

НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вх. No	154-04-65
Дата	26.1.02 2021 г.

**ЧРЕЗ
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ
Г-ЖА ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА**

10^{CH}
154

**ДО
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
НА КОМИСИЯ ПО
РЕГИОНАЛНА ПОЛИТИКА,
БЛАГОУСТРОЙСТВО И
МЕСТНО САМОУПРАВЛЕНИЕ
Г-Н ИСКРЕН ВЕСЕЛИНОВ**

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПРЕДСЕДАТЕЛ,

На основание чл. 83, ал. 1 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание, внасям предложения за изменение в законопроект за изменение и допълнение на Закона за пътищата, въз основа на приетия на първо гласуване Законопроект за изменение и допълнение на Закона за пътищата, № 102-01-10, внесен от Министерския съвет на 08.02.2021 г.

1. Създава се нов § 1 в законопроекта

§ 1. В чл. 10, ал. 14 след думите „граничните контролно – пропускателни пунктове“ се поставя запетая и се добавя „на територията на граничните контролно – пропускателни пунктове“.

Мотиви:

В действащата законова уредба, законодателят е предвидил възможност за разкриване на пунктове за продажба от страна на Агенцията, разположени в близост до граничните контролно-пропускателни пунктове, в областните градове, както и по протежение на платената пътна мрежа, но не е регламентирана изрично възможността за разкриване на пунктовете за продажба на територията на ГКПП – та.

Съгласно чл. 2 от Наредбата за граничните контролно – пропускателни пунктове (НГКПП), ГКПП са обособени територии със специален режим на пропускане и охрана, които се изграждат на международни шосейни трасета, както и на територията на международни железопътни гари, летища и пристанища за обществен транспорт, при които единствено се разрешава преминаването на държавната граница, ако не е

предвидено друго в международен договор. Зоните на ГКПП обхващат територията, на която са разположени сградите, помещенията, работните места, подземните и надземните съоръжения, техническите средства и местата за преходи, изчакване и проверка на лица, превозни средства и стоки.

Съгласно чл. 9 от НГКПП на външните граници се извършва строго определен граничен контролно – пропускателен паспортно – визов, митнически, ветеринарномедицински контрол и карантина, фитосанитарен контрол и карантина, граничен държавен здравен контрол и контрол на транспортните средства. На ГКПП на вътрешните граници компетентните служби изпълняват и други правомощия, които не целят граничен контрол и са в съответствие с чл. 21 от Регламент (ЕО) № 562/2006 г. на Европейския парламент и на Съвета. В разпоредбата на чл. 9, ал. 3 от НГКПП е предвидено на ГКПП митническите органи да осъществяват и контрол при изпълнение на задължението за заплащане на пътните и винетните такси и по спазване на разрешителния режим за товарни и пътнически превози.

Съгласно чл. 34, ал. 1 от НГКПП в зоните на ГКПП се извършва банкова дейност, застрахователна дейност и възстановяване на ДДС. Съгласно изречение второ на ал. 1 на същия член от НГКПП, други дейности в зоните на ГКПП могат да се извършват с разрешение на директора на Агенция „Митници“ след съгласуване с директора на Главна дирекция „Гранична полиция“.

В хипотезата на изречение второ от цитираната разпоредба попадат и дейностите, които се извършват и в разкриваните пунктове за продажба от страна на Агенция „Пътна инфраструктура“ – осигуряване на възможност на ползвателите на платената пътна мрежа за заплащане на съответните такси по чл. 10, ал. 1 и ал. 2 от Закона за пътищата. На територията на ГКПП това води до облекчаване на трафика и съпътства видовете граничен контрол, посочени в чл. 9 от НГКПП.

С направеното предложение се регламентира възможността за разкриване на пунктовете за продажба и на територията на ГКПП – та.

2. Създава се нов § 2 в законопроекта:

„§ 2. В чл. 10а се правят следните изменения и допълнения:

1. Създават се нови ал. 4 и 5:

„(4) Отговорността при неправилно декларирани данни относно регистрационния номер на пътното превозно средство, категорията му или периода на валидност на винетната такса е на собственика или на ползвателя му. При неправилно

декларирани данни се счита, че за пътното превозно средство не е заплатена винетна такса.

