощия по организиране на извършването на цялостни оценки на безопасността на пътната мрежа, с обхват съгласно Директива (ЕС) 2019/1936.

Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата” е създадена като второстепенен разпоредител с бюджет към администрацията на МС, като с оглед на изясняване на необходимите правомощия за изпълнение на нейните цели и задачи, същите следва да бъдат доразвити и изведени в Закона за движението по пътищата, както и в ЗП с оглед на хоризонталния характер на политиката и високата обществена значимост на този кръг обществени отношения.

Със ЗИД на ЗП се въвежда и легална дефиниция на понятието „безопасност на движението по пътищата”.

II. Цели, които се поставят с приемането на законопроекта:

1. Усъвършенстване на нормативната уредба относно прилагането на процедури за безопасност на пътната мрежа в съответствие със законодателството на Европейския съюз в областта на пътната безопасност посредством:

- разширяване на приложното поле на прилагането на процедурите за управление на безопасността на пътната мрежа в съответствие с предвиденото в Директива (ЕС) 2019/1936;

- уреждане на нов вид процедури – за цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, чрез която се извършва периодично оценяване на състоянието на пътната инфраструктура и на нейната безопасност, и за извършването на целенасочени инспекции по пътна безопасност;

- въвеждане на нормативно установено задължение за предприемане на последващи действия в резултат от проведени процедури за цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, изразяващи се в планирането и извършването на целенасочени инспекции за пътна безопасност или в предприемането на преки коригиращи действия;

- създаване на необходимите условия за изпълнение на изискванията на Директива (ЕС) 2019/1936.

2. Въвеждането на систематична уредба в закона на правомощията на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, включително по отношение провеждането на процедурите за управление на безопасността на пътната мрежа.

III. Финансови и други средства, необходими за прилагането на новата уредба:

Приемането на проекта на ЗИД на ЗП води до необходимост от осигуряване на допълнителни финансови средства съгласно приложена финансова обосновка.

IV. Очаквани резултати от прилагането:

- Периодично извършване на системни оценки на състоянието на пътната инфраструктура от гледна точка на нейната безопасност за участниците в движението.
- Създаване на предпоставки за по-добро планиране на инвестициите в областта на безопасността на движението по пътищата.
- Подобряване на безопасността на пътната мрежа в страната.
- По-добра координация между органите, имащи компетентност и ангажменти към безопасността на движението по пътищата в Република България.

V. Анализ за съответствие с правото на Европейския съюз:

Информация относно степента на въвеждане на разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/1936 в националното законодателство посредством проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата се съдържа в приложена таблица.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)

Становище на администрацията на Министерския съвет

Съгласуването се извършва на основание чл. 21, ал. 5 от Закона за нормативните актове

Проект на акт:	Вид оценка:	Частична
Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата	Становище по ред:	Второ съгласуване
	Дата:	23.12.2020
	В отговор на №:	ел. поща от 22.12.2020 г.
	Институция:	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
Диспозитив:	СЪГЛАСУВА БЕЗ ПРЕПОРЪКИ	
Основание:	Чл. 30б, ал. 3, т. 1	от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация

* Съгласно чл. 17 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, изводите и относимата информация от извършената частична предварителна оценка на въздействието се включват във финансовата обосновка по чл. 35, ал. 1, т. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

** При съгласуването по чл. 32 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация се съпоставят кръга от въпроси проблеми и решения, разгледани в оценката на въздействието и кръга от въпроси, засегнати обхвата на нормативната намеса в проекта на акт.

*** На основание чл. 85, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо това становище да бъде публикувано заедно с оценката на въздействието и проекта на акт при обществените консултации, провеждани в изпълнение на Закона за нормативните актове.

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ

„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АДМИНИСТРАЦИЯТА“

/п/

/КРАСИМИР БОЖАНОВ/

<p align="center">Становище на администрацията на Министерския съвет <i>Съгласуването се извършва на основание чл. 21, ал. 5 от Закона за нормативните актове</i></p>		
Проект на акт:	Вид оценка:	Частична
Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата	Становище по ред:	Единствено съгласуване
	Дата:	21.12.2020
	В отговор на №:	05.40-12/17.12.2020 г.
	Институция:	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
Диспозитив:	Съгласува с препоръки	
Основание:	Чл. 306, ал. 3, т. 2, б. „а“ от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация	

I. Относно раздел 4 „Варианти на действие“
Предлагаме във Вариант 2 да се включи допълнителна информация относно процедурите цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа (обхват и съдържание на оценката) и одит по пътната безопасност (изисквания, избор и квалификация на членовете на одитния екип, обхват на дейността по одита и др.).
В случай че се предвиждат промени и в други нормативни актове, това също следва да бъде посочено в този раздел.

II. Относно раздели 5 и 6 „Негативни и Положителни въздействия“
Предлагаме да се опишат конкретните въздействия (главно икономическите) за всички или поне за основните групи заинтересовани страни от раздел 3.

III. Относно раздел 9 „Създават ли се нови регистри“
Необходимо е в този раздел да се добави информация за новия регистър, като например се изясни подходът за уреждането на отделните процедури по създаването му, ресурси, достъпност, публичност и др.

* Съгласно чл. 17 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, изводите и относимата информация от извършената частична предварителна оценка на въздействието се включват във финансовата обосновка по чл. 35, ал. 1, т. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

** При съгласуването по чл. 32 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация се съпоставят кръгът от въпроси, проблеми и решения, разгледани в оценката на въздействието и кръгът от въпроси, засегнати от обхвата на нормативната намеса в проекта на акт.

*** На основание чл. 306, ал. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо окончателната оценка на въздействието да бъде съобразена с препоръките от становището.

**** На основание чл. 85, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо това становище да бъде публикувано заедно с преработената оценка на въздействието и проекта на акт при обществените консултации, провеждани в изпълнение на Закона за нормативните актове.

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ

„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АДМИНИСТРАЦИЯТА“

/П/

/КРАСИМИР БОЖАНОВ/

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието* (Приложете към формуляра допълнителна информация/документи)	
Институция: Министерския съвет на Република България – заместник министър-председател и министър на регионалното развитие и благоустройството	Нормативен акт: Закон за изменение и допълнение на Закон за пътищата
За включване в законодателната/оперативната програма на Министерския съвет за периода: 01.01.2021 г. – 30.06.2021 г.	Дата: 11.12.2020 г.
Контакт за въпроси: Мартин Хубчев - директор на дирекция „Правно-техническа методология и контрол“, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“; Кристина Цалова – директор на дирекция "Технически правила и норми", Министерство на регионалното развитие и благоустройството;	Телефон: 0882548698 02/94 05 900
1. Дефиниране на проблема: <i>1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.</i> С проекта на Закон за изменение и допълнение (ЗИД) на Закона за пътищата (ЗП) се предлагат промени във връзка с въвеждането в националното ни законодателство на необходимите законодателни изменения за <i>транспониране на Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управление на безопасността на пътната инфраструктура</i> . Директива (ЕС) 2019/1936 определя два вида нови процедури за управление на безопасността на пътната инфраструктура – цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа и целенасочена инспекция за пътна безопасност. По този начин за осигуряване на безопасността на пътната инфраструктура се провеждат следните видове процедури: оценка на въздействието върху пътната безопасност, одити за пътна безопасност, целенасочени и периодични инспекции за пътна безопасност и цялостни оценки на безопасността на пътната мрежа. Съгласно Директива (ЕС) 2019/1936, държавите-членки на Европейския съюз трябва да гарантират, че констатациите от цялостните оценки на безопасността на пътната мрежа водят до последващи действия – целенасочени инспекции за пътна безопасност или преки коригиращи действия. С Директива (ЕС) 2019/1936 се разширява и приложното поле на процедурите по управление	

на безопасността на пътната инфраструктура. Те следва да се прилагат както за пътищата от трансевропейската пътна мрежа, така и за автомагистралите, първокласните пътища в държавите-членки по смисъла на Директивата и за пътищата, завършени с финансиране от Европейския съюз.

Едновременно с това, с предложения проект на ЗИД се изпълнява разпоредбата на § 9, ал. 1, т. 1 от Постановление № 21 от 01.02.2019 год. на МС за създаване на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП). В цитираната норма се предвижда председателят на ДАБДП да предприеме необходимите действия и да внесе в Министерския съвет проекти на нормативни актове, произтичащи от създаването на ДАБДП.

Със ЗИД на ЗП се регламентират правомощията на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, в качеството на специализиран орган към МС, да осъществява ръководството, координацията и контрола на политиката по безопасност на движението по пътищата, включително извършването на цялостни оценки на безопасността на пътната мрежа. Въвежда се и легална дефиниция на понятието „безопасност на движението по пътищата“, каквато до момента липсва.

1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

1. Основния проблем е свързан с необходимостта от прилагане на изискванията на Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. и предприемане на изменения в националното законодателство за нейното въвеждане със съответните закони и подзаконови нормативни актове. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

2. Към момента липсва необходимата правна регулация на дейностите, които следва да бъдат изпълнени в Република България във връзка с прилагане на европейското законодателство за управление на безопасността на пътната инфраструктура, в които се включва задължително провеждането на следните процедури: оценка на въздействието върху пътната безопасност, одит за пътна безопасност, цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, целенасочени и периодични инспекции за пътна безопасност. Обхватът на въведените с действащия Закон за пътищата процедури по управление на безопасността на пътната инфраструктура не съответства на приложното поле на приетата през 2019 г. Директива (ЕС) 2019/1936. В законопроекта се съдържа описание на съдържанието на процедурите за цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, целенасочената инспекция за пътна безопасност и периодичната инспекция за пътна безопасност. В допълнение, в изпълнение на чл. 6д „Доброволно публикуване на информация“ от Директива (ЕС) 2019/1936, се създава правна уредба относно функционирането на електронна платформа за публикуване на информация от постъпили сигнали на участници в движението, която е възприета като действителен или потенциален риск по отношение на безопасността на пътната инфраструктура. Проблемът не може да бъде преодолян,

посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

3. За постигане на по-добро качество на предоставяните одиторски услуги за пътна безопасност, в проекта на ЗИД на ЗП се предвижда по-конкретна регламентация на дейността по извършване на одит за пътна безопасност. Въвежда се регистрация за одиторите, която ще бъде извършвана от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, като се регламентират изискванията, на които следва да отговарят лицата. Липсата на правни рамки и регулация на дейността на одиторите води до недостатъчно добро качество и до невъзможност по отношение на същите да бъде осъществяван контрол, включително и при констатираните нередности в работата им. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

4. В проекта се регламентират на законово ниво правомощията и компетентностите на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ да осъществява държавната политика по безопасността на пътната инфраструктура, включително и чрез планирането, организирането и провеждането на цялостни оценки на безопасността на пътната мрежа.

Следва нормативно да бъдат регламентирани нейните правомощия по вертикала и по хоризонтала, във връзка с отношенията с административните органи, участващите в изпълнението на действията по цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа. Агенцията е създадена като второстепенен разпоредител с бюджет към администрацията на Министерския съвет и с оглед изясняване на необходимите правомощия за изпълнение на целите и задачите ѝ, същите следва да бъдат доразвити и изведени в Закона за движението по пътищата, с оглед хоризонталния характер на политиката и високата обществената значимост.

С проекта на ЗИД на ЗП се предлага извършването на цялостни оценки на безопасността на пътната мрежа да се извършва от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, със съдействието на администрациите, управляващи пътя.

Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

6. Въвеждат се нови легални дефиниции, включително и на понятието „безопасност на движението по пътищата“, каквато до момента липсва, както и се предлагат промени, които са били обусловени от практиката по прилагане.

Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях?

Не са извършвани последващи оценки на нормативния акт.

2. Цели:

1. С планираните изменения се цели въвеждането в националното законодателство на необходимите законови и подзаконови промени за транспониране на Директива (ЕС)

2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управление на безопасността на пътната инфраструктура, с която се определя обхвата на процедурите за пътна безопасност, в т.ч. оценки на безопасността по пътищата в цялата мрежа. Цели се да бъдат създадени необходимите условия за изпълнение на изискванията на Директива (ЕС) 2019/1936.

Освен това, поставя се за цел усъвършенстване на нормативната уредба относно прилагането на процедури за безопасност на пътната мрежа в съответствие със законодателството на Европейския съюз в областта на пътната безопасност, посредством:

- разширяване на приложното поле на прилагането на процедурите за управление на безопасността на пътната мрежа, в съответствие с предвиденото в Директива (ЕС) 2019/1936;
- уреждане на нов вид процедури - цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, чрез която се извършва периодично оценяване на състоянието на пътната инфраструктура и на нейната безопасност и целенасочени инспекции по пътна безопасност;
- въвеждане на нормативно установено задължение за предприемане на последващи действия в резултат от проведени процедури за цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, изразяващи се в планирането и извършването на целенасочени инспекции за пътна безопасност или в предприемането на преки коригиращи действия;
- засилване на ролята на одитора по пътна безопасност, чрез регламентиране на участието му в инспекции на републиканската пътна мрежа.

2. Изпълнява се разпоредбата на § 9, ал. 1, т. 1 от Постановление № 21 от 01.02.2019 год. за създаване на ДАБДП, с която председателят на ДАБДП се задължава да предприеме необходимите действия и внесе в МС проекти на нормативни актове, произтичащи от създаването на ДАБДП. Въвежда се систематична уредба в закона на правомощията на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, включително по отношение на процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура.

Целите, които си поставя предлаганата нормативна промяна, съответстват на целите на действащата стратегическа рамка. Изготвеният законопроект е в изпълнение на Решение № 16 от 17.01.2019 г. Министерският съвет (МС) на Република България за одобряване на мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм до 2020 г. Законопроектът се внася за приемане от Министерския съвет и в изпълнение на Решение № 776 от 19.12.2019 г., с което Министерският съвет приема План за действие с мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата за 2020 г. Към Тематично направление 1 „Регулационна рамка“, т. 1. „Усъвършенстване на законодателството в областта на безопасността на движението по пътищата“ са предвидени мерки 1.1. и 1.4. относно транспонирането на Директива (ЕС) 2019/1936 и създаването на правна уредба в закона на правомощията на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

Пряко засегнатите страни са:

- Министерския съвет;
- Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“;

- Министерство на регионалното развитие и благоустройството;
- Министерство на вътрешните работи;
- Агенция „Пътна инфраструктура“;
- областни управители;
- кметовете на общини, на чиято територия се намират пътищата, които подлежат на провеждане на процедурите за пътна безопасност;
- лицата, извършващи одит за пътна безопасност;
- С предлаганите промени ще се засегнат всички участници в движението по пътищата.

Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).

4. Варианти на действие:

За решаване на дефинираните проблеми вариантите на действие са ограничени до вариант „Без действие“ и вариант „Приемане на предложените изменения и допълнения“:

Вариант 1: Без действие

При този вариант не се приемат изменения и допълнения в ЗП във връзка с въвеждането в националното ни законодателство на законодателните изменения за транспониране на новоприетата Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управление на безопасността на пътната инфраструктура. Няма да бъде дадена законовата регламентация на обществените отношения, свързани с провеждането на процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура, както и на дейността на одиторите по пътна безопасност.

Директива (ЕС) 2019/1936 предвижда процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура да се прилагат както за пътищата от трансевропейската пътна мрежа, така и за автомагистрала и други пътища първи клас, независимо дали те се намират в етап на проектиране, строителство или експлоатация, с изключение на пътищата в тунели, обхванати от Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа. Предвид обстоятелството, че от бюджета на ЕС са били предоставени значителни финансови средства за изграждане и реконструкция на пътища, няма да се даде правна регламентация на процедурите за управление на безопасността да се прилагат за пътища от републиканска пътна мрежа и за общински пътища в страната, което ще доведе до неизпълнение на Директива (ЕС) 2019/1936. Във връзка с това, процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура няма да могат да се прилагат също и за пътищата и проектите за пътната инфраструктура, разположени извън урбанизирани територии, които не обслужват имоти, граничещи с тях, и са завършени с финансиране от Европейския съюз, с изключение на пътищата, които не са отворени за общо движение на моторни превозни средства. Директива (ЕС) 2019/1936 допуска от обхвата на процедурите по цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа да могат да бъдат изключени пътища първи, втори, трети клас или общински пътища, които не са финансирани от Европейския съюз и са с нисък риск за безопасността на движението. Пътищата, част от трансевропейската пътна мрежа, не могат да бъдат

изключвани.

Цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа е оценка на риска от настъпването на пътнотранспортни произшествия и последствията от тях въз основа на:

1. визуален оглед, на място или чрез електронни средства, на проектните характеристики на пътя – вградената пътна безопасност;

2. анализ на участъците от пътната мрежа, които са в експлоатация повече от три години и по които е настъпил определен брой пътнотранспортни произшествия, съотнесено към пътния поток. Липсата на регулация на дейността на одиторите по пътна безопасност води до недостатъчно добро качество на предоставяните одиторски услуги и до невъзможност да бъде осъществяван контрол, включително и при констатираните нередности в работата им. Одитът за пътна безопасност на инфраструктурен проект е независима, подробна, систематична проверка за техническа безопасност на проектните характеристики, неразделна част от процеса на инвестиционното му проектиране, строителство и експлоатация и се извършва задължително на следните етапи:

1. преди съгласуване и одобряване на идейния проект;
2. преди съгласуване и одобряване на техническия/работния проект;
3. непосредствено след подписване на констативния акт по чл. 176, ал. 1 от Закона за устройство на територията;
4. при началната експлоатация на пътя.

