

ФЕНОМЕНЪТ „НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ“

Д-р Николай Колев

Увод

Пътната безопасност като обект на защита може да се представи в два аспекта. Първият се отнася до индивидуалните обекти, подлежащи на защита и влизащи в състава на категорията „безопасност на пътното движение“. Законът за движението по пътищата (ЗДВП) определя (в посочената последователност) за цел да се опазват животът и здравето на участниците в движението по пътищата, да се улеснява тяхното придвижване, да се опазват имуществото на юридическите и физическите лица, както и околната среда от замърсяването от моторните превозни средства (МПС).

Разширеното тълкуване на безопасността на движението по пътищата разбира защитата на хората, техния живот и здраве, правата и интересите им независимо от формата на собственост, като цяло – интересите на обществото и държавата. Основен принцип при организацията на безопасността на движението (БД) е приоритетът за запазване на живота и здравето на гражданите, участващи в процеса на пътното движение (пешеходци, водачи, пътници и др.), пред икономическите резултати от стопанската дейност.

В тесен смисъл под безопасност на пътното движение се разбира състоянието, при което участниците изпитват чувство на сигурност за своя живот и здраве, намирайки се при това в удобна и приемлива обстановка за себе си. Тя изключително зависи от броя на пътнотранспортните произшествия (ПТП), независимо по чия вина са станали – водачи, пешеходци, пътници, състояние на пътищата. Отчитайки големия и нарастващ брой на произшествията и жертвите, се говори за война по пътищата. Заплахите за сигурността по пътищата са причина администрацията, управляваща пътя, или собственикът на пътя да предприемат мерки за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

Вторият аспект засяга органите и длъжностните лица, институции и ведомства, осигуряващи сигурността на движението по пътищата. Сигурността

е свързана с прилагането на комплекс от организационно-правни, организационно-технически, управленско-разпоредителни и др. мерки по организацията и управлението на движението по пътищата, изпълнявани от различни структури.

Независимо от инцидентния си и непредвидим характер (на пръв поглед), ПТП е резултат от протичането на процес, какъвто е пътното движение. Ритмичността и безопасността на този процес почиват на определени закономерности, които се определят от проявите на различните фактори и причинно-следствените връзки между тях. Изрично трябва да подчертая, че този процес е правно регламентиран от много разнообразни, с различна сила и степен нормативни актове, изграждащи нормативната уредба на безопасността и сигурността на пътното движение.

Нормативната уредба има пряко значение за безопасността на движението по пътищата. От нея зависи какви правомощия имат и как ще действат участниците в движението, преди всичко водачите на МПС, компетентните органи и специализираните служби, за да се ограничат броят на ПТП, убитите и ранените. Настоящата се състои от множество законови и подзаконови нормативни актове. Тя включва различни отрасли и клонове на правото. Значителна част от обществените отношения са уредени с кодекси и закони: Наказателен кодекс (НК), Наказателнопроцесуален кодекс (НПК), Кодекс за застраховането (КЗ), Административнопроцесуален кодекс (АПК), Закон за движението по пътищата (ЗДВП), Закон за административните нарушения и наказания (ЗАНН) и т.н. Друга немалка част от обществените отношения се уреждат с множество подзаконови актове – правилници, наредби и инструкции. Не на последно място дейността е уредена с редица ръководни документи, издадени от МВР.

Нормална законодателна практика у нас е няколко месеца след издаването на закон той да бъде изменян или допълван. Подобно е положението с подзаконовата нормативна база. Десетки наредби и инструкции също се изменят и допълват с такава скорост, че е невъзможно да се прилагат на практика.

С настоящия доклад ще направя опит научно да докажа, че чрез промяната на правната регламентация на условията, от които трябва да се ръководят водачите при избора на скоростта, с която да управляват МПС, разписана в чл. 20 от действащия ЗДВП, ще се постигнат следните цели:

1. Повишаване нивото на индивидуалната и обществената сигурност на участниците в пътното движение;
2. Повишаване нивото на сигурност на пътната инфраструктура.

