



Сдружение "Велоеволюция"

e-mail: info@velobg.org | web: velobg.org

Изх. No.02/04.05.2018 г.

ДО
МИНИСТЪРА НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ
Г-Н ВАЛЕНТИН РАДЕВ

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
МЕЖДУВЕДОМСТВЕНАТА РАБОТНА ГРУПА
МЕЖДУ МВР, МТИТС И МРРБ

ЗАМ.- МИНИСТЪРА НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ
Г-Н КРАСИМИР ЦИПОВ

МИНИСТЪРА НА ТРАНСПОРТА И ИНФОРМАЦИОНИТЕ ТЕХНОЛОГИИ
Г-Н ИВАЙЛО МОСКОВСКИ

СТАНОВИЩЕ

Относно: Обсъждане на проект на нов Закон за движение по пътищата,
проект на Закон за пътните превозни средства и проект на Закон за водачи на моторни
превозни средства.

Уважаеми г-н Радев,
Уважаеми г-да Министри,

След като прегледахме представените група закони, имащи за цел да заместят действащия
Закон за движение по пътищата, отправяме следните коментари и предложения:

Общи коментари към проектозаконали за ЗДвП, ЗППС, ЗМПС

1. Трите проектозакона представляват механично разделяне на действащия ЗДвП, като допълненията и промените в структурата не отразяват очакванията ни за цялостно осъвременяване на политиките и не отговарят на високи цели за пътна безопасност.
2. Правилата и изискванията за велосипедисти са поместени основно в проектозакона за ЗДвП. Предложените нововъведения очевидно не са част от цялостна визия за подкрепа на велосипеден транспорт в населените места, нито за велосипеден спорт и туризъм. Напротив - новостите по отношение на велосипедистите в закона са хаотични, непълни и неясни, като не са подкрепени с аргументи и не съответстват по никакъв начин на европейска и световна практика.
3. Оставаме разочаровани, че постигнатият напредък в последните две години по осъвременяване на подзаконови нормативни актове свързани с планиране и проектиране на пътища и транспортни системи в населени места, по никакъв начин не се възприема или надгражда чрез новите проектозаконали. Напротив - възприети дефиниции за велосипедна инфраструктура, принципи за организация на движение и свързани с тях правила за движение на велосипедисти напълно липсват.
4. Проектозаконът за ЗДвП, поради тежкия си юридически изказ, отново предполага изработване и на правилник за прилагането му. Настояваме законът и правилникът към него да бъдат обсъждани заедно. Считаме за по-ефикасен подход за повишаване на пътната безопасност правилата за движение по пътищата да бъдат по-ясни и с директен изказ. За целта вероятно е по-подходящо да се изработи кодекс за пътното движение, каквато практика е много успешна в редица европейски страни.
5. Даденият 14 дневен срок за коментари по проектозаконали от страна на граждани и организации е твърде кратък, за да можем адекватно и пълно да предложим редакции на всички неясноти, липси и противоречия.

Затова настояваме:

1. Законопроектите да бъдат оттеглени и преработени.
2. Съставът на работната група по списването на тези закони да бъде публичен и да се допълни с представители и експерти от НПО, включително от велосипедни организации.

Оставаме в готовност за съдействие, комуникация и работа по изчистването на спорни текстове съвместно с авторите на трите закона и в работен формат организиран по ваша преценка.

Коментари и предложения по проектозакон за ЗДвП

Предложенията за редакции и допълнения с конкретни текстове са отбелязани с *наклонен шрифт*.

Чл. 7, ал.2, т.3 - необходимо е да се прецизира формулировката, тъй като е допуснато двусмислие. Да се коригира дефиницията за велосипед в допълнителните разпоредби.

Предложение за редакция - допускането на движение на ППС от категория велосипед да се изброи в нова точка или текстът да се преформулира.