Одитът по пътна безопасност ще се извършва от един или повече одитори по пътна безопасност, като одитор по пътна безопасност може да бъде физическо лице, което отговаря на следните изисквания:

1. да притежава най-малко петгодишен опит в областта на транспортното строителство – проектиране, изпълнение, експертна, контролна, преподавателска, научно-изследователска или развойна дейност;
2. да притежава диплома от акредитирано висше училище с професионална квалификация „строителен инженер“ или еквивалентна;
3. да е преминал обучение за пътна безопасност по програма, утвърдена от председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, съгласувана с министъра на образованието и науката;
4. да притежава сертификат за професионална квалификация, издаден от висши училища, акредитирани по реда на Закона за висшето образование и провеждащи обучение по специалността „Транспортно строителство“ или еквивалентна, въз основа на преминато обучение по т. 3 и успешно положен изпит;
5. да има сключена застраховка професионална отговорност;
6. да е вписан в регистър.

Ако не бъдат законово уредени процедурата по цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, одита за пътна безопасност и другите процедури по управление на безопасността на пътната инфраструктура в ЗП, няма да бъдат изпълнени поетите ангажменти на Р. България относно постигане на висока степен на безопасност на движението по пътищата.

В този случай няма да е възможно стриктното и ефективно прилагане на § 9, ал. 1, т. 1 от

Постановление № 21 от 01.02.2019 год. на МС за създаване на ДАБДП, по силата на която на председателя на ДАБДП е възложено да внесе в Министерския съвет проекти на нормативни актове, произтичащи от създаването на ДАБДП.

Във връзка с гореизложеното, се предвиждат извършване на нормативни промени и в Закона за движението по пътищата и в Закона за автомобилните превози.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения

При този вариант ще се приемат предложените изменения и допълнения в ЗП.

Във връзка с констатираните проблеми е необходимо да се приемат следните промени за постигане на заложените цели:

1. При този вариант ще се приемат изменения и допълнения в ЗП, като с изготвения законопроект ще се бъдат транспонирани изискванията на Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. Ще бъде създадена необходимата правна регулация на дейностите, които следва да се изпълняват в Република България във връзка с управление на безопасността на пътната инфраструктура, в които се включва задължително провеждането на следните процедури: оценка на въздействието върху пътната безопасност, одит за пътна безопасност, цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, целенасочени и периодични инспекции за безопасност. Ще бъдат регламентирани процедурите за цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, целенасочената инспекция за пътна безопасност и периодичната инспекция за пътна безопасност.

2. Ще бъде създадена необходимата конкретна правна регламентация на дейността по одит за пътна безопасност, за постигане на по-добро качество на предоставяните одиторски услуги за пътна безопасност. Ще се въведе регистрацията на одиторите от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, като ще се регламентират изискванията, на които следва да отговарят лицата. Проблемът не може да бъде преодолян, посредством съществуващото законодателство, чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности.

3. В проекта на ЗИД на ЗДвП се дава легално определение на понятието „безопасност на движението по пътищата“, каквато до момента липсва.

4. Регламентират се на законово ниво правомощията и компетентностите на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ да осъществява държавната политика по безопасността на пътната инфраструктура, включително чрез планирането, организирането и провеждането на цялостни оценки на безопасността на пътната мрежа.

Очакван ефект: При този вариант на действие ще е налице съответствие на националното законодателство с Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. и ще бъде изпълнено § 9, ал. 1, т. 1 от Постановление № 21 от 01.02.2019 год. на МС за създаване на ДАБДП.

За разрешаване на съществуващите проблеми и празноти в нормативната уредба, предлагаме да бъде избран Вариант на действие 2.

Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на

действие от страна на държавата, включително варианта "без действие".

5. Негативни въздействия:

Вариант 1: Без действие:

Икономически негативни въздействия:

Ще продължи да съществува сериозен риск за здравето и живота на всички участници в движението по пътищата, ако не се осигури прилагането на всички определени в Директива (ЕС) 2019/1936 процедури - оценка на въздействието върху пътната безопасност, одит за пътна безопасност, цялостна оценка на безопасността на пътна мрежа, целенасочени инспекции за пътна безопасност и периодични инспекции за пътна безопасност. Настъпването на пътнотранспортни произшествия води до сериозни икономически загуби за обществото.

Правомощията на административните органи – ДАБДП, МРРБ, МВР, свързани с целите и задачите на държавната политика по отношение на безопасността на пътната инфраструктура, показват известни разминавания или празноти. Всички цели и задачи, поставени в Директива (ЕС) 2019/1936, не са покрити или обезпечени от компетентността и отговорността на органите по управление на безопасността на движението по пътищата, като следва да няма правомощия, които да не могат да бъдат отнесени съответно към някоя от целите или задачите или към съответния административен орган.

В настоящия момент е налице разминаване между целите, задачите, механизмите и крайните резултати поради широкото отраслово разпределение на функции и отговорности между отделните министерства. Разпределението на отговорностите между отделните основни министерства – МРРБ и МВР, с отраслови функции е довело до обособяването на самостоятелни подсистеми от нормативни актове към всеки отраслов закон, а законодателят не е предвидил нужните обединителни механизми, които достатъчно ефективно да осигурят единодействие в този сектор.

Ще продължи да не е налице ясно и точно нормативно регламентиране на правомощията на всички компетентни органи в областта на безопасността на пътната инфраструктура – Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, МРРБ, МВР, областните управители, кметовете на общини по отношение на процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура, както и задълженията на независимите органи за контрол – одиторите по пътна безопасност.

Социални негативни въздействия:

При неосигуряване прилагането на процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура нараства потенциалният риск от възникването на пътнотранспортни произшествия, щетите от които носят сериозни негативни въздействия за обществото.

Екологични негативни въздействия:

Не са идентифицирани такива.

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения:

Икономически негативни въздействия:

Не са идентифицирани такива.

Социални негативни въздействия:

С регулирането на обществените отношения, свързани с осигуряване прилагането на

процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура, не се идентифицират социални негативни въздействия поради голямата обществена значимост.

Екологични негативни въздействия:

Не са идентифицирани такива.

Опишете качествено (при възможност - и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.

6. Положителни въздействия:

Вариант 1: Без действие:

Икономически положителни въздействия:

Не са идентифицирани.

Социални положителни въздействия:

Не са идентифицирани.

Екологични положителни въздействия:

Не са идентифицирани

Вариант 2: Приемане на предложените изменения и допълнения:

Икономически положителни въздействия:

Създаване на важни предпоставки за намаляване на пътнотранспортните произшествия и за запазване здравето и живота на участниците в движението по пътищата ще доведе до намаляване на икономическите последици от възникването на пътнотранспортни произшествия. Подобряването на безопасността на движението ще доведе до намаляване на икономическите последици при възникване на пътнотранспортни произшествия.

Ще се оптимизира управлението на безопасността на пътната инфраструктура и ще се създадат условия за повишаване ефикасността на разходваните за поддържане ресурси.

Създаването на ясна и конкретна законова рамка, определяща отговорността на всяка една институция, имаща правомощия по отношение на безопасността на пътната инфраструктура и движението по пътищата ще гарантира прозрачност на разходваните средства, независимо от източника на финансиране от началния до крайния момент, а именно: по отношение на планирането и строителството от страна на МРРБ (АПИ) на нови пътища, по отношение на поддържането, модернизацията и рехабилитацията на вече съществуващите такива. От страна на контролните органи, тези с властнически правомощия – МВР и независимите такива – одиторите по пътна безопасност ще се създаде ясна и лесна за проследяване одитна пътека за осъществения контрол.

Социални положителни въздействия:

Ще се създадат условия за ефективното намаляване на жертвите и пострадалите, както и възникналите щети от пътнотранспортни произшествия.

Ще се отговори на обществените очаквания за създаване на условия за създаване на по-

високи стандарти в областта на пътната безопасност.

Повишаването на безопасността на движение по пътищата ще доведе до създаване по-голяма сигурност за живота и здравето, включително и на уязвимите участници в движението.

Екологични положителни въздействия:

Не са идентифицирани екологични положителни въздействия по отношение на участниците в движението по пътищата.

Опишете качествено (при възможност - и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели.

7. Потенциални рискове:

Приемането на предложените изменения и допълнения не предполага възникването на евентуални рискове, както и не се очаква възникването на свързани с него съдебни спорове.

Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

☐ Ще се повиши

☐ Ще се намали

Няма да има промяна в административната тежест.

8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?

Създава се нов регистрационен режим за дейността на одиторите по пътна безопасност, като се засяга съществуващия режим на предоставяната услуга.

9. Създават ли се нови регистри?

Да

Регистър за одиторите по пътна безопасност. В Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ ще се води регистър на одиторите по пътна безопасност. Регистърът ще бъде публичен, а достъпът до него - свободен и ще се осъществява посредством електронната страница на агенцията. Вписването на одиторите по пътна безопасност в регистъра ще бъде безплатно. За вписване в регистъра, лицата ще подават заявление по образец, утвърден от председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, и ще прилагат към него документите, доказващи, че отговарят на изискванията. Отказът от вписване в регистъра, както и заповедта за прекратяване на вписването ще подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Когато отговорът е "да", посочете колко и кои са те.

10. Как въздейства актът върху микро-малките и средните предприятия (МСП)?

☐ Актът засяга пряко МСП

☐ Актът не засяга МСП

★ ☐ Няма ефект

Дотолкова доколкото се въвежда законова регламентация, насочена към създаване на

правила, които ще окажат въздействие на безопасността на движението по пътищата, не се очаква това да има пряк ефект върху МСП.

11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?

☐ Да

☒ Не

12. Обществени консултации:

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата ще бъде публикуван за обществено обсъждане за срок от 30 дни на интернет страниците на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и ДАБДП, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Справката за отразяването на постъпилите предложения и становища ще бъде публикувана на интернет страниците на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и Държавната агенция „Безопасност на движението по пътищата“, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Проектът на ЗИД ще се съгласува в съответствие с чл. 32, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация с всички министерства и с органите, с чиято функционална компетентност е свързан.

Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултациялни процедури.

13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

☒ Да, въвеждат се правилата на Директива (ЕС) 2019/1936.

☐ Не

Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:

Име и длъжност:

- Мартин Хубчев - директор на дирекция „Правно-техническа методология и контрол“, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“;
- Кристина Цалова – директор на дирекция "Технически правила и норми", Министерство на регионалното развитие и благоустройството;

Дата: 11.12.2020 г.

Подпис:

.....

.....

.....



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

X

(моля цитирайте при отговор)

ДО
Г-ЖА МАЛИНА КРУМОВА
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ
„БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО
ПО ПЪТИЩАТА“

На Ваше писмо рег. № ДАБДП 01-
26/15.01.2021 г.

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ПРЕДСЕДАТЕЛ,

Приложено изпращам Справка за съответствие на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи на Съвета на Европа и с практиката на Европейския съд по правата на човека съгласно чл. 28, ал. 3 от ЗНА.

X

Проф. д-р Николай Проданов, дн
Заместник-министър на правосъдието



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

X

/моля цитирайте при отговор/

СПРАВКА

ОТНОСНО:

Съответствието на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи на Съвета на Европа („Конвенцията“) и с практиката на Европейския съд по правата на човека („ЕСПЧ“) съгласно чл. 28, ал. 3 от ЗНА

В отговор на писмо с изх. № ДАБДП 01-26/15.01.2021 г. на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ относно проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата и на основание чл. 28, ал. 3 от Закона за нормативните актове, дирекция „Процесуално представителство на Република България пред Европейския съд по правата на човека“ изразява становище, че предложеният законопроект не създава нормативни предпоставки за противоречие с разпоредбите на Конвенцията и практиката на ЕСПЧ.

X

Проф. д-р Николай Проданов, дн
Заместник-министър

Таблица на съответствието с правото на Европейския съюз

<p>Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 година за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури</p>	<p>Закон за пътищата (ЗП) Правилник за прилагане на Закона за пътищата Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата (ЗИД на ЗП) Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата (ЗИД на ЗДвП) Наредба № 5 от 2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия и за категоризиране безопасността на пътищата Проект на Наредба по чл. 36б, ал. 9 Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка</p>	<p>Степен на съответствие</p>
<p>Член 1 Измененията на Директива 2008/96/ЕО са както следва: 1) Член 1 се заменя със следното: Член 1 Предмет и обхват 1. Настоящата директива налага установяването и изпълнението на процедури за оценка на въздействието върху пътната безопасност, проверки за пътна безопасност, инспекции за пътна безопасност и оценки на безопасността на цялата пътна мрежа от страна на държавите членки.</p>	<p>ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „Чл. 36б. (1) Управлението на безопасността на пътната инфраструктура включва задължително провеждането на следните процедури: 1. цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа; 2. оценка на въздействието върху пътната безопасност; 3. одит за пътна безопасност; 4. целенасочени инспекции за пътна безопасност; 5. периодични инспекции за пътна безопасност.“</p>	<p>Пълно</p>
<p>2. Настоящата директива се прилага за пътища, които съставляват част от трансевропейската пътна мрежа, за автомагистрала и други първокласни пътища, независимо дали се намират в</p>	<p>ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(2) Процедурите по ал. 1 се прилагат за пътища, част от трансевропейската пътна мрежа, за автомагистрала и други пътища първи клас, независимо дали се намират в етап на проектиране, строителство или експлоатация, с</p>	<p>Пълно</p>

етап на проектиране, строителство или експлоатация	изключение на пътища в тунели, обхванати от Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа.“	
3. Настоящата директива се прилага също за пътища и проекти за пътна инфраструктура, които не са обхванати от параграф 2, разположени са извън градските райони, не обслужват имоти, граничещи с тях, и са проектирани с тях, и са завършени с финансиране от Европейския съюз, с изключение на пътищата, които не са отворени за обществено ползване.“	ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(3) Процедурите по ал. 1 се прилагат също за пътища и проекти за пътна инфраструктура, които не са обхванати от ал. 2, разположени са извън урбанизирани територии, не обслужват имоти, граничещи с тях, и са завършени с финансиране от Европейския съюз, с изключение на пътищата, които не са отворени за обществено ползване.“	Пълно
4. Държавите членки могат да изключат от обхвата на настоящата директива първокласните пътища, които са с нисък риск за безопасността, въз основа на надлежно обосновани причини, свързани с интензивността на движението и статистическите данни за произшествията.	ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(4) От обхвата на процедурите по ал. 1, т. 1 могат да бъдат изключени пътища първи, втори, трети клас или общински пътища, които не са финансирани от Европейския съюз и са с нисък риск за безопасността на движението. Пътищата, част от трансевропейската пътна мрежа, не могат да бъдат изключвани.“	Пълно
Държавите членки могат да включат в обхвата на настоящата директива пътищата, които не са посочени в параграфи 2 и 3.	ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(5) По предложение на председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ и/или с решение на администрациите, изпълняващи процедурите по ал. 1, същите могат да се прилагат и за други пътища, извън посочените в ал. 2 и ал. 3.“	Пълно
До 17 декември 2021 г. всяка държава членка уведомява Комисията за списъка	ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така:	

на автомагистралите и първокласните пътища на нейна територия, а след това и за всички последващи промени в него. Освен това всяка държава членка уведомява Комисията за списъка на пътищата, изключени в съответствие с настоящия параграф от обхвата на настоящата директива или включени в него, а след това и за всички последващи промени.	„(6) Министърът на регионалното развитие и благоустройството и председателят на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ съвместно изготвят и предоставят на Европейската комисия списъци на пътищата, включени и изключени от обхвата на процедурите по ал. 1. При настъпила промяна в списъците, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ своевременно информира Европейската комисия.“	Пълно
Комисията публикува списъка на пътищата, за които е получила уведомление в съответствие с настоящия член.	ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(2) Процедурите по ал. 1 се прилагат за пътища, част от трансевропейската пътна мрежа, за автомагистрала и други пътища първи клас, независимо дали се намират в етап на проектиране, строителство или експлоатация, с изключение на пътища в тунели, обхванати от Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа.“	Пълно
2) Член 2 се изменя, както следва:		
а) точка 1 се заменя със следното: „1. „трансевропейска пътна мрежа“ са пътните мрежи, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета (*);	ЗИД на ЗП: В Допълнителните разпоредби, в §1, т. 20 се изменя така: „20. „Трансевропейска пътна мрежа“ са пътните мрежи, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС.“	Пълно
б) добавят се следните точки: „1а. „автомагистрала“ означава път, специално проектиран и построен за	Закон за пътищата Чл. 3. (7) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2010 г.) Автомагистралите са национални обекти. Те са специално изградени и означени пътища за движение само на	Пълно

