

МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ

Рег. № 8121B-72 екз. единствен
..... 22.05 2024 г.

АНАЛИЗ

на данните за тежките пътнотранспортни произшествия,
допуснати през 2023 г. от водачи, придобили правоспособност за управление на моторни
превозни средства от две години, и водачи на моторни превозни средства за обществен
превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари

В изпълнение разпоредбите на Наредба № Н-12 от 5 август 2019 г. за реда за
служебно обследване на тежките пътнотранспортни произшествия (ТПТП), допуснати от
водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства (МПС)
от две години, и водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за
собствена сметка на пътници и товари, и за набелязване на мерки за тяхното ограничаване,
със съвместна заповед на министъра на вътрешните работи и министъра на транспорта и
съобщенията е определен състава на постоянно действаща комисия за извършване на
служебно обследване.

В тази връзка от комисията е извършен анализ на данните за настъпилите
през 2023 г. ТПТП, както и на данните за водачите със стаж до две години в категорията
управлявано МПС (нови водачи), и за водачите на МПС за обществен превоз или превоз за
собствена сметка на пътници и товари, участвали в ТПТП, по отношение на мястото и
условията при настъпване на ТПТП, причините за настъпване, а също така и допуснатите
от водачите, участвали в ТПТП нарушения.

ГЛАВА ПЪРВА

**ТПТП С УЧАСТИЕТО НА ВОДАЧИ СЪС СТАЖ ДО 2 ГОДИНИ ЗА
СЪОТВЕТНАТА КАТЕГОРИЯ МПС И ЗА ТПТП С УЧАСТИЕТО НА ВОДАЧИ НА
МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ ИЛИ ПРЕВОЗ ЗА
СОБСТВЕНА СМЕТКА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ**

През 2023 г. общо 951 водачи със стаж до 2 години за съответната категория управлявано МПС (нови водачи, от които 745 мъже и 206 жени) са участвали в **918 ТПТП** (13,13% от общо 6 993 ТПТП), а 626 водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са участвали в **591 ТПТП** (8,45% от общо 6 993 ТПТП).

Вследствие на настъпилите **918 ТПТП** с участие на нови водачи са **загинали 59** участници в движението (11,24% от общо 525 загинали участници през 2023 г.), а **ранените са 1 361** (14,95% от общо 9 101 ранени през 2023 г.). **Средната възраст** на водачите, участвали в ТПТП със стаж до 2 години за съответната категория МПС е **22** години. В 31 от общо 918 ТПТП с нови водачи, е налице участие на двама водачи със стаж до 2 години за съответната категория управлявано МПС, в които са ранени общо 60 лица и са загинали 3-ма, а в 1 ТПТП е налице участие на трима нови водачи, при което са ранени 2 лица, без загинали.

За сравнение през **2022 г.** са настъпили общо **928 ТПТП** с участието на **955 нови водачи** (в **27 ТПТП** има участие на двама нови водачи с 36 ранени и 4 загинали участници), при които са **загинали общо 57** лица и са **ранени общо 1 281** лица. Съответно при сравнение на данните за 2023 г. спрямо 2022 г. се отчита намаление на ТПТП с – 10, увеличение при загиналите участници с + 2 и увеличение при ранените с + 80.

В общо настъпилите **591 ТПТП** с участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са **загинали 111 участници в движението по пътищата** (21,14% от общо 525 загинали участници през 2023 г.), а **ранените са 771** (8,47% от общо 9 101 ранени лица през 2023 г.). В 31 от произшествията с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари има участие на двама водачи на МПС за превоз на товари и пътници, като при тях са загинали 7 лица и са ранени общо 35 лица, а в 2 ТПТП има участие на трима водачи на МПС за превоз на товари и пътници, при които ранените лица са общо 3.

I. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ОБЛАСТИ, ОБЩИНИ, В НАСЕЛЕНИ И ИЗВЪН НАСЕЛЕНИ МЕСТА

1.1. Разпределението на ТПТП с участие на нови водачи, загиналите и ранени участници в движението по пътищата, както и средната възраст новите водачи, по области е следното:

ОДМВР	2023 г.				
	ТПТП	Загинали	% от всички загинали	Ранени	Средна възраст
БЛАГОЕВГРАД	48	2	3,38	73	22,5
БУРГАС	61	3	5,09	97	22,3

