

МАРИЯ ИВАНОВА АНГЕЛОВА

**ПОЛИЦЕЙСКИ КОНТРОЛ НА ПЪТНОТО ДВИЖЕНИЕ
В НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА**

АВТОРЕФЕРАТ

СОФИЯ

2018

Дисертацията се състои от въведение, две глави и предложения. Обемът ѝ е 255 страници, в това число 28 фигури и 3 приложения. Библиографията съдържа 131 заглавия.

Защитата на дисертационния труд ще се състои на 26.09.2018 г. от 14 часа в заседателната зала на Академията на МВР, гр. София, жк „Младост“ IV, бул. „Ал. Малинов“ № 1.

Материалите по защитата са на разположение на интересувашите се в стая 211, Академия на МВР.

**МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ
АКАДЕМИЯ**

МАРИЯ ИВАНОВА АНГЕЛОВА

**ПОЛИЦЕЙСКИ КОНТРОЛ
НА ПЪТНОТО ДВИЖЕНИЕ В НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА**

**АВТОРЕФЕРАТ
на
ДИСЕРТАЦИЯ
ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА ОБРАЗОВАТЕЛНАТА И
НАУЧНА СТЕПЕН „ДОКТОР“**

**по специалност
„Организация и управление извън
сферата на материалното производство“ от
професионално направление 9.1. „Национална сигурност“**

**НАУЧЕН РЪКОВОДИТЕЛ:
доц. д-р Добромир Доков**

РЕЦЕНЗЕНТИ:

**проф. д-р Румен Миланов
доц. д-р Станимир Илиев**

СОФИЯ

2018

Дисертацията е обсъдена и предложена за защита от катедрен съвет на катедра „Опазване на обществения ред“ към факултет „Полиция“ при Академия на МВР - гр. София на 29.05.2018 г.

Дисертантът е полицейски инспектор I степен в отдел „Пътна полиция“ към Главна дирекция „Национална полиция“.

Изследванията за дисертационния труд са проведени в структурите на „Пътна полиция“ в страната – Главна дирекция „Национална полиция“, СДВР и ОДМВР Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора, Русе, Хасково, Ловеч, Сливен, Кюстендил, Добрич, Перник, Габрово и Търговище въз основа на утвърдено предложение с рег. №4581р-5467/17.05.2017 г. от главния секретар на МВР.

Автор: Мария Иванова Ангелова

Редактор: Жанет Косева

Заглавие: Полицейски контрол на пътното движение в населените места

Тираж: 20 бр.

Печатна база АМВР

Рег. № 4581р-10376 / 2018 г.

I. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Безопасното движение по пътищата, включително и в населените места, е значим и всепризнат проблем в международен и национален аспект, с чието решаване са ангажирани редица органи и институции на различни нива. Нашето съвремие и характерните за него разширяване и модернизация на автомобилния парк предполагат и редица негативни явления, част от които са неприемливите показатели на пътнотранспортните произшествия (ПТП), каквито са техният брой и тежки последици – загубата на живот и/ или инвалидизацията на участвалите в тях граждани.

Намаляването на негативните последици от ПТП е наложително и изисква конкретизиране на основните насоки за работа в областта на безопасността на пътното движение (БПД) за периода 2011 – 2020 година. Това е постигнато чрез международните и национални стратегически документи за подобряване безопасността на движението по пътищата.

Тревожната статистика за ПТП е причина пред страните-членки на ЕС да се постави нелеката задача за намаляване наполовина на общия брой на смъртните случаи по пътищата за периода от 2011 до 2020 г. в сравнение със същия за 2010 г. и с една пета на общия брой на ранените граждани за същите период и базова година. Значимо място при изпълнението на тази амбициозна и високо хуманна цел заема **контролът върху поведението на участниците в движението**, идентифициран като една от шестте групи стратегически направления¹ в Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 г. ÷ 2020 г. под наименованието „**Повишаване на контрола по спазване правилата за движение**” и се осъществява основно от органите на пътната полиция. Регламентирано е, че служби, определени от министъра на вътрешните работи, имат задачата да гарантират БД, като „...контролират спазването на правилата за движение от всички участници в движението”², а поведението на част от ползвателите на пътищата може да бъде контролирано и от органи извън системата на МВР³.

1. Актуалността на разглеждания проблем произтича от:

– анализите на пътнотранспортната обстановка в страната ни през последните 10 години, според които **около 65% от всички тежки ПТП⁴ настъпват в населените места;**

¹ Стратегическите направления за осигуряване безопасността на движението, според Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 година, са: подобряване на управлението на безопасността на движението; подобряване образованието и уменията на участниците в движението; **повишаване на контрола по спазване правилата за движение**; за по-безопасна инфраструктура; за по-безопасни пътни превозни средства; стимулиране използването на съвременни технологии за повишаване на пътната безопасност.

² Вж. чл.14, ал.3 от ЗМВР и чл.165, ал.1.от ЗДВП.

³ Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация” (ИААА) към министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) контролира „...спазването на правилата за извършване на обществен превоз на пътници и товари и всички документи, свързани с него”. Службите за контрол, определени от кметовете на общините, следва да контролират в населените места „...спазването на правилата за паркиране от водачите на пътни превозни средства, на правилата за движение от пешеходците...”. Служба „Военна полиция” към Министерството на отбраната (МО) контролира „Спазването на правилата за движение на военни превозни средства и на организирани групи от военнослужещи...” – вж. чл.165, ал.1; чл.167, ал.2, т.1; чл.169, ал.1 от ЗДВП.

⁴ Тежки пътнотранспортни произшествия са тези, при чието настъпване са регистрирани убити и/ или ранени участници в движението.

– факта, че в урбанизираните територии възникват около 94% от един от най-разпространените видове ПТП – този с участието на пешеходци⁵, следван от други характерни за населените места видове ПТП;

– задачата на МВР чрез пряко ангажираните полицейски сили, най-вече на пътната полиция, за ограничаване броя на загиналите и ранените при ПТП, включително и на тези в застроените територии, чийто абсолютен и относителен дял е съществен.;

– необходимостта от изследване, насочено към спецификите на полицейския контрол на пътното движение в населените места, където участниците в движението са в своето пълно многообразие и си взаимодействат върху общи площи за движение;

– нуждите при полицейския контрол на движението в населените места да се вземат оптимални решения за целесъобразно разпределяне и използване на наличните сили и средства, за превантивни действия и за внедряване на съвременни технически средства и системи за въздействие върху ползвателите на улиците и основно върху водачите на ППС.

2. Цел на дисертационното изследване – чрез проучване и анализ на полицейския контрол на пътното движение в населените места да се изготвят научно обосновани предложения за неговото подобряване от теоретична, правна и организационна гледна точка.

3. За реализиране на посочената цел са поставени следните *основни задачи*:

– проучване на теоретичните основи на полицейския контрол над участниците в пътното движение;

– изследване на международните правни актове и документи, а също и националното ни законодателство, регламентиращи разглеждания контрол;

– определяне на спецификите на транспортния поток в населените места с оглед влиянието му върху полицейския контрол;

– анализиране на структурата, задачите и дейностите на полицейските органи при контрола над участниците в пътното движение;

– изследване на планирането, организацията и изпълнението на полицейския пътен контрол в населените места;

– проучване на взаимодействието и координацията на пътната полиция с други държавни органи и неправителствени организации при контрола на движението по улиците в населени места;

– очертаване на основни насоки за по-успешно развитие на полицейския контрол над участниците в пътното движение.

4. Обект на дисертационното изследване е контролът на пътното движение в населените места, осъществяван от полицейските органи.

5. Предмет на дисертационното изследване са теоретичните, правните и организационни аспекти на контрола на движението в населените места, осъществяван от органите на Пътна полиция.

Осъществяването на административнонаказателната дейност спрямо водачите на МПС, както и изпълнението на административните наказания и прилагането на принудителните административни мерки, остават извън предмета на изследването.

6. Обхватът на изследването е определено от следните параметри:

– времеви/ темпорален – изследването е проведено през периода януари 2017 г. – октомври 2017 г., а статистическите данни за пътнотранспортната аварийност в населените места обхваща периода 2011 г.÷2016 г.;

⁵ Това са резултати от полицейската статистика, отнасяща се до настъпилите пътнотранспортни произшествия. – <http://dokkpbdp/mvr.bg>

– териториален – изследването е проведено за териториите на 14 от ОДМВР: СДВР, Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора, Русе, Хасково, Ловеч, Сливен, Кюстендил, Добрич, Перник, Габрово и Търговище;

– количествен – в анкетното проучване участват 220 полицаи от общо определените 265 служители на СПП/ ОПП „Пътна полиция“, а в експертната оценка – 28 ръководители на групи/ сектори в същите звена.

Определянето на териториалния и количествен обхват на дисертационното изследване е основано на принципите за *целесъобразност и обективност*, като е използвана методика с оглед *спазване на изискването за репрезентативност*.

7. Приложени са *методи*: с общ теоретичен и логически характер – хипотетичният метод, анализа и синтеза, аналогията, индукцията и дедукцията; за събиране и обработка на информацията – проучването на документи, анкетата, експертната оценка, сравнението.

8. *За информационна база на изследването* са използвани: международни и вътрешноправни актове и документи, регламентиращи контрола над участниците в пътното движение, осъществяван от полицейските органи; специализирани литературни източници; доклади, отчети и справки на полицейските звена; статистически данни за периода 2011-2016 г. и др.

9. Представеният анализ на практиката към момента за осъществяване на полицейския контрол на пътното движение в населените места би бил полезен за оптимизиране на дейността. Подробно разгледаните и анализирани проблеми от нормативен-правен, организационен, съгласувателен, технически или друг характер, съпътстващи дейността на полицейските служители, биха спомогнали за подобряване на полицейския контрол на движението по пътищата в урбанизираните територии.

II. СЪДЪРЖАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Дисертационното изследване се състои от въведение, две глави и предложения.

Глава първа е озаглавена „Теоретични и правни основи на полицейския контрол на пътното движение в населените места“ и се състои от три параграфа.

1.1. В първи параграф се съдържат теоретичните аспекти на полицейския контрол на движението по пътищата.

Контролът се разглежда като завършваща и особено важна по отношение на въздействията фаза в процеса на управление, като са отразени причините, обуславящи необходимостта от контрол, неговите основни принципи, изискванията към него, характерът и задачите му.

Предвид понятията „контрол“ и „полицейски контрол“, съобразно правомощията на полицейските органи по ЗДВП по отношение контрола на участниците в пътното движение и за нуждите на дисертационното изследване се приема, че контролът по изпълнение правилата за движение в населените места и извън тях представлява управленска функция, като той е нужен за безопасността на движението, целенасочен е и има относителна самостоятелност.

Това определение отговаря най-пълно на дейността на полицейските органи, в случая на Пътна полиция и допълнително оправомощените полицейски сили, при контролиране на движението по пътищата в населените места и извън тях. Изяснени са обектът, субектът и предметът на полицейския контрол на пътното движение, като се уточнява, че за нуждите на дисертационното изследване ще се разглежда само *контролът по спазване правилата за движение*.

Акцентирано е на въздействието на този контрол в три насоки – към управлявания субект, към управляваните обекти и към предмета на управление. Направен е опит най-общо да бъде представен процесът планиране на обезпечаването

на безопасността на движението в Република България във връзка с планиране ангажиментите на МВР в тази област, един от които е полицейският контрол на движението по пътищата, обект на настоящето изследване.

1.2. Във втори параграф е представен кратък анализ на международните и вътрешноправните актове и документи, регламентиращи косвено или пряко дейността по контрол на поведението на участниците в движението от полицейските органи. Тези актове и документи са разделени на общи и специални, като общите могат да се определят като базови и изискват утвърждаването и приемането на специалните, съдържащи конкретни регламенти за полицейския контрол на движението по пътищата, включително в *населените места и свързаните с него дейности*.

1.3. В трети параграф е отделено специално внимание на характеристиките на движението в населените места, на устройствените проблеми и различните планове, пряко или косвено свързани с организацията на движението (ОД), и на основните методи за планиране организацията на движението в урбанизираните територии.

Представеното в параграфа е насочено към разкриване на връзката устройствено планиране – организация на движението – полицейски контрол на движението в населените места. Тази връзка е недостатъчно оценена за практиката, което следва да бъде променено. Планирането и проектирането предполагат част от възникващите проблеми за движението в населените места, включително в градовете, и изискват подходящи коригиращи мерки, една от които е полицейският контрол на движението по улиците.

Полицейският контрол на движението по уличната мрежа на съответния град следва да е съобразен с нейните особености и специфики. Последното най-вече важи за определяне местата за контрол, неговата честота и продължителност, свързани с оптималното за момента разпределение на силите и средствата за контрол на движението в съответния град, както и с нужните сили и средства за повсеместен контрол.

За постигане на единство във връзката устройствено планиране – организация на движението – полицейски контрол на движението по улиците и в кръстовищата са посочени възможните форми за влияние на звената „Пътна полиция“ още на ниво „проекти“, последвано от тези на ниво „организационни мерки“ и на ниво „преустройство“ на уличната мрежа.

Изводи от глава Първа

От съдържанието на глава първа могат да се направят следните основни обобщения и изводи за полицейския контрол на движението по пътищата:

1. Полицейският контрол на движението по пътищата в населените места и извън тях би следвало да се базира на теоретичните основи, свързани с функцията на контрола за която и да е система/ организация и/ или сфера на обществения живот.

2. Дейността е многостранна от гледна точка на въздействие върху участниците в движението, което е определящо за нуждата от разглеждания контрол и задачите, които следва да бъдат изпълнени чрез него.

3. Дейността е регламентирана чрез международни и национални актове и документи с по-обща и със специална насоченост. Те са основа за планирането, организирането, непосредственото изпълнение и контрола на тази дейност.

4. Правилата за движение по пътно-уличната мрежа, планирането, устройството на населените места и организацията на движението по техните улици, и полицейският контрол над поведението на участниците в движението на съответната територия са тясно свързани помежду си.

5. Основните планове за устройство на урбанизираните територии и организацията на движението в тях следва задължително да отразяват становищата на

звената „Пътна полиция“ по територии поради ценната информация от полицейския опит и наблюдения за транспортните и пешеходни потоци.

Глава втора е озаглавена „Организация на полицейския контрол на пътното движение в населените места“ и се състои от три параграфа.

2.1. В първи параграф са представени структурата и задачите на Пътна полиция при осъществяването на контрол на участниците в пътното движение.