<p>автомобилно движение, който не обслужва имоти, граничещи с него, и който отговаря на следните критерии:</p> <p>а) снабден е, с изключение на специални места или временно, с отделни пътни платна за двете посоки на движение, отделени едно от друго или чрез разделителна ивица, която не е предназначена за движение, или по изключение чрез други средства;</p> <p>б) не се пресича на едно ниво нито с друг път, нито с железопътна или трамвайна линия, нито с велосипедна алея или пешеходна зона;</p> <p>в) специално е проектиран като автомагистрала;</p>	<p>моторни превозни средства с високи скорости и притежават следните характеристики:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. имат самостоятелни платна за движение във всяка посока с разделителна ивица между тях, като всяко платно е с най-малко две ленти за движение и със специална лента за аварийно спиране; 2. пресичането с други пътища, улици, железопътни и трамвайни линии е само на различни нива; 3. вливането и отливването на движението е само на определени места; 4. нямат директни връзки към съседните прилежащи територии; 5. (нова - ДВ, бр. 47 от 2012 г.) имат площадки за краткотраен отгид; 6. (нова - ДВ, бр. 47 от 2012 г.) имат предпазна телена ограда. 	
<p>1б. „първокласен път“ означава път извън градските зони, който свързва големи градове или региони, или и двете, който принадлежи към най-високата категория пътища под категорията „автомагистрала“ в националната класификация на пътищата, в сила към 26 ноември 2019 г.;</p>	<p>Правилник за прилагане на Закона за пътищата</p> <p>Чл. 6. (1) Републиканските пътища се класифицират според административно-стопанското си значение и функциите си в транспортната система в следните класове:</p> <p>3. (предишна т. 2 – ДВ, бр. 90 от 2016 г., в сила от 15.11.2016 г.) пътища I клас;</p> <p>(4) (Предишна ал. 3 – ДВ, бр. 90 от 2016 г., в сила от 15.11.2016 г.) Пътищата I клас са предназначени за осъществяване на транзитно движение на големи разстояния (предимно от граница до граница) и имат следните характеристики:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. съвпадат с направленията на основните транзитни потоци или директно свързват отдалечени важни административно-стопански региони в страната; 2. обслужват големи прилежащи територии; 3. имат връзки с пътища към прилежащите територии само на определени места. 	Пълно
<p>в) точка 5 се заличава;</p>	<p>Не подлежи на въвеждане в</p>	

<p>г) точки 6 и 7 се заменят със следното:</p> <p>„6. „класиране на безопасността“ означава класифицирането на части от съществуващата пътна мрежа в категории в зависимост от тяхната обективно определена „заложена“ безопасност;</p>	<p>националното законодателство</p>
<p>г) точки 6 и 7 се заменят със следното:</p> <p>7. „целенасочена инспекция за пътна безопасност“ означава целенасочено разследване с оглед установяването на опасни условия, недостатъци и проблеми, които увеличават риска от произшествия и наранявания, въз основа на посещение на място на съществуващ път или пътен участък;</p>	<p>ЗИД на ЗП: В Допълнителните разпоредби, в §1 се правят следните изменения и допълнения: Точка 27 се изменят така: „27. „Класифициране на ниво на безопасност“ е оценяване на участъци от съществуващата пътна мрежа в категории, в зависимост от обективно определената безопасност на проектите характеристики на пътя – вградената безопасност.“</p>
<p>г) точки 6 и 7 се заменят със следното:</p> <p>7. „целенасочена инспекция за пътна безопасност“ означава целенасочено разследване с оглед установяването на опасни условия, недостатъци и проблеми, които увеличават риска от произшествия и наранявания, въз основа на посещение на място на съществуващ път или пътен участък;</p>	<p>ЗИД на ЗП: „Чл. 36л. (1) Целенасочена инспекция за пътна безопасност е независимо обследване на път или част от път, за установяване на опасни условия, недостатъци и проблеми, свързани с всички негови елементи, които увеличават риска от произшествия и наранявания. Инспекцията задължително включва посещение и оглед на място.“</p>
<p>д) вмъкна се следната точка:</p> <p>„7а. „периодична инспекция за пътна безопасност“ означава обичайна периодична проверка на характеристиките и недостатъците, които налагат работи по поддържане от съображения за безопасност;</p>	<p>ЗИД на ЗП: „Чл. 36м. (1) Периодична инспекция за пътна безопасност е проверка на характеристиките и недостатъците на пътя, които налагат работи по поддържане от съображения за безопасност.“</p>
<p>е) добавя се следната точка:</p> <p>„10. „уязвими ползватели на пътя“ означава немоторизирани ползватели на пътя — включително по-специално велосипедисти и пешеходци — и ползватели на двуколесни моторни превозни средства.“</p>	<p>ЗИД на ЗДвП: В Допълнителните разпоредби на ЗДвП, в § 6 се създава т. 75: „75. „Уязвими участници в движението“ са немоторизирани участници в движението, пешеходци и лица, работещи на пътя и по-специално деца, възрастни хора и хора с увреждания, както и водачите на двуколесни пътни превозни средства.“</p>

<p>3) В член 4 се добавя следният параграф: „6. В рамките на първоначалната проверка на етапа на проектиране Комисията предоставя насоки за проектирането на „щадяща крайпътна среда“ и „разпознаваеми“, както и насоки относно изискванията за качество във връзка с уязвимите ползватели на пътя. Тези насоки се разработват в тясно сътрудничество с експерти от държавата-членка.“</p>	<p>Не подлежи на въвеждане в националното законодателство</p>
<p>4) Член 5 се заменя със следното: „Член 5 Цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа</p> <p>1. Държавите членки гарантират извършването на цялостна оценка на безопасността на цялата пътна мрежа в експлоатация, обхваната от настоящата директива.</p>	<p>Закон за пътищата</p> <p>Чл. 36б. (Нов - ДВ, бр. 39 от 2011 г.) (1) Управлението на безопасността на пътната инфраструктура включва задължително провеждането на следните процедури: оценка на въздействието върху пътната безопасност, одит за пътна безопасност, управление на безопасността на пътната мрежа и периодични инспекции за безопасност, възлагани или извършвани от агенцията.</p> <p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Чл. 36б се изменя така:</p> <p>„(2) Процедурите по ал. 1 се прилагат за пътища, част от трансевропейската пътна мрежа, за автомагистрала и други пътища първи клас, независимо дали се намират в етап на проектиране, строителство или експлоатация, с изключение на пътища в тунели, обхванати от Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа.</p> <p>(3) Процедурите по ал. 1 се прилагат също за пътища и проекти за пътната инфраструктура, които не са обхванати от ал. 2, разположени са извън урбанизирани територии, не обслужват имоти, граничещи с тях, и са</p>

	завършени с финансиране от Европейския съюз, с изключение на пътищата, които не са отворени за обществено ползване.“ Създава се чл. 366 ¹ : „Чл. 366 ¹ . (2) Цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа се извършва от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, със съдействието на администрациите, управляващи пътя.“	
2. В цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа се прави оценка на риска от произшествия и степента на въздействието на произшествията, въз основа на: а) първо, визуален преглед, на място или чрез електронни средства, на проектните характеристики на пътя („заложената“ безопасност); както и б) анализ на участъците от пътната мрежа, които са в експлоатация повече от три години и по които са ставали голям брой тежки произшествия, съотнесено към пътното движение.	ЗИД на ЗП: Създава се чл. 366 ¹ : „Чл. 366 ¹ . (1) Цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа е оценка на риска от настъпване на пътнотранспортни произшествия и последствията от тях въз основа на: 1. визуален оглед, на място или чрез електронни средства, на проектните характеристики на пътя – вградена пътна безопасност; 2. анализ на участъци от пътната мрежа, които са в експлоатация повече от три години и по които е настъпил определен брой пътнотранспортни произшествия, съотнесено към пътния поток.	Пълно
3. Държавите-членки гарантират, че първата цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа ще бъде извършена най-късно до 2024 г. Последващите оценки на безопасността на цялата пътна мрежа трябва да са достатъчно чести, за да се гарантират подходящи нива на безопасност, но при всички случаи следва да се извършват най-малко на всеки пет години.	ЗИД на ЗП Създават се Преходни и заключителни разпоредби: „§ 21. Първата цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа се извършва до 31.12.2024 г. и въз основа на резултатите от нея, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ предоставя на Европейската комисия доклад за класифицирането на безопасността на пътната мрежа до 31 октомври 2025 г.“ Създава се чл. 366 ¹ : „(3) Цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа се извършва най-малко веднъж на всеки пет години от експертни екипи, чийто състав се определя с наредбата по чл. 366, ал. 9.“	Пълно
4. При извършването на цялостната оценка на безопасността на пътната	ЗИД на ЗП: Чл. 366 се изменя така:	

мрежа държавите членки могат да вземат предвид индикативните елементи, предвидени в приложение III.	„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановете по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“	Пълно
5. Комисията предоставя насоки относно методиката за извършване на системни оценки на безопасността на цялата пътна мрежа и класирането на пътната безопасност.		Не подлежи на въвеждане в националното законодателство
6. Въз основа на резултатите от оценката, посочена в параграф 1, и с оглед на приоритизирането на нуждите от по-нататъшни действия, държавите-членки класифицират всички участъци от пътната мрежа в не по-малко от три категории според нивото им на безопасност.	ЗИД на ЗП: Създава се чл. 36б ¹ : „(5) Въз основа на резултатите от оценката по ал. 1, и с оглед на определяне на нуждите от предприемане на последващи коригиращи действия, всички участъци от пътната мрежа се класифицират в не по-малко от три категории, според нивото им на безопасност.“	Пълно
5) Член 6 се изменя, както следва:		
а) заглавието се заменя със следното: „Член 6 Периодични инспекции за пътна безопасност“;		Не подлежи на въвеждане в националното законодателство
б) параграф 1 се заменя със следното: „1. Държавите-членки гарантират, че периодичните инспекции за пътна безопасност се извършват достатъчно често, за да се гарантират подходящи равнища на безопасност на въпросната пътна инфраструктура.“;	ЗИД на ЗП: Създава се чл. 36м: (2) Агенция „Пътна инфраструктура“ извършва периодични инспекции на републиканските пътищата в експлоатация най-малко два пъти годишно за гарантиране на достатъчни равнища на безопасност на конкретната пътна инфраструктура. (3) Общинските администрации извършват периодични инспекции на общинските пътища в експлоатация най-малко един път годишно за гарантиране на достатъчни равнища на безопасност на конкретната инфраструктура.“	Пълно

в) параграф 2 се заличава;		Не подлежи на въвеждане в националното законодателство
<p>г) параграф 3 се заменя със следното:</p> <p>„3. Държавите членки гарантират безопасността на участъците от пътна мрежа, граничещи с пътните тунели, уредени от Директива 2004/54/ЕО, чрез съвместни инспекции за пътна безопасност, включващи компетентните образувания, участващи в изпълнението на настоящата директива и Директива 2004/54/ЕО. Съвместните инспекции за пътна безопасност са достатъчно чести, за да гарантират подходящи нива на безопасност, но при всички случаи се извършват най-малко на всеки шест години.</p>	<p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Създава се чл. 36м:</p> <p>„(4) Администрациите, управляващи пътя и тунелите, извършват съвместни периодични инспекции за пътна безопасност на участъците от пътна мрежа, граничещи с пътни тунели по смисъла на Директива 2004/54/ЕО. Съвместните инспекции се извършват най-малко на всеки шест години.“</p>	Пълно
<p>б) Въмъкват се следните членове:</p> <p>Член 6а</p> <p>Последващи действия във връзка с процедурите за пътищата в експлоатация</p>		
<p>1. Държавите членки гарантират, че констатациите от оценките на безопасността на цялата пътна мрежа, извършени съгласно член 5, водят до последващи действия – или целенасочени инспекции за пътна безопасност, или преки коригиращи действия.</p>	<p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Създава се чл. 36б¹:</p> <p>„(2) Цялостна оценка на безопасността на пътна мрежа се извършва от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, със съдействието на администрациите, управляващи пътя.</p> <p>(4) Въз основа на констатациите от оценката по ал. 1 и в случай, че е установена необходимост от предприемане на последващи действия, администрациите, управляващи пътя, извършват целенасочени инспекции, или предприемат преки коригиращи действия, осигуряващи безопасността на движението.</p>	Пълно

	<p>(5) Въз основа на резултатите от оценката по ал. 1, и с оглед на определяне на нуждите от предприемане на последващи коригиращи действия, всички участъци от пътната мрежа се класифицират в не по-малко от три категории, според нивото им на безопасност.“</p>	
<p>2. При извършването на целенасочените инспекции за пътна безопасност държавите членки могат да вземат предвид индикативните елементи, посочени в приложение Па.</p>	<p>ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановете по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p>	Пълно
<p>3. Целенасочените инспекции за пътна безопасност се извършват от експертни екипи. Най-малко един от членовете на експертния екип трябва да отговаря на изискванията, определени в член 9, параграф 4, буква а).</p>	<p>ЗИД на ЗП: Създава се чл. 36л: (3) Целенасочените инспекции за пътна безопасност се извършват от експертни екипи, в които най-малко един от членовете на екипа е одитор по пътна безопасност.</p>	Пълно
<p>4. Държавите-членки гарантират, че констатациите от целенасочените инспекции за пътна безопасност са последвани от мотивирани решения за определяне на необходимостта от коригиращи действия. По-специално, държавите-членки определят пътните участъци, където е необходимо повишаване на безопасността на пътната инфраструктура, и определят приоритетните действия с оглед на повишаването на безопасността на тези пътни участъци.</p>	<p>ЗИД на ЗП: Член 36б се изменя така: „(8) Въз основа на резултатите от процедурите по ал. 1, т. 1 и 4, администрациите, управляващи пътя, изготвят плановете за изпълнение на преки коригиращи действия, чиято ефективност подлежи на оценка не по-късно от една година, считано от датата на изпълнението им.“ Създава се чл. 36б¹: „(4) Въз основа на констатациите от оценката по ал. 1 и в случай, че е установена необходимост от предприемане на последващи действия, администрациите, управляващи пътя, извършват целенасочени инспекции, или предприемат преки коригиращи действия, осигуряващи безопасността на движението. (5) Въз основа на резултатите от оценката по ал. 1, и с оглед на определяне на нуждите от предприемане на последващи коригиращи действия, всички участъци от пътната мрежа се класифицират в не по-малко от три категории, според нивото им на безопасност.“</p>	Пълно

5. Държавите членки гарантират, че коригиращите действия са насочени основно към пътни участъци с ниска нива на безопасност, които предоставят възможност за прилагането на мерки с голям потенциал за повишаване на безопасността и икономии от свързаните с произшествия разходи.	ЗИД на ЗП: Създава се чл. 36б ¹ : (5) Въз основа на резултатите от оценката по ал. 1, и с оглед на определяне на нуждите от предприемане на последващи коригиращи действия, всички участъци от пътна мрежа се класифицират в не по-малко от три категории, според нивото им на безопасност“.	Пълно
6. Държавите членки изготвят и редовно актуализират основан на риска план за приоритетни действия за проследяване на изпълнението на определените коригиращи действия.	ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(8) Въз основа на резултатите от процедурите по ал. 1, т. 1 и 4, администрациите, управляващи пътя, изготвят планове за изпълнение на преки коригиращи действия, чиято ефективност подлежи на оценка не по-късно от една година, считано от датата на изпълнението им. (9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановете по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“	Пълно
Член 6б Защита на уязвимите ползватели на пътя		
Държавите членки гарантират, че нуждите на уязвимите ползватели на пътя се взимат под внимание при прилагането на процедурите, предвидени в членове 3—6а.	ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: (9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановете по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“	Частично
Член 6в Пътна маркировка и пътни знаци		
1. В своите съществуващи и бъдещи процедури за пътна маркировка и пътни знаци държавите членки обръщат специално внимание на ефективната видимост и възприемане на	Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци Чл. 4. В обхвата на пътя не се поставят рекламни и други видове материали с форма и цвят, които наподобяват пътните знаци или другите средства за сигнализация на пътищата или печат за тяхното възприемане.	Пълно

<p>пътната маркировка и пътните знаци за хора водачи и автоматизирани системи за подпомагане на водача. Такива процедури трябва да вземат под внимание общите спецификации, когато такива общи спецификации са били установени в съответствие с параграф 3.</p>	<p>Чл. 9. (1) (Доп. - ДВ, бр. 35 от 2015 г., в сила от 18.05.2015 г.) Пътните знаци и другите средства за сигнализиране се поставят отъдно на платното за движение, с лицевата си страна срещу посоката на движение, така че да не се закриват от други пътни знаци, препятствия, съоръжения или принадлежности в обхвата на пътя на място, което осигурява:</p> <p>1. своевременно им разпознаване и възприемане от участниците в движението през деня и през нощта;</p> <p>Чл. 14. (1) (Доп. - ДВ, бр. 35 от 2015 г., в сила от 18.05.2015 г.) Пътните знаци и другите средства за сигнализиране трябва да са видими от разстояние, което позволява на водача своевременно да предприеме действия за осигуряване безопасността на движението.</p> <p>Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка</p> <p>Чл. 7. (Изм. - ДВ, бр. 34 от 2015 г., в сила от 18.05.2015 г.) (1) В зависимост от вида на вложените строителни продукти пътната маркировка трябва да отговаря на изискванията и методите за изпитване на БДС EN 1436 "Материали за пътна маркировка. Експлоатационни характеристики на пътната маркировка" и/или на БДС EN 1790 "Материали за пътна маркировка. Готови материали за пътна маркировка" и/или на БДС EN 1463 "Материали за пътна маркировка. Светлоотразителни пътни кабаря".</p> <p>Чл. 9. (Изм. - ДВ, бр. 34 от 2015 г., в сила от 18.05.2015 г.) Пътната маркировка трябва да е видима при различни метеорологични условия както през деня, така и през нощта. Тя трябва да е светлоотразяваща. Пътната маркировка на местата за паркиране на пътни превозни средства на обособени места може да не е светлоотразяваща.</p>	<p>Не подлежи на въвеждане на националното законодателство</p>
<p>2. Най-късно до юни 2021 г. създадена от Комисията група от експерти оценява възможността за установяване на общи спецификации, включително различни елементи, целящи да се гарантира оперативното използване на пътната маркировка и пътните знаци, за да се</p>		<p>Не подлежи на въвеждане на националното законодателство</p>