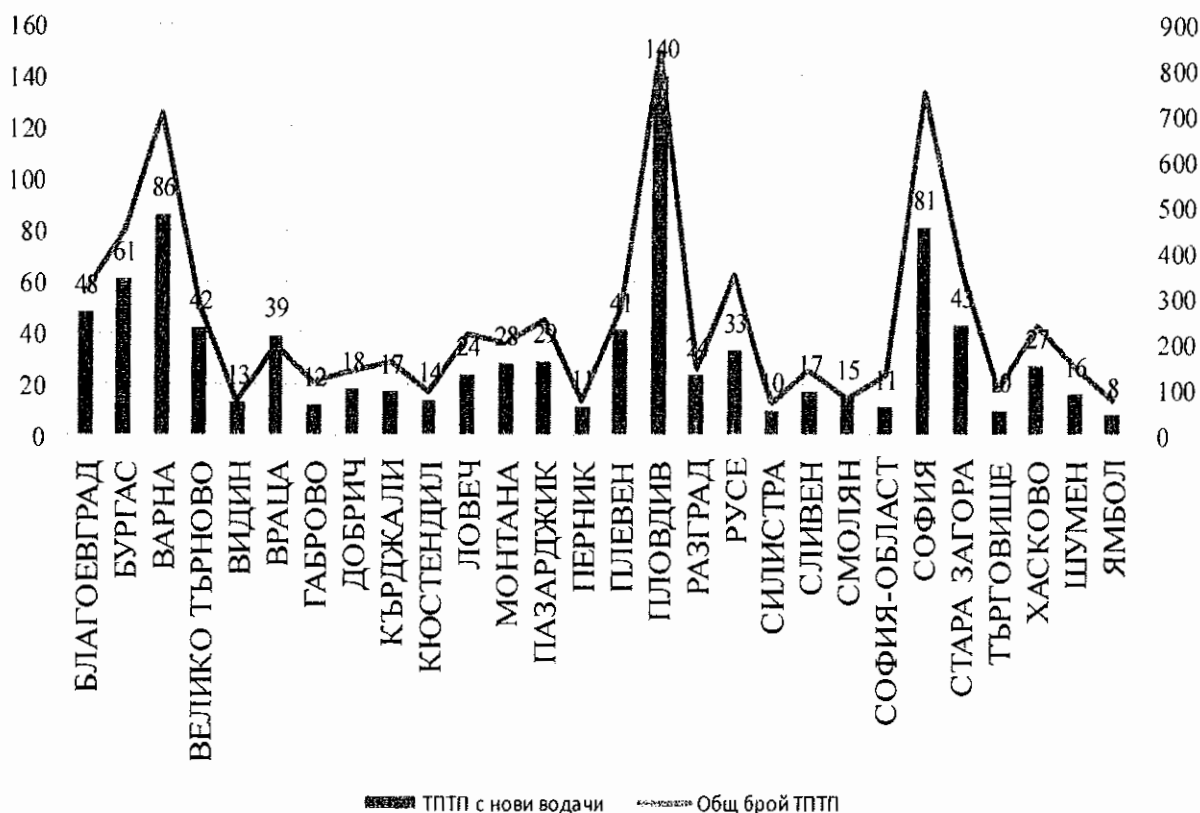
ВАРНА	86	7	11,86	124	24
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	42	3	5,09	67	21,6
ВИДИН	13	2	3,38	21	20,5
ВРАЦА	39	6	10,17	56	21,8
ГАБРОВО	12	1	1,69	17	18,5
ДОБРИЧ	18	0	-	27	19,9
КЪРДЖАЛИ	17	0	-	27	21,4
КЮСТЕНДИЛ	14	2	3,38	23	20,1
ЛОВЕЧ	24	0	-	35	21,4
МОНТАНА	28	0	-	58	21,4
ПАЗАРДЖИК	29	2	3,38	55	21,8
ПЕРНИК	11	0	-	13	23,9
ПЛЕВЕН	41	2	3,38	70	20,2
ПЛОВДИВ	140	8	13,56	199	22,2
РАЗГРАД	24	1	1,69	37	20,5
РУСЕ	33	2	3,38	37	20,2
СИЛИСТРА	10	2	3,38	11	20,3
СЛИВЕН	17	4	6,78	26	19,7
СМОЛЯН	15	0	-	20	19,3
СОФИЯ-ОБЛАСТ	11	0	-	16	25,5
СОФИЯ	81	6	10,17	106	23,6
СТАРА ЗАГОРА	43	2	3,38	70	22,3
ТЪРГОВИЩЕ	10	0	-	13	18,6
ХАСКОВО	27	1	1,69	36	22,6
ШУМЕН	16	2	3,38	15	23,3
ЯМБОЛ	8	1	1,69	12	20,8
ОБЩО	918	59		1 361	

1.2. Разпределението на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, загиналите и ранени участници в движението по пътищата, по области, е следното:

ОДМВР	2023 г.			
	ТПТП	Загинали	% от всички загинали	Ранени
БЛАГОЕВГРАД	23	6	5,41	31
БУРГАС	53	6	5,41	85
ВАРНА	68	5	4,50	87
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	26	7	6,31	33
ВИДИН	9	10	9,01	9
ВРАЦА	15	3	2,70	26
ГАБРОВО	7	6	5,41	12

ДОБРИЧ	3	0	-	8
КЪРДЖАЛИ	4	1	0,90	4
КЮСТЕНДИЛ	6	0	-	9
ЛОВЕЧ	18	9	8,10	32
МОНТАНА	11	3	2,70	9
ПАЗАРДЖИК	20	2	1,80	27
ПЕРНИК	6	0	-	9
ПЛЕВЕН	22	2	1,80	31
ПЛОВДИВ	62	6	5,41	73
РАЗГРАД	9	1	0,90	9
РУСЕ	32	4	3,60	41
СИЛИСТРА	2	1	0,90	2
СЛИВЕН	10	3	2,70	10
СМОЛЯН	6	1	0,90	6
СОФИЯ-ОБЛАСТ	13	4	3,60	13
СДВР	96	6	5,41	108
СТАРА ЗАГОРА	34	9	8,10	50
ТЪРГОВИЩЕ	14	9	8,10	26
ХАСКОВО	8	2	1,80	8
ШУМЕН	9	3	2,70	11
ЯМБОЛ	5	2	1,80	4
ОБЩО	591	111		773

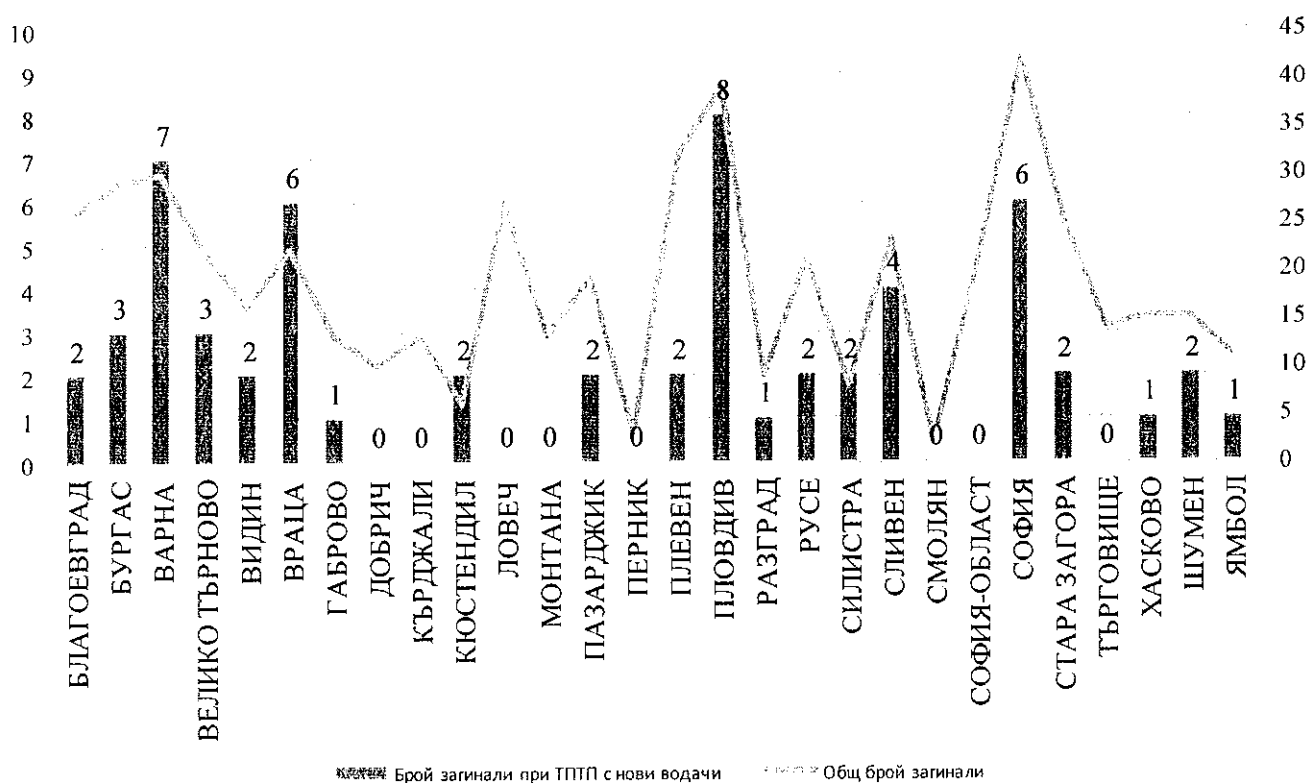
***ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години,
съпоставени с всички ТПТП през 2023 г. по области***