(5) Когато при издаване на електронна винетка е допусната техническа грешка при деклариране на регистрационния номер на пътното превозно средство, включително на държавата, в която е регистрирано, или на неговата категория, може да бъде извършена корекция от съответните длъжностни лица, ако след заявление за промяна на грешно декларирани данни от собственика или ползвателя, безспорно се установи, че в Република България не съществува регистрирано пътнo превозно средство с идентичен на първоначално декларираните във винетката регистрационен номер, държава на регистрацията или категория. Промяната в данните на електронната винетка има действие от момента на извършване на корекцията и има срок на валидност до изтичане на срока на валидност на първоначално издадената.“

2. Досегашните ал. 4 - 9 стават съответно ал. 6 и 11.

Мотиви:

За създаването на нови ал. 4 и 5:

При действащата нормативна уредба се очертават няколко основни проблема, свързани със заплащане на винетни такси за ППС от Категория 3. Основните проблеми са допускането на грешки както от ползвателите, така и от лицата, на които е вменено задължение да продават винетки, при посочването на данни относно категорията на автомобила, регистрационния номер и държавата на регистрацията.

1. Грешки по отношение на категорията на ППС:

Когато към автомобила има прикачено ремарке и общата маса на композицията надвишава 3,5 т., за ремаркетo се изисква заплащане на допълнителна винетна такса съгласно на чл. 10а, ал. 9 от Закона за пътищата, като законът изрично е посочил, че се дължи винетна такса за „**същата категория**“, т.е. винетна такса за Категория 3. Видно от разпоредбите на чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата, чл. 5, ал. 3 от НАРЕДБА за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминатото разстояние, чл. 24 и чл. 25 от Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа (Тарифата), които класифицират видовете ППС за целите на пътното таксуване, няма обособена отделна категория „ремарке“.

Размерът на винетната такса за ремаркетата (когато е дължима) съгласно Тарифата, също е еднакъв с този на основното пътно превозно средство - 10, 15, 30, 54, 97 лв., съответно за уикенд, седмична, месечна, тримесечна и годишна винетка.

При заплащане и издаване на винетка по електронен път през всички осигурени от АПИ канали (уебсайтове, мобилни приложения, терминали за самотаксуване), включително и чрез националните доставчици на услуги, опциите „превозно средство $\leq 3,5$ тона“ и „ремарке на лек автомобил“, са разделени на две отделни секции, графично и текстово визуализирани за маркиране в самостоятелни полета.

Съгласно правните разпоредби, които регламентират заплащането на пътни такси (Закон за пътищата, Наредбата и Тарифата), „ремарке“ не е обособено като отделна категория ППС, за което да се дължи винетна такса със самостоятелно определен размер, но съгласно чл. 149 от Закона за движение по пътищата, „ремарке“ е посочено като отделна категория превозно средство.

Анализът на количеството на подадените заявления, жалби и сигнали и описанията в тях проблеми показва, че разделянето на отделни „подкатегории“ на превозните средства от Категория 3 и ремаркетата при закупуване на винетни такси, практически обърква потребителите, вместо да ги улеснява. Най-често допусканата грешка е потребителят вместо „Електронна винетка за превозно средство $\leq 3,5$ тона“ да избере по невнимание или поради неразбиране опцията „Електронна винетка за ремарке на лек автомобил (брутно комбинирано тегло на превозно средство и ремарке $>3,5$ тона)“, или обратно, доколкото текстовото описание е сходно и цената на винетната такса е една и съща.

Същевременно чрез предвидената възможност за извършване на проверка в среда за междурегистров обмен (RegiX) към Държавната агенция „Електронно управление“, служителите на Национално тол управление към Агенция „Пътна инфраструктура“, които обработват подадените от потребителите заявления, жалби и сигнали, могат да удостоверят действителната фактическа обстановка – дали ППС с даден рег. № съществува и дали се касае за лек автомобил или за ремарке, т.е. лесно и безспорно установимо е дали действително е допусната от ползвателя неточност в избора на данни за „превозно средство $\leq 3,5$ тона“/ „ремарке на лек автомобил“ или са касае за извършване на нарушение.