Чл.21, ал. 1 и ал.2 - въвежда се промяна на възрастта на която деца могат да бъдат водачи на ППС на пътното платно. Тази възраст става 14 г., при досегашни 12 г. Допуснато е противоречие с чл. 122, т.6, като остава неясно къде могат правомерно да се движат с ППС деца на 13 годишна възраст. Няма яснота дали деца до 12 г. или 14 г. могат да се движат с придружител по площи предназначени за пешеходци. Промяната следва да се обсъди с родителски организации и образователни институции, защото предполага промяна в училищното образование по безопасност на движение по пътищата. Смятаме за необходимо да се потвърди, че промяната на възрастта на деца-водачи на ППС на пътя не противоречи на международната Виенска конвенция за движение по пътищата, където възрастта е утвърдена на 12 г.

Предложение за редакция - противоречията да бъдат изчистени; да се добави изрична разпоредба за допускане на движение с немоторни ППС и на придружители на деца до 12г. по площи предназначени за движение само на пешеходци; да се въведе изключение за децата до 12 г., когато няма тротоари или те са негодни за ползване.

чл.24, ал.5 - указва, че светофари на велоалеи могат да са със светлини само с червен и зелен цвят. Вече има поставени в България светофари за велосипедисти с три цвята - червен, жълт и зелен. Имайки предвид, че велосипедът е пътно превозно средство, а велосипедни пътни ленти се уреждат редом до активни автомобилни пътни ленти, то жълтият цвят помага на велосипедистите адекватно да се ориентират спрямо цялостното движение на светофарно регулирано кръстовище.

Предложение за редакция - да се добави думата "жълт" в текста, като се допусне светофари за регулиране на велосипедно движение да имат червен, жълт и зелен цвят на светлините.

Чл. 28. ал.6 - смятаме за необходимо да се въведе изключение, когато липсва път, платно за движение, пътна лента или алея за велосипеди, движението на велосипедисти да е позволено по "BUS"-лентата възможно най-вдясно. В противен случай, ако велосипедистите спазват даденото правило в проектозакона, то те би трябвало да се движат в пътна лента отляво на "BUS"-лентата и така се оказват по средата между бързо движещи се МПС, което е опасно и е предпоставка за ПТП. Движението на велосипедисти в лентите предназначени за градски транспорт е по-скоро изключение, тъй като обикновено тези ленти се устройват по натоварени булеварди, които велосипедистите предпочитат да избягват. Въпреки това и поради неразвити велосипедни мрежи в българските градове, велосипедистите ползват всички възможни маршрути, включително и такива с отредени "BUS"-ленти. Поради характера на движение на обществения транспорт с чести спирки, велосипедистите обикновено са по-бързи и не пречат на

движението в отредените специални ленти. В същото време те заемат относително малко място на пътя и за превозните средства на градския транспорт не е трудно да ги заобиколят.

Предложение за редакция: *Когато пътна лента е обозначена, че е предназначена за движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, се забранява движението на други пътни превозни средства по нея с изключение на велосипеди, когато липсва пътна лента, предназначена за тях.*

Чл. 38, ал.3 Предложение за допълнение - *съседна пътна лента, както и лента или алея, предназначена за движение на двуколесни превозни средства ... с предимство е водачът на пътното превозно средство, което се намира в дясната пътна лента или алея.*

Чл. 42, ал.4 Предложение за допълнение - *...водачът на завиващото превозно средство е длъжен да пропусне пътните превозни средства, преминаващи от дясната му страна, "включително движещите се по еднопосочни или двупосочни велосипедни алеи или ленти".*

Чл. 44, ал.1 Предложение за допълнение - *... е длъжен да пропусне насрещно движещите се и "движещите се по обособена велосипедна алея или лента пътни превозни средства, които пресичат пътя, по който възнамерява да се включи."*

Чл.49, ал.2 Предложение за допълнение - т. Нова: *по време на изпреварване на уязвими участници в движението*