□

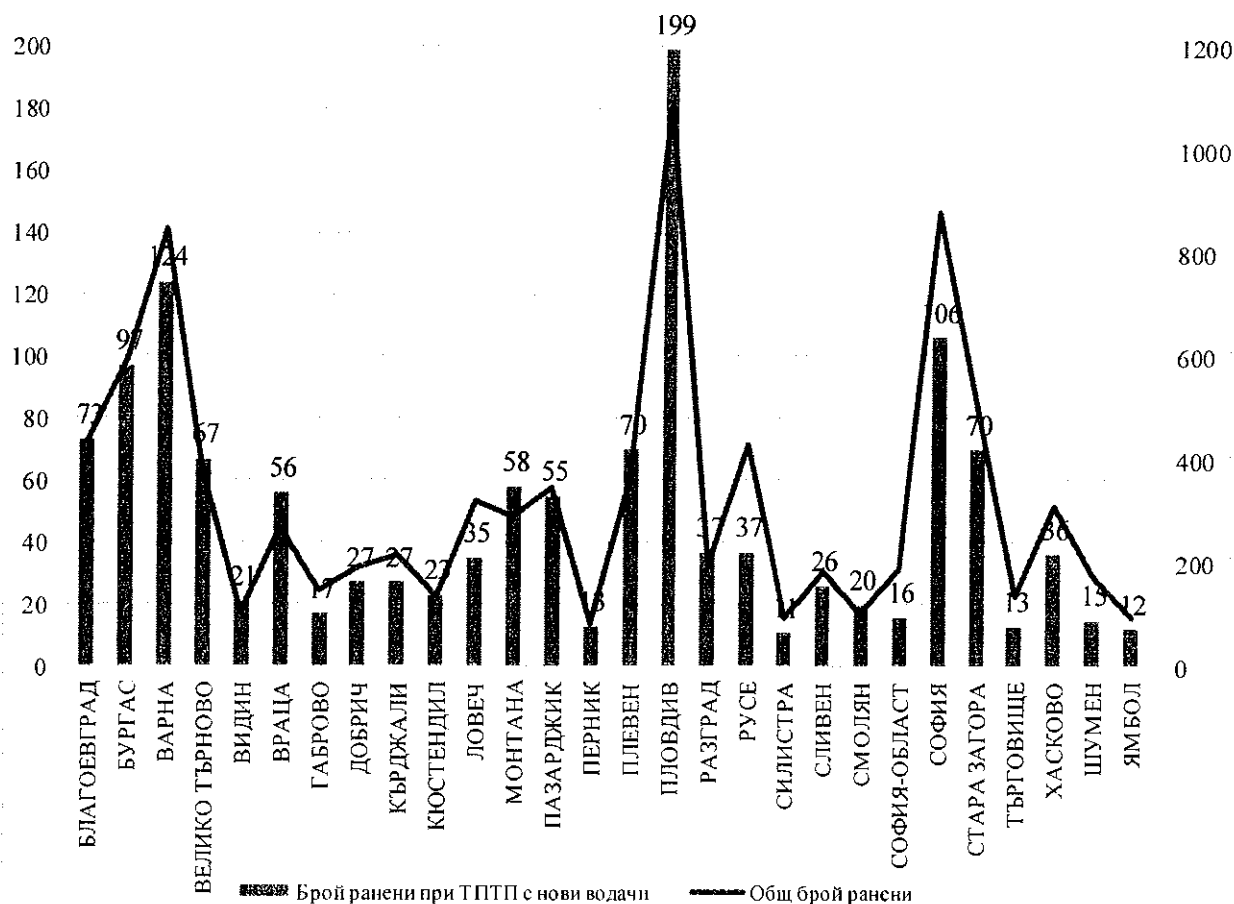
От представената по-горе графика е видно, че разпределението по области на ТПТП с участието на нови водачи като цяло следва общото разпределение на ТПТП по области. Като изключение се открояват следните области: Враца, с процентно съотношение между броя ТПТП с участие на нови водачи и общия брой на ТПТП от 20% и Смолян – 18,8%. Най-ниско е процентното съотношение на ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС към всички настъпили ТПТП на територията на Русе – 9,3% и София-област – 8,4%.

Загинали при ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години, съпоставени с всички загинали по области в ТПТП през 2023 г.