Постигането на тези две цели ще доведе от своя страна до повишаване качеството и ефективността на автомобилния транспорт. Значението на този транспорт има решаващо значение за икономическото развитие на страната ни. Следователно ще се повиши равнището и конкурентоспособността на родната икономика. Не на последно място чувствителното намаляване на броя на жертвите от ПТП поради причина на скоростта ще засили в гражданите на България чувството за повишена индивидуална и обществена сигурност.

I. Състояние на пътнотранспортния травматизъм в България

Травматизмът на пътя води до огромни социални и икономически загуби за българското общество. За периода 2012 – 2021 г. на територията на България са регистрирани 67 474 ПТП. Загиналите са 6219 и ранените 84 317 души. Общият брой на пострадалите (убити и ранени) при ПТП за разглеждания период е 90 536. Трябва да се подчертае, че значителна част от ранените биват инвалидизирани до края на живота си. Най-много при ПТП са убитите и ранените в най-продуктивната за обществото възрастова група – от 25 до 60 г. За 30 г. нанесените щети от пътнотранспортния травматизъм в България са в размер на около 36 000 милиарда лева. Това са колосални загуби, равняващи се на приблизително 2,5% от брутният вътрешен продукт. „Войната по пътищата“ влошава живота на хората и представлява опасност за националната ни сигурност.

Водеща роля за темата на доклада имат освен цялостната картина на пътнотранспортната аварийност у нас така също и броят на ПТП, убитите и ранените поради нарушения на скоростните режими от водачите на пътни превозни средства (ППС). Данните са подробно показани в Таблица 1.

Статистиката е категорична. Причина за най-много ПТП, убити и ранени в България са нарушенията на правилата за движение от водачите на превозни средства. От данните за десетгодишния период, съдържащи се в Таблица 1, се установява, че те са причина за 96% от ПТП, 95% загинали и 97% ранени. Нарушенията, които извършват водачите, са различни и многобройни. Такива са: неправилно изпреварване, неспазване на предимство, навлизане в насрещното движение, употреба на алкохол и/или наркотици и редица други нарушения. Безспорен „лидер“ обаче си остава нарушението на скоростните режими, добило популярност като „движение с несъобразена скорост“. От Таблица 1 установяваме 21 031 броя ПТП, при които загиналите са 2444 и ранените 27 135. В относително изражение това са 32% ПТП, 41% убити и 33% ранени. Намаляването на дела на тази причина ще доведе до осезаемо подобрене на безопасността и сигурността на движението в нашата страна. По-нататък в доклада аргументирано ще посоча какви са пътищата за намаляване на убитите и ранените при ПТП поради нарушения на скоростните режими и най-вече по причина „несъобразена скорост“. Причината „несъобразена скорост“ съдържа в себе си различни компоненти несъобразена скорост с някакви условия. Със своя висок дял в съвкупността се отличава една от компонентите – „Несъобразена скорост с пътни условия“. Тя варира от 60 до 75% при ПТП, от 50 до 70% при убитите и от 65 до 75% при ранените. Очевидно, за да намалим последиците от ПТП при „несъобразена скорост“, рязко трябва да намалим делът им поради „несъобразената скорост с пътни условия“. Основните начини за това са подобряване на пътната инфраструктура и на ОД.