а) на път с максимално допустима скорост до 50 км/ч да осигури минимум един метър странично разстояние между своето превозно средство и уязвимия участник в движението

б) на път с максимално допустима скорост над 50 км/ч да осигури минимум един метър и половина странично разстояние между своето превозно средство и уязвимия участник в движението

Мотиви:

Настояваме законът да повиши вниманието на водачите за размера на достатъчното странично разстояние при изпреварване на велосипедист (и двуколесно ППС въобще). Действащите и предложените разпоредби са недостатъчни за защита на водачите на двуколесни ППС. Според трайната съдебна практика, водач не е осигурил достатъчно странично разстояние само ако вече е настъпило ПТП. Но изпреварването на велосипедисти на "една боя" разстояние, особено в градски условия, продължава да е опасно действие неподлежащо на текущ контрол. С това активните велосипедисти се сблъскват всеки ден. Не приемаме аргументите, че е невъзможно разстоянието от 1-1,5 м да бъде измервано при установяване на нарушение. Освен специални устройства за измерване на динамични странични разстояния, установяването е възможно и чрез други средства (снимки, видео) и чрез сравняване на ширината на пътните ленти и нормативно установените габарити на превозните средства. Такива правила вече действат в някои страни от ЕС.

Въвеждането на предложените правила практически означава водачите на МПС в много случаи да използват съседна пътна лента за изпреварване на велосипедист. Това е правилното поведение, което наблюдаваме от водачи в други страни от ЕС - лидери в пътната безопасност.

При спазване на ограниченията на скоростта за движение в градовете и съобразяване с пътните условия, осигуряване на 1-1,5 м странично отстояние при изпреварване на двуколесни не причинява съществени неудобства или опасност за водачите на МПС и е гаранция за повишаване на безопасността на всички уязвими участници в движението.

Чл.50 Позволява се изпреварване на велосипед и други двуколесни ППС в същата пътна лента при опасни условия. Във връзка с мотивите за допълнение на чл. 49, ал.2, отправяме:

Предложение за редакция - да отпадне изключението за изпреварване на велосипеди, мотопеди и мотоциклети с кош.

Чл.50, т.6 Да се допълни с "велосипедна пътека"

Предложение за допълнение: „пред и върху обозначена, маркирана или сигнализирана пешеходна пътека *или велосипедна пътека*".

чл. 72 В предложената в проектозакона редакция, преписана от текущия закон, се подразбира че паркирането на велосипед върху тротоара е забранено. Повечето съществуващи велосипедни паркинги изградени на публични места са разположени върху тротоари. Подзаконовите нормативни актове вече уреждат подробно изискванията. Може да бъде въведено изискване велосипедът да се паркира по начин, който не възпрепятства движението на пешеходците.

Предложение за редакция - да се изключат велосипедите от забраната за паркиране в чл. 72.

Чл. 122. т.6. Необходимо е да се даде яснота за поведението на родители с велосипеди придружаващи деца с велосипеди. На родителите следва изрично да е позволено придружавайки децата си, също да се движат с колело по тротоар или други места предназначени само за пешеходци.

Предложение за редакция - да управлява превозно средство на места, предназначени само за пешеходци; *тази забрана не се отнася за велосипедисти на възраст до 12 години и до двама техни придружители с велосипеди;*

Чл. 122, т.7 На водача на двуколесно пътно превозно средство е забранено да управлява превозното средство изправен или само на едно колело!?! Необходимо е текстът да се редактира, като отпадне забраната водач да кара велосипед изправен. Вероятно авторите на този текст желаят да ограничат рискови прояви, но не става ясно кои или текстът е двусмислен. Карането на велосипед в изправена позиция е ключово умение за баланс и реакция при препятствия на пътя. Велосипедистите се изправят, когато е необходимо да приложат повече мускулна сила, например при изкачване на голям наклон или стартиране при изтегляне от кръстовище. Това естествено поведение при движение с велосипед не може да бъде забранено.