<p>насърчи ефективната видимост и възприемане на пътната маркировка и пътните знаци за хора водачи и автоматизирани системи за подпомагане на водача. Групата включва експерти, определени от държавите членки. Оценката включва консултация с Икономическата комисия за Европа на ООН.</p> <p>Оценката по-специално отчита следните елементи:</p> <p>а) взаимодействието между различните технологии за подпомагане на водача и инфраструктурата;</p> <p>б) въздействието на климатичните и атмосферните явления, както и на движението, върху пътната маркировка и пътните знаци, налични на територията на Съюза;</p> <p>в) вида и честотата на усилията за поддържането, необходими за различните технологии, включително оценка на разходите.</p>		<p>Не подлежи на въвеждане на националното законодателство</p>
<p>3. Като взема под внимание оценката, посочена в параграф 2, Комисията може да приеме актове за изпълнение с цел установяването на общи спецификации, свързани с посочените в параграф 1 процедури на държавите членки, целящи да се гарантира оперативното използване на тяхната пътна маркировка и пътни знаци, с оглед на ефективната видимост и възприемане на пътната маркировка и пътните знаци за хора</p>		

водачи и автоматизирани системи за подпомагане на водача. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 13, параграф 2.		
Актовете за изпълнение, посочени в алинея първа, не засягат компетентността на Европейския комитет за стандартизация по отношение на стандартите за пътна маркировка и пътни знаци.	Не подлежи на въвеждане на националното законодателство	
Член 6г Информация и прозрачност		
Комисията публикува европейска карта на пътната мрежа, попадаща в обхвата на настоящата директива, която е достъпна онлайн, като посочва ясно различните категории, както е посочено в член 5, параграф 6	Не подлежи на въвеждане на националното законодателство	
Член 6д Доброволно публикуване на информация		
Държавите членки се стремят да създадат национална система за доброволно публикуване на информация, достъпна онлайн за всички ползватели на пътя, за да се улесни събирането на данни за събития, предавани от ползвателите на пътя и от превозните средства, както и всяка друга свързана с безопасността информация, която се възприема от съответното публикуващо лице като действителен или потенциален риск по отношение на безопасността на пътната инфраструктура.	Пълно	ЗИД на ЗП Създава се чл. 36н: „Чл.36н. (1) Администрациите, управляващи пътя публикуват информация за предприети от тях мерки по получени сигнали, свързани с установен риск за безопасността на пътната инфраструктура в единна електронна платформа. (2) Достъпът до платформата е свободен. (3) Условието и редът за разработване и управление на електронната платформа по ал.1 се урежда с акт на Министерския съвет.“

<p>7) В член 7 се вмъква следният параграф:</p> <p>„1а. Комисията може да приеме актове за изпълнение, за да предостави насоки относно докладването за тежестта на произшествието, включително брой на смъртните случаи и ранените лица. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 13, параграф 2.“</p>		<p>Не подлежи на въвеждане в националното законодателство</p>
<p>8) В член 9 се вмъква следният параграф:</p> <p>„1а. За проверителите на пътната безопасност, преминали обучението си след 17 декември 2024 г., държавите-членки гарантират, че програмите за обучение на проверителите на пътната безопасност включват аспекти, свързани с уязвимите ползватели на пътя и инфраструктурата за такива участници.</p>	<p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Член 36д се изменя така:</p> <p>„Чл. 36д. (1) Одитор по пътна безопасност може да бъде физическо лице, което отговаря на следните изисквания:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. да притежава най-малко петгодишен опит в областта на транспортното строителство – проектиране, изпълнение, експертна, контролна, преподавателска, научно-изследователска или развойна дейност; 2. да притежава диплома от акредитирано висше училище с професионална квалификация „строителен инженер“ или еквивалентна; 3. да притежава сертификат за професионална квалификация, издаден от висше училище, акредитирано по реда на Закона за висшето образование и провеждащо обучение по специалността „Транспортно строителство“ или еквивалентна, въз основа на преминало обучение за одитор по пътна безопасност по програма, утвърдена от председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, съгласувана с министъра на образованието и науката; 4. да има сключена застраховка професионална отговорност; <p>(2) Одитор по пътна безопасност не може да участва в друго качество при планирането, проектирането, строителството или експлоатацията на съответния инфраструктурен проект.</p> <p>(3) Одиторът по пътна безопасност поддържа професионалната си квалификация чрез периодични курсове за допълнително обучение,</p>	<p>Частично</p>

<p>9) Член 10 се заменя със следното:</p> <p>„Член 10 Обмен на добри практики</p> <p>С цел подобряване на безопасността на пътищата в рамките на Съюза, Комисията установява съгласувана система за обмен на информация и най-добри практики между държавите членки, обхващаща, <i>inter alia</i>, програмите за обучение за пътна безопасност, съществуващите проекти за безопасност на пътната инфраструктура и доказани технологии за пътна безопасност.“</p>	<p>провеждано от висше училище, акредитирано по реда на Закона за висшето образование и провеждано обучение по специалността „Транспортно строителство“ или еквивалентна, поне веднъж на всеки пет години.</p> <p>(4) Условията и редът за придобиване на професионална квалификация „одитор по пътна безопасност“ и за преминаване на периодични курсове за допълнително обучение се определят с наредбата по чл. 36б, ал. 9.“</p> <p>С наредбата по чл. 36б, ал. 9 от законопроекта се предвижда да бъдат определени условията на които трябва да отговарят лицата които извършват процедурите по пътна безопасност.</p>	<p>9) Член 10 се заменя със следното:</p> <p>„Член 10 Обмен на добри практики</p> <p>С цел подобряване на безопасността на пътищата в рамките на Съюза, Комисията установява съгласувана система за обмен на информация и най-добри практики между държавите членки, обхващаща, <i>inter alia</i>, програмите за обучение за пътна безопасност, съществуващите проекти за безопасност на пътната инфраструктура и доказани технологии за пътна безопасност.“</p>	<p>Не подлежи на въвеждане на националното законодателство</p>
<p>10) В член 11 параграф 2 се заличава.</p>		<p>Не подлежи на въвеждане на националното законодателство</p>	<p>Не подлежи на въвеждане на националното законодателство</p>
<p>11) Вмъква се следният член: „Член 11а Докладване</p> <p>1. До 31 октомври 2025 г. държавите членки предоставят на Комисията доклад за класифицирането на безопасността на цялата мрежа, оценена в съответствие с член 5. Когато е възможно, докладът се основава на обща</p>	<p>ЗИД на ЗП</p> <p>Създава се чл. 36б¹:</p> <p>„(7) Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, въз основа на резултатите от оценката по ал. 1, предоставя на Европейската комисията доклад за класифицирането на безопасността на пътната мрежа в Република България на всеки 5 години.“</p>	<p>Пълно</p>	

методика. Ако е приложимо, докладът също включва списък с мерките в националните актуализирани насоки, включително по-специално подобренията по отношение на технологичния напредък и защитата на уязвимите ползватели на пътя. От 31 октомври 2025 г. нататък тези доклади се предоставят на всеки пет години.	В Преходни и заключителни разпоредби на ЗП се създава § 21: § 21. Първата цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа се извършва до 31.12.2024 г. и въз основа на резултатите от нея, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ предоставя на Европейската комисия доклад за класифицирането на безопасността на пътната мрежа до 31 октомври 2025 г.	
2. За първи път най-късно до 31 октомври 2027г. и на всеки пет години след това, Комисията изготвя – въз основа на анализ на националните доклади, посочени в параграф 1, доклад за прилагането на настоящата директива, по-специално по отношение на елементите, посочени в параграф 1, и за евентуалните допълнителни мерки, включително преразглеждането на настоящата директива и евентуалното ѝ адаптиране към техническия прогрес, и го представя на Европейския парламент и на Съвета.“		Не подлежи на въвеждане в националното законодателство
12) Член 12 се заменя със следното: „Член 12 Изменение на приложението		
На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12а за изменение на приложението с цел адаптирането им към техническия прогрес.“		Не подлежи на въвеждане в националното законодателство
Член 12а Упражняване на делегирането		

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.	Не подлежи на въвеждане на националното законодателство
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 12, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 16 декември 2019 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.	Не подлежи на въвеждане на националното законодателство
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 12, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.	Не подлежи на въвеждане на националното законодателство
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в	Не подлежи на въвеждане на националното законодателство

съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество (*).	националното законодателство
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.	Не подлежи на въвеждане на националното законодателство
6. Делегиран акт, приет съгласно член 12, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.	Не подлежи на въвеждане на националното законодателство
14) Член 13 се заменя със следното: „Член 13 Пропекура на комитет	
1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета (*).	Не подлежи на въвеждане на националното законодателство
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.	Не подлежи на въвеждане на националното законодателство
15) Приложенията се изменят, както е посочено в приложението към настоящата директива.	Не подлежи на въвеждане на националното законодателство

Член 2 Транспониране		националното законодателство
1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 17 декември 2021 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.		Не подлежи на въвеждане на националното законодателство
Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.	ЗИД на ЗП В Допълнителните разпоредби се създава § 1а: „§ 1а. Този закон въвежда разпоредби на Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 година за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ, L 305/1 от 26 ноември 2019 г.).“	Пълно
2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.		Не подлежи на въвеждане на националното законодателство
Член 3 Влизане в сила		
Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в Официален вестник на Европейския съюз.		Не подлежи на въвеждане на националното законодателство
Член 4 Адресати		
Адресати на настоящата директива са държавите членки. Съставено в Страсбург на 23 октомври 2019 година.		Не подлежи на въвеждане на националното законодателство

ПРИЛОЖЕНИЕ			
1). Приложение I се изменя, както следва:			
а) заглавието се заменя със следното: ПРИЛОЖЕНИЕ I ИНДИКАТИВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ			Не подлежи на въвеждане на националното законодателство
б) в точка 2 буква д) се заменя със следното: „д) движение (напр. интензивност на движението, категоризация на движението по тип), включително изчислени пешеходен и велосипеден поток, определен от функциите на използване на прилежащите земи“		ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“ Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които: § 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9. § 23. Наредбата по чл. 36б, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.	Частично
2). Приложение II се изменя, както следва:			
а) заглавието се заменя със следното: ПРИЛОЖЕНИЕ II ИНДИКАТИВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРОВЕРКИТЕ ЗА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ			Не подлежи на въвеждане на националното законодателство
б) в точка 1 се добавя следваща буква: „н) мерки за уязвимите ползватели на пътя: i) мерки за пешеходци,		ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал.	Частично

ii) мерки за велосипедисти, включително наличието на алтернативни маршрути или отсечки, отделени от движението с висока скорост, iii) мерки за ползватели на двуколесни моторни превозни средства, iv) гъстота и локация на прелезите за пешеходци и велосипедисти, v) мерки за пешеходци и велосипедисти по засегнатите пътища в района, vi) отделяне на пешеходците и велосипедистите от движението с висока скорост или наличие на преки алтернативни маршрути по пътища от по – нисък клас;	8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет. Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които: § 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9. § 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.	
v) в точка 2 буква з) се заменя със следното: „з) мерки за уязвими ползватели на пътя: i) мерки за пешеходци, ii) мерки за велосипедисти, iii) мерки за ползватели на двуколесни моторни превозни средства;“	ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“ Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които: § 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9. § 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.	Частично
3) Въвкъв се следното приложение:		
ПРИЛОЖЕНИЕ Па ИНДИКАТИВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ЦЕЛЕНАСОЧЕНИТЕ ИНСПЕКЦИИ ЗА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ		Не подлежи на въвеждане в националното законодателство
1. Проекция на пътя и пътни профили: а) видимост и разстояния за видимост;	ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така:	Частично

б) ограничение на скоростта и зони с въведено ограничение на скоростта; в) леска на за разграничаване проекция (т. е. „разпознаваемост“ на проекцията от страна на ползвателите на пътя); г) достъп до прилежащи имоти и проекти; д) достъп на превозни средства за слепна помощ и служебни превозни средства; е) поддържане на мостове и водостоци; ж) крайпътно оформление (банкети, ръб на пътна настилка, изкопи и насипи).	„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“ Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които: § 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9. § 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.	
2. Пресечни точки и пътни възли: а) целесъобразност на вида пресечна точка/пътен възел; б) геометрия на разположението на пресечна точка/пътен възел; в) видимост и яснота (възприемане) на пресечните точки; г) видимост на пресечните точки; д) разположение на допълнителни ленти на пресечни точки; е) контролиране на трафика в пресечната точка (напр. със знаци „стоп“, светлинни сигнали и т. н.); ж) наличието на прелези за пресичане на пешеходци и велосипедисти;	ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“ Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които: § 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9. § 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.	Частично
3. Мерки за уязвими ползватели на пътя: а) мерки за пешеходци; б) мерки за велосипедисти; в) мерки за ползватели на двуколесни моторни превозни средства;	ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“	Частично

<p>г) обществен транспорт и инфраструктура; д) железопътни прелези (като се има предвид преди всячко видът на прелеза и дали става въпрос за управлявани или не от човек, ръчни или автоматизирани съоръжения).</p>	<p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които: § 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9. § 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	
<p>4. Осветеност, знаци и маркировка: а) съгласувани пътни знаци, които не възпрепятстват видимостта; б) яснота на пътните знаци (позиция, размер, цвят); в) стълбове, използвани за сигнализация; г) съгласувана пътна маркировка и разделителни линии; д) яснота на пътна маркировка (позиция, размери и светлоотразителност при сухи и влажни условия); е) подходящ контраст на пътната маркировка; ж) осветеност на осветяваните пътища и пресечни точки; з) подходящи пътни съоръжения;</p>	<p>ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които: § 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9. § 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	Частично
<p>5. Светлинни сигнали: а) експлоатация; б) видимост.</p>	<p>ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които:</p>	Частично

<p>6. Обекти, зони, свободни от препятствия, и системи от пътни ограничители:</p> <p>а) крайпътна среда включително растителност;</p> <p>б) крайпътни опасности и разстояния от края на пътното платно или велосипедната алея;</p> <p>в) удобно за ползвателя приспособяване на системите от пътни ограничители (централни разделителни полоси и противоударни бариери за предотвратяване на опасностите за уязвими ползватели на пътя);</p> <p>г) краища на противоударните бариери;</p> <p>д) подходящи системи от пътни ограничители по мостове и водостоци;</p> <p>е) ограждения (по пътища с ограничен достъп).</p>	<p>§ 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9.</p> <p>§ 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	
<p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Чл. 36б се изменя така:</p> <p>„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които:</p> <p>§ 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9.</p> <p>§ 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	<p>Частично</p>	Частично
<p>7. Настилка:</p> <p>а) дефекти на настилката;</p> <p>б) съпротивление на хлъзгане;</p> <p>в) насипни материали/чакъл/камъни;</p> <p>г) образуване на локви, отводняване.</p>	<p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Чл. 36б се изменя така:</p> <p>„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които:</p> <p>§ 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9.</p>	Частично

<p>8. Мостове и тунели:</p> <p>а) наличие и брой на мостовете;</p> <p>б) наличие и брой на тунелите;</p> <p>в) визуални елементи, които представляват рискове за безопасността на инфраструктурата.</p>	<p>§ 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p> <p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Чл. 36б се изменя така:</p> <p>„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които:</p> <p>§ 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9.</p> <p>§ 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	<p>Частично</p>
<p>9. Други въпроси:</p> <p>а) мерки за безопасни зони за паркиране и зони за отлех;</p> <p>б) мерки за тежкотоварни превозни средства;</p> <p>в) заслепяване от фарове;</p> <p>г) ремонтни работи по пътя;</p> <p>д) необезопасени работи в крайпътното пространство;</p> <p>е) подходяща информация в интелигентните транспортни системи (напр. знаци с променливо съдържание);</p> <p>ж) дива природа и животни;</p> <p>з) предупреждения за зони на училища (ако е приложимо).“</p>	<p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Чл. 36б се изменя така:</p> <p>„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които:</p> <p>§ 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9.</p> <p>§ 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	<p>Частично</p>
<p>4) Приложение III се заменя със следното:</p> <p>ПРИЛОЖЕНИЕ III</p> <p>ИНДИКАТИВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ЦЯЛОСТНАТА ОЦЕНКА НА</p>		<p>Не подлежи на въвеждане в</p>

БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА МРЕЖА		националното законодателство
<p>1. Общи положения:</p> <p>а) вид на пътя по отношение на вида и размера на регионите/градовете, които свързва;</p> <p>б) дължина на пътна отсечка;</p> <p>в) вид на района (селски, градски);</p> <p>г) земенолзване (образователни, търговски, промишлени и производствени, жилищни, животновъдни и земеделски, по-слабо развити райони);</p> <p>д) гъстота на точки за достъп до имоти;</p> <p>е) наличието на локални платна (напр. за достъп до магазини);</p> <p>ж) наличието на ремонтни работи;</p> <p>з) наличието на паркинг.</p>	<p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Чл. 36б се изменя така:</p> <p>„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които:</p> <p>§ 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9.</p> <p>§ 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	Частично
<p>2. Интензивност на движението:</p> <p>а) интензивност на движението;</p> <p>б) наблюдавана интензивност на мотоциклети;</p> <p>в) наблюдавана интензивност на пешеходци от двете страни, като се отбелязват преминаващите надлъжно и пресичащите;</p> <p>г) наблюдавана интензивност на велосипедисти от двете страни, като се отбелязва дали те преминават по пътя или го пресичат;</p> <p>д) наблюдавана интензивност на тежкотоварни автомобили;</p>	<p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Чл. 36б се изменя така:</p> <p>„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които:</p> <p>§ 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9.</p> <p>§ 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	Частично

е) изчислен пешеходен поток, определен от функциите на използване на прилежащи земи; ж) изчислен велосипеден поток, определен от функциите на използване на прилежащи земи.		
3. Данни за произшествия: а) брой, място и причина за смъртни случаи по групи ползватели на пътя; б) брой и място на тежките наранявания по групи ползватели на пътя.	<p>ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които: § 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9. § 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	Частично
4. Оперативни характеристики: а) ограничение на скоростта (общо, за мотоциклети; за камиони); б) фактическа скорост (85-и процентил); в) управление на скоростта и/или успокояване на графика; г) наличието на устройства за интелигентни транспортни системи: предупреждения за натоварено движение, знаци с променливо съдържание; д) предупреждение за зона на училище; е) наличието на патрул за безопасно пресичане край уличната в препоръчани периоди.	<p>ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които: § 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9. § 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	Частично
5. Геометрични характеристики:	ЗИД на ЗП:	Частично

<p>а) характеристики на напречните профили (брой, вид и ширина на платната, оформление и материал на банкетите на централната разделителна ивица, велосипедни алеи, пешеходни пътеки и т.н.), включително тяхната променливост;</p> <p>б) хоризонтални криви;</p> <p>в) наклон и вертикална проекция;</p> <p>г) видимост и разстояния за видимост.</p>	<p>Чл. 36б се изменя така:</p> <p>„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които:</p> <p>§ 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9.</p> <p>§ 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	
<p>б. Обекти, зони, свободни от препятствия, и системи от пътни ограничители:</p> <p>а) крайпътна среда и зони, свободни от препятствия;</p> <p>б) неподвижни препятствия в крайпътната зона (напр. светлинни стълбове, дървета и др.);</p> <p>в) разстояние на препятствията от пътя;</p> <p>г) гъстота на препятствията;</p> <p>д) предупредителни релефни ивици;</p> <p>е) системи от пътни ограничители.</p>	<p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Чл. 36б се изменя така:</p> <p>„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които:</p> <p>§ 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9.</p> <p>§ 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	Частично
<p>7. Мостове и тунели:</p> <p>а) наличие и брой на мостовете, както и съответна информация относно тях;</p> <p>б) наличие и брой на тунелите, както и съответна информация относно тях;</p> <p>в) визуални елементи, които представляват рискове за безопасността на инфраструктурата.</p>	<p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Чл. 36б се изменя така:</p> <p>„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които:</p> <p>§ 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9.</p>	Частично

<p>8. Пресечни точки:</p> <p>а) тип на пресечната точка и брой разклонения (както се отбелязва по-конкретно вида на контрола и наличието на защитени завои);</p> <p>б) наличието на канализиране;</p> <p>в) качество на пресечните точки;</p> <p>г) интензивност на движението на пресечната точка;</p> <p>д) наличието на железопътни прелези (както се има предвид в частност видът на прелеза и дали става въпрос за управлявани или не от човек, ръчни или автоматизирани съоръжения).</p>	<p>§ 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p> <p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Чл. 36б се изменя така:</p> <p>„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които:</p> <p>§ 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9.</p> <p>§ 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	<p>Частично</p>
<p>9. Поддържане:</p> <p>а) дефекти на настилка;</p> <p>б) съпротивление на хлъзгане на настилка;</p> <p>в) състояние на банксите (включително растителност);</p> <p>г) състояние на знаците, маркировката и разделителните линии;</p> <p>д) състояние на системите от пътни ограничители.</p>	<p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Чл. 36б се изменя така:</p> <p>„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p> <p>Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които:</p> <p>§ 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9.</p> <p>§ 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.</p>	<p>Частично</p>
<p>10. Съоръжения за уязвими ползватели на пътя:</p> <p>а) пешеходни пътеки и прелези за велосипедисти (повърхностно пресичане и пресечки, свързващи различни нива);</p>	<p>ЗИД на ЗП:</p> <p>Чл. 36б се изменя така:</p> <p>„(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на плановите по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“</p>	<p>Частично</p>

б) прелези за велосипедисти (пресичане на ниво и пресечки, свързващи различни нива); в) предпазни огради за пешеходци; г) наличието на тротоар или отделено съоръжение; д) велосипедни съоръжения и техния вид (велосипедни алеи, велосипедни ленти, други); е) качество на пешеходните пътеки във връзка с видимостта и пътната сигнализация на всяко съоръжение; ж) съоръжения за пресичане на пешеходци и велосипедисти на входното разклонение на второстепенен път, който осигурява връзка с мрежа; з) наличието на алтернативни маршрути за пешеходци и велосипедисти в случай на липса на отделени съоръжения.	Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които: § 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9. § 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.	
11. Системи преди и след произшествие за наранявания при пътнотранспортни произшествия и елементи за намаляване на тежестта: а) оперативни центрове на мрежата и други съоръжения за патрулиране; б) механизми за съобщаване на условията на шофиране на ползвателите на пътя с цел предотвратяване на произшествия или инциденти; в) системи за автоматично откриване на инциденти: сензори и камери; г) системи за управление на инциденти; д) системи за комуникация със службите за реакция при спешни ситуации.	ЗИД на ЗП: Чл. 36б се изменя така: „(9) Обхватът, съдържанието, условията и редът за извършването на процедурите по ал. 1 и за подготовката и изпълнението на планове по ал. 8, както и изключенията по ал. 4, се определят с наредба на Министерския съвет.“ Създават се Преходни и заключителни разпоредби, в които: § 22. В срок до 6 месеца от влизането в сила на този закон Министерският съвет приема наредбата по чл. 36б, ал. 9. § 23. Наредбата по чл. 36д, ал. 3 се прилага до влизане в сила на наредбата по чл. 36б, ал. 9, доколкото не противоречи на този закон.	Частично

5) Приложение IV се изменя, както следва:	
<p>а) точка 1 се заменя със следния текст: „1. място на произшествието (възможно най-точно), включително координати според ГНСС;“</p> <p>б) точка 5 се заменя със следното: „5. тежест на произшествието.“</p>	<p>Наредба № 5 от 2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия и за категоризиране безопасността на пътищата (загл. изм. - ДВ, бр. 93 от 2011 г.)</p> <p>1. В Приложение № 4 към чл. 5, ал. 3, се правят следните изменения:</p> <p>1. т. 1 се изменя така:</p> <p>1. място на произшествието (възможно най-точно), включително координати според Глобални навигационни сателитни системи</p> <p>2. т. 5 се изменя така:</p> <p>5. тежест на произшествието;</p>
	Пълно

Справка-таблица за отразяване на становищата, получени при общественото обсъждане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата

Публикуван на Портала за обществени консултации на Министерски съвет
<http://strategy.bg/PublicConsultations/View.aspx?lang=bg-BG&Id=5753>

Дата на откриване: 23.12.2020 год.
 Целева група: Всички заинтересовани
 Сфера на действие: Транспорт
 Дата на приключване: 22.01.2021 год.

№	Подател	Становище/Коментар/Предложение	Приема се/ не се приема	Мотиви
	Илия Запрянов zarpyanov@abv.bg 03.01.2021г. 9:30:22	<p>Уважаеми Одитори,</p> <p>Е, ще извадя от 2-та чувала само 1 грешка в новата редакция ЗИД на ЗП :</p> <p>В новата редакция на § 8. Член 36д се предлага да се измени така: (моите предложения са в червен цвят)</p> <p>„Чл. 36д. (1) Одитор по пътна безопасност може да бъде физическо лице, което отговаря на следните изисквания:</p> <p>1. да притежава удостоверение от КИИП за ППП и да има най-малко десетгодишен опит в областта на "транспортното строителство – пътно строителство"; проектантски стаж</p> <p>Мотиви да отпаднат другите изисквания:</p> <p>- "петгодишен" да се замени с "десетгодишен".</p> <p>Просто е като фасул. КИИП изисква за КТП (технически контрол в проектирането) в проектирането кандидатите да имат 10-годишен стаж в проектирането. А защо одитора да има само 5 г. стаж и то не само в проектирането, а изобщо? Това е абсурдно изискване, което опростачва цялата процедура. Нали на практика няма никаква разлика</p>	Не се приема	С изискването за придобит десетгодишен опит в областта „пътно транспортно строителство“, както и другите предложени изисквания, се създават условия за въвеждане на дискриминационни изисквания и на ненужни ограничения пред потенциалните кандидати за придобиване на професионална квалификация „одитор по пътна безопасност“. Това би довело до съществено намаляване на броя на лицата, които биха могли да изпълнят въведените в ЗИД на ЗП изисквания, без предложените изисквания да бъдат достатъчна и безспорна гаранция за качеството на извършената дейност от одитора по пътна безопасност. От друга страна дейността на одиторът

между КТП в проектирането на КИИП и одитора? Ако си пътен проектант в проектирането с ППП, КИИП ти дава лиценз ТКП при условие, че имаш 10 - годишен стаж в проектирането. Същото изискване трябва да бъде реципрочно приложено в т.1 на чл. 36д. Всичко друго ще произведе брак и ялов резултат. Нищо ново няма да ви кажа, че одитора задължително трябва да бъде магистър със специалност ТСТС - пътно строителство. Впрочем в началото бяха лицензирани одитори с 0,5 г. стаж, тоест без нито един проект, без нито един изграден път/улица, но за това пък станаха контролори на нещо, което никога не са го правили. Има и одитори, които не са пътни инженери или нямат нищо общо с професията пътен инженер, но и те натрупаха изискуемия стаж като . . . одитори. Тъжна история.

Що се отнася до добавката да "притежава удостоверение от КИИП за ППП" мотива е елементарен: лице, което не е правоспособно да проектира и няма опит и рутина в проектирането (а опита и рутината се придобиват след 10-тата година), на какво основание ще има право да прави оценка на съответствието на проекта ? Какво качество на одита можете да очаквате от одитор, който няма нито един пътен проект в живота си или има 5 проекта за 5 години, но пък да прави оценки на пътни проекти?! С такива умишлено заложени тежести в новата редакция се дава път на лаици и случайни лица да станат одитори и да одитират пътната безопасност. И резултатите от такива одитори ще бъдат плачевни.

- "изпълнение" - това изискване е не правилно. Защото лицето може и да има практически опит на терен, но нулев опит в проектирането. Как ще прави оценка за съответствието на нещо, което не е правил никога.

- "експертна" - това изискване не е прецизирано. Какъв експерт? Експерт, Старши експерт или Главен експерт в общинска или пътна администрация ли ? Това не е сериозно!

- "контролна" - ми то и катаджиите изпълняват контролна дейност. В заверения списък на

по пътна безопасност няма връзка с осъществяване на техническия контрол в проектирането. Одитът по пътна безопасност не е оценка на съответствието, с оглед на което изискванията към него не могат да бъдат еквивалентни.

	<p>надзорните фирми има пътни инженери с нулев стаж в проектирането, но и те изпълняват контролна дейност - и те ли да станат одитори?! В администрациите много често назначават да изпълняват контролни дейности лица, които хал-хабер си нямат от пътно проектиране. И с този стаж те да получат право да правят оценка на пътните проекти ли?</p> <ul style="list-style-type: none"> - "преподавателска" - има преподаватели в разни курсове, ПТУ-та, СПТУ-та, стр. техникуми и прочее учебни заведения. Преподавателската дейност не е проектантски стаж - "научно-изследователска или развойна дейност" - това също не е проектантски стаж. Човек може цял живот да прави научни изследвания на строителните материали, но пък да не е направил нито един пътен проект по Част Пътна и за ПОД и ВОД и какво? И той ли да стане одитор?! <p>Така предложена, тази т.1 отваря една широко отворена порта за обезценяване и опростачване на квалификацията Оситор</p> <p>.....</p> <p>2. да притежава диплома от акредитирано висше училище с професионална квалификация „строителен инженер“ или еквивалентна и образователна степен "магистър" Сега се предлага и бакалаври да имат право да оценяват проектите на по-високата образователна степен - тази на магистрите. Нали разбирате, че това е абсурд!</p>	<p>Не се приема</p> <p>С предложената редакция, относно притежаваната образователна степен „магистър“, се предлага въвеждането на дискриминационни изисквания и на необосновани ограничения пред потенциалните кандидати за придобиване на професионалната квалификация „одитор по пътна безопасност“. Този подход би довел до съществено намаляване на броя на лицата, които биха могли да изпълнят предложените в ЗИД на ЗП изисквания, без да бъде разумна и безспорна гаранция за качеството на извършената дейност от одиторите по пътна безопасност.</p> <p>Извършена е съответна редакция.</p>
--	--	---

		<p>на образованието и науката; Мотив: специално ли е пропусната думата "Одитор по"? Защото така както се предлага, излиза че обучението е по "пътна безопасност", а не е обучение за Одитор по пътна безопасност". Аха, значи и тука ловка хватка и вратичка за чужди орачи на нашата пътна нива.</p> <p>4. да притежава сертификат за професионална квалификация, издаден от висши училища, акредитирани по реда на Закона за висшето образование и провеждащи обучение по специалността "Транспортно строителство - <u>пътно строителство</u>", въз основа на преминалото обучение по Т. 3 и успешно положен изпит;</p> <p>Мотив: Добавката към "транспортно строителство" - "пътно строителство" е задължителна. Защото специалността "транспортно строителство" включва в себе си две специалности - "пътно строителство" и "железопътно строителство". И какво излиза? Че и железопътните инженери ще имат право да станат одитори ли? Строителните железопътни инженери имат право да бъдат Одитори по железопътна безопасност - там им е мястото, а строителните пътни инженери имат законното право да бъдат Одитори по пътна безопасност.</p> <p>Послеслов: Новият ЗИД на ЗП започва с фалстарт както и самият ЗП</p> <p>Още в първата поправка има груба грешка:</p> <p>"§ 1. Създава се чл. 196:</p> <p>"Чл. 196. (1) Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата" осъществява държавната политика по безопасността на пътната инфраструктура чрез:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. участие в разработването на проекти на нормативни актове, свързани с безопасността на пътната инфраструктура; 2. планиране, организиране и провеждане на цялостните оценки на безопасността по Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на 	<p>Не се приема</p>	<p>Разпоредбата е относима към висшите училища, акредитирани по реда на Закона за висшето образование, които имат право да провеждат обучение за одитор по пътна безопасност.</p>
--	--	---	---------------------	---

	<p>Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури;"</p> <p>Точка 2 е пряко обвързана с Директива (ЕС) 2019/1936 на ЕС, защо? Ако утре тази директива бъде отменена или заменена с друга, тогава всичко отива по дяволите, така ли? Защо трябва пряко да обвързваме своя национален закон с европейски директиви? Да, може да хармонизираме ЗП в съответствие с директивите на ЕС, но да го обвързваме с конкретни директиви е лекомислено и не правилно.</p> <p>Тази т.2 би трябвало да бъде така : "2. планиране, организиране и провеждане на цялостните оценки на безопасността относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури"; Трябва да бъде точно така, за да няма поправки и допълнения при евентуално изменение на директивите на ЕС.</p> <p>И още нещо много важно: Хармонизацията трябва задължително да отчита психотипа и народопсихологията на България и неговия цивилизационен ценностен модел, който в никакъв случай не съвпада със западния цивилизационен модел. Буквалното преписване на западните стандарти води до плачевни резултати.</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Направена е редакция на текста</p>
<p>2. инж. Владимир Бянов – одитор по пътна безопасност</p>	<p>1. § 4. В чл. 366 да се разграничат инспекциите за пътна безопасност от проверките, извършвани от стопаните на пътя за набелязване мероприятия за подготовката на пътната мрежа за експлоатация при пролетно-лятна или есенно-зимна експлоатация. Инспекциите се изпълняват от одитори по пътна безопасност, отговарящи на изискванията на чл. 366, ал. 9, а проверките от щатни служители на стопанина на пътя.</p> <p>Мотиви: 1) Одиторите (инспекторите по ПБ) по презумпция са независими и не следва да са в трудово-правни взаимоотношения с Възложителя;</p> <p>2) В Пътните управления и в Общините има огромен</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>В законопроекта са разграничени ясно целенасочените инспекции и периодичните инспекции, като част от задължителните процедури по управлението на безопасността на пътната инфраструктура. В екипа, който се предвижда да извършва целенасочените инспекции, има най-малко един одитор (чл. 36л, ал. 3). Периодичните инспекции представляват друга процедура по управлението на безопасността на пътната инфраструктура, която ще се извършва от стопаните на пътя. Правилата и всички конкретни изисквания, които следва да бъдат изпълнени, подробно ще бъдат регламентирани в наредбата на Министерския съвет</p>