Таблица 1

Общ брой ПТП, убити и ранени в България за периода 2012 – 2021 г.												
Индикатор	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Общо	Средно
ПТП	6717	7016	7019	7225	7407	6888	6684	6730	5710	6078	67474	6747
У	601	601	661	708	708	682	611	628	463	556	6219	622
Р	8183	8776	8639	8971	9374	8680	8466	8499	7121	7608	84317	8432
Брой ПТП, убити и ранени поради нарушения на водачите												
ПТП	6483	6759	6740	6967	7166	6548	6470	6517	5562	5945	65157	6516
%*	96	96	96	96	97	95	97	97	97	98	97	96
У	562	577	616	669	672	629	594	605	439	548	5911	591
%*	93	96	93	94	95	92	97	96	95	98	95	95
Р	7955	8419	8362	8720	9117	8322	8229	8277	6965	7464	81830	8183
%*	97	97	97	97	97	96	97	97	98	98	97	97
Брой ПТП, убити и ранени поради причина „Несъобразена скорост“												
ПТП	2365	2516	2558	2529	2571	1894	1729	1781	1516	1572	21031	2103
%**	36	37	38	36	36	29	27	27	27	26	32	32
У	273	285	315	333	327	228	204	185	158	136	2444	244
%**	49	49	51	50	49	36	34	30	36	25	41	41
Р	3023	3285	3289	3168	3405	2421	2224	2349	1931	2040	27135	2713
%**	38	39	39	36	37	29	27	28	28	27	33	33

Забележки: * Относителен дял от общия брой ПТП, убити и ранени; ** Относителен дял от общия брой ПТП, убити и ранени поради нарушения на водачите.

II. Правна регламентация

1. Видове скорости

В ЗДвП се употребяват термините: „съобразена скорост“, „намаляване на скоростта“, „максимална скорост“ и „превишена скорост“. Скоростта и безопасността са неразривно свързани. Подобренията в конструкцията на превозните средства и пътната техника през годините са довели до създаването на превозни средства, които могат да развият и поддържат висока скорост при условия на безопасност, особено по пътища, предназначени за тази цел. Без подобно повишаване на стандартите за шофиране всички предимства на тези подобрения ще бъдат изгубени. Не всеки шофьор е способен или желае да използва тези подобрения, за да поддържа висока скорост, и разбира се, не всеки път е подходящ. На скоростта често се гледа като на нещо опасно само по себе си, но тя е опасна само ако се използва на неправилното място или в неправилното време. Следователно скоростта е относителна.¹

1.1. Максимална скорост

Максимално разрешената скорост, с която могат да се движат ППС, и местата, където това е позволено, е определена нормативно в чл. 21 от ЗДвП. Тя зависи от категорията ППС. Според разпоредбата на водачите на МПС се забранява да се движат със скорост, по-голяма от посочените в Таблица 2.

Таблица 2

Категория на правата посочени в СУМПС	Населено място	Извън населено място	Автомагистрала	Скоростен път
A	50	80	100	90
B	50	90	140	120
C, D	50	80	100	90
B+E, C+E, D+E	50	70	100	90
T	50	50	забранено	забранено
M	45	45	забранено	забранено
Самоходна машина	40	40	забранено	забранено

¹ Вж. Road craft. The police drivers manual, London, 1990, p. 82.

Движението с посочените скорости е възможно само когато се проявяват едновременно следните фактори:

- благоприятно време;
- добра пътна настилка – суха, равна и с необходимото сцепление;
- технически изправен автомобил – добри гуми и спирачки;
- необходимата квалификация и опит, притежавани от водача.

Законовите ограничения на скоростта по отношение на райони и класове превозни средства спомагат за намаляване на случаите на опасно висока скорост, но само по себе си законодателството не е достатъчно, тъй като в много случаи максимално разрешена скорост е твърде висока за безопасността. Помнете, че тежестта да избере скорост, съобразена с условията, винаги е върху водача.²

1.2. Превишена скорост

Когато водачите на МПС се движат със скорости, по-големи от посочените в Таблица 2, говорим за превишена скорост при т.нар. общо ограничение. Максималната скорост за движение може да е определена чрез пътен знак. В тези случаи превишението е налице, когато водачите надвишават посочената върху знака скорост. Това е направено с цел, от една страна, да е възможно движение със скорости, по-големи от тези в Таблица 2. Например в София и други градове, където са налице необходимите условия за безопасно движение – широки градски булеварди и улици, с пътни знаци са определени скорости за движение, по-големи от 50 км/ч, най-често 70 или 80 км/ч. От друга страна, при ремонтни дейности по пътната инфраструктура пак чрез пътни знаци се определят по-ниски скорости от посочените в Таблица 2.