Предложение за редакция - думата "изправен" да отпадне.

чл.123, т.1,в) Изискват се активна червена светлина отзад на велосипеда и червен светлоотразител отзад, но смятаме че двете не е необходимо да са изискуеми и налични едновременно.

Предложение за редакция - да се замени "и" с "или" като крайният текст е "...устройство за излъчване на бяла или жълта добре различима светлина отпред и червен светлоотразител отзад, *или* устройство за излъчване на червена светлина отзад;

чл.123, т.2 Настояваме да отпадне изискването за задължителни каска и светлоотразителна жилетка!

Нововъведеното правило предполага задължителното носене на каска и светлоотразителна жилетка едновременно, навсякъде по всички пътища при всякакви условия. Такова задължение, с което каската и жилетката стават едва ли не униформа за велосипедист, няма въведено никъде в нито една страна по света!

Необходимо е да се разгледат ползите от двата аксесоара поотделно, като законодателят аргументирано и въз основа на данни от натрупан международен опит, може да определи конкретни условия за ползването им - напр. ограничено по възраст, пътни условия, видове пътища и др.

Напомниме, че ползите от индивидуална употреба на каски и жилетки се различават от ползите от законово задължение за употребата им!

Според позиция на Европейската федерация на велосипедистите (European Cyclists Federation), основана на обобщени международни изследвания, задължението за носене на каски доказано не се отразява достатъчно върху намаляване на броя тежки ПТП с велосипедисти. За сметка на това, правилата за задължителни каски се отразяват отрицателно върху броя ползващи велосипед в градовете. Обезсмислят се и системите за велосипеди под наем, каквито вече са въведени или се въвеждат в България. Позицията със съответните данни и изследвания може да се намери в интернет сайта на федерацията: <https://ecf.com/what-we-do/road-safety/ecf-position-helmets>

Неизпълнението на изискването за носене на каска/жилетка би довело до прехвърляне на отговорността върху уязвимия участник в движението при евентуално ПТП, дори когато обективните обстоятелства не сочат, че използването им би довело до друг резултат при съответния инцидент. Например, ако велосипедист, неносещ жилетка, е блъснат през деня със 100 км/ч в населено място и загине на място, то за виновния водач липсата на светлоотразителна жилетка у велосипедиста би било облекчаващо вината обстоятелство. Ако аргументите на вносителите на закона са, че велосипедистите са уязвими участници и затова трябва да носят каски и жилетки, то този аргумент е приложен нееднозначно. Пешеходците са по-уязвими участници, но за тях такова изискване не е въведено, освен при движение по автомагистралите. При проверка на статистиката ще се установи, че загиналите и ранени пешеходци на пътното платно са многократно повече от загиналите и ранени велосипедисти. Т.е. не е налице мотивирана обосновка за въвеждането на подобно изискване.

Задължителни каски и жилетки бяха въведени за кратко в Босна и Херцеговина, и наскоро задължението е премахнато заради установена липса на ползи. В Сърбия и Македония обществените дискусии доведоха до отпадане на задължението за каски и жилетки от нови законопроекти. В Австралия, единствената страна задължаваща велосипедистите да носят каски навсякъде, в момента тече обществена дискусия за премахване на задължението, също поради липса на ползи. Там броят инциденти с травми на главата при велосипедисти намалява незначително, но се увеличават фаталните инциденти с други телесни травми. Това е напълно логично, тъй като каската защитава само главата, но е и други части на тялото при сблъсък с

МПС. Експериментално е доказано, че въпреки използването на жилетки, шофьорите продължават да изпреварват велосипедисти на твърде близко разстояние, погрешно смятайки че каската и жилетката ги защитават достатъчно. Също в Австралия се смята, че именно задължителното по закон носене на каски е причина за намаляване на броя активни велосипедисти в австралийските градове.