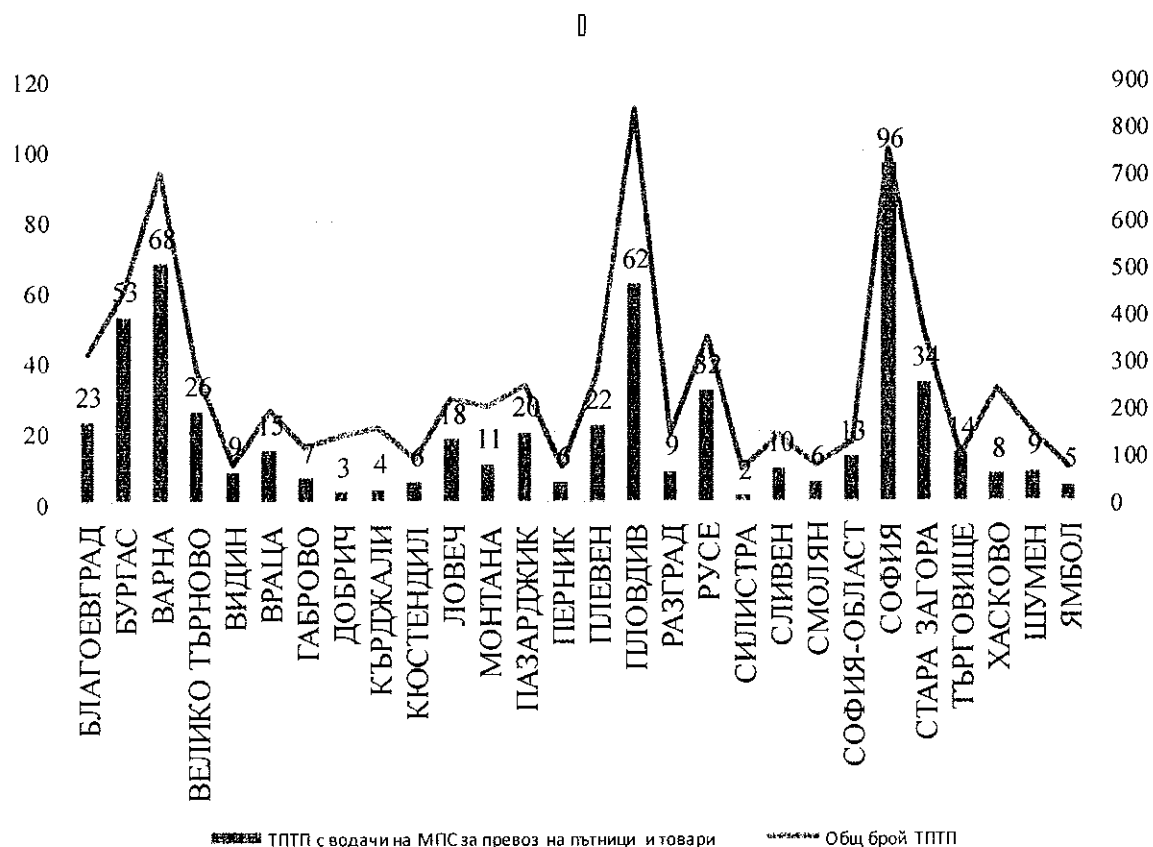
Чрез диаграмата, представена по-горе, се съпоставя броят на загиналите при ТПТП с участието на нови водачи с този на общо загиналите през 2023 г. във всички ТПТП по области. Забелязва се, че разпределението на загиналите по области при ТПТП с водачи със стаж до 2 години като цяло се отклонява от общото разпределение на загиналите по области за 2023 г. Това отклонение е изразено чрез процентно съотношение и е най-чувствително в областите: Варна, където загиналите в произшествия с нови водачи представляват 23,33% от всички загинали в областта; Враца – 27,27% и Кюстендил – 33,33% и Силистра – 25%. На територията на Добрич, Кърджали, Ловеч, Монтана, Перник, Смолян, София-област и Търговище няма загинали участници в ТПТП с участието на нови водачи.

*Ранени при ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години,
съпоставени с всички ранени по области в ТПТП през 2023 г.*



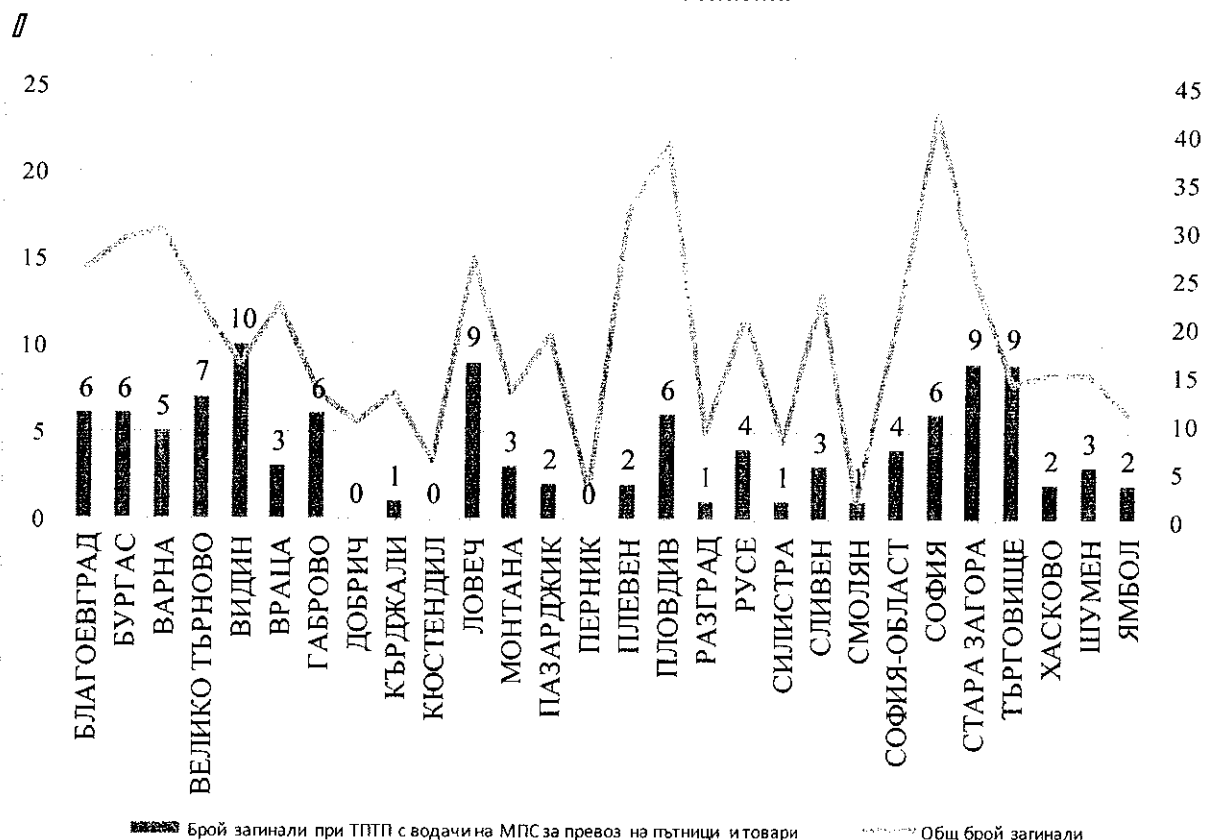
От графиката е видно, че разпределението на ранените при ТПТП с участието на нови водачи като цяло следва разпределението на **ранените** във всички ТПТП за 2023 г. по области. Изключения се установяват в следните области: Враца, където ранените при произшествия с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС представляват 20,97% от всички ранени в ТПТП на територията на областта, Монтана, където процентното съотношение на ранените представляват 19,93% и Пловдив – с процентно съотношение 18,22%. Най-ниско процентно съотношение на ранените при ТПТП с участието на нови водачи към всички ранени при тежки ТПТП се отчита в областите: Търговище – 9,56%; София-област – 8,51% и Шумен – 8,57%.

**ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен
превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари през 2023 г., съпоставен с общия
брой ТПТП по области**



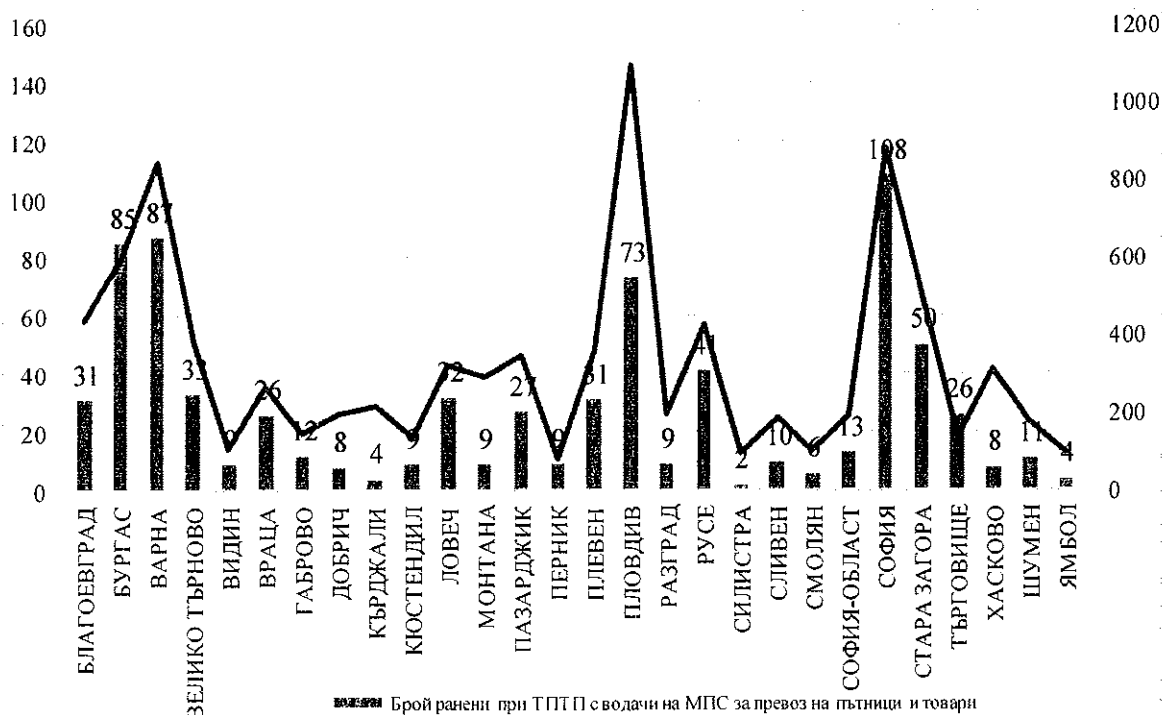
От представената по-горе графика се вижда, че разпределението по области на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари като цяло следва общото разпределение на ТПТП по области. Процентното съотношение между броя ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка и общия брой на ТПТП е най-високо на територията на област Търговище – 14%. Най-ниско е процентното съотношение на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари към всички настъпили ТПТП на територията на областите Силистра – 2,8%, Кърджали – 2,5% и Добрич – 2,1%.

Загинали при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари през 2023 г., съпоставено със загиналите при всички ТПТП по области



Чрез диаграмата, представена по-горе, се съпоставя броят на загиналите при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари с този на загиналите през 2023 г. във всички ТПТП по области. Забелязва се, че разпределението на загиналите по области при ТПТП с водачи МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари като цяло се отклонява от общото разпределение на загиналите по области за 2023 г. Процентното съотношение е най-високо в областите: Търговище, където загиналите в произшествия с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари представляват 64,29% от всички загинали в ТПТП на територията на областта; Видин – 62,5% и Смолян – 50%. На територията на областите Добрич, Кюстендил и Перник няма загинали участници в ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари.

Ранени при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари през 2023 г., съпоставено с ранените при всички ТПТП по области



□

От графиката е видно, че разпределението на ранените при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, съпоставени с данните за **ранените** във всички ТПТП по области, показват сравнително устойчива процентна съпоставимост. Изключения могат да бъдат установени в следните области: Бургас, където ранените при произшествия с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари представляват 14,29% от всички ранени в ТПТП в областта и София, където процентното съотношение е 12,27%. Най-ниско процентно съотношение на ранените при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари към всички ранени при тежки ТПТП се отчита в областите: Хасково – 2,60%, Силистра – 2,13% и Кърджали – 1,85%.