2. Съобразена скорост

Да разгледаме и анализираме разпоредбата на чл. 20 от ЗДВП. Това е наложително, защото тя определя с какво трябва да се съобразяват водачите на МПС при избора на скоростта, с която да се движат.

Чл. 20 (1) Водачите са длъжни да контролират непрекъснато пътните превозни средства, които управляват.

(2) Водачите на пътни превозни средства са длъжни при избиране скоростта на движението да се съобразяват с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с конкретните условия на видимост, за да бъдат в състояние да спрат пред всяко предвидимо препятствие. Водачите са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност за движението.

В закона са определени условията, с които водачът трябва да се съобразява при избора на скоростта на движение. Те са: атмосферните условия; релефа на местността; състоянието на пътя и на превозното средство; превозваният товар; характера и интензивността на движението; конкретните условия на видимост; всяко предвидимо препятствие. Когато избраната скорост отговаря, съобразена е с изискуемите от закона условия, тя е безопасна, защото гарантира на водача, че

няма да настъпи ПТП. При внимателно и задълбочено прочитане и анализиране на ЗДвП установих, че в него се намират разпоредби, които императивно посочват на водачите в кои случаи и при какви конкретни пътни ситуации да се движат със скорост, която им позволява при опасност да намалят скоростта или да спрат. Конкретно това са разпоредбите на: чл. 47; чл. 65; чл. 66 (2); чл. 67; чл. 77; чл. 117; чл. 119 (2); чл. 121 и чл. 122. Общото, което обединява тези разпоредби, е това, че никъде в текстовете не е определено числово каква да бъде скоростта. Навсякъде обаче е посочена преследваната от закона цел – да не настъпва опасност за движението или ПТП. От казаното до тук мога да формулирам следното определение за „Съобразена скорост“:

„Съобразената скорост е избраната от водачите на превозни средства скорост на движение, при която те могат да избегнат всяка появила се опасност за движението и/или да предотвратят настъпването на произшествие“.

От определението следва, че за едни водачи тя може да бъде 20 км/ч. За други – 50 км/ч., а за трети – 100 и повече. Изборът на скоростта е оставен на преценката на водача. Това, което за начинаещ водач може да е опасна скорост, не е задължително да е такава за по-опитен шофьор. Избраната от водача скорост трябва да бъде съобразена със способностите му, вида, състоянието и ограниченията на превозното средство, както и с преобладаващите пътни условия, като се има предвид, че безопасната скорост за един участък може да е опасна за друг. За да бъде обаче скоростта „съобразена“, съществува цел (задача), с която водачът трябва да се съобразява, и тя е да не настъпва ПТП.

3. Несъобразена скорост

В ЗДвП не съществува понятие „Несъобразена скорост“. Тогава какво е тя? В литературата и проучените източници открих, че авторите посочват „Несъобразената скорост“ единствено като причина за настъпване на ПТП. Опит за определение на несъобразената скорост прави Д. Доков. Той дава следното работно определение за „Несъобразена скорост“: *„Това е всяка скорост, която, макар и непревишаваща максимално допустимата, при движение на МПС е допринесла за настъпване на ПТП“*². Изводът, който веднага се налага от определението на Доков, е, че несъобразената скорост е винаги по-малка от максимално допустимата и едновременно с това е станала причина за настъпването на ПТП. От определението се разбира още, че големината на скоростта няма значение, когато не е настъпило ПТП. Щом няма ПТП независимо от големината на скоростта, тя винаги е обратното на несъобразената, т.е. тази скорост е „Съобразена скорост“. Тези противоречия, съдържащи се в определението на Доков и моите изследвания и анализи, ме навеждат на мисълта, че определението не е съвсем вярно. Ето доводите ми за тези твърдения.