В Европа няма страни с изисквания за задължителни каски и жилетки. Само в няколко страни каските са задължителни само за деца до определена възраст или и за възрастни, но само при движение извън града, а задължителни светлоотразителни жилетки са изискуеми само при определени ограничени условия.

Задължаването на велосипедистите да носят светлоотразителна жилетка през деня и в населени места е напълно излишно. По-успешна политика за по-масово използване би било информирането и насърчаването на употребата на жилетки и светлоотразителни елементи въобще чрез дейности на контролните органи и образователни институции. Задължение на стопаните на пътя е да гарантират безопасността чрез осигурена видимост и осветени улици. Отговорността за неспазването на това им задължение не може да се прехвърля чрез добавяне на отговорности върху уязвими участници в движението. Именно затова смятаме насърчителните политики за по-успешен подход, в сравнение с измиване на ръцете на отговорните чрез закон.

Ако законодателят желае да гарантира безопасността на велосипедистите, то може да приложи доказани практики по света - ограничаване и ефективен контрол върху скоростта на МПС в населените места, и отделяне на велосипедното движение чрез специална инфраструктура.

Предложение за редакция: Да отпадне задължението за велосипедисти за носене на каски. Да се прецизира задължението за носене на жилетка при каране на велосипед извън населените места в съответствие с действащия закон, като се допусне употребата и на дрехи, спортна екипировка и аксесоари със светлоотразителни елементи по тях. Например: *“използва дрехи или аксесоари със светлоотразителни елементи при движение извън населените места в тъмната част на денонощието или при намалена видимост.”*

Чл.123, т.4. Допълнена е разпоредбата спрямо действащия закон, но това е недостатъчно, тъй като не се изчерпват възможните пътни ситуации с налична велосипедна инфраструктура. Въвежда се понятието “двупосочна велоалея”, без да са дефинирани други видове велосипедна инфраструктура. Без дефиниции за видове велосипедни алеи и велосипедни ленти, се допуска противоречие с дефиницията за “пътна лента” в която се казва, че е забранено движението на недвуколесни ППС. Видовете велосипедна инфраструктура са видове пътни ленти за движение!

Предложение за редакция: т.4. *при наличие на обособена пътна лента за велосипедисти използва съответната лента по посока на движението, а при липса на такава се движи възможно най-близо до дясната граница на платното за движение.*

Предложение за допълнение: към дефинициите в Преходни и заключителни разпоредби да се допълнят дефиниции за велосипедна инфраструктура в съответствие с Наредба на МРРБ № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии.

Чл. 123, т.5 Настояваме да отпадне и да се добавят по-ясни правила при типови ситуации за велосипедисти! Направено е допълнение спрямо действащия закон и формулирано правило, според което при преминаване през пешеходна пътека велосипедистите са длъжни да слезат от колелото и да преминават бутайки го като пешеходци. Наличието на това лаконично правило и комуникацията му в медии, води до обществената нагласа, че велосипедистите във всички случаи са длъжни да преминават при кръстовища само през пешеходните пътеки бутайки. Това не е вярно и противоречи на характеристиката на велосипеда като пътно превозно средство!

Преминаването на велосипедисти през пешеходни пътеки се налага само в следните ситуации, които е необходимо да се изяснят в закона:

- а) при движение на велосипедисти до 12 г. по тротоара и с придружител/и. Тогава при всяко кръстовище, децата на колело и техните придружители се налага да преминават по пешеходни пътеки (маркирани или немаркирани), като преминаването им като пешеходци е безопасният начин на пресичане. Велосипедистите над 12 г. според закона не могат да се движат по тротоара и тази ситуация не се отнася за тях.
- б) при движение на велосипедист по пътно платно в прав участък с налична маркирана пешеходна пътека, когато велосипедистът желае да предприеме маневра наляво, ползвайки пешеходната пътека.
- в) при пресичане на кръстовища, регулирани или нерегулирани със светофар, когато велосипедист, движещ се по пътно платно, желае да премине като пешеходец използвайки пешеходните пътеки.