Разделянето на параграфа е съобразно съществуващата йерархична институционална свързаност. Стартира се с Отдел „Пътна полиция“ (ОПП) към Главна дирекция „Национална полиция“ (ГДНП), неговото място в дирекцията, вътрешната му структурата, според извършваните дейности, една от които е контролната, изпълняваните от отдела задачи. По аналогичен начин са представени секторите/отдел „Пътна полиция“ към ОДМВР/ СДВР. Отдел „Пътна полиция“ към СДВР е отделен от останалите едноименни звена към ОДМВР поради разликата във вида им, рефлектиращо в тяхната самостоятелност и възможности за съответствие между планирания и реализирания контрол на пътното движение в града.

Във връзка с горното е отразено мнението на респондентите на дисертационното изследване по отношение мястото на звената „Пътен контрол“ в структурите на ОДМВР/ СДВР, вида на звената „Пътна полиция“ и целесъобразността от създаване на групи за контрол на пътното движение в населените места и извън тях.

2.2. Във втория параграф се разглежда организацията на пътния контрол в населените места чрез полицейски наряди и с помощта на автоматизирани технически средства и системи (АТСС).

Чрез организацията на контрола на движението по пътищата се постига разпределяне на човешките ресурси и техническите средства и системи по време и място с цел оптимизиране на движението и осигуряване на неговата безопасност. Основният вътрешноправен акт, регламентиращ организацията на полицейския контрол на пътното движение е Инструкция №8121з-749. По подобие на нейната структура и базови регламенти, съдържанието на параграфа е разделено на четири части – организация на дейността, планирането ѝ, непосредствено изпълнение на полицейския контрол на движението по пътищата и неговото контролиране. Едновременно с основните за полицейския контрол положения в изложението е акцентирано на техните специфики в зависимост от вида на териториите, когато те са налице – в случая за населените места.

В подкрепа на нормативните разпоредби, отнасящи се до организацията на полицейския контрол, и за допълването им с предприеманите практически действия по-подробно са разгледани въпросите, свързани с: определяне местата за контрол на движението по уличната мрежа; честотата на контрол в определени места и участъци; честотата на полицейския контрол в областните градове на характерни за тях движения и нарушения на правилата за движение; дейностите, отнемачи най-много от времето на оправомощените за контрол служители в областните градове; относителния дял на работното време, през което се извършва контрол на движението по пътищата в населените места и извън тях; влиянието на видимото присъствие на полицейските наряди по уличната мрежа на областните градове; нуждата от обновяване и увеличаване на използваните АТСС; евентуалното влияние на използването на необозначени полицейски автомобили, оборудвани с АТСС, за контрол; осъществявания управленски контрол върху разглежданата дейност.

2.3. С третия параграф е отразено взаимодействието на Пътна полиция с други органи, организации и граждани за подобряване контрола по спазване правилата за движение по пътищата.

Изяснени са понятията и правилата за настоящите вътрешноведомствени взаимодействия, както и нормативните разпоредби за външно-ведомствените. Обърнато е внимание на неизменно оправомощаваните служители на МВР за извършване на контрол на пътното движение и на променящия се във времето допълнителен състав от оправомощавани полицейски служители за изпълнение на дейността, подкрепено с мнението на респондентите.

Външно-ведомственото взаимодействие е представено със съответните нормативни регламенти и практическия опит по отношение на контрола на пешеходното движение, на водачите на ППС, предназначени за обществен превоз на пътници и товари и на паркирането, характерни за урбанизираните територии, в случая за областните центрове. Посочена е ролята и значението на взаимодействието на Пътна полиция и гражданите за контрола на движението по пътищата, включително в населените места.

Изводи от глава Втора

От съдържанието на глава втора могат да се направят следните най-важни обобщения и изводи:

1. Специализираният орган за контролиране на движението по пътищата в страната са контролните органи на звената „Пътна полиция“ към МВР, структурирани на национално и териториално ниво. Констатира се подходящото им обособяване към секторите/ отдела „Пътна полиция към ОДМВР/ СДВР, но на настоящия етап се установява потребност от преосмисляне вида на звената „Пътна полиция“ на областно ниво.

2. Допълнително оправомощаваните за контрол на движението по пътищата полицейски звена и служители извън състава на Пътна полиция се променят с времето, съобразно заповедите на министъра на вътрешните работи, отразяващи обективните потребности.

3. Анализирайки регламентите на инструкцията на МВР за организацията на контрола на движението по пътищата се установяват известни пропуски и несъответствия по отношение на: мястото на етапа „планиране“ в структурата на Инструкцията; понятийния апарат; съдържанието на някои регламенти и приложенията на Инструкцията; определени зависимости и задължения; контролираните нарушения на правилата за движение на определените за контрол места и отчитането на нарушенията, значими за населените места.

4. Организация на полицейския контрол на движението по пътищата е в процес на развитие, отразявайки редица особености, от които спецификите на устройственото планиране са с голяма значимост за дейността в населените места. Те са определящи за проблемите с различните видове потоци (транспортни, пешеходни, пътничкопотоци), участници в движението и нарушения на правилата за движение, поради което обуславят местата за контрол на пътното движение в населените места.