2. Грешки при посочването на регистрационен номер и държава на регистрация:

Съгласно чл. 24 от Наредба № I-45 от 24.03.2000 г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства:

„При постоянна регистрация свидетелството за регистрация е без срок за валидност, а регистрационният номер се състои от:

1. графично изображение на българския идентифициращ код "BG" и националното знаме на син фон или европейското знаме от дванадесет жълти звезди на син фон съгласно Регламент (ЕО) № 2411/98 на Съвета от 3 ноември 1998 г.;

2. буквен код за месторегистрация;

3. пореден номер - четирицифрена комбинация на числата от 0 до 9;

4. серия - една или комбинация от две букви.“

Анализът на постъпващите жалби, сигнали и искания за поправяне на грешки показва, че ползватели, както и лица, които продават винетни такси, често допускат технически грешки при въвеждането на регистрационен номер и/или държава на регистрация на ППС – въвеждане на съседни на действителния регистрационен номер цифри и/или букви, размяна на местата на букви и/или цифри, въвеждане на една цифра или буква по-малко или една повече, както и избор на държава, поставена в съседство на тази, която следва да бъде избрана в списъка от падащото меню (например Буркина Фасо или Бруней Даруссалам, вместо България).

В преобладаващия брой случаи се касае за генериране на несъществуващи регистрационни номера, поради което услугата „преминаване през платената пътна мрежа“ обективно не може да бъде предоставена, а сумата за пътната такса е реално заплатена от ползвателя.

Чрез регулярна проверка в RegiX служителите на НТУ, които обработват подадените от потребителите заявления, жалби и сигнали, могат да удостоверят действителната фактическа обстановка, т.е. лесно, сигурно и безспорно установимо е дали действително от ползвателя е допусната грешка в избора на данни за ППС (например дали такъв регистрационен номер с българска регистрация съществува) или наистина са касае за извършване на нарушение.

В описаните по-горе два основни типа случаи обаче Електронната система отчита направения избор като нарушение и съгласно чл. 167а, ал. 3 от ЗДвП *„Електронната система за събиране на пътни такси създава доклади за всяко установено нарушение, към които автоматично се прилагат статични изображения*

във вид на снимков материал и/или динамични изображения - видеозаписи. Докладите, заедно с приложените към тях статични изображения във вид на снимков материал и/или динамични изображения - видеозаписи, представляват доказателства за отразените в тях обстоятелства относно пътното превозно средство, неговата табела с регистрационен номер, датата, часа и мястото на движение по участък от път, включен в обхвата на платената пътна мрежа, и местонахождението на техническото средство - част от системата“.

След като Електронната система е създадала доклад за събитието, което по гореизложените причини вече е регистрирано като нарушение, при проверка на пътя контролните органи отчитат ползвателя на пътната мрежа като нарушител. На основание чл. 10, ал. 2 от ЗП във връзка с чл. 189е, ал. 3 от ЗДвП, същият бива поканен да заплати компенсаторна такса, за да бъде освободен от административнонаказателна отговорност. (чл. 189е, ал. 3 от ЗДвП „*При установяване на нарушение по чл. 179, ал. 3-3б преди съставяне на акт за установяване на административно нарушение, контролните органи уведомяват нарушителя за възможността да заплати таксата по чл. 10, ал. 2 от Закона за пътищата. Когато актът за установяване на нарушението се съставя в отсъствие на нарушителя, възможността за заплащане на тази такса се предоставя с връчването на акта.*).

Предвид засиления публичен интерес към проблема и наличието на значителен брой постъпили заявления, жалби и сигнали на ползватели на платената пътна мрежа за възстановяване на платени винетни такси и компенсаторни такси вследствие на допуснати грешки при избора на данни при закупуване на винетна такса, с приемане на предложението ще се даде трайна възможност за разрешаването на гореизложените проблеми.

3. Създава се нов § 3 в законопроекта:

„ § 3. В чл. 10б се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 4 след думите „определен маршрут“ се добавя „като същата важи само за пътното превозно средство, чийто регистрационен номер е бил правилно деклариран от собственика или ползвателя му“;

2. Създава се нова ал. 5:

„(5) Отговорността при неправилно декларирани данни в маршрутната карта е на собственика или на ползвателя. При неправилно декларирани данни относно регистрационния номер на пътното превозно средство, включително и на държавата, в

която е регистрирано, или периода на валидност на маршрутната карта, се счита, че за пътното превозно средство не е заплатена тол такса.“