Велосипедистът може да предприеме лява маневра и според правилата за маневри за ППС, като не използва пешеходна пътека.

В качеството си на ППС, велосипедистът може да премине през кръстовище без да ползва пешеходните пътеки. На кръстовища с налична велосипедна инфраструктура (велосипедни алеи или велосипедни ленти), стопаните на пътя са длъжни да осигурят непрекъснатост на велосипедната инфраструктура чрез маркирани велосипедни пътеки за включване на велосипедистите в пътното движение във всички посоки на съответното кръстовище.

Необходимо е да се добавят ясни правила за безопасно преминаване на велосипедисти през кръгове, т-образни кръстовища и др. с или без налична велоинфраструктура. Такива правила биха улеснили общините и областните пътни управления при практическото уреждане на организация за движение повишаваща безопасността за велосипедисти в множество проекти, както и при съществуващи ситуации.

Настояваме новият Закон за движение по пътищата да изясни изрично тези ситуации, като сме готови да дискутираме конкретни текстови формулировки с експертите-автори на законопроекта.

Чл. 158 Необходимо е да се прецизира. Изискване за провеждане на шествия в една пътна лента е ненужно ограничение, когато са налични повече от една лента в посоката на движение. Пътно движение на МПС редом до шествие не бива да се допуска в съседната свободна пътна лента в същата посока на движение. Ако се ползват повече ленти шествието ще преминава по-бързо.

Чл. 172, т.2 Настояваме да има наказания за водач неосигурил предимство на велосипедист на велосипедна пътека.

Предложение за допълнение: подточка нова, след е) - *"не осигуряване на предимството на водач на велосипед на велосипедна пътека;"*

Чл. 202, ал.2, т.1 Необходимо е да се добави глоба за нарушена забрана за паркиране и престой на велосипедна пътека, каквато е въведена в чл. 75, ал. 1, т. 5

Предложение за допълнение:

(2) Наказва се с глоба от 100 лв.

1. водач, който неправилно престоява или паркира в зоната на пешеходна пътека, *велосипедна пътека*, спирка за обществен превоз на пътници или кръстовище или *на по-малко от 5 метра от тях*;

Чл. 202, ал.3, т.4 Необходимо е да се добави глоба за нарушена забрана за паркиране и престой на велосипедни алеи, велосипедни ленти, каквато е въведена с предходен член от проектозакона.

Предложение за допълнение: т.4 - *"в детски площадки, площи, предназначени само за пешеходци, велосипедни алеи, велосипедни ленти и на тротоари в населените места извън разрешените за това места"*

Чл. 204, ал.1. Пропуснато е наказание за водач неосигурил предимство на велосипедист на велосипедна пътека.

Предложение за допълнение: т.нова след т. 3: *"не осигури предимство на водач на велосипед, при преминаване през велосипедна пътека"*;

Чл. 206. Пропуснато е наказание за водачи престояващи, паркиращи или движещи се с МПС върху велосипедни алеи и велосипедни ленти.

Предложение за допълнение:

Наказва се с глоба от 50 лв.:

...

(допълнение)14. водач, който управлява моторно превозно средство по пътна лента, обозначена, маркирана или сигнализирана за движение само на пътни превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници или *пътна лента, предназначена за движение на велосипедисти*, без да има право на това.

Нова т. 15. *водач, който престоява или паркира моторно превозно средство върху пътна лента, обозначена, маркирана или сигнализирана за движение само на пътни превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, без да има право на това;*

Нова т. 16. *водач, който престоява или паркира моторно превозно средство върху пътна лента, предназначена за движение на велосипедисти.*

Коментари и предложения към допълнителни разпоредби на проектозакон за ЗДвП

§ 1.