5. При обследване на полицейския контрол в областните градове са констатирани: незадоволителна част от работното време, ежедневно използвана за пътен контрол в областните градове; недостатъчен контрол на пешеходното движение; занижен контрол в близост и около учебни заведения с всички последици за подрастващите лица; недостатъчен контрол около спирките на обществения транспорт и очертаните с боя пешеходни пътеки; нужда от по-честа промяна на местата за контрол, пряко свързана с планирането на дейността; множество от недостатъчно контролирани нарушения, характерни най-вече за населените места; дейностите, отнемачи най-много от времето за контрол на правилата за движение, като за голяма част от неблагоприятни констатации се предлагат коригиращи действия.

6. Подходящият контрол на движението в големите градове на страната на този етап от нейното развитие включва разширяващо се приложение на съвременните автоматизирани технически средства и системи в съчетание с явното и видимо присъствие на полицейски служители.

7. Чрез експерименталното проучване се установява нуждата от изследване и преосмисляне на ангажиментите на пътните полицаи и на свързаните с това условия (подчинение, брой служители, използване на работното време и др.).

8. Оценката на служителите от ПП за взаимодействието им с контролните органи на МТИТС, чрез ИААА, и с тези на общинските власти, чрез звената „Общинска полиция”, при контрола по изпълняване правилата за движение в областните градове не съответства на обществените потребности. Взаимодействието на ПП с гражданите по отношение контрола по изпълнение правилата за движение в областните градове е оценено като елемент, безспорно необходим за безопасността на движението, предполагащ разширяване и задълбочаване на усилията в тази насока.

Предложения

1. Предложения, свързани с нормативните актове, отнасящи се пряко до полицейския контрол на пътното движение в населените места

1.1. Да се изработи институционална стратегия/ програма на Министерство на вътрешните работи за съответния времеви период във връзка с неговите ангажименти за изпълнение на всяка Националната стратегия по отношение безопасността на движението по пътищата/ улиците.

1.2. Да се диференцира контролът на движението по пътищата в населените места от този извън населените места още в Националната стратегия в направлението „контрол по спазване правилата за движение по пътищата” аналогично на направлението „за по-безопасна инфраструктура“. При разделянето следва да се отразят спецификите на движението в населените места с акцент върху контрола, **съсредоточен в проблемните места и участъци** от уличната мрежа – участъците с концентрация на ПТП (УКПТП) ведно с потенциалните, кръстовищата и участъците с висока интензивност на транспортните и пешеходни потоци, местата и зоните извън кръстовищата с интензивно пешеходно движение, местата и участъците, в които се съсредоточават нарушения на участниците в движението, специфични за населените места и др.

1.3. В приетата институционална стратегия на МТИС за подобряване на безопасността на движението да се отрази доказаната нужда и реализиращата се от години практика за взаимодействие между звената, контролиращи движението в населените места, от МТИТС чрез ИААА и от МВР основно чрез „Пътна полиция“.

1.4. Параграф 3 от допълнителните разпоредби на ЗДвП да се преобразува по следния начин „За **всички видове** планове и схеми към тях, засягащи устройственото планиране на териториите, както и за **всички проекти**, свързани с организация на движението, да се изискват в едномесечен срок **становища от съответните служби на МВР.**“

1.5. Да се възложи изследването на варианти за облекчаване финансирането на звената „Общинска полиция“ за подобряване условията за тяхното създаване, като приетият вариант се отрази в Наредба №8121з-422/ 16.04.2015 г. за организацията и дейността на звената „Общинска полиция“.

1.6. Да се допълнят някои **пропуски** в Инструкцията за реда и организацията за осъществяване на полицейския контрол на пътното движение, като:

1.6.1. *Зависимостта между контрола и пътнотранспортната обстановка към чл.16 и чл.18, ал.2, т.5 от Инструкцията:*

→ Разпоредбата на чл.16 може да бъде формулирана по следния начин „Пътният контрол се организира в зависимост от състоянието на оперативната и пътнотранспортната обстановка (ПТО), която включва: 1. особеностите на пътните условия **с акцент върху местата, където най-често настъпват ПТП и нарушенията, допускани в техния обхват**; 2. характера на обектите, чиято дейност е свързана с движението на голям брой пътни превозни средства (ППС), пътници и пешеходци; 3. интензивността на движението, **динамиката на ПТП и травматизма при тях**; 4. наличните сили и средства.”