2.1. Разпределението на ТПТП, загинали и ранени с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория управлявано МПС по общини е, както следва:

Община	ТПТП	Ранени	Загинали
АВРЕН	3	5	0
АЙТОС	5	7	2
АКСАКОВО	5	5	2
АЛФАТАР	1	1	0
АПРИЛЦИ	1	1	0
АСЕНОВГРАД	12	14	0
БАЛЧИК	2	5	0
БАНИТЕ	1	1	0
БАНСКО	5	6	0
БАТАК	1	1	0
БЕЛЕНЕ	2	2	0
БЕЛИЦА	2	4	0
БЕЛОСЛАВ	1	1	0
БЕРКОВИЦА	3	3	0
БЛАГОЕВГРАД	6	10	0
БОБОВ ДОЛ	1	1	0
БОЖУРИЩЕ	1	1	0
БОЙЧИНОВЦИ	2	3	0
БОРИНО	1	1	0
БОРОВАН	3	4	0
БОРОВО	1	1	0
БРАТЯ ДАСКАЛОВИ	2	2	0
БРАЦИГОВО	1	1	0
БУРГАС	25	39	1
БЯЛА СЛАТИНА	8	11	0
ВАРНА	56	76	3
ВЕЛИКИ ПРЕСЛАВ	2	1	1
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	21	29	2
ВЕЛИНГРАД	2	3	0
ВЕТРИНО	2	2	0
ВИДИН	12	20	0
ВРАЦА	18	26	3
ВЪЛЧЕДРЪМ	1	3	0
ВЪЛЧИ ДОЛ	2	2	1
ВЪРБИЦА	1	1	0
ГАБРОВО	8	12	1
ГЕНЕРАЛ ТОШЕВО	1	1	0
ГЕОРГИ ДАМЯНОВО	1	4	0
ГОРНА МАЛИНА	2	2	0
ГОРНА ОРЯХОВИЦА	7	17	1
ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ	7	8	0
ГУЛЯНЦИ	1	1	1
ГУРКОВО	2	4	0

ГЪЛЪБОВО	1	1	0
ГЪРМЕН	3	4	0
ДВЕ МОГИЛИ	3	3	0
ДЕВНЯ	4	6	0
ДЖЕБЕЛ	2	3	0
ДИМИТРОВГРАД	5	7	0
ДОБРИЧ-ГРАД	4	5	0
ДОБРИЧКА	7	10	0
ДОЛНА МИТРОПОЛИЯ	4	10	0
ДОЛНИ ДЪБНИК	2	4	0
ДОЛНИ ЧИФЛИК	2	3	0
ДОСПАТ	1	2	0
ДРАГОМАН	1	1	0
ДРЯНОВО	2	2	0
ДУЛОВО	4	6	0
ДУПНИЦА	7	11	2
ДЪЛГОПОЛ	4	4	0
ЕЛЕНА	1	1	0
ЕЛИН ПЕЛИН	1	4	0
ЗАВЕТ	1	1	0
ИВАНОВО	1	1	0
ИСКЪР	1	2	0
ИСПЕРИХ	5	8	0
ИХТИМАН	1	1	0
КАВАРНА	1	1	0
КАЗАНЛЪК	15	25	0
КАЙНАРДЖА	1	1	0
КАЛОЯНОВО	4	8	0
КАРЛОВО	12	22	1
КАРНОБАТ	4	7	0
КАСПИЧАН	1	1	0
КИРКОВО	2	2	0
КНЕЖА	1	1	0
КОВАЧЕВЦИ	1	1	0
КОЗЛОДУЙ	1	0	1
КОСТЕНЕЦ	1	2	0
КОСТИНБРОД	1	1	0
КРЕСНА	1	1	0
КРИВОДОЛ	5	11	1
КРУМОВГРАД	2	2	0
КРИЧИМ	1	1	0
КРУШАРИ	1	1	0
КУБРАТ	1	1	0
КУКЛЕН	2	2	0

КЪРДЖАЛИ	8	13	0
КЮСТЕНДИЛ	6	11	0
ЛЕВСКИ	3	3	0
ЛОВЕЧ	5	11	0
ЛОЗНИЦА	1	2	0
ЛОМ	1	1	0
ЛУКОВИТ	6	12	0
ЛЪКИ	1	1	0
ЛЯСКОВЕЦ	3	6	0
МАДАН	2	2	0
МАЛКО ТЪРНОВО	2	3	0
МАРИЦА	13	17	1
МЕЗДРА	3	3	1
МИРКОВО	1	1	0
МОМЧИЛГРАД	3	5	0
МОНТАНА	17	38	0
МЪГЛИЖ	2	3	0
НЕДЕЛИНО	1	1	0
НЕСЕБЪР	5	8	0
НОВА ЗАГОРА	3	5	2
ОМУРТАГ	2	3	0
ОПАКА	2	4	0
ОПАН	1	0	2
ОРЯХОВО	1	1	0
ПАВЕЛ БАНЯ	2	4	0
ПАВЛИКЕНИ	1	1	0
ПАЗАРДЖИК	11	21	0
ПАНАГЮРИЩЕ	2	7	0
ПЕРНИК	9	10	0
ПЕТРИЧ	7	7	1
ПЕЩЕРА	4	6	0
ПЛЕВЕН	20	32	0
ПЛОВДИВ	65	88	5
ПОЛСКИ ТРЪМБЕШ	5	7	0
ПОМОРИЕ	3	6	0
ПОПОВО	2	2	0
ПРИМОРСКО	2	5	0
ПРОВАДИЯ	6	20	1
ПЪРВОМАЙ	7	11	0
РАДНЕВО	1	5	0
РАДОМИР	1	2	0
РАЗГРАД	9	14	1
РАЗЛОГ	7	18	0
РАКИТОВО	1	1	0