3. Досегашните ал. 5 и 6 стават съответно ал.6 и 7.“

Мотиви:

За допълнението на ал. 4 и създаването на нова ал. 5:

Съгласно чл. 10, ал. 1, т. 2 от ЗП „2. такса за изминато разстояние - **тол такса** за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3; заплащането на ТОЛ таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от съответния път или пътен участък, като изминатото разстояние се изчислява въз основа на сбора на отделните тол сегменти, в които съответното пътно превозно средство е навлязло, а дължимите такси се определят въз основа на сбора на изчислените за съответните тол сегменти такси;....“

Съгласно чл. 10б, ал. 4 от ЗП „Размерът на дължимата за плащане тол такса се определя въз основа на реално получени декларирани тол данни, удостоверени по реда, предвиден в наредбата по чл. 10, ал. 7, или **чрез закупуването на еднократна маршрутна карта**, която дава право на ползвателя на пътя да измине предварително заявено от него разстояние по определен маршрут. В наредбата по чл. 10, ал. 7 се определят и начините за изчисляване и заплащане на дължимите тол такси.“

Съгласно чл. 16 от Наредбата „(1) Пътни превозни средства от категорията по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата могат да ползват платената пътна мрежа след предварително заплащане на тол такса за деклариран предварително заявен маршрут.

(2) При предварителното заплащане на тол такса се издава **маршрутна карта**, която позволява на едно пътно превозно средство от категорията по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата да премине еднократно разстояние в обхвата на платената пътна мрежа от начална до крайна точка, с допълнителни, предварително посочени междинни точки, които не могат да са повече от четири.

(3) **Маршрутната карта** може да се закупи не по-рано от 7 календарни дни преди датата на пътуването от потребител, регистриран в електронната система за събиране на пътни такси, и не по-рано от 24 часа преди датата на пътуването - от нерегистриран потребител, като и в двата случая е валидна за срок 24 часа от декларираната начална дата и час на пътуването.

(4) Ползвателите на платената пътна мрежа могат да закупят маршрутна карта по електронен път, както и чрез картово заплащане, и в брой в пунктовете за продажба, както и на терминали за самотаксуване.

Видно от формулировката на текстовете на цитираните разпоредби, не се открива текст в Закона за пътищата, който нормативно да урежда отговорността на ползвателите при неправилно въведени данни при закупуване на маршрутна карта, подобно на чл. 5, ал. 3 от Наредбата, който текст касае винетната такса.

По тази причина възниква необходимост да се предвиди такъв текст в Закона за пътищата.

4. § 1 от законопроекта става § 3а.

5. Създава се § 4а:

„§ 4а. В чл. 30 се създават алинеи 7 - 9:

„(7) При постигната взаимна договореност между агенцията и общините, финансирането на дейностите по поддържане на участъци от републиканската пътна мрежа, извън урбанизирана територия, се осигурява от съответната община.“

(8) Условието за предоставянето на средствата, в случаите по ал. 7 и техният размер, се определят в споразумителния протокол между агенцията и съответната община.“

(9) След подписване на споразумителен протокол по ал. 8, страните предприемат действия за промяна в списъка на пътищата, включени в обхвата на платената пътна мрежа по чл.10, ал. 3.“

Мотиви:

Към настоящия момент възможността за взаимна договореност между Агенция „Пътна инфраструктура“ и съответна община за съвместно финансиране на поддържането на участъци от републиканската пътна мрежа, извън урбанизирана територия не е нормативно уредена. Множество общини заявяват готовност да финансират тези дейности, вследствие на което части от републиканската пътна мрежа да бъдат изключени от списъка на републиканските пътища, за които се заплаща винетна такса. Това налага необходимостта от законово уреждане на тези взаимоотношения. С предложените изменения в чл. 30 изрично ще бъде посочено също

така, че сключването на споразумение е предпоставка за предприемане на действия за промяна в списъка на пътищата, включени в обхвата на платената пътна мрежа по чл.10, ал. 3. По този начин ще се регламентира ясно последователността и редът за т. нар. „освобождение“ на участъци от републиканската пътна мрежа от заплащане на винетни такси.

6. В § 14 от законопроекта чл. 36н се изменя така:

„Чл.36н (1) Подаването на сигнали, свързани с установен риск за безопасността по отношение на пътната инфраструктура, както и получаването на информация за постъпили такива, се осъществява посредством единна електронна платформа.