→ Предлага се „състоянието на аварийността“, посочено като фактор за разстановката на силите и средствата в чл.18, ал.2, т.5 да се формулира чрез обща конкретизация на това състояние, а именно **„показателите на аварийността и динамиката на настъпване на ПТП“**;

1.6.2. **динамиката на ПТП и травматизма при тях в определението на понятието „пътнотранспортна обстановка“ като елементи на ПТО:** дефиницията на ПТО в §1 от допълнителните разпоредби на Инструкцията включва „Пътнотранспортни произшествия, времето, мястото и другите условия, при които са възникнали, участвалите ППС, водачи и пешеходци и последиците от тях“ (т.9, §1). Предлаганият текст, систематизиращ по-добре информацията за ПТП и включващ и динамиката на произшествията като елемент на ПТО е **„Настъпилите ПТП по вид и последици, разпределени по място на настъпване, специфични условия за възникването им и характеристики, както и динамиката на тези ПТП за определен период от време.“**;

1.6.3. **възможността за нанасяне на електронната подложка на РСОД от началниците на отдели/ сектори „Пътна полиция“ на по-голям брой показатели за контрол от нарядите** – в чл.20, ал.5 от Инструкцията, като показатели за контрол са конкретизираните четири вида нарушения на правилата за движение (за скорост, за пресичане при червен светлинен сигнал, за неправилно изпреварване, за пешеходни нарушения). При нанасянето на маршрутите и местата за контрол върху електронната подложка на РСОД чрез продължаваща номерация към тях следва да бъде **добавен контрол и за други нарушения, характерни за конкретното населено място, например „неправилно спиране за престой и паркиране“, „неправилно завиване наляво“, „отнемане предимство на МПС“, „отнемане предимство на велосипедист“ и т.н.**

1.6.4. **„характеристиката на населените места“**, която следва да се има в предвид при изготвяне на плановете за контрол на пътното движение – в чл.27, ал.4, т.2 от Инструкцията се посочва, че планирането на контрола на движението по пътищата трябва да се съобразява с **„характеристиката на населените места, брой и концентрация на населението и моторните превозни средства“** Формулировката на този елемент, който следва да се отразява при планирането, може да бъде: **„районирането на населените места, броят и концентрацията на населението, интензивностите на транспортното и пешеходно движение, разпределени по уличната мрежа“**;

1.6.5. **задължение на служител, осъществяващ контрол на пътното движение** – към чл.80, ал.2 от Инструкцията следва да се добави задължение на служителя, изпълняващ дейност по контрол на движението по пътищата. Той трябва да **„следи за често наблюдавани на определени места от уличната мрежа идентични конфликтни ситуации между участниците в движението“**, като резултатите периодично се докладват с цел подпомагане на органите на местните власти при планиране и развитие на съответното населено място;

1.6.6. *разделянето на информацията за дейността, според мястото на извършването ѝ* – регламентът на чл.75 за отчет на работата на нарядите следва да се допълни с нова алинея 3, според която **„Формите за отчетност на контрола на движението по пътищата се попълват за населени места и за извън населени места”**.

1.7. Да се коригират **констатираните неточности** в Инструкцията за реда и организацията за осъществяване на полицейския контрол на пътното движение, като:

1.7.1. *отделяне на ПТО за населените места от ПТО за извън населените места* с цел нейното оптимално отразяване – населените места са включени като елемент на ПТО в Инструкцията (§1, т.6), което е неточно. Пътнотранспортната обстановка в населените места, както и извън тях, се характеризира с всички елементи на пътните условия, характеристики на транспортните и пешеходни потоци, метеорологични условия и на такива на пътнотранспортната аварийност, изброени в §1, т.1, 2, 3, 4, 5, 7, 8 и 9 на Инструкцията. С оглед на това **§1, т.6 следва да отпадне от дефиницията за ПТО** и да се запише, че **„§1. По смисъла на тази инструкция „пътнотранспортната обстановка“ характеризира или пътната мрежа извън населените места или уличната в населените, като и за двата вида места ПТО е свързност от: т.1..., т.2..., т.3..., т.4..., т.5..., т.7..., т.8... и т.9...”**

1.7.2. *промяна мястото на етапа „планиране на контрола на пътното движение“*, определено чрез Инструкцията – в структурата на Инструкцията **етапът „планиране“ следва да предхожда етапа „организация“**, отговарящо на основополагаща роля на планирането за дейността;

1.7.3. *коригиране и допълване на информацията, осигурявана при инструктажа на служителите, оправомощени да контролират пътното движение:*

→ Разпоредбата на чл.48, ал.1, т.1 от Инструкцията, според която инструктираният „информира служителите за по-характерни правонарушения през денонощието, за издирваните лица и МПС, както и други данни, имащи отношение към състоянието на оперативната и пътнотранспортната обстановка“ да се промени по следния начин: **„информира служителите за по-характерни нарушения и ситуации през денонощието и при предходната смяна, за издирваните лица и МПС, за нови разпореждания и др., свързани с функционалните им задължения.“**, което следва да бъде отразено и в приложение 9 на Инструкцията като точка 1.