	<p>недостиг от Пътни инженери, т.е. няма специалисти по Пътна безопасност;</p> <p>2. По § 8. В чл. 36д, ал. 1 т. Да се запише „десет годишен стаж“.</p> <p>В алинея 2 на края да се добави „и да не е в трудово-правни взаимоотношения с възложителя/стопанина на пътя“.</p> <p>Мотиви: В Наредба 2 за проектантската правоспособност на инженерите, регистрирани в КИИП, и по точно за лицата упражняващи технически контрол по част „Конструктивна“, чл. 11, ал. 2 (изменена 2018) е казано: „Да имат най-малко десет години трудов стаж в инвестиционното проектиране като членове на КИИП с ППП по същата специалност, от които три през последните пет непосредствено преди момента на оправоощаване. И така за придобиване правоспособност „технически контрол в проектирането в КИИП“ се изисква 10-годишен стаж. Защо за одитор по ПБ трябва да има занижени критерии – дейността осигурява снижаване аварийността по пътната мрежа и спасяване на човешки животи.</p> <p>Добавката в ал. 2 кореспондира с независимостта на одитора от Стопанина на пътя;</p>	<p>Не се приема.</p> <p>Не се приема.</p>	<p>по чл. 36б, ал. 9.</p> <p>В допълнение, периодичните инспекции се извършват и сега, като те касаят единствено мерки по поддържане на пътя.</p> <p>С предложената редакция се предлага създаването на дискриминационно изискване и на ненужно ограничение пред потенциалните кандидати за придобиване на професионалната квалификация „одитор по пътна безопасност“. Това без съмнение би довело до съществено намаляване на броя на лицата, които биха могли да изпълнят въведените в ЗИД на ЗП изисквания, без да бъде разумна и безспорна гаранция за качеството на извършената от одитор по пътна безопасност дейност.</p> <p>Направеното предложение не допълва или разширява разпоредбата по отношение на гарантиране независимостта и безпристрастността на дейността на одитора по пътна безопасност спрямо стопанина на пътя. Възлагането на одита се извършва по реда и при условията на Закона за обществените поръчки. Следва да се има предвид, че при възлагането на дейността по този ред, процедурите по избор на изпълнител гарантират в необходимата степен равнопоставеност, публичност и прозрачност. При тези процедури по ясен начин е регламентирана независимостта на изпълнителя от възложителя.</p>
--	--	---	---

	<p>3. По § 11. Чл. 363, ал. 1 да се измени така „(1) Службите за контрол по чл. 165 от Закона за движението по пътищата, със съдействието на администрациите, управляващи пътя, подават информация „в реално време“ за формиралите се участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия до Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата.“</p>	Приема се частично	<p>Направена е редакция на текста, като подробното уреждане на по – краткия срок и основанията за това ще бъдат конкретно регламентирани в наредбата на Министерския съвет по чл. 36б, ал. 9.</p>
	<p>Ал. 2 да се измени така: „(2) Администрациите, управляващи пътя, или отговорните лица са длъжни в кратки срокове от установяването на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия да предприемат действия за обезопасяването им съобразно функционалните им компетенции“.</p> <p>Мотиви: 1. Предложението по чл. 36з са тотално погрешни. Цялата дейност по откриване, обследване и обезопасяване на участъците с концентрация на произшествия (УКПТП) се предвижда да се изпълнява както е започната в края на 70-те години на миналия век, когато нямаше компютри и автоматизирани системи за отчет на произшествията на Пътна полиция. В днешно време не е проблем критериите за концентрация на ПТП да се въведат в автоматизираната система на МВР и УКПТП да се отчитат „в реално време“. По този начин ще може да се създаде организация за бързо отстраняване на причините за произшествията и обезопасяване на участъка. Няма да се чака цяла година за да се вземат мерки, още по-вече, че за 60 - 70% от участъците с концентрация на ПТП ще се изискват минимални капиталовложения, дори само по линия на поддържането. Обезопасяването може да се изпълни в три етапа: близкосрочен план (до 1 месец); средносрочен план (до 3-4 месеца) и дългосрочен план (вкарване в програма за рехабилитация, реконструкция или основен ремонт на участъка). В</p>	Приема се частично	<p>Предложението за редакция и съкращаването на предложения в проекта еднороден срок не може да се възприеме като съответно на добрите практики и политиките за осигуряване безопасността на пътната инфраструктура. Предложението в законопроекта за срок до една година от установяването на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия отговорните лица да предприемат необходимите действия по обезопасяването им е разумен и практически възможен срок. В наредбата на Министерския съвет по чл. 36б, ал. 9 ще бъдат заложени подробни и конкретни изисквания към процедурата по установяване УКПТП.</p>

	Наредбата, която ще се разработи ще залегнат съвременни методи на работа, но тя трябва да се отрази в този член;		
	2. Цялата дейност по обезопасяване на УКТПП следва да бъде целево финансирана и да се предприеме планирано отстраняване на установените недостатъци в пътните условия.	Приема се по принцип	Срокът, който е регламентиран за определяне на участъците с концентрация на ПТП и за предприемане на действия по тяхното обезопасяване е съобразен със сроковете по бюджетната процедура за приемане на държавния бюджет.
	4. По текстове на § 12 и § 14 – 1) Одиторите по пътна безопасност трябва да членуват в самостоятелна, юридическа, неправителствена, професионална организация, тъй като по презумпция са независими. Данните за одиторите, вписването и заличаването следва да се водят в тази професионална организация. Вкарването в регистри на държавна институция ги поставя в състояние на определена зависимост.	Не се приема.	Действащият ЗП урежда изискванията за извършване на дейностите от одиторите по пътна безопасност. Въвеждането на регистрационен режим, който да създава възможност за проследяване на качеството на изпълнение на вменените на одиторите задължения, както и за спазването на изискванията за придобиване на квалификация „одитор по пътна безопасност“, би довел до цялостно повишаване на качеството на извършваните одити по пътна безопасност. По тази причина се предлага да се създаде единен регистър за вписване на одиторите по пътна безопасност. Одитът по пътна безопасност има за цел намаляване на вероятността за възникване на пътнотранспортни произшествия чрез идентифициране на потенциално опасни пътни участъци и проектни характеристики и предписване на мерки за тяхното отстраняване. Той представлява общественозначима дейност, което обуславя и въвеждането на регистрационен режим на всички физически лица, които желаят да извършват дейности по одити по пътна безопасност.

	<p>2) Изискването одитора да е преминал периодичен курс за допълнително обучение по реда на наредбата по чл. 36б, ал. 9 не е коректно. За контрол техническо състояние по част „Конструктивна“, който е от особена важност в проектирането не се изисква допълнително обучение. Ако одитора желае да е добър и търсен специалист ще се самообразова.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Безопасността на движението по пътищата е динамична система с висока социална значимост, поради което е задължително преминаването на периодично обучение за запознаване на одиторите с последните тенденции, развитие и промяна в обществените отношения, технологиите и добрите инженерни практики и решения.</p>
	<p>5. По § 15 и § 16. – Текстовете за наказателна отговорност към одиторите следва да отпаднат. Мотиви: „Неизпълнение задължение на одитор“ може да възникне, ако същия не спазва предварително подписан договор с Възложителя. В такъв случай Възложителя може да съди одитора за неизпълнение на договорни отношения. Много се обсъжда темата за отговорност на одитора, във връзка с което се предвижда и включване на застраховка професионална отговорност. Щетите, които може да причини одитор по пътна безопасност са, че може да предложи в одитния доклад скъпи и неефективни мероприятия за обезопасяване. Възложителя/Стопанина на пътя може да приеме или отхвърли предложенията. Но нищо не се предвижда за Възложителя/Стопанина в случаите, когато е отхвърлил предложения за подобряване безопасността на движението и този участък отново се открие като аварийен.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Посочените разпоредби не регламентират търсенето на наказателна отговорност от одиторите по пътна безопасност. В законопроекта се предвижда налагането на административни наказания - глоби при неизпълнение на задълженията на одиторите по пътна безопасност, предвид високия общественозначим характер на извършваната дейност. Предвижда се предлаганите разпоредби да окажат и съществен превантивен ефект, както и да съдействат за подобрене качеството на извършената от одиторите по пътна безопасност услуга. Търсенето и ангажирането на отговорността на стопаните на пътя е възможно да се осъществи при спазване на съответна правна уредба – по реда и при условията на глава осма от ЗП или съгласно Закона за отговорността на държавата и общините за вреди.</p>
	<p>6. По § 22 – текста да придобие вида „Процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура по чл. 36б, ал. 1 могат да се прилагат и за личните мрежи в населените места от техните собственици.</p>	<p>Не се приема.</p>	<p>Съгласно чл. 1 от Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури, нейният обхват е „извън градските райони“. В законопроекта се предвижда възможност за изпълнение на процедурите по пътна безопасност и по отношение на улиците в населените места и</p>

			селищните образувания по решение на нейния собственик.
3. Българска браншова асоциация "Пътна безопасност"	<p>Конкретни бележки по някои текстове от предложения ЗИДЗП:</p> <p>1. чл. 196</p> <p>1.1. Точка 2 от ал. 1 на чл. 196 следва да отпадне, тъй като в § 1а от Допълнителни разпоредби на ЗИДЗП е записано:</p> <p>1а. Този закон въвежда разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 година за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ, L 305/1 от 26 ноември 2019 г.)."</p> <p>В противен случай това означава, че някои от разпоредбите на "Директивите" не са въведени напълно и се налага те да се цитират отново цялостно.</p> <p>1.2. Точка 3 от ал. 1 на чл. 19 6, записа „3. планиране, организиране и извършване на проверки относно състоянието и характеристиките на пътната инфраструктура" е от компетенциите на стопаните на пътя.</p> <p>От тази гледна точка предлагаме нова редакция на т.3 както следва:</p> <p>„3. „планиране, организиране и извършване на проверки за пътна безопасност, предвид състоянието и характеристиките на пътната инфраструктура. "</p> <p>2. Чл. 20, ал. 3, т. 17, "организира планирането и възлагането на оценка на въздействието върху пътната безопасност и на одити за пътна безопасност на съответния етап от инвестиционното проектиране, преди въвеждане на пътя в експлоатация и при неговата начална експлоатация в случаите, предвидени с този закон" да се промени по следния начин:</p>	<p>Приема се</p> <p>Не се приема</p> <p>Приема се</p>	<p>Направена е редакция на текста</p> <p>В проекта се предвижда уреждане на правомощията на ДАБДП по осъществяване на държавната политика по безопасността на пътната инфраструктура, в съответствие с разпоредбите на ПМС № 21 от 01.02.2019 г. Предвидените проверки засягат цялата пътна мрежа – републиканска и общинска и включват както планова дейност, така и дейност по сигнали.</p> <p>Допусната е техническа грешка – коментарът е по отношение на чл. 21, ал. 3, т. 17. Направена е редакция на текста.</p>

	<p>"организира планирането и възлагането на оценка на въздействието върху пътната безопасност на етап планиране и на одити за пътна безопасност на съответния етап от инвестиционното проектиране в случаите, предвидени с този закон"</p> <p>3. Предлагаме в ЗИДЗП да се създаде нов параграф § За за допълнение на чл. 23 от ЗП „Чл. 23. Правомощията на кметовете по управлението на общинските пътища се определят с наредба на общинския съвет", като след изрази „общинските пътища" се добавя изрази „и управлението на пътната безопасност"</p>	<p>Не се приема</p>	<p>В законопроекта е предвидено, че процедурите по управление на безопасността на пътната мрежа за попадащите в обхвата на Директива (ЕС) 2019/1936 общински пътища ще се изпълняват по реда на Закона за пътищата и по наредбата на Министерския съвет по чл. 366, ал.9</p>
	<p>4. Предлагаме ал.6 на чл. 366 „(6) Министерът на регионалното развитие и благоустройството и председателят на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата" съвместно изготвят и предоставят на Европейската комисия до 17 декември 2021 г. списъци на пътищата, включени и изключени от обхвата на процедурите по ал. 1. При настъпила промяна в списъците, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата" своевременно информира Европейската комисия.", да бъде преместена в преходните и заключителни разпоредби на Закона за пътищата.</p> <p>Мотиви: Цитираната норма създава конкретно задължение за конкретно посочени лица и за конкретно определен срок, т. е. обществените отношения, предмет на посочената разпоредба, НЕ се поддават на трайна уредба", съгласно изискването на чл. 3, ал, 1 от Закона за нормативните актове. Поради тази причина считаме, че текстът на чл. 366, ал. 6 следва да бъде преместен в Преходните и заключителни разпоредби на Закона или,</p>	<p>Приема се</p>	<p>Направена е редакция на текста.</p>

		<p>евентуално, в Наредбата по ал. 9 на чл. 366.</p> <p>5. В член 36д ал.1 „(1) Одитор по пътна безопасност може да бъде физическо лице, което отговаря на следните изисквания:“ предлагаме нова редакция както следва:</p> <p>1.3. В чл. 36д, ал. 1 ,т.1 и т. 2</p> <p>„1. да притежава най-малко петгодишен опит в областта на транспортното строителство проектиране, изпълнение, експертна, контролна, преподавателска, научно-изследователска или развойна дейност;</p> <p>2. да притежава диплома от акредитирано висше училище с професионална квалификация „строителен инженер“ или еквивалентна.</p> <p>Предложение: Разглеждайки внимателно световните и европейски изискванията към Одиторите по пътна безопасност, като към специалисти с висока обществена отговорност и нужда от сериозна професионална подготовка и опит предлагаме т. 1 и т. 2 да придобият следната редакция:</p> <p>„т. 1 - Да има минимум пет години съответен опит в областта на транспортното строителство - проектиране, строителство, преподавателска, научно-изследователска или развойна дейност;</p> <p>т. 2 да притежава диплома от акредитирано висше училище с акредитация по професионално направление „Технически науки“, с образователно-квалификационна степен „Магистър“ и квалификация „Строителен инженер“.</p>	<p>Приема се по принцип</p> <p>Не се приема</p>	<p>Предложената редакция не променя и допълва текста на разпоредбата.</p> <p>С предложената редакция се предлага създаването на дискриминационни изисквания и ненужно се ограничават потенциалните кандидати за придобиване на професионалната квалификация „одитор по пътна безопасност“. Това би довело до съществено намаляване на броя на лицата, които биха могли да изпълнят въведените в ЗИД на ЗП изисквания, без да бъде разумна и безспорна</p>
--	--	---	---	---

			гаранция за качеството на извършената от тях дейност.
5.2. Към чл. 36 д, ал.1, предлагаме да бъде създадена нова точка 2а със следното съдържание: „2а. да притежава знания и компетенции по основните нормативни документи, свързани с проектиране и строителство на транспортна инфраструктура.	Приема се по принцип	Направеното предложение е неотнoсимо, тъй като притежаваните знания и компетенции по основните нормативни документи, свързани с проектиране и строителство на транспортна инфраструктура, ще се удостоверяват с преминато обучение за одитор по пътна безопасност и след успешно положение изпит.	
5.3. Предлагаме чл. 36д, ал. 1, т.5 „5. да има сключена застраховка професионална отговорност;” с цел да има по-голяма гъвкавост според конкретната ситуация да придобие нова редакция, както следва: „5. да има сключена застраховка „Професионална отговорност” на годишна база или за конкретен обект”.	Не се приема	Съгласно чл. 3, ал. 1 от Закона за нормативните актове (ЗНА), законът е нормативен акт, който урежда първично обществени отношения, които се поддават на трайна уредба, според предмета или субектите. В изпълнение на ал. 2 на чл. 3 от ЗНА, за уреждане на другите отношения по тази материя, законът може да предвиди да бъде издаден подзаконов акт. В тази връзка, със законопроекта се предвижда тези обществени отношения да бъдат доразвити и конкретизирани в наредбата, която Министерския съвет ще издаде на основание чл. 36б, ал. 9.	
5.4. Ал. 2 на чл. 36д придобива редакция както следва: „(2) Одиторът по пътна безопасност: 1. не може да участва в друго качество при планирането, проектирането, строителството или експлоатацията на съответния инфраструктурен проект. 2. Не може да е в трудово-правни взаимоотношения с възложителя/стопанина на пътя”. Мотиви: Одиторът следва да има възможност да направи независима оценка на пътната безопасност и да не е в каквато и да е зависимост от възложителя или който и да е друг държавен орган.	Приема се по принцип	Направеното предложение не допълва или разширява разпоредбата по отношение на гарантиране независимостта и безпристрастността на дейността на одитора по пътна безопасност спрямо стопанина на пътя. Възлагането на одита по пътна безопасност се извършва по реда и при спазването принципите на Закона за обществените поръчки, в които процедури в необходимата степен и по ясен начин е регламентирана равнопоставеността, публичността, прозрачността и е осигурена независимостта на изпълнителя от възложителя.	