(2) Достъпът до платформата е свободен и неограничен.

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

Мотиви: Съгласно чл. бд „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. В предложения текст на чл. 36н ал.1 от §14 от ЗИД на Закон за пътища, изрично се вменява на администрациите управляващи пътя да публикуват информация за предприети от тях мерки по получени сигнали свързани с установен риск за безопасността на пътната инфраструктура. В този смисъл доброволното публикуване на информация придобива задължителен характер за администрациите, което ще доведе до утежняване на изпълнението на тази дейност и невъзможност за бърза и навременна реакция. Електронната платформа не се предвижда да бъде единствен механизъм за постъпване на сигнали и публикуване на информация от страна на администрациите, което от своя страна ще увеличи драстично обема на тази дейност и ще допринесе за забавяне на публикуването на информация. Всяко публикуване на информация в онлайн пространството я превръща в публично достъпна, като в тази връзка за да се стигне до етапа на публикуването и на платформата следва да се спазват утвърдени за администрацията процедури, в това число проучване, събиране на информация, анализ и обобщаване, утвърждаването и от съответни ресори както и от Управителен съвет. Спазването на тази процедура изисква технологично време и човешки ресурс, като от законопроекта не става ясно в какви срокове следва да се публикува необходимата информация.

7. Създава се § 14а:

„§ 14а. В чл. 37 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 3:

„(3) В поземлени имоти – публична държавна собственост, определени за изграждане на техническа инфраструктура – републикански пътища/железопътни линии, въз основа на влязъл в сила подробен устройствен план, могат да се разполагат всякакви елементи на тази инфраструктура, без значение на нейния вид.“

2. Създават се алинеи 4 и 5:

„(4) Когато с влязъл в сила подробен устройствен план се засягат горски територии – частна собственост, след отчуждаването им за държавна нужда за изграждане на републиканска пътна мрежа, добивът и разпореждането с дървесината на тези територии се осъществява от Изпълнителна агенция по горите, по реда на Закона за горите.

(5) Всички такси за промяна на предназначението на засегнатите имоти по ал. 4 са за сметка на инвеститора на обекта, за изграждането на който е възникнала държавната нужда.“

3. Досегашната ал. 3 става ал. 6.“

Мотиви:

Предложената редакция на чл. 37, ал. 3 ще улесни значително изграждането на техническа инфраструктура, независимо от нейния вид – републикански път и/или железопътна такава, когато същата се реализира в имоти публична държавна собственост. Провеждането на процедура по реда за Закона за държавната собственост, а именно чрез предоставяне правото на управление върху имоти - публична държавна собственост от едно на друго ведомство забавя реализирането на проектите, тъй като до приключването ѝ не би могло да бъде издадено разрешение за строеж, тъй като обектът не е теренно обезпечен.

За поземлените имоти в горски територии-частна собственост на физически и юридически лица, се провежда процедура по принудително отчуждаване, съгласно Глава трета от Закона за държавната собственост. В постановените парични обезщетения за собствениците на засегнатите имоти, определени с отчуждителния акт въз основа на оценителски доклади, изготвени от лицензирани оценители на горски територии, винаги се включва и стойността на дървесината. В тази връзка, след приключване на отчуждителното производство, Агенция „Пътна инфраструктура“

/АПИ/ придобива собственост не само върху засегнатите имоти в горски територии- бивша частна собственост, но и собствеността върху дървесината в тях. Съгласно чл. 80, ал. 2 от ЗГ, добивът и разпореждането с дървесината следва да се организира от новия собственик - в случая това е АПИ. Но тъй като тази дейност е неприсъща за Агенцията, предлагаме посредством промени в чл. 37, да бъде извършвана от друга държавна агенция с вменена такава дейност.