→ Регламентът на чл.48, ал.1 от Инструкцията следва да се **допълни с точка 8**, въвеждаща **задължението на инструктирания да „задава контролни въпроси на инструктираните служители в края на инструктажа”**, като това съответства на съдържанието на приложение 9.;

1.7.4. *промяна при формулирането на три от нарушенията в отчетните форми на дейността*, поради особеното им значение за пътнотранспортната аварийност в населените места:

→ нарушението „неспазване на предимство (знаци) в приложение 11 от Инструкцията следва да се раздели на **„неспазване на предимство“** и **„неспазване на знаци“**;

→ нарушението „отнемане предимство на пешеходец“ трябва да се раздели на две, съобразно мястото на нарушението – **„отнемане предимство на пешеходец в кръстовище“** и **„отнемане предимство на пешеходец на пешеходна пътека в уличен участък“**;

→ нарушенията на пешеходците следва да се детайлизират **аналогично на тези на водачите и в съответствие с картата за регистрация на ПТП.**

Мотивите за направените предложения са:

Първо, конкретизиране приноса на МВР за БД⁶ по отношение на направленията на дейност и конкретно за полицейския контрол на поведението на участниците в движението, съобразно неговите специфики;

Второ, планиране приноса на МВР, според визията за безопасно движение по пътищата на Националната стратегия: „*Безопасността на движението е право и отговорност на всеки*”;

Трето, отразяване на практическия опит и наблюдения на звената и служителите на МВР, оправомощени да контролират движението по пътищата/улиците;

Четвърто, детайлизиране на регламенти за контрола на движението по пътищата в населените места с оглед подобряване цялостното изпълнение на дейността, включително на отговорните за контрола на пътното движение длъжностни лица по територии.

2. Предложения, относящи се до организацията на полицейския контрол на пътното движение в населените места

2.1. Да се възложи проучване на възможността за делегиране на преки ръководни функции на отдел ОПП към ГДНП по отношение на звената „Пътна полиция“ по области, рефлектиращо в тяхното подчинение и самостоятелност и последвано от промяна в техните ежедневни приоритети по дейности.

2.2. Подробно да се анализират нуждите във връзка с вида на звената „Пътна полиция“ на териториално ниво и да се предприеме диференциран подход в това отношение. Едновременно с това за областните градове да се сформират групи за контрол на движението само на тяхна територия.

2.3. Да се анализира и докаже или отхвърли необходимостта от създаване на специализирани звена за посещение на ПТП **в по-големите областни центрове** за освобождаване на време за контрол на движението по тяхната улична мрежа. Със същата цел по територии да се проучи използването на работното време чрез „снимка на работния ден“, включващо и вида на изпълняваните задачи, което рефлектира пряко в настоящето подчинение на звената „Пътна полиция“ и върху нейната численост.

2.4. Да се допълни и обогати информацията, осигурявана на ежедневните инструктажи, чрез опита на служителите от предходните работни схеми, задаване на контролни въпроси на инструктираните и допълнително онагледяване с вече утвърдени устройствени схеми на населеното място, като се осигури и предварително обучение за устройствените проблеми на съответната урбанизирана територия.

2.5. Да се преосмислят определените места и участъци за контрол в областните градове, наложително за София, Пловдив, Варна и Бургас, като за по-голяма точност при определянето им следва да се намали срокът на т.нар. „дългосрочно“ планиране и да се осигури едновременен контрол на движението на повече места.

2.6. Да се възстанови честотата на полицейския контрол в зоните около и в близост до училищата и детските градини, а инцидентният контрол около спирките на обществения транспорт и при пешеходните пътеки да се превърне в систематичен.

2.7. Полицейския контрол в областните градове по спазване правилата за движение по пътищата да се организира така, че характерни за населените места нарушения да се контролират често, а не епизодично. Такива са „преминаване при червен сигнал на светофара от пешеходците“, „движение на МПС по пътна лента, по

⁶ Налице са и редица дейности, развивани от звената на Пътна полиция и пряко свързани с безопасността на инфраструктурата, с обучението на децата в учебните заведения по „Безопасно движение по пътищата“ (БДП), с организираните кампании и СПО за БД по пътищата и т.н.

която то е забранено“, „неспазване предимствата на превозните средства“, „неспазване предимствата на пешеходците“, „неспазване правилата за движение по пътищата от пешеходците“ и др..

2.8. Да се подобри честотата на осъществявания полицейски контрол в областните градове над водачите на МПС, извършващи обществен превоз на пътници, над тези на товарните автомобили и над пешеходното движение, за да се отговори на нуждата от повсеместен контрол.

2.9. При осъществявания полицейски контрол на движението в населените места, като оптимално решение за настоящите условия, да се прилага съчетанието между неприсъствения и присъствен контрол с помощта на автоматизирани средства и системи (АТСС).

2.10. Да се осигурят допълнителен брой АТСС за контрол на скоростта за областните градове, където нарушенията на скоростните режими са на първо място по честота на полицейския контрол.

2.11. Да се осигури нормативно възможността за негласен контрол по спазване правилата за движение най-вече в областните градове чрез необозначени полицейски автомобили, оборудвани с АТСС (към чл.32, ал.2 от Инструкцията).

