

До
Г-н Емил Димитров
Член на ПП „Синя България“
E-mail: team@sinyabulgaria.bg

ДР-39-25-01/29.04.2025 г.

ОТНОСНО: Анализ на проблемите и предложенията в контекста на пътната безопасност в България

УВАЖАЕМИ Г-Н ДИМИТРОВ,

Във връзка с изпратената от Вас позиция от политическата партия „Синя България“, бихме желали да изразим нашата подкрепа към предложенията за изменения и допълнение в чл. 20 от Закона за движение по пътищата (ЗДвП). Освен това след дискусия от страна на експертите от ЕЦТП, предоставяме на Вашето внимание и някои допълнителни предложения, върху които работим.

1. Критика към съществуващата нормативна база и институционална безотговорност

Поставената критика е основателна и остро изразява системен проблем в управлението на пътната безопасност. Съществуващият подход често е реактивен и фрагментиран – технически мерки след инциденти, но без дългосрочна стратегическа реформа. Справедливо е посочено, че липсата на ясно разпределена институционална отговорност води до прикриване на реалните виновници – онези, които трябва да поддържат и контролират пътната среда.

2. Промяна в чл. 20, ал. 2 от Закона за движение по пътищата

Текущата редакция прехвърля почти изцяло отговорността върху водачите, без да се отчитат обективните условия на пътната среда. Това създава де факто презумпция за вина на водача и размива или напълно елиминира отговорността на институциите. Новото предложение цели да въведе баланс, като акцентира на това, че отговорността на шофьорите е обвързана с предвидимостта и сигнализацията на пътя, а при дефекти следва да се прави оценка на съпричиняване.

Становище:

Предложената редакция е оправдана и отговаря на съвременните принципи на правовата държава. Подчертаването на институционалната отговорност е важна стъпка към справедливост и ефективна превенция.

3. Въвеждане на наказателна отговорност за длъжностни лица

Липсата на конкретни правни норми за санкциониране на длъжностни лица води до безнаказаност. Общите текстове в НК са твърде обтекаеми и позволяват субективна преценка на прокуратурата. Ако някой не сигнализира дупка на пътя, която води до инцидент, няма последици – това подкопава доверието в правовата система.

Становище:

Има нужда от отделен, ясен и строго формулиран текст в Наказателния кодекс, който да вмени отговорност на длъжностни лица за небрежност, довела до ПТП.

4. Промяна в протоколите на МВР при ПТП

Анализът правилно отбелязва, че без обективна и задължителна оценка на пътните условия при всяко ПТП се губи възможност за търсене на институционална вина. Това позволява на пътната администрация да остане в сянка.

Становище:

Задължителното вписване на състоянието на пътя в протоколите е важен инструмент за гарантиране на отчетност и прозрачност. То ще послужи и като доказателствено средство в съдебни процеси.

5. Публична карта на „черни точки“ и преразпределение на патрулите

Идеята е иновативна и базирана на добри международни практики. Така не само ще се осигури по-добър контрол, но и ще се повиши обществената информираност. Това ще създаде и обществен натиск за отстраняване на проблемните точки.

Становище:

Подкрепям изцяло предложението. То комбинира технология и

прозрачност, и може да се интегрира със системите за „умен трафик“ и анализ на пътната безопасност.

Обобщено становище:

Предложеният пакет от мерки е цялостен, балансиран и адресира реалните корени на юридическата проблематика. Промяната в чл. 20, ал. 2 от ЗДвП е ключова, тъй като тя има силен нормативен ефект върху начина, по който се търси отговорност при инциденти. Целият подход отразява модерно виждане за пътна безопасност, в което гражданите не са единственият виновник за системни пропуски.

Сравнителен анализ: Европейски практики в пътната безопасност и отговорността на институциите

1. Европейска рамка и философия

В Европа акцентът в политиките по пътна безопасност е поставен върху *системния подход*, според който за предотвратяването на ПТП отговорност носят не само водачите, но и държавата, институциите, пътната инфраструктура, превозните средства и дори спасителните служби. ЕС чрез директиви и стратегии (напр. *EU Road Safety Policy Framework 2021–2030*) насърчава:

- превенция чрез анализ на риска;
- активно включване на институциите;
- търсене на отговорност при институционални пропуски;
- изготвяне на прозрачни доклади за рискови участъци.

2. Примерни добри практики в отделни държави

Швеция – „Vision Zero“

- Водачът не е автоматично виновен при инцидент. Отговорността се разпределя между всички звена – инфраструктура, сигнализация, превенция.
- При всяка катастрофа се извършва независимо разследване, което търси причината в цялата система.

Нидерландия

- Строги изисквания към инфраструктурата – ако тя не отговаря на стандартите, се намалява максимално разрешената скорост.
- Органите по поддръжката подлежат на санкции при доказано съпричиняване.

Германия

- Разделя се вината между институциите и водачите чрез експертни оценки.
- Интерактивни карти с опасни зони са част от транспортната политика и се използват за насочване на патрули.

Сравнение с България

Елемент	България	Европейски практики
Разпределение на отговорност	Почти изцяло върху водача (чл. 20, ал. 2)	Споделена отговорност
Контрол на инфраструктура	Частичен, без реални последици при нарушения	Независими проверки, публичен отчет
Санкции за институции	Почти липсват, общи текстове в НК	Конкретни механизми за съпричиняване
Превенция	Реактивна, след инциденти	Превантивна, чрез анализ на риска и карти на опасни зони

Препоръки за хармонизация

1. **Приемане на системен подход** – законодателството да въведе философията на споделена отговорност (водач – инфраструктура – институции), съответстваща на стратегията на ЕС до 2030 г.
2. **Ревизия на чл. 20, ал. 2 ЗДвП** – предвидената промяна в предложението на „Синя България“ следва да бъде приета, тъй като изравнява правния баланс между институционалната и личната отговорност.

3. **Създаване на независим орган за пътни инциденти** – както в Швеция, такъв орган би разследвал всяко тежко ПТП и би издавал публични препоръки.
4. **Интерактивни платформи и прозрачност** – въвеждане на публични карти с т.нар. „черни точки“ по пътищата, с включена статистика, както и нормативно задължение за МВР да разполага патрули въз основа на риск.
5. **Точково индексирание на пътната безопасност** – всяка институция, отговаряща за пътищата, да бъде оценявана по ясен индекс за безопасност, като се предвиждат административни и наказателни санкции при системни пропуски.
6. **Въвеждане на задължителна оценка на съпричиняване** – при всяко ПТП, настъпило на държавен или общински път, да се извършва оценка дали състоянието на пътя е било фактор.

С уважение,

Диана Русинова
/Председател на Сдружението/
Европейски център за транспортни политики