Първо. Определението, формулирано от Д. Доков, щеше да е безспорно вярно, ако не съществуваше разпоредбата на чл. 92. (1), т. 2 от ЗДвП: *Чл. 92 (1) Водачът на МПС със специален режим на движение може 2. Да надвишава*

² Вж. Доков, Д. Ограничаване на пътнотранспортния травматизъм от ПП. София, 2015, с. 69.

разрешената максимална скорост (подчертаното от автора) на движение дотолкова, доколкото няма да застраши нечий живот или имущество; Тълкуването на разпоредбата показва, че водачите на МПС със специален режим на движение могат и имат разрешение от закона да ги управляват и със скорост, която надвишава максимално разрешената. Казано по друг начин – да управляват с „Превишена скорост“. Законодателят съвсем правилно, като се знае какви дейности се изпълняват и какви задачи се решават с помощта на автомобилите със специален режим на движение, е предвидил водачите им да ги управляват със скорост, по-голяма от максимално разрешената. Тогава каква е скоростта, когато водач на автомобил със специален режим на движение е предотвратил ПТП, като се е движил с превишена скорост – съобразена, несъобразена или превишена? Според мен това е съобразена скорост, без значение нейната големина.

Второ. Възниква въпросът коя е несъобразената скорост и винаги ли тя е по-малка от максимално разрешената? За да отговоря на въпроса, ще приведа данни за спирачните характеристики на някои МПС:

- при скорост 100 км/ч съвременен лек автомобил има спирачен път около 35 – 40 м;
- при същата скорост спортен автомобил спира за около 30 – 35 м;
- „болид“ от Формула едно при 100 км/ч спира за 16 м;
- различни видове товарни автомобили при скорост от 50 км/ч спират в границите от 50 до 100 м.

Следователно според спирачния път разрешената максимална скорост в населено място от 50 км/ч може да се окаже несъобразена за водач на товарен автомобил, а превишената от 100 км/ч съобразена за водач на лек автомобил, когато водачите им трябва да предотвратят ПТП в разстояние на 40 м.

Разглеждайки и анализирайки статистическите данни за ПТП и последиците от тях през последното десетилетие, установих тревожен факт. Значителен е относителният брой на ПТП (25%) с участието на едно МПС. Убитите в тези произшествия са 30% и ранените 25%.

Всички тези произшествия имат един общ признак и той е механизмът, по който те са настъпили. Обикновено автомобилът поради движение с несъобразена скорост самостоятелно напуска платното за движение и се блъска в неподвижни препятствия (дървета, стълбове, стени и др.) или се преобръща на таван на платното или извън него, пада в пропасти и т.н. Казано по друг начин – водачът на автомобила изгубва контрол над него и само катастрофира. В случая става въпрос за изгубването на контрол върху управляваното превозно средство, което основно седължи на неправилния избор на скоростта на движение от водача на МПС.

От казаното дотук мога да формулирам и определение за „Несъобразена скорост“: **„Несъобразената скорост е избраната от водачите на превозни средства скорост на движение, при която настъпва пътнотранспортно произшествие“.**

От определението следва, че за едни водачи тя може да бъде 20 км/ч. За други – 50 км/ч, а за трети 100 и повече. Изборът на скоростта е оставен на преценката на водача. Това, което за начинаещ водач може да е опасна скорост, не е задължително да е такава за по-опитен шофьор. Избраната от водача скорост