	<p>6. Предлагаме чл. 36з, да бъде основно преработен поради следните съображения:</p> <p>6.1. В § 11 липсват процедури, като: оценка на получената информация, определяне на проблемите по документацията и допълнителната информация, създаване на екипи, посещения на място, разработване на мерки, възлагане на мерки и оттам изпълнението на предложената ал. 1 а., която препраща проблема към Наредбата по ал. 9, като към „библията“.</p> <p>6.2. Липсва текст за оценка ефективността на изпълнените мероприятия по метода „ДО и СЛЕД“. Така записан този параграф ще внесе неяснота в дейността по МКППП, която трудно ще се регулира с допълнителни оперативни препоръки в движение и методически указания.</p> <p>6.3 Предложените текстове в чл. 36з не обхващат цялостно процеса за откриване, оценка, разработване на мерки и обезопасяване на местата с концентрация на пънотранспортни произшествия. Не са изяснени напълно отговорностите и взаимоотношенията между трите държавни институции - Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Министерството на вътрешните работи и Държавната агенция по безопасност на движението.</p> <p>Необходимо е цялостно преработване на § 11 и точно разписване на процедурите и отговорностите по тях.</p>	Приема се по принцип	Съгласно чл. 3, ал. 1 от Закона за нормативните актове (ЗНА), законът е нормативен акт, който урежда първично обществени отношения, които се поддават на трайна уредба, според предмета или субектите. В изпълнение на ал. 2 на чл. 3 от ЗНА, за уреждане на другите отношения по тази материя, законът може да предвиди да бъде издаден подзаконов акт. В тази връзка, със законопроекта се предвижда тези обществени отношения да бъдат доразвити и конкретизирани в наредбата, която Министерският съвет ще издаде на основание чл. 36б, ал. 9.
	<p>7. Предлагаме § 12, чл. 36з¹ да бъде заличен поради следните съображения:</p> <p>7.1. Никъде в „Директивите“, не е записано че дейността на одиторите, които са задължени да направят независима от държавните институции оценка на пътната безопасност, следва да бъдат контролирани и наказвани от трета страна и то държавна институция извън договорните отношения между ВЪЗЛОЖИТЕЛ и ИЗПЪЛНИТЕЛ.</p>	Не се приема	Въвеждането на регистрационен режим, който да създава възможност за проследяване на качеството на изпълнение на вменените на одиторите задължения, както и за спазването на изискванията за придобиване на квалификация „одитор по пътна безопасност“, би довело единствено до цялостно повишаване качеството на извършваните одити по

	<p>7.2. Компетентността на оценителите от ДАБДП, които ще извършват оценка работата на одиторите по създадената документация и ще налагат наказания не произтича от служебното положение, а от тяхната квалификация, която следва да е по-висока от тази на одиторите, т.е. да са супер одитори. По този въпрос няма никакъв запис.</p> <p>7.3 Не е изяснено след като получи цялата документация от одита и направи оценка, ДАБДП на кого и какви разпоредения ще направи. Ако даде разпоредения на „ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ“, то тогава има ли необходимост от одитори.</p> <p>7.4. Колкото и да е отговорна дейността на одиторите, които извършват оценка на пътната безопасност въз основа на своите знания и умения, оправдано ли е една държавна институция, специално създадена да подпомага Министерския съвет за провеждането на политиката по безопасността на движението по пътищата, да се занимава с регистрация и наказания на отделни частни физически лица, включително и на държавни служители на друга държавна институция.</p> <p>7.5. Няма яснота относно административно-правните и финансовите отношения между „одитора, стопанина на пътя и Държавната агенция по безопасност на движението по пътищата.</p> <p>7.6. Има редица не еднозначни записи като например в т. 3 на ал. 10 „при осъществяване на дейност като одитор по пътна безопасност не по установения ред; без да има установен подобен ред.</p> <p>7.7. По отношение на целия § 12 са нарушени основни принципи на независимия одит. Не е известен подобен аналог в световната практика. Не се срещат подобни изисквания и в „Директивите“. Регистри може би има, но не към държавна институция. С оценките и наказанията за одитите и на одиторите от страна на ДАБДП, се ликвидира независимостта на тези процедури. Не са изяснени нормативно взаимоотношенията, финансови, правни</p>	<p>пътна безопасност. По тази причина се предвижда създаването на единен регистър за вписване на одиторите по пътна безопасност и механизъм извършената регистрация да може да бъде прекратена, включително при повторно неизпълнение на задължения на лицата, произтичащи от действащата нормативна уредба.</p> <p>Одитът по пътна безопасност има за цел намаляване на вероятността за възникване на пътнотранспортни произшествия чрез идентифициране на потенциално опасни пътни участъци и проектни характеристики и предписване на мерки за тяхното отстраняване. Той представлява общественозначима дейност, което обуславя и въвеждането на регистрационен режим на физическите лица, които желаят да извършват дейности по одити по пътна безопасност. Независимостта на одиторите по пътна безопасност не се нарушава от предвидения ред в ЗИД на ЗП за тяхната регистрация и отчетност на извършеното.</p> <p>Във връзка с гореизложеното, следва да се има предвид, че със законопроекта се предвижда обществените отношения, свързани с одитната дейност, да бъдат доразвити и конкретизирани в наредбата, която Министерският съвет ще издаде на основание чл. 36б, ал. 9.</p>
--	---	--

	<p>и административни между "Възложител-Одитор-ДАБДП- Възложител".</p> <p>8. Предлагаме в чл. 36и, ал. 2 да се добави ново изречение със следното съдържание: "Пътната маркировка, пътните знаци, пътните светофари/ сигнали/ и другите средства за сигнализация трябва да съответстват на Общите спецификации, установени от Европейския съюз."</p> <p>Мотиви: В Директивата е заложено следното: Страните членки е необходимо да обърнат специално внимание на пътните знаци и пътната маркировка. Процедурите на държавите членки за пътна маркировка и пътни знаци трябва да вземат под внимание общите спецификации, когато такива бъдат установени; Най-късно до юни 2021 г. създадена от Комисията група от експерти оценява възможността за общи спецификации, за да се насърчи ефективната видимост и възприемането им за хора водачи и автоматизирани системи;</p> <p>9. Предлагаме в чл. 36л да бъдат направени следните изменения и допълнения:</p> <p>9.1.В чл. 36л, ал. 2 "Въз основа на констатациите от инспекциите по ал. 1, администрациите, управляващи пътя, при необходимост предприемат преки коригиращи действия, осигуряващи безопасност на движението по пътищата." изразът "при необходимост" да бъде заличен;</p> <p>Мотиви: Съгласно Директива (ЕС) 2019/1936 Държавите членки гарантират, че констатациите от целенасочените инспекции за пътна безопасност са последвани от мотивирани решения и коригиращи действия. По-специално държавите членки определят пътните участъци, където е необходимо повишаване на безопасността на пътната инфраструктура и определят приоритетни действия с оглед повишаване на безопасността на тези пътни участъци; Държавите</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Към настоящия момент от службите на ЕК няма изготвени и утвърдени такива общи спецификации, за да бъде записано в проекта на ЗИД на ЗП, че пътната маркировка, пътните знаци, пътните светофари/ сигнали/ и другите средства за сигнализация следва да съответстват на тях. Имайки предвид промените социални условия и всички аспекти от живота на хората, както и свързаните с тях приоритети и акценти, наложени от пандемията от Ковид 19 в глобален мащаб, не може да се твърди, че посоченият в директивата срок за тяхното утвърждаване ще бъде спазен. В тази връзка, предложението за създаване на изр. второ на този етап не може да се приеме.</p>
		<p>Приема се по принцип</p>	<p>Извършена е съответната редакция.</p>

	<p>членки редовно актуализират план за приоритетни действия за проследяване на изпълнение на коригиращите действия;</p> <p>9.2. Предлагаме ал. 3 на чл. 36л: „Целенасочените инспекции за пътна безопасност се извършват от експертни екипи, в които най-малко един от членовете на екипа е одитор по пътна безопасност“ да бъде доработен така, че с цел осигуряване на необходимата яснота и конкретика относно членовете на посочените експертни екипи, които следва да бъдат определени, както по отношение на своя брой (посочен конкретно или поне очертан в минимална и максимална граница), така и по отношение на своя състав, определен по зададени критерии и длъжността на лицата, които ще са част от съответните инспекционни екипи.</p> <p>10. Предлагаме в чл. 36м, ал. 3 „Общинските администрации извършват периодични инспекции на общинските пътища в експлоатация най-малко един път годишно за гарантиране на достатъчни равнища на безопасност на конкретната инфраструктура.“ След края на изречението да се добави изречение „като най-малко 1 от членовете на екипа е одитор по пътна безопасност“</p> <p>Мотиви: Необходимо е уточняване на екипите за периодични инспекции от общинските администрации, тъй като в масовия случай те не разполагат със специалисти по транспортна инфраструктура, респ. пътна безопасност.</p> <p>11. Предлагаме в чл. 55б, алинеи 2 и 3</p> <p>(2) Одитор по пътна безопасност, вписан в регистъра по чл. 36з¹, ал. 1, който не изпълни задължение по този закон или по наредбата по чл. 36б, ал. 9, се наказва с глоба в размер от 500 до 1000 лв.</p> <p>(3) При повторно нарушение по ал. 1 или ал. 2 глобата е в размер от 2000 до 4000 лв.</p>	<p>Приема се по принцип</p> <p>Не се приема</p> <p>Не се приема</p>	<p>Със законопроекта се предвижда този кръг от обществени отношения да бъдат доразвити и конкретизирани в наредбата, която Министерският съвет ще издаде на основание чл. 36б, ал. 9.</p> <p>Със законопроекта се предвижда част от тези обществени отношения да бъдат доразвити и конкретизирани в наредбата, която Министерският съвет ще издаде на основание чл. 36б, ал. 9.</p> <p>Действащият и към момента ЗП урежда изискванията за извършване на дейностите от одиторите по пътна безопасност. С проекта на ЗИД на ЗП се създава възможност за проследяване качеството на изпълнение на вменените на одиторите задължения, което ще допринесе до цялостно повишаване на</p>
--	---	---	---

		<p>да отпадат</p> <p>Мотиви: В този закон не са регламентирани изрично задълженията на одиторите по пътна безопасност. Задълженията на одитора по пътна безопасност ще са обвързани с договори между Възложител и Изпълнител и в тези Договори ще се съдържат клаузи относно задълженията и отговорностите.</p> <p>12. Предлагаме да отпадне § 16.</p> <p>„В чл. 56 се правят следните допълнения:</p> <p>1. В ал. 2 се създава т. 1а:</p> <p>„1а. длъжностните лица на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ — при изпълнение на задължения на одиторите по пътна безопасност по този закон и наредбата по чл. 366, ал. 9.”</p> <p>2. В ал. 3 се създава т. 1а:</p> <p>„1а. за изпълнение на задължения на одиторите по пътна безопасност по този закон и наредбата по чл. 366, ал. 9 — от председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ или оправомощени от него длъжностни лица;”</p> <p>Мотиви: В този закон не са регламентирани изрично задълженията на одиторите по пътна безопасност. Задълженията на одитора по пътна безопасност ще са обвързани с договори между Възложител и Изпълнител и в тези Договори ще се съдържат клаузи относно задълженията и отговорностите.</p> <p>13. Предлагаме в § 18, ал.1 „(1) Изискванията по чл. 36д, ал. 1, т. 1, 2 и 4 не се отнасят за одиторите по пътна безопасност, на които към датата на влизане в сила на този закон са издадени сертификати за професионална квалификация.“ след числото „2“ да се добави изразът „3“.</p> <p>Мотиви: Не е възможно одиторите към момента на влизане в сила на ЗИДЗП, да са преминали обучение по програма, утвърдена от Председателя на Държавната агенция Безопасност на движението по</p>	<p>Не се приема</p> <p>Не се приема</p>	<p>качеството на извършваните одити по пътна безопасност.</p> <p>Със законопроекта се предвижда също така част от обществените отношения, свързани с упражняването на одита по пътна безопасност, да бъдат доразвити и конкретизирани в наредбата, която Министерският съвет ще издаде на основание чл. 36б, ал. 9.</p> <p>Съгласно записаните по предходната т. 11 мотиви.</p> <p>Съгласно § 18, ал. 2 е предвидено, че одиторите по пътна безопасност, на които към датата на влизане в сила на този закон са издадени сертификати за професионална квалификация, ще се вписват в регистъра по чл. 36з¹, ал. 1 по ред и в срок, определени в наредбата по чл. 36б, ал. 9.</p> <p>Също така, в ал. 3 на § 18 се предлага одиторите по пътна безопасност, на които към датата на влизане в сила на този закон са издадени сертификати за професионална квалификация, да могат да</p>
--	--	---	---	---

	пътната"	изпълняват дейности в това качество и преди вписването им в регистъра по чл. 36з ¹ , ал. 1. Систематичното тълкуване на разпоредбата на § 18 не води до извода, че към момента на влизане в сила на ЗИДЗП одиторите по пътна безопасност следва да са преминали обучение по програма, утвърдена от председателя на ДАБДП.
пътната"	<p>14. Предлагаме в § 24., т.1 относно чл. 3 от ЗДвП към ал.2, след края на изречението да се добави ново изречение със следното съдържание:</p> <p>„Пътната маркировка, пътните знаци, пътните сигнали и другите средства за сигнализация трябва да съответстват на Общите спецификации, установени от Европейския съюз.“</p> <p>Мотиви: В Директивата е заложено следното: Страните членки е необходимо да обърнат специално внимание на пътните знаци и пътната маркировка. Процедурите на държавите членки за пътна маркировка и пътни знаци трябва да вземат под внимание общите спецификации, когато такива бъдат установени; Най-късно до юни 2021г. създадена от Комисията група от експерти оценява възможността за общи спецификации, за да се насърчи ефективната видимост и възприемането им за хора водачи и автоматизирани системи;</p> <p>15. Предлагаме в § 24, т. 3 да бъдат направени следните допълнения:</p> <p>15.1. В чл. 164 а от ЗДвП, ал.7 „Министерският съвет приема ежегодно доклад за изпълнението на Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата на Република България...“ да бъде посочен краен срок за приемане на посочения доклад.</p>	<p>Приема се по принцип</p> <p>Към момента от службите на ЕК няма изготвени и утвърдени такива общи спецификации, за да бъде записано в проекта на ЗИД на ЗП, че пътната маркировка, пътните знаци, пътните светофари/сигнали/ и другите средства за сигнализация следва да съответстват на тях. Имайки предвид промените социални условия и всички аспекти от живота на хората, както и свързаните с тях акценти и приоритети, наложени от пандемията от Ковид 19 в глобален мащаб, не може да се твърди, че посоченият в директивата срок ще бъде спазен. В тази връзка, предложението за създаване на изр. второ на този етап не може да се приеме.</p> <p>Приема се по принцип</p> <p>Дейността на Министерския съвет по отношение на сроковете за приемане на актове е регламентирана в Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.</p>

	<p>15.2. В чл. 164в, ал. 1, т. 10 „10. изготвя обобщен годишен доклад до Министерския съвет за състоянието на безопасността на движението по пътищата и отчет за изпълнението на Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата;“ да бъдат посочени срокове за изготвяне на доклада и внасянето му в Министерския съвет.</p> <p>16. Предлагаме в § 24, т. 4., чл. 167в, ал.2 „(2) Към кметовете на общини с население над 30 000 жители се създават общински комисии по безопасност на движението по пътищата, а в тези под 30 000 души - при необходимост.“, да бъде изведен обективен критерий, който да обуславя наличието на посочената „необходимост“ или поне да бъде посочен конкретен орган или длъжностно лице, което да разполага с правомощие да прецени дали изискваната необходимост е налице, съответно да разпорежи изрично създаването на дадената общинска комисия.</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Дейността на Министерския съвет по отношение на сроковете за приемане на актове е регламентирана в Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация. По отношение на задълженията за представянето на Националната стратегия и докладите по нея в Министерския съвет в определени срокове, същите ще бъдат конкретизирани в наредбата по чл. 164а, ал.9.</p>
<p>4. Камара на строителите в България 22 януари 2021 г. 08:59:59 ч.</p>	<p>Във връзка с проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата, Камара на строителите в България изразява следното становище:</p> <p>В изпълнение на т.3, подточка 3.4, б. "б" на Решение № 16 на Министерски съвет на Република България от 17 януари 2019г. за одобряване на мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм до 2020г., предлагаме с ПРЗ на ЗИДЗП да бъде изменен и допълнен Закона за обществените поръчки, като в Преходните и заключителни разпоредби се въведе изискване Възложителите на процедури за възлагане на обществени поръчки след 01.01.2021г. да изискват, където е приложимо (например при</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Извършена е редакция на разпоредбата.</p> <p>Направеното предложение е в противоречие с разпоредбата на чл. 49, ал. 2 от Закона за обществените поръчки.</p>