8. Създава се § 146:

„§ 146 В чл. 40 се правят следните изменения и допълнения:

1. АLINEЯ 2 се изменя така:

„(2) Обезщетенията за отчуждените за нуждите на републиканските пътища недвижими имоти в границите на урбанизираните територии по чл. 37, ал. 1 се изплащат от Агенция „Пътна инфраструктура“.“

2. Създава се ал. 4:

„(4) Имоти – публична общинска собственост, могат да бъдат предоставяни безвъзмездно по реда на чл. 43б от Закона за държавната собственост за изграждане на републикански пътища, въз основа на влязъл в сила подробен устройствен план.“

Мотиви:

В чл. 34а, ал. 5 от ЗДС се посочва, че при отчуждаване на имоти - общинска собственост, за имоти обезпечавачи изграждането на национални обекти, същите следва да се прехвърлят безвъзмездно в собственост на държавата по реда на Закона за общинската собственост. От друга страна, Законът за държавната собственост регламентира кое е лицето, което следва да приеме дарението в полза на държавата. В тази връзка, с цел избягване на възможност за тълкуване, предлагаме в чл. 40 да се направи изрична препратка към чл. 43б изречение „второ“ от ЗДС.

9. В § 15 от законопроекта чл. 55б се изменя така:

„Чл. 55б (1) Наказва се с глоба в размер на 500 лв. лице, което извършва одит по пътна безопасност, без да 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 ал. 2 глобата е в размер от 2000 до 4000 лв.“

Мотиви: по отношение на чл. 55б. ал.1 т.2 - Няма ясен регламент за механизма, по който администрацията управляваща пътя, която ще използва услугите на даден одитор по пътна безопасност, следва да получи официален документ, който потвърждава или не изискването одиторът да бъде вписан в регистъра по чл. 36з¹ Възлагането на процедури по одит на пътна безопасност се извършва по реда на ЗОП, администрацията може да изисква документ, удостоверяващ изискването одиторът да бъде вписан в регистъра по чл. 36з¹, от самия одитор по пътна безопасност, в този смисъл не следва длъжностно лице да носи отговорност за представяне на невярна информация.

10. В § 24 от законопроекта относно Закона за движението по пътищата:

1. Създава се нова т. 5:

„5. В член 187а се създава ал. 6:

„(6) В случаите, при които нарушението е установено и заснето по реда на чл. 167а, ал. 3, определени от председателя на Агенция „Пътна инфраструктура“ длъжностни лица, имат право на безвъзмезден достъп до Регистъра на населението - Национална база данни "Население", поддържана от Министерството на регионалното развитие и благоустройството, за изпълнение на възложените им правомощия.“

Мотиви:

В чл. 189е, 189ж, ал. 4 от Закона за движението по пътищата, чл. 21г, т. 1 и т.8 и чл. 56 ал. 3, т. 1 от Закона за пътищата във връзка с чл. 11, ал 2, т. 13 от Правилника за структурата, дейността и организацията на работа в Агенция „Пътна инфраструктура“ е предвидено, че оправомощени от Председателя на УС на АПИ лица издават наказателни постановления за налагане на административни наказания на физически и юридически лица въз основа на съставени актове за установяване на административни нарушения (АУАН) по чл. 167а от ЗДвП, както и електронни фишове по чл. 189ж, ал. 1 от ЗДвП. Оправомощените лице издават и решения за анулиране или отказ за анулиране на електронни фишове на основание чл. 189ж, ал. 3 от ЗДвП.

За издаване и редовно връчване на електронен фиш по чл. 189ж, ал. 1 от ЗДвП е необходимо в електронния фиш да присъства информация за постоянния или настоящия адрес на собственика на конкретното ППС, с което е извършено нарушението.

За да бъдат осъществени целите на генералната и общата превенция, залегнали в основата на санкцията на административно - наказателните разпоредби, е нужно

надлежно и законосъобразно връчване, което гарантира защитата на правата и законните интереси на гражданите и организациите, както и тяхната равнопоставеност пред закона. Бързото, ефикасно и справедливо упражняване на санкционните правомощия на държавата осигурява доверието на гражданите към нея.

Към настоящия момент в действащата нормативна уредба липсва изрична регламентация на право на безвъзмезден достъп на определени от председателя на Агенция „Пътна инфраструктура“ длъжностни лица до Регистъра на населението - Национална база данни "Население", поддържана от Министерството на регионалното развитие и благоустройството. Последното от своя страна възпрепятства бързото и надлежно връчване на съставените електронни фишове. С предложените промени в чл. 187а от ЗДВП тази празнота ще бъде преодоляна.

2. Досегашната т. 5 става т. 6.

ВНОСИТЕЛ:

Александър Кенков
Младен Шичков
Георги Динев
Васил Цветков