т. 5. "Велосипед" е пътно превозно средство най-малко с две колела, което се привежда в движение с мускулната сила на лицето, което го управлява, с изключение на инвалидните колички, *самобалансиращите се превозни средства и превозни средства, които не са оборудвани с най-малко едно място за сядане.*

(б. - нова) "Електрически велосипед" е пътно превозно средство с характеристиките на велосипед, което разполага с електрически мотор с мощност не по-голяма от 250 W и позволява подпомагане на задвижването до достигане на скорост не по-голяма от 25 км/ч.

Мотиви:

Необходимо е да се прецизира дефиницията за велосипед, като от нея се изключат мобилни средства с коренно различни динамични характеристики и габарити при движение. Тяхното допускане за движение по пътищата е необходимо да се обмисли и регулира специфично, като се има предвид че са навлезли на пазара и широко използвани в градовете. Такива са тротинетки, сегуей, скейтбордове, ховърборд, мотобордове, едноколесни велосипеди и бордове и др. Считаме, че употребата на тези мобилни средства следва да се насърчава, като се отчитат специфичните им особености и предимства в унисон с политики за устойчива градска мобилност.

Предложената дефиниция за велосипед е в съответствие с чл. 2 на Регламент №168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 година относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства от значение за ЕИП.

Предложената дефиниция за електрически велосипед е в съответствие с Регламент (ЕС) №168/2013, чл. 2, т. 2, буква з.). Напомняме, че според регламента електрическите велосипеди са изключени от необходимостта за създаване на правила за регистрация, водене на отчет и специфичен за моторните превозни средства контрол.

§ 1.

т.45. Считаме за необходимо да се редактира дефиницията за пътна лента, като се премахне думата "недвуколесни".

Предложение за редакция: "Пътна лента" е надлъжна част от пътя, очертана или не с маркировка и осигуряваща движението на пътни превозни средства в една посока едно след друго.

Мотиви:

Видовете велосипедна инфраструктура - велосипедни алеи и велосипедни ленти, по същество също са пътни ленти. Предлагаме корекция на дефиницията, за да се избегнат погрешни тълкувания на правила, които се отнасят за движение на велосипеди, напр. маневри за ППС и др.

§ 1.

т. нова

Предлагаме да се въведе дефиниция за "уязвими участници в движението" - това са пешеходците и всички водачи на двуколесни пътни превозни средства, моторни и немоторни. Могат да се изброят изрично и деца, трудноподвижни хора, хора с увреждания и др.

Мотиви:

Смятаме за необходимо да се засили вниманието на водачите към уязвимите участници в движението. Безопасното поведение към тях следва да е обект на разширено внимание и по време на обучението на водачи за различните категории МПС. Към настоящия момент обучението на водачите не включва никакви съвети и правила за поведение спрямо велосипедисти. Шофьорите не осъзнават кои техни действия застрашават велосипедистите и не знаят как да ги предпазват.

Въвеждането на дефиницията ще позволи допълнение към глава седма - Административно наказателна отговорност с много по-строги наказания за водачи причинили и напуснали ПТП с уязвим участник в движението.

Приложение 1 към чл.16, ал.2 - изисква категория за управление на МПС за водачи на велосипед с двигател. Следва от тази разпоредба да бъдат изключени водачите на електрически велосипеди, тъй като противоречи на Регламент (ЕС) №168/2013.

Предложение за редакция:

Категория, даваща право на управление на моторно превозно средство
АМ

Описание на превозното средство

Леко двуколесно моторно превозно средство.

- Велосипед с двигател *с изключение на електрическите велосипеди*
- Двуколесен мотопед

Надяваме се отправените коментари и предложения да бъдат взети предвид и обсъдени с представители на велосипедни организации преди внасяне на проектозаконите за разглеждане в Министерски Съвет и Народното събрание на Република България.

С уважение:



Иво Делин
Председател на УС
Сдружение „Велоеволюция“

за контакти:

Радостина Петрова

моб. +359 88 8600 823

e-mail: info@velobg.org; radost@velobg.org

1202 София,

ул. "Княз Борис I" № 206, партер