		поръчки, свързани с транспорт на товари или пътници, строителство, ремонт и поддържане на пътища и други), от кандидатите/участниците внедрена система за управление на безопасността на движението съгласно стандарт БДС ISO 39001:2014.		
5.	Европейски център за транспортни политики	<p>Като заявяваме, че по принцип подкрепяме законопроекта за изменение и допълнение на Закона за пътищата, от ЕЦТП имаме следните забележки по предложените текстове:</p> <p>Пропуск и слабост в предложените текстове за изменени и допълнение на ЗП е това, че някои дефиниции, които са изяснени в Директивата не са отразени в допълнителните разпоредби на предложените промени в ЗП. Това може да доведе до тълкуване или погрешно прилагане на мерките и процедурите, които трябва да гарантират намаляването на пътното транспортния травматизъм. Така например в чл. 36б, ал. 4 е предложено ако някой път бъде категоризиран като ниско рисков, той да отпадне от списъка по ал. 1, т. 1 от същия член, но никъде не е изяснено каква е процедурата, по която ще се вземе това решение, не става ясно и каква е конкретната категоризация на риска за всеки отделен път.</p> <p>1. Като цяло обаче, трябва да се отчете като положителна тенденция, това че някой от старите текстове на ЗП отпадат и се заменят с такива, които в по-голяма степен покриват изискванията на Директивата. До настоящия момент например беше нормативно уредено да се извършва единствено „одит по пътна безопасност“, макар и Директивата да предвиждаше: Оценка на въздействието върху пътната безопасност за инфраструктурни проекти (чл. 3 от Директива 2008/96/ЕО, еквивалент чл. 36в от ЗП); Проверки за пътна безопасност за инфраструктурни проекти (чл. 4 от Директива 2008/96/ЕО, еквивалент чл. 36г от ЗП); цялостна</p>	Приема се по принцип	<p>Съгласно чл. 3, ал. 1 от Закона за нормативните актове (ЗНА), законът е нормативен акт, който урежда първично обществени отношения, които се подават на трайна уредба, според предмета или субектите. В изпълнение на ал. 2 на чл. 3 от ЗНА, за уреждане на другите отношения по тази материя, законът може да предвиди да бъде издаден подзаконов акт. В тази връзка, със законопроекта се предвижда тези обществени отношения да бъдат доразвити и конкретизирани в наредбата, която Министерския съвет ще издаде на основание чл. 36б, ал. 9.</p> <p>Липсва конкретно предложение за редакция на законопроекта.</p>

	<p>оценка на безопасността на пътна мрежа (чл. 5 от Директива 2008/96/ЕО, липсва в ЗП); периодични инспекции за пътна безопасност (чл. 5 от Директива 2008/96/ЕО, липсва в ЗП). Процедурата беше изпълнена на половина, често изобщо дори не се и прилагаше и резултатите от това са, че България продължава да е на последно място по преодоляване на проблемите с пътната безопасност.</p>		
	<p>3. В изменението на ЗП се предлага да се прилагат конкретни мерки, които да повлияят благоприятно върху пътната безопасност. Директивата обаче не казва нищо за пътищата, които не попадат в обхвата ѝ. Поради тази причина като дългосрочна политика, която ще се прилага на национално ниво, е необходимо именно чрез ЗП да се изясни по какви правила и процедури ще се проверяват и останалите пътища в и извън населените места.</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>В чл. 36б, ал. 5 от законопроекта е дадена възможност по предложение на председателя на Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата" и/или с решение на администрациите, изпълняващи процедурите по ал. 1, същите да могат да се прилагат и за други пътища, извън посочените в ал. 2 и ал. 3. В допълнение, в ал. 11 е регламентирано, че процедурите по ал. 1 могат да се прилагат и за улиците в населените места и селищните образувания от техните собственици.</p>
	<p>4. Необходимо е да се изясни, че всеки един стопанин на пътя може да възлага извършването на целенасочена инспекция по пътна безопасност, както и кога и при какви условия това може да се случва. Целенасочените инспекции трябва задължително да се извършват преди фазата на проектиране на реконструкция или извършването на основен ремонт на даден път или улица определени за рехабилитация, независимо от източника на финансиране.</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>В Директива 2019/1936 изрично са регламентирани условията и фазата на извършване на всяка една процедура по управление на безопасността на пътната мрежа. Целта на законопроекта е извършване на промени във връзка с въвеждането в националното ни законодателство на необходимите законодателни изменения за транспониране на Директива (ЕС) 2019/1936. Направена е редакция на разпоредбата от законопроекта. Подробната регламентация за изпълнение на процедурите ще бъде уредено в наредбата на Министерския съвет по чл. 36б, ал.9.</p>

	<p>5. Необходимо е да се въведе чрез настоящата промяна в Закона за пътищата задължение за това стопаните на пътя минимум веднъж годишно да извършват периодична проверка като задължително проверяват състоянието на пътните знаци и пътната маркировка за съответствие с действащата подзаконова нормативна уредба. По този начин стопаните на пътя ще избегнат наличието на средства за сигнализация, като пътна маркировка и пътни знаци, които не покриват нормативните изисквания. Необходимо е да се въведе и изискване за проверката на елементите от организацията на движението със специализирана апаратура (например за пътната маркировка уред мерещ коефициента на обратно светлотражение, за пътни знаци коларометри и рефрактометри). В противен случай само визуалният оглед няма да доведе до значително подобрене на пътната безопасност като цяло. Необходимо е да се подготви и утвърди административна процедура, по която стопаните на пътя или експертите, на които е възложено да извършват периодичните инспекции. Необходимо е да се въведе утвърдена процедура и за целенасочените инспекции по пътна безопасност.</p> <p>6. Препоръчваме да се обърне по-сериозно внимание на това, че периодичните и целенасочените инспекции следва да се прилагат за всички видове пътища, поне на национално ниво.</p> <p>7. Препоръчваме в допълнителните разпоредби да се впишат и уточнят всички понятия, които са използвани, но не са уточнени в така предложените текстове за изменение на ЗП.</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>В чл. 36м се регламентира честотата на извършване на периодичните инспекции.</p> <p>Другите направени предложения са предмет на уреждане от наредбата, която Министерският съвет ще издаде на основание чл. 36б, ал. 9.</p> <p>Липсва конкретно предложение за редакция на законопроекта.</p> <p>Липсва конкретни предложения за редакция на законопроекта.</p>
--	---	-----------------------------	--

		8. Препоръчваме в чл. 196, ал. 1, т. 2 изразът „Директива (ЕС) 2019/1936“ да се замени с „Директива 2008/96/ЕО“. Директивата следва да се прилага в нейната цялост, а не да се прилага само изменението ѝ.	Приема се по принцип	Извършена е редакция на разпоредбата
6.	Draghetto 22 януари 2021 г. 21:34:28 ч.	<p>Предложения за изменения и допълнения</p> <p>1. Не става ясно къде е границата между задълженията на стопанина на пътя, контролния орган по смисъла на чл. 165 и 167 от ЗДвП, и ДА БДП. Моля текстовете да бъдат така уточнени, че да е ясно къде започват и приключват контролните функции на различните цитирани субекти.</p> <p>2. Да се добавят преходни и заключителни разпоредби към настоящия проект, с цел изменение на параграф 1, ал. 4 от допълнителните разпоредби</p>	<p>Приема се по принцип</p> <p>Не се приема</p>	<p>Липсва конкретно предложение за редакция на законопроекта.</p> <p>Към настоящия момент не се предвижда промяна на органа, управляващ Фонда за безопасност на движението. Предлаганата промяна не е предмет на</p>

	на ЗДвП ("(4) (Нова - ДВ, бр. 10 от 2011 г.) Създава се фонд за безопасност на движението, управляван от министъра на вътрешните работи:") , в който думите "управляван от министъра на вътрешните работи" да се заменят с "управляван от Държавна агенция Безопасност на движението по пътищата"		правна регламентация от настоящия законопроект.
	Мотиви: няма причина отговорността за безопасността да е вменена на ДА БДП, а разходването на средствата да се прави от друго министерство, което няма такива вменени отговорности и аналитичен капацитет.	Приема се по принцип	Настоящият законопроект предвижда Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ да участва в разработването на проекти на нормативни актове, свързани с безопасността на пътната инфраструктура - чл. 196, ал.1, т.1. от проекта на ЗИД на ЗП.
	3. чл. 20, ал 3 от ЗП, думите "вносят в Министерския съвет проекти на закони и на подзаконови нормативни актове..." да се допълнят както следва "вносят в Министерския съвет, след съгласуване с ДА БДП, проекти на закони и на подзаконови нормативни актове..."	Приема се по принцип	Текстът на разпоредбата препокрива текста на направеното предложение. Характерът на методическите указания предполага задължение за изпълнение спрямо лицата, до които са насочени.
	4. Така предложеният нов Чл. 196., ал. 2, думите "дава препоръки и методически указания на лицата по чл. 19, ал. 1." да се изменят и допълнят както следва "дава препоръки, методически указания и предписания, задължителни за изпълнение на лицата по чл. 19, ал. 1."	Не се приема	В § 1. т. 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за пътищата е дадена легална дефиниция на термина "път". По отношение на термина "улица", същият е извън приложното поле на процедурите за управление на безопасността, като е регламентирана правна възможност същите да се прилагат по решение на администрацията, която ги управлява.
	5. В Закона за пътищата се използват термините "път" и "улица", като липса дефиниция и за двете. Належащо е да се разпишат такива.		

	6. В така предложеният Член 366 да се разпише задължение за включване на пътища, независимо от тяхната категория или собственост, по които е настъпило поне едно ПТП, довело до трайни увреждания или смърт, или по него годишно настъпват ПТП-та над (определен) брой, или са налице жалби от граждани относно неговата безопасност. Мотиви: Видно от приложените към проекта мотиви, голяма част от смъртните случаи настъпват по пътища, извън обхвата на задължителните, по чл. 366.	Приема се по принцип	В законопроекта е предвидена изрично правна възможност процедурите по управление на безопасността на пътната мрежа да се прилагат и за пътища извън обхвата на Директива 2019/1936/ЕС, както и за улиците в населените места и селищните образувания.
	7. В така предложеният Член 366, ал. 4 да се допълни както следва "Пътищата, част от трансевропейската пътна мрежа, както и тези, по които е настъпило едно или повече ПТП, довело до трайни увреждания или смърт, или по които са настъпили (определен брой) ПТП-та, не могат да бъдат изключвани"	Приема се по принцип	В законопроекта е предвидена изрично правна възможност процедурите по управление на безопасността на пътната мрежа да се прилагат и за пътища извън обхвата на Директива 2019/1936/ЕС, както и за улиците в населените места и селищните образувания.
	8. В така предложеният Член 366, в ал. 7 да се изясни думата "управляват". Мотиви: Редица обекти на пътната инфраструктура се управляват от повече от един субект. Пример е Северната скоростна тангента в София, по която по силата на договор между АПИ и СО, част от дейностите се извършват от АПИ, а други от СО.	Не се приема	В чл. 19 от Закона за пътищата е регламентирано коя администрация, кои пътища управлява. По отношение на възможността, предоставена в чл. 30 от Закона за пътищата за съвместно осъществяване на определени дейности, следва да се има предвид, че тази възможност е единствено за републиканските пътища в границите на урбанизираните територии.
7. Българска браншова асоциация "Пътна безопасност" 22.01.2021 г.	Предложение за допълване на изпратеното становище №2/15.02.2021 г. Към конкретни препоръки да се добавят точки: 17. Предлагаме чл. 366 да бъде редактиран, като обхвата на одитите за пътна безопасност да бъде съобразен с т.3.7 от Решение на Министерския съвет № 16 от 17 януари 2019г. 3.7. Министърът на регионалното развитие и благоустройството в срок до 30 юни 2019 г. да внесе	Приема се по принцип	Обхватът на одитите по пътна безопасност е разширен. Процедурата одит по пътна безопасност задължително се прилага за общинските пътища, включени в обхвата на Директива 2019/1936/ЕС. В законопроекта е предвидена изрично правна възможност процедурите по управление на

	в Министерския съвет законопроект за изменение и допълнение на Закона за пътищата с оглед на разширяване обхвата на одитите за пътната безопасност върху всички републикански и общински пътища и регламентиране участието на одитор по пътна безопасност в инспекциите на пътищата в експлоатация за установяване на свързаните с пътната безопасност характеристики и предотвратяването на произшествия.” <u>Мотиви:</u> Изпълнение на Решение на Министерския съвет		безопасността на пътната мрежа да се прилагат и за пътища извън обхвата на Директива 2019/1936/ЕС, както и за уличната мрежа.
	18. Предлагаме в чл.36м, ал.2, след края на изречението, да се добави изразът „като най-малко 1 от членовете на екипа е одитор по пътна безопасност.” <u>Мотиви:</u> Изпълнение на т.3.7 от Решение № 16 на Министерския съвет от 17 януари 2019 г.	Приема се по принцип	Изменението на Директива 2008/96/ЕО разделя инспекциите на пътната мрежа на две отделни процедури – периодични и целенасочени инспекции на безопасността на пътната инфраструктура. За втория вид процедури е предвидено задължителното участие на одитор по пътна безопасност в екипите, които ще ги изпълняват.
	19. Предлагаме чл. 164г от ЗДвП, в § 24, т. 3 да отпадне. <u>Мотиви:</u> С този запис се изземват функции на собствениците на пътя, тъй като те са компетентни да предписват мерки след съответния анализ, като след това носят отговорност за това. Собствениците на пътя имат програми, имат приоритизиране, които следва да изпълняват. Задължителното изпълнение на препоръките не е коректно, тъй като по този начин се изключва собственикът на пътя от управлението на пътната инфраструктура.	Не се приема	Текстът на разпоредбата на чл. 164г от законопроекта касае възможност за независима проверка на състоянието на пътната инфраструктура, която ще се извършва от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата”, със съдействието на компетентните органи и на управляващия пътя. Разпоредбата засяга всички пътища, без да е ограничена от приложното поле на Директива 2019/1936/ЕС. Проверките могат да бъдат планирани и такива по сигнал.
8.	Димитър Ганев 22.01.2021 г.	Приема се	Текстът на разпоредбата е редактиран.

	<p>всичките изменения, които са направени по нея. Иначе излиза, че при всяко изменение на 2008/96, в закона трябва да се обявява, че има и еди какво си изменение, което ще се изпълнява.</p> <p>По чл. 55б, ал. 1 – Според мен трябва да се санкционира този, който е възложил одита без да провери в регистъра дали лицето е правоспособен одитор.</p> <p>По чл. 164в, ал.2, т. 2 – ЗДвП работи само с понятието „път“. В допълнителните разпоредби - §6, т.1, е казано, че улиците са приравнени към пътищата и този израз трябва да отпадне.</p> <p>По § 6, т. 75 – Това определение не е добро, даже бих казал, че е много лошо. Това, което е разписано са мерките, а безопасността е състояние, което се постига с някакви мерки. Произшествията настъпват, а не възникват. Сега, в чл.5, ал.2, т.1 от ЗДвП има описание на уязвимите участници в движението, където също има проблем, защото вместо велосипедисти, както е в КПД, пише „двуколесни пътни превозни средства“, което включва двуколесните МПС, каквито са мотопедите и мотоциклетите. Нещата тук се усложняват от „индивидуалното електрическо превозно средство“.</p>	<p>Приема се</p> <p>Приема се</p> <p>Приема се</p>	<p>Текстът на разпоредбата е редактиран.</p> <p>Текстът на разпоредбата е редактиран.</p> <p>Текстът на разпоредбата е редактиран.</p>
--	--	--	--



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

Препис

РЕШЕНИЕ № 102

от 8 февруари 2021 година

ЗА ОДОБРЯВАНЕ НА ЗАКОНОПРОЕКТ

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ

РЕШИ:

1. Одобрява проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата.
2. Предлага на Народното събрание да разгледа и приеме законопроекта по т. 1.
3. Заместник министър-председателят и министърът на регионалното развитие и благоустройството да представят законопроекта по т. 1 в Народното събрание.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ: /п/ Бойко Борисов

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ: /п/ Веселин Даков

Вярно,

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
“ПРАВИТЕЛСТВЕНА КАНЦЕЛАРИЯ”:

Апостол Михов/





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

№ 02.01-19.....
8 февруари 2021 г.

НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вх. №	102-01-10
Дата	08, 02 2021 г.

ДО

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

15.18
(12)

г-жа ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАЯНЧЕВА,

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България изпращам Ви одобрения с Решение №.....102..... на Министерския съвет от 2021 г. проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата.

Приложения:

1. Мотиви към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата.
2. Частична предварителна оценка на въздействието.
3. Справка от Министерството на правосъдието за съответствие с Конвенцията за защита на правата на човека и основните свободи и с практиката на Европейския съд по правата на човека.
4. Справка за съответствие с правото на Европейския съюз.
5. Справка за постъпилите предложения от общественит ~~е~~ лтации.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЧЕТИРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

РАЗПОРЕЖДАНЕ

НА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

№ 150-01-38 / 09.02. 2021 г.

На основание чл. 8, ал. 1, т. 1 и чл. 77, ал. 1 и 2 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание

РАЗПОРЕЖДАМ:

Разпределям Законопроект за изменение и допълнение на Закона за пътищата, № 102-01-10, внесен от Министерски съвет на 08.02.2021 г., на следните постоянни комисии:

Водеща комисия:

- Комисия по регионална политика, благоустройство и местно самоуправление

Комисии:

- Комисия по европейските въпроси и контрол на европейските фондове
- Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения
- Комисия по вътрешна сигурност и обществен ред

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

