

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗМЕНЕНИЯ В ТЕКСТОВЕ ОТ ЗАКОНА ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО ПРЕВОЗВАНЕ НА ДЕЦА И БРЕМЕННО ЖЕНИ

С настоящото бихме искали да предоставим на Вашето внимание следните предложения за изменения на Закона за движението по пътищата (ЗДВП), отнасящи се до превозването на деца и бременни жени в МПС:

I. Въвеждане на задължително изискване за ползване на предпазен колан от бременни жени при управление или превозване в МПС

В Европейския съюз изискванията за поставянето на предпазен колан при управление или превозване в МПС от бременни жени не са уеднаквени.

Действащото българско законодателство **освобождава бременните жени от задължението** да поставят предпазен колан при пътуване съгласно **чл. 137а, ал. 2, т. 1** от Закона за движение по пътищата.

В Австрия¹, Белгия², Великобритания³, Германия⁴, Дания⁵, Естония⁶, Ирландия⁷, Испания⁸, Италия⁹, Кипър¹⁰, Латвия¹¹, Лихтенщайн¹², Литва¹³, Люксембург¹⁴, Малта¹⁵, Нидерландия¹⁶, Норвегия¹⁷, Португалия¹⁸, Словакия¹⁹, Словения²⁰, Унгария²¹, Финландия²², Франция²³, Хърватия²⁴, Чешка Република²⁵, Швейцария²⁶,

¹ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/austria/seat_belts_en.htm

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/belgium/seat_belts_en.htm

³ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/united_kingdom/seat_belts_en.htm

⁴ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/germany/seat_belts_en.htm

⁵ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/denmark/seat_belts_en.htm

⁶ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/estonia/seat_belts_en.htm

⁷ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/ireland/seat_belts_en.htm

⁸ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/spain/seat_belts_en.htm

⁹ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/italy/seat_belts_en.htm

¹⁰ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/cyprus/seat_belts_en.htm

¹¹ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/latvia/seat_belts_en.htm

¹² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/liechtenstein/seat_belts_en.htm

¹³ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/lithuania/seat_belts_en.htm

¹⁴ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/luxembourg/seat_belts_en.htm

¹⁵ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/malta/seat_belts_en.htm

¹⁶ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/netherlands/seat_belts_en.htm

¹⁷ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/norway/seat_belts_en.htm

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/portugal/seat_belts_en.htm

¹⁹ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/slovakia/seat_belts_en.htm

²⁰ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/slovenia/seat_belts_en.htm

²¹ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/hungary/seat_belts_en.htm

²² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/finland/seat_belts_en.htm

²³ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/france/seat_belts_en.htm

²⁴ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/croatia/seat_belts_en.htm

²⁵ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/czech_republic/seat_belts_en.htm

²⁶ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/switzerland/seat_belts_en.htm

Швеция²⁷ ползването на предпазен колан е задължително, докато **единствено в България, Гърция²⁸, Полша²⁹ и Румъния³⁰ бременните жени са освободени от това задължение.**

Правилната употреба на триточковия предпазен колан намалява риска от наранявания, водещи до смърт с до 45% за водачи и пътници в превозните средства, а средните до тежки наранявания – с до 50%.

Различни проучвания³¹³²³³ показват, че **правилната** употреба на предпазния колан през всички етапи на бременността е единственото и най-ефективно действие, което бременната жена може да предприеме, за да защитите себе си и нероденото си дете, в случай на катастрофа.

Притеснителен е фактът, че **значителен брой бременни жени се обезопасяват неправилно**, което може да доведе до увреждания на плода или спонтанен аборт, в случай, че участват в ПТП.

Сериозен риск за необезопасените бременни жени могат да бъдат и **предните въздушни възглавници**. Данните от множество проучвания показват, че въздушните възглавници предлагат допълнителна защита в случай на автомобилна катастрофа, но те само допълват, а не заместват ползването на автомобилния колан и може да бъдат опасни, ако се отворят без шофьорът или пасажерът да са закопчани с предпазния колан. Това може да причини сериозни наранявания и дори да доведе до смърт.

Според Националната агенция за безопасност на движението по пътищата на САЩ³⁴ (NHTSA) **комбинацията от въздушни възглавници и предпазни колани предлага на бременната жена най-високо ниво на защита**, стига тя да е правилно закопчана и да е в позиция възможно най-далеч от предната въздушна възглавница. А според Американския колеж по акушерство и гинекология **ползите от въздушната възглавница надвишават всички потенциални рискове** за бременната жена и нейното бебе.

Въздушните възглавници не са достатъчни, за да се осигури безопасност. Точно обратното – силата на разтваряне на въздушната възглавница може да доведе до сериозни наранявания или смърт, ако шофьорът или пасажерът е без предпазен колан.