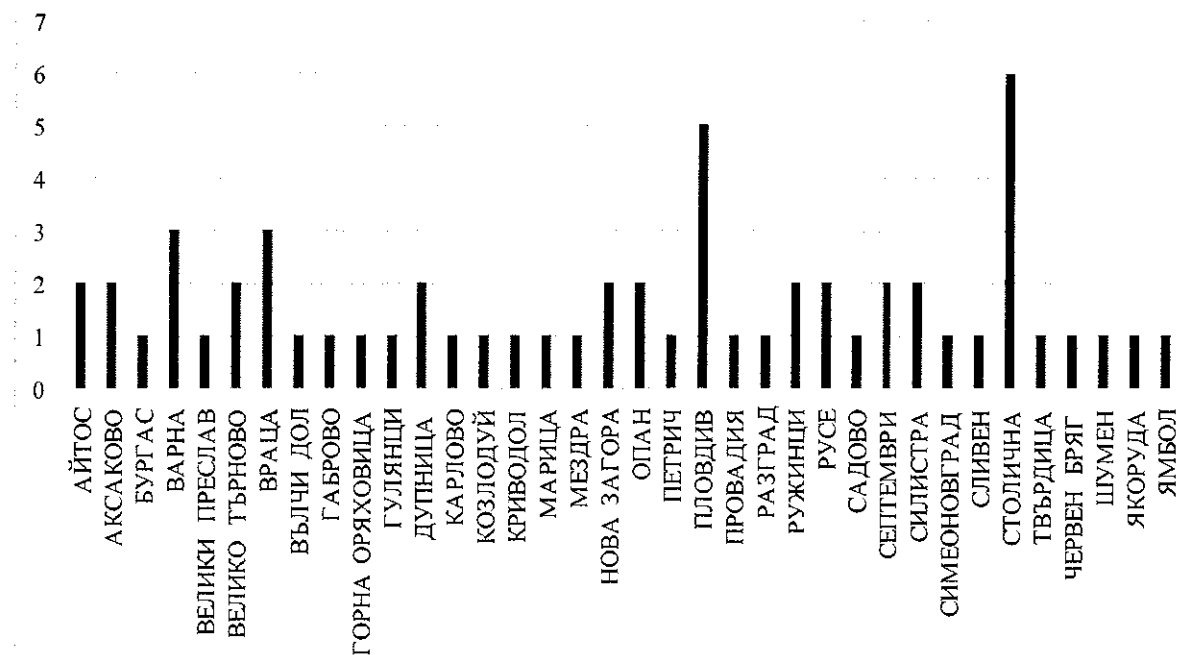
РАКОВСКИ	2	5	0
РОДОПИ	10	18	0
РУДОЗЕМ	1	1	0
РУЕН	6	13	0
РУЖИНЦИ	1	1	2
РУСЕ	27	31	2
САДОВО	3	2	1
САМОКОВ	1	2	0
САМУИЛ	3	5	0
САНДАНСКИ	5	7	0
САТОВЧА	1	1	0
СВИЛЕНГРАД	1	1	0
СВИЦОВ	2	3	0
СЕВЛИЕВО	3	3	0
СЕПТЕМВРИ	6	11	2
СИЛИСТРА	3	2	2
СИМЕОНОВГРАД	2	3	1
СЛИВЕН	13	18	1
СЛИВО ПОЛЕ	1	1	0
СМОЛЯН	6	8	0
СОЗОПОЛ	6	6	0
СОФИЯ	1	1	0
СРЕДЕЦ	1	1	0
СТАМБОЛИЙСКИ	4	6	0
СТАМБОЛОВО	1	1	0
СТАРА ЗАГОРА	15	23	0
СТОЛИЧНА	80	105	6
СТРАЖИЦА	2	3	0
СТРАЛДЖА	2	4	0
СУНГУРЛАРЕ	1	1	0
СЪЕДИНЕНИЕ	1	1	0
СЪРНИЦА	1	4	0
ТВЪРДИЦА	1	3	1
ТЕРВЕЛ	1	3	0
ТЕТЕВЕН	2	2	0
ТОПОЛОВГРАД	3	3	0
ТРОЯН	5	5	0
ТУНДЖА	2	3	0
ТЪРГОВИЩЕ	4	4	0
УГЪРЧИН	2	3	0
ХАДЖИДИМОВО	2	2	0
ХАСКОВО	15	21	0
ХИСАРЯ	2	2	0
ХИТРИНО	1	1	0

ЦАР КАЛОЯН	4	6	0
ЦАРЕВО	1	1	0
ЧАВДАР	1	1	0
ЧЕПЕЛАРЕ	2	4	0
ЧЕРВЕН БРЯГ	7	15	1
ЧЕРНООЧЕНЕ	2	4	0
ЧИРПАН	2	3	0
ШАБЛА	1	1	0
ШУМЕН	11	11	1
ЯБЛАНИЦА	3	3	0
ЯКИМОВО	3	6	0
ЯКОРУДА	2	5	1
ЯМБОЛ	4	3	1

Най-много загинали участници в движението по пътищата са регистрирани в общините Столична (6), Пловдив (5), Варна (3) и Враца (3).

Загиналите участници в движението при обследваните ТПТП с участието на нови водачи са разпределени в **36 общини**, видно от графиката, представена по-долу:

*Загинали участници в ТПТП с участието на нови водачи,
разпределени по общини*



2.2. Разпределението на ТПТП, загинали и ранени с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по общини е, както следва:

Община	ТПТП	Ранени	Загинали
АЙТОС	2	1	1
АКСАКОВО	5	8	0
АСЕНОВГРАД	5	7	1
БАНСКО	1	1	0
БАТАК	1	1	0
БЕЛИЦА	1	1	0
БЕЛОВО	1	1	0
БЕЛОСЛАВ	1	1	0
БЛАГОЕВГРАД	7	4	3
БОЖУРИЩЕ	1	0	1
БОРОВО	4	6	0
БОТЕВГРАД	3	5	1
БРАТЯ ДАСКАЛОВИ	2	4	0
БУРГАС	33	57	2
БЯЛА	6	8	2
БЯЛА СЛАТИНА	1	3	0
ВАРНА	53	55	1
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	16	24	5
ВЕЛИНГРАД	1	1	0
ВЕНЕЦ	2	4	0
ВЕТОВО	1	2	0
ВЕТРИНО	2	3	0
ВИДИН	4	6	7
ВРАЦА	7	10	2
ГАБРОВО	4	7	5
ГЕНЕРАЛ ТОШЕВО	1	2	0
ГОРНА ОРЯХОВИЦА	4	4	0
ГУРКОВО	10	14	0
ГЪЛЪБОВО	4	4	1
ГЪРМЕН	1	0	1
ДВЕ МОГИЛИ	1	1	0
ДЕВИН	1	1	0
ДЕВНЯ	3	5	4
ДЖЕБЕЛ	1	1	0
ДИМИТРОВГРАД	1	0	1
ДИМОВО	3	1	2
ДОБРИЧ-ГРАД	1	1	0
ДОБРИЧКА	1	5	0
ДОЛНА МИТРОПОЛИЯ	1	1	0