2.12. Да се изследват проблемите и подобри взаимодействието между контролните органи на МВР, местните власти и МГИТС при контрола над движението на пешеходците, МПС за обществен превоз на пътници и товари и при паркирането в населените места.

2.13. Да се проучи подробно и оптимизира организацията на работа на звената „Общинска полиция“ по отношение контрола на пътното движение в населените места, като приоритети за Общинска полиция са предимно нуждите на съответната община.

2.14. Да се разшири взаимодействието на звената „Пътна полиция“ с гражданите във връзка с контрола на движението по пътищата, преценено като особено полезно за по-сложната ПТО в населените места.

Мотиви за направените предложения:

Първо, постигане на съответствие между дейностите и задачите, вменени за изпълнение на звената „Пътна полиция“, и обществените потребности.

Второ, прецизиране на промените при организацията на контрола на пътното движение в населените места с оглед подобряване на неговата ефективност.

3. Предложения, отнасящи се до участието на пътната полиция при устройственото планиране на населените места

3.1. Периодично да се осигурява информация от ръководни служители на звената „Пътен контрол“ до изпълнителните органи, отговорни за планирането на съответното населено място, относно нарушенията на участниците в движението, разпределени по места и вид, и повтарящите се особености и проблеми в движението.

3.2. Задължително да се изискват и предоставят становища на звената „Пътна полиция“ за всички предлагани планове, схеми и организации на движението в съответното населено място по време на назначените технически съвети – §3 от ДР на ЗДвП.

3.3. Да се иницират промени от звената „Пътна полиция“ по отношение на нормативите за осигуряване на паркоместа в областните градове, както и за неотложна реализация на приетите генерални планове за организация на движението (ГПОД) за съответните областни центрове или за изработването на такива.

Мотиви за направените предложения:

Първо, планиране приноса на МВР за направлението от Националната стратегия „за по-безопасна инфраструктура“, пряко свързано с проучването, проектирането и реализацията на устройственото планиране на населените места.

Второ, разширяване на базата за устройственото планиране на населените места чрез намесата на специалисти от звената „Пътна полиция“.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При проведеното дисертационно биха могли да бъдат отразени следните основни приноси:

1. Направени са предложения за допълване на пропуски и коригиране на неточности в понятийния апарат, използван в Инструкцията за реда и организацията за осъществяване на полицейския контрол на пътното движение.

2. Представени са предложения за допълнения и промени в нормативни актове – ръководни, законови и подзаконови.

3. Доказан е най-подходящия за този етап на развитие подход при полицейския контрол по изпълнение правилата за движение – съчетание между физическо присъствие на полицейски служители и на подходящи за съответния контрол АТСС.

4. Направени са предложения за обстойно проучване на възможностите за промени в подчинението на звената „Пътна полиция“, във вида на същите звена и в тяхната вътрешна структура (звена и състав) с оглед по-голямата им самостоятелност и работа най-вече за осигуряване безопасността на движението по пътищата.

5. Доказана е връзката „устойствено планиране – организация на движението – полицейски контрол на движението“ по уличната мрежа на населените места.

6. Реализирано е представително социологическо проучване на пътни полицаи, осъществяващи контрол на пътното движение в областните градове, чиито резултати са ориентир за бъдещи промени в дейността и за допълнително възлагани изследвания.

IV. НАУЧНИ ПУБЛИКАЦИИ, СВЪРЗАНИ С ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

IV.1. Монографии

Е. Цветков, Г. Немски, М. Хубева (Ангелова), Н. Казаян, Въз-можности на полицейския контрол за подобряване безопасността на движение по пътищата – НИКК–МВР, София, 2001 г.

М. Ангелова, Ограничаване на пътнотранспортни произшествия с деца и юноши – НИКК–МВР, София, 2008 год.

М. Ангелова, Организиране на движението, специално ползване на пътищата и дейност на пътната полиция – НИКК–МВР, София, 2009 г.

М. Ангелова, Дейност на пътната полиция за безопасно движение в кръстовищата на населените места – НИКК – МВР, София, 2012 г.

IV.2. Статии

1. М. Хубева (Ангелова), Някои аспекти при оценяване поведението на водачите на пътя от самите тях – Информационен бюлетин на НИКК, бр. 106, София, 2001 г.

2. М. Ангелова, Пътнотранспортни произшествия с пешеходци – Информационен бюлетин на НИКК, бр. 126 – 127, София, 2009 г.

3. М. Ангелова, Причини и условия за пътнотранспортната аварийност с пешеходци – Информационен бюлетин на НИКК, бр. 126 – 127, София, 2009 г.

4. М. Ангелова, Ограничаване на пътнотранспортни произшествия с деца и юноши – Седма международна конференция „Сигурността в Източна Европа”, книга 2, Интерекспо и конгресен център, София, 2010 г.

5. М. Ангелова, Видеонаблюдение и превенция на пътнотранспортните произшествия – Превантивна политика и съвременната престъпност, Българска асоциация по криминология, София, 2012 г.