В допълнение, следва да се има предвид, че съвременните производители на обезопасителни системи използват нови материали и технологии, с цел продуктите им да предоставят по-голяма сигурност и безопасност при катастрофа в съответствие с Регламент № 16 на Икономическата комисия за

²⁷ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/sweden/seat_belts_en.htm

²⁸ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/greece/seat_belts_en.htm

²⁹ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/poland/seat_belts_en.htm

³⁰ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/romania/seat_belts_en.htm

³¹ [https://www.ajog.org/article/S0002-9378\(08\)00145-2/fulltext](https://www.ajog.org/article/S0002-9378(08)00145-2/fulltext)

³² <https://mb.cision.com/Public/17679/3292961/92ebd69a1bb93e0f.pdf>

³³ <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7572508/>

³⁴ <https://www.nhtsa.gov/risky-driving/seat-belts>

Европа на Обединените нации. Всички тези възможности, предоставени от производителите, създават допълнителна сигурност и удобства при употребата на предпазния колан.

Считаме, че теорията в посока, че коланите са опасни за бременните жени, не може да бъде поддържана като становище от страна на държавата. Ето защо, с оглед опазването на човешкото здраве и живот, **предлагаме да бъде въведена регламентация за задължително ползване на предпазния колан от бременните жени**, като уязвима група участници в движението.

В този смисъл предлагаме следното изменение на чл. 137а ЗДвП:

Чл. 137а. (Нов - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) (1) Водачите и пътниците в моторни превозни средства от категории М1, М2, М3 и N1, N2 и N3, когато са в движение, използват обезопасителните колани, с които моторните превозни средства са оборудвани.

(2) Могат да не използват обезопасителни колани:

~~1. бременните жени;~~

~~2. 1. лицата, чието физическо състояние не позволява използването на обезопасителен колан;~~

~~3. 2. лицата с трайни увреждания на горни крайници и/или опорно-двигателния апарат, които управляват моторни превозни средства, адаптирани съобразно техните нужди;~~

~~4. 3. водачите на таксиметрови автомобили, когато превозват пътници в рамките на населеното място;~~

~~5. 4. инструкторите - при управление на автомобила с учебна цел.~~

С оглед предложеното изменение, предлагаме да бъде проведена широка разяснителна кампания за правилното поставяне на обезопасителни колани при бременни жени.

II. Актуализация на наказанието за водач, който превозва деца в нарушение на изискванията на глава втора, раздел XXV от закона

Автомобилните катастрофи са сред водещите причини за смърт при деца. Според последния доклад „Намаляване на смъртните случаи сред деца по европейските пътища“³⁵, публикуван като част от програмата на Европейският съвет за транспортна безопасност (ETSC) „Индекс за ефективност на пътната безопасност“ **6 000 деца са загинали по пътищата на ЕС за 10 години**. При почти половината от тези случаи става дума за деца, пътуващи в автомобили. От доклада става ясно, че между отделните държави има големи разлики по отношение на безопасността на децата на пътя. Докато в някои части на Европа броят на смъртните случаи сред деца по пътищата е сведен до нула, България традиционно е на челните места по смъртност и травматизъм. **Само през 2021 г. при ТПП са загинали 48 деца, а други 968 са ранени**, като травматизмът при тях е основно при участието им в движението по пътищата **като пътници** - 36 загинали

³⁵ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH43_version271022.pdf

(75% от всички 48 загинали деца) и 544 ранени (56% от всички 968 ранени деца). Една от основните причини за това е неизползване или неправилно използване на системите за обезопасяване на деца.

Децата са особено уязвими участници в движението и по-лесно стават невинни жертви при ПТП. В допълнение, децата имат много слаба (или никаква) преценка за рисковете, поради което **възрастните са тези, които следва да вземат решенията, свързани с тяхната безопасност.**

Скелетът на малките деца не е достатъчно зрял, за да се справи със силите, предизвикани при ПТП. Бебетата и децата не са умален модел на възрастния човек, а развиващата се скелетна структура не е способна да защити органите при ПТП. Анатомията на децата е различна от тази на възрастните и това ги излага на голям риск в случай на катастрофа или внезапно спиране.

Поради физиологичните си специфики децата имат нужда от допълнителна защита в автомобила, за да може тялото им да се справи със силите, предизвикани при ПТП. При удар, преобръщане или внезапно спиране необезопасените деца биват излагани на несъвместимо с живота им количество кинетична енергия. Обезопасителните системи за деца са предназначени за предотвратяване или минимизиране на нараняванията от катастрофи. Тяхното неизползване или неправилно използване обричат децата на тежки и понякога фатални травми.

В периода 2016-2017 г. Световната здравна организация започна подготовка на 12 цели за изпълнение³⁶, по които е постигнат консенсус по време на срещата на държавите-членки на организацията, проведена от 20 до 21 ноември 2017 г. в Женева. Една от тези цели е до 2030 г. да се постигне близо 100% увеличение на дела на пътниците, които използват предпазни колани или системи за обезопасяване на деца. Основен акцент на работата на Европейската комисия във връзка с безопасността на моторните превозни средства се поставя на безопасността на пътниците (в т.ч. системите за обезопасяване на деца). В същия смисъл е и една от целите, заложи в Националната стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021-2030³⁷, а именно „*превенция на рисковете за здравето и живота на децата при взаимодействието им с пътната система като участници в движението по пътищата*“.