ДОЛНИ ДЪБНИК	3	6	0
ДОСПАТ	1	1	0
ДРЯНОВО	2	4	1
ДУПНИЦА	5	7	0
ДЪЛГОПОЛ	1	1	0
ЕЛИН ПЕЛИН	2	1	1
ЕЛХОВО	1	1	0
ЗЛАТИЦА	1	1	0
ЗЛАТОГРАД	1	1	0
ИВАНОВО	2	4	0
ИСПЕРИХ	3	3	0
ИХТИМАН	3	2	1
КАЗАНЛЪК	4	4	3
КАЛОЯНОВО	1	2	0
КАРЛОВО	7	8	1
КАРНОБАТ	3	6	0
КНЕЖА	1	1	0
КОСТИНБРОД	1	1	0
КОТЕЛ	2	1	2
КРЕСНА	4	4	0
КРИВОДОЛ	2	4	0
КЪРДЖАЛИ	2	2	1
КЮСТЕНДИЛ	2	3	0
ЛЕВСКИ	3	3	0
ЛОВЕЧ	3	3	5
ЛОМ	1	1	0
ЛУКОВИТ	1	2	0
МАЛКО ТЪРНОВО	1	0	1
МАРИЦА	4	7	1
МЕЗДРА	3	7	0
МОНТАНА	10	8	3
МЪГЛИЖ	2	6	1
НЕСЕБЪР	4	12	0
НИКОЛА КОЗЛЕВО	1	1	0
НОВА ЗАГОРА	2	3	1
НОВИ ПАЗАР	1	0	1
ОМУРТАГ	4	14	4
ОПАН	1	0	2
ОРЯХОВО	1	0	1
ПАВЛИКЕНИ	1	1	1
ПАЗАРДЖИК	7	7	1
ПАНАГЮРИЩЕ	2	4	0
ПЕРНИК	5	8	0
ПЕТРИЧ	3	4	0

ПЛЕВЕН	10	17	1
ПЛОВДИВ	35	40	2
ПОЛСКИ ТРЪМБЕШ	4	3	1
ПОМОРИЕ	1	1	0
ПОПОВО	7	8	5
ПОРДИМ	2	2	0
ПРОВАДИЯ	2	13	0
РАДНЕВО	2	2	1
РАДОМИР	1	1	0
РАЗГРАД	6	6	0
РАЗЛОГ	1	1	0
РАКИТОВО	1	3	0
РАКОВСКИ	2	2	0
РОДОПИ	5	4	1
РУЕН	2	2	0
РУЖИНЦИ	2	2	1
РУСЕ	18	20	2
САДОВО	1	1	0
САМОКОВ	1	1	0
САНДАНСКИ	3	11	1
СВИЛЕНГРАД	2	1	1
СВИЦОВ	1	1	0
СЕВЛИЕВО	1	1	0
СЕПТЕМВРИ	7	10	1
СИЛИСТРА	1	1	1
СИМЕОНОВГРАД	1	1	0
СИМИТЛИ	2	2	0
СЛИВЕН	6	6	0
СОЗОПОЛ	1	3	0
СРЕДЕЦ	3	2	1
СТАМБОЛИЙСКИ	2	2	0
СТАРА ЗАГОРА	9	16	1
СТОЛИЧНА	97	110	6
СТРАЛДЖА	1	1	0
СУВОРОВО	1	1	0
СУНГУРЛАРЕ	1	0	1
ТЕТЕВЕН	2	3	1
ТРОЯН	2	2	0
ТУНДЖА	2	1	2
ТЪРГОВИЩЕ	3	4	0
УГЪРЧИН	4	8	1
ХАРМАНЛИ	2	4	0
ХАСКОВО	2	2	0
ЦАР КАЛОЯН	1	1	1

ЦАРЕВО	1	1	0
ЧЕПЕЛАРЕ	3	3	1
ЧЕРВЕН БРЯГ	2	1	1
ЧЕРНООЧЕНЕ	1	1	0
ШУМЕН	5	6	2
ЯБЛАНИЦА	6	12	2
ЯКОРУДА	1	4	1
ЯМБОЛ	1	1	0

Най-много загинали участници вследствие на ПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са регистрирани в общините Видин (7), Столична (6), Габрово (5) Попово (5), Ловеч (5), Велико Търново (5).

Загиналите участници в движението при обследваните ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са разпределени в 61 общини, видно от графиката, представена по-долу:

*Загинали участници в ТПТП с участието на водачи на МПС
за обществен превоз или превоз за собствена сметка на
пътници и товари, разпределени по общини*



3.1. В населените места са настъпили 522 ТПТП с участието на 541 водачи със стаж до 2 години в категорията управлявано ППС (настъпили са 18 ТПТП с участието на повече от един нов водач – двама нови водачи), при които са ранени 700 и са загинали 20 участници в движението.

В градовете са настъпили 447 ТПТП (282 при дневно осветление, 128 при изкуствено осветление, 26 в условията на тъмнина и 10 в условията на сумрак) с участието на 462 нови водачи (настъпили са 15 ТПТП с участието на двама нови водачи), от които 366 мъже и 96 жени, при които са загинали 15 и са ранени 598 участници в движението по пътищата. В 291 от настъпилите ТПТП в градовете движението в района на настъпване на ПТП е регулирано от пътни знаци, в 91 от случаите – чрез правилата за движение по пътищата, в 61 – чрез светофарни уредби и в 3 случая при жълта мигаща светлина на светофарна уредба.

В селата са настъпили 75 ТПТП (40 при дневно осветление, 15 при изкуствено осветление, 18 в условията на тъмнина и 2 в условията на сумрак), при които са загинали 5 и са ранени 102 участници в движението. В 44 от ТПТП в селата движението е регулирано от пътни знаци, в 29 ТПТП – от правилата за движение по пътищата, в 1 случай – от светофари и в още 1 случай – при жълта мигаща светлина на светофарна уредба.