трябва да бъде съобразена със способностите му, вида, състоянието и ограниченията на превозното средство, както и с преобладаващите пътни условия, като се има предвид, че безопасната скорост за един участък може да е опасна за друг. За да бъде обаче скоростта „несъобразена“, трябва да настъпи ПТП. Установява се, че всичко казано и характерно за съобразената скорост е в сила и за несъобразената, но с важното уточнение, че при съобразената няма настъпване на ПТП, докато несъобразената винаги води до настъпването на произшествие. Границата между двата вида скорости е съвсем малка и само и единствено от водача зависи от коя страна ще остане. Както ще видим по-нататък обаче, в нашия закон съществуват някои непълноти, които допълнително натоварват психически и физически водача при избора на скоростта, с която да се движи. В много от случаите причината „Несъобразена скорост“, и най-вече тази с пътните условия, прикрива редица недостатъци на пътната инфраструктура и организацията на движението.

III. Значението на Закона за движението по пътищата за повишаване нивото на сигурност

Генерално в световен мащаб с какви обстоятелства да се съобразяват водачите, когато избират с каква скорост да се движат управляваните от тях превозни средства, е разписано в чл. 13 от Виенската конвенция за пътното движение от 1968 г. (КПД). Държавите, ратифицирали Конвенцията, каквато е и България, са транспонирали нейните разпоредби в своите законодателства. Р България е транспонирала чл. 13 от КПД в чл. 20 от ЗДвП.

От направените проучвания и анализи на източници, имащи отношение по темата, констатирах, че КПД е поправяна, изменяна и допълвана няколко пъти. Ето българския текст на § 1 от чл. 13 от КПД след последните поправки:

Член 13

Скорост и дистанция между превозни средства

*1. Водачът на превозното средство трябва при всички обстоятелства да запази контрола на превозното средство, да поддържа нужното ниво на внимание и да бъде непрекъснато в състояние да извърши всички маневри, които му се налагат. Той е длъжен при избиране скоростта на движението непрекъснато да се съобразява с пътната обстановка, в частност с релефа на местността, със състоянието на пътя и на своето превозно средство, с превозвания товар, с атмосферните условия и интензивността на движението, така че да може своевременно да спре в конкретните условия на видимост **по посока на движението**, а също така и пред всяко препятствие, **което е в състояние да предвиди** (подчертаното от автора). Той е длъжен да намали скоростта и при необходимост да спира всеки път, когато обстоятелствата го налагат, особено когато видимостта не е добра.*

Сравнението с текста на чл. 13 от КПД и чл. 20 от ЗДвП показва, че в нашия закон липсва написаното в чл. 13 от КПД „по посока на движението“ и „което е в състояние да предвиди“. Това налага да се извърши анализ на значението на тези

два липсващи израза в чл. 20 от ЗДвП и тяхното ключово значение за подобряване на безопасността и сигурността.

1. Видимост, ъгъл на видимост

Видимостта пред водача се разделя на зони, в които има добра видимост, и зони в които тя е затруднена (недостатъчна), а в някои случаи тя въобще липсва. Става дума за т.нар. „ъгъл на видимост“. Това е зоната за наблюдение на водача от мястото, където се намира в превозното средство към пътя и околната среда. Колкото ъгълът е по-голям, толкова по-голяма и по-обхватна е видимостта. Водещо значение за БД, освен видимостта напред (по посока на движението), има „страничната видимост“. В някои отношения видимостта встрани от превозното средство е по-важна от тази пред него. Страничната видимост е изключително важна при приближаване и преминаване през кръстовище, пътен възел, жп прелез, пешеходни пътеки, когато се налага потегляне и включване в движението, паркиране и др. От подобно значение е тя при преминаване покрай спирки, училища и детски площадки, където се движат пешеходци. В редица случаи видимостта и ъгълът на видимост са ограничени от различни препятствия: дървета и друга растителност; сгради; природни обекти; други превозни средства и т.н. Отбелязвам, че ъгълът на видимост, оттам и „страничната видимост“ силно зависят и се влияят от скоростта на движение. Колкото скоростта е по-голяма, толкова ъгълът намалява, респективно намалява или дори се изгубва изцяло видимостта встрани. Следователно водачът на превозно средство трябва да се съобразява най-вече с видимостта по посоката на движението си. Ето защо в чл. 40 от ЗДвП е регламентирано, че при движение назад при липса на видимост водачът трябва да осигури друго лице, което да го подпомага.