Съгласно ЗДВП деца с ръст под 12-годишна възраст или 150 см. височина, които пътуват в превозни средства, които са оборудвани със системи за безопасност, следва да използват система за обезопасяване на деца. Съгласно чл. 183, ал. 4, т. 10 от закона водач, който превозва деца в нарушение на изискванията на глава втора, раздел XXV, се наказва с глоба в размер на 50 лв. По данни на МВР за периода 2015-2018 г. **годишно са налагани средно едва 1 500 наказания** за неправилно превозване на деца.

С оглед значимостта на правилната употреба на системите за обезопасяване на децата в МПС, считаме, че предвидените в ЗДВП наказания съгласно чл. 183,

³⁶ https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf

³⁷ <https://www.strategy.bg/StrategicDocuments/View.aspx?lang=bg-BG&Id=1346>

ал. 4, т. 10 са несъразмерни с вида на нарушението и не са хармонизирани с други наказания, предвидени в закона, например:

Чл. 178д. (Нов - ДВ, бр. 60 от 2012 г., в сила от 07.08.2012 г.) Наказва се с глоба в размер **200 лв.** лице, което, без да има това право, **паркира на място, определено за превозно средство, обслужващо хора с трайни увреждания,** или за превозно средство, приспособено и управлявано от хора с трайни увреждания.

Чл. 179. (3) (Нова - ДВ, бр. 6 от 2004 г., изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 39 от 2011 г., изм. - ДВ, бр. 105 от 2018 г. (*)) Водач, който управлява пътно превозно средство по път, включен в обхвата на платената пътна мрежа, за което е длъжима, но **не е заплатена такса** по чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата, **се наказва с глоба в размер 300 лв.**

(5) (Нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г., предишна ал. 4 - ДВ, бр. 39 от 2011 г., изм. - ДВ, бр. 102 от 2015 г., в сила от 01.01.2016 г.) Водач, който управлява моторно превозно средство, което не е било спряно от движение и на което **не е поставен валиден стикер** съгласно чл. 100, ал. 3, и не носи валиден контролен талон от знака, издаден от Гаранционния фонд, за задължителна застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите по чл. 487, ал. 1 от Кодекса за застраховането, **се наказва с глоба 50 лв.**

Чл. 171. (Доп. - ДВ, бр. 43 от 2002 г., в сила от 26.04.2002 г., изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) За осигуряване на безопасността на движението по пътищата и за преустановяване на административните нарушения се прилагат следните принудителни административни мерки: 1. **временно отнемане на свидетелството** за управление на моторно превозно средство на водач: е) (нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) който управлява моторно превозно средство **без застраховка "Гражданска отговорност"** на автомобилистите - до предоставяне на сключена валидна застраховка.

Значимостта на правилната употреба на системите за обезопасяване на децата в МПС е неоспорима. В тази връзка и и **предвид, че безопасността на децата не зависи от тях самите, а е отговорност на възрастните,** предлагаме увеличаване на санкциите. Пример за подобна практика е Норвегия, където за неизползване на предпазен колан от възрастен глобата е в размер на 1500 норвежки крони (около 130 евро), а неправилно обезопасяване на деца под 15-годишна възраст

се наказва с глоба в размер на 3250 норвежки крони (около 280 евро) плюс отнемане на 2 контролни точки (от общо 8).

Предвид гореизложеното, предлагаме размерът на паричната глоба за водач, който превозва деца в нарушение на изискванията на глава втора, раздел XXV от ЗДвП да бъде увеличена от 50 лв. на **300 лв. и лишаване от право да управлява моторно превозно средство** за срок от 1 месец. При повторно нарушение наказанието да е предвидената за съответното нарушение глоба в двоен размер и лишаване от право да управлява моторно превозно средство за срок 3 месеца. Повторното нарушение представлява демонстрация на умишленост, дори системност, и следва да бъде санкционирано по-сурово, Когато нарушението е системно, наказанието да е глоба в троен размер и лишаване от право да се управлява моторно превозно средство за срок 6 месеца.

Мнението ни е, че държавата, в лицето на нейните институции, следва да изведе живота и здравето на децата като приоритет, като предвиди адекватни наказания за нарушителите и осъществява стриктен контрол по отношение спазването на правилата.

III. Хармонизиране с действащите правила

Накрая, бихме желали да обърнем внимание на законодателя, че чл. 137б не е хармонизиран с действащите правила.

Към настоящия момент в Европа **действат паралелно:**

1. Правило № 44, серия от изменения 03 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации
2. Правило № 129 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации. (отразен в чл. 137г, ал. 1)

Чл. 137б обаче отразява изискванията единствено на Правило № 44/03, според което системите за обезопасяване на деца се класифицират в теглови групи. Според новото Правило № 129 обаче системите за обезопасяване на деца вече се класифицират според височината на децата.

По същия начин чл. 137в говори само за тегло на детето, което кореспондира единствено с Правило № 44/03, но не и с новото Правило №129.

С уважение,

Милена Захаријева
Радослава Митрова

Фондация „Деца на борда“