2. Състояние и предвидимост на препятствията

Втората разлика между написаното в чл. 13 от КПД и чл. 20 е относно предвиждането на препятствията. В КПД е употребен изразът: „*препятствие, което е бил в състояние да предвиди*“. В чл. 20 от ЗДвП изразът е: „*пред всяко предвидимо препятствие*“. За пореден път водачите на превозни средства, и преди всичко на МПС, се натоварват с отговорност, която в някои случаи не трябва да носят.

Състоянието можем да определим като абстрактен термин с много и разнообразни значения. В общия случай състоянието се определя като съвкупност от всички характеристики на даден обект, които го разграничават и отличават от другите обекти. Състоянието има следните свойства: описва промените в свойствата на обекта; то остава стабилно, докато върху обекта не бъде оказано въздействие от сили, външни за обекта. Очевидно в нашия случай става въпрос за водач на превозно средство, който според състоянието си (нормално, преуморен, заслепен, застрашен от участие в ПТП и т.н.) трябва да вземе решение за действие.

Предвидимостта е една абстрактна възможност на базата на дадени обективни факти от заобикалящата действителност и взаимодействията между тях субекта да очаква настъпването на нови такива. Те могат да бъдат както желани,

така и нежелани от него. Приема се, че тези факти могат да настъпят, но могат и да не настъпят.

Състоянието и предвидимостта имат важно значение за водача на пътно превозно средство, и най-вече на МПС. Те са ключовите компоненти, които определят каква скорост на движение той ще избере. Ще си послужи с примери:

1. Когато водач се движи по сух планински път през зимата, той е в състояние да предвиди, че по усойните и северните места може да се очакват заледявания. При настъпване на ПТП неговата вина е безспорна.

2. Водачът обаче не е в състояние да предвиди, че при движение по автомагистрала той може да попадне в дълбока, необезопасена и несигнализирана дупка. При настъпване на ПТП той би трябвало да не носи каквато и да е отговорност.

За преодоляването на несъответствията между чл. 13 от КПД и чл. 20 от ЗДвП и за повишаване безопасността и сигурността на движението е необходима промяна на чл. 20 (2) от ЗДвП. В разпоредбата трябва да се включат видимостта по посока на движението и състоянието за предвидимост на препятствията. Предлагам следната редакция: *„ал. 2. Водачите са длъжни при избиране на скоростта, с която се движат управляваните от тях ППС, да се съобразяват с атмосферните условия, пътните условия, с релефа на местността, състоянието на пътните превозни средства, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с препятствията, които са в състояние да предвидят, както и всички други обстоятелства, имащи значение за безопасността на движението, и преди всичко с видимостта по посока на движението си. Водачите са длъжни да направят всичко възможно в случай на опасност за движението или настъпване на пътнотранспортно произшествие да ги предотвратят и при необходимост да намалят скоростта или да спрат“.*

Освен за водачите изменението, което предлагам, ще повлияе на поведението на останалите участници в движението, и най-вече на пешеходците. Те също ще носят отговорност, и то по-голяма от водачите на МПС, когато нарушават правилата и „изскачат“ от страни на превозното средство, защото водачът вече ще носи отговорност за видимостта само по посока на движението си. По-важният аспект обаче е свързан с проектирането, строителството, ремонта и поддръжката на пътната инфраструктура. Новата редакция налага много по-големи изисквания към инфраструктурата, свързани с видимостта към кръстовища, пътни възли, хоризонталните и вертикалните криви. Много по-строги стават изискванията към сигнализацията и обезопасяването на различни препятствие по платната за движение и други временни неизправности, свързани с пътя и неговите елементи. Мога да обобщя така: където водачите имат отлична видимост по посока на движението, да се вземат мерки за намаляване на скоростта, а където тази видимост, както и страничната са недостатъчни, да се осигури безпрепятствено включване в движението. Новата редакция на ал. 2 на чл. 20 от ЗДвП ще доведе до:

1. Дисциплиниране на всички участници в движението, и преди всичко на пешеходците, водачите на ППС и на стада от животни. Всички те ще бъдат законово мотивирани да спазват правилата за движение.

2. По-важният ефект, който очаквам, е значително подобряване сигурността на пътната инфраструктура и организацията на движението, което ще доведе до значително намаляване на ПТП, убитите и ранените.

Осъществяването на дейностите, посочени по-горе, е сигурна предпоставка за намаляване броя на ПТП, убитите и ранените във „войната по пътищата“ у нас и повишаване чувството за сигурност на гражданите и обществото.

Заклучение

Обществената сигурност има особено значение за гражданите като обект на държавна защита. Тя обхваща онова състояние на обществото, изключващо или поне допускащо в определени граници опасности или заплахи от социален, техногенен, природен или друг характер. Две съставни части определят обществената сигурност – отсъствието на опасности, рискове и заплахи за човека, обществото и държавата и формулираните и прилагани мерки от страна на държавата за създаване и поддържане на състоянието и чувството за защитеност. В случая установихме, че един от способите за постигане чувство за реална защитеност у гражданите, който не се нуждае от много средства и ресурси, са изменения в нормативната уредба.

*д-р Николай Минчев Колев,
гр. Сливен, Р България,
e-mail: kolev_nm@abv.bg*

*Nikolay Minchev Kolev, PhD
Sliven, Republik of Bulgaria,
e-mail: kolev_nm@abv.bg*

ФЕНОМЕНЪТ „НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ“

д-р Николай Колев

Резюме: За последните 10 г. на територията на България поради причина движение с „несъобразена скорост“ са настъпили 21 031 ПТП, при които са загинали 2444 и са ранени 27 135 човека. Щетите са огромни и се равняват на милиарди левове. Това рязковлошава индивидуалната и обществената сигурност на гражданите. Тази ситуация се дължи и е свързана с юридическия (правния) аспект на избора на скоростта на движение от водачите на превозни средства, дефиниран в чл. 20 от Закона за движението по пътищата. Настоящият доклад има за цел научно да докаже, че чрез промяната на правната регламентация в посочената разпоредба ще се постигнат две основни цели:

1. Повишаване нивото на индивидуална и обществена сигурност на участниците в пътното движение;
2. Повишаване нивото на сигурност на пътната инфраструктура.

Ключови думи: Закон за движение по пътищата, моторно превозно средство, пътнотранспортно произшествие, причина, скорост, ранени, убити, щети, участници в движението, водачи, сигурност, граждани.

THE CHANGE OF REGULATIONS-„KEY“ FACTOR IN REDUCING CASUALTIES FROM THE „WARON THE ROADS“ IN BULGARIA

Nikolay Kolev, PhD

Summary: For the past 10 years on the territory of Bulgaria due to the reason of driving at „inappropriate speed“ occurred 21 031 road accidents in which 2444 people were killed and 27 135 injured. The damage is considerable and can be counted in amounts of billions leva. This sharply worsens the individual and public security of citizens. This situation is due to and related to the legal aspect of drivers' choice of speed, as defined in Article 20 of the Road Traffic Act. This report aims to scientifically prove that by changing the legal regulation in the mentioned law two main goals will be achieved.

1. Increasing the level of individual and public safety of road users;
2. Increasing the level of security of road infrastructures.

Keywords: Road Traffic Law, vehicle, road accident, reason, speed, injured, killed, damages, road users, drivers, safety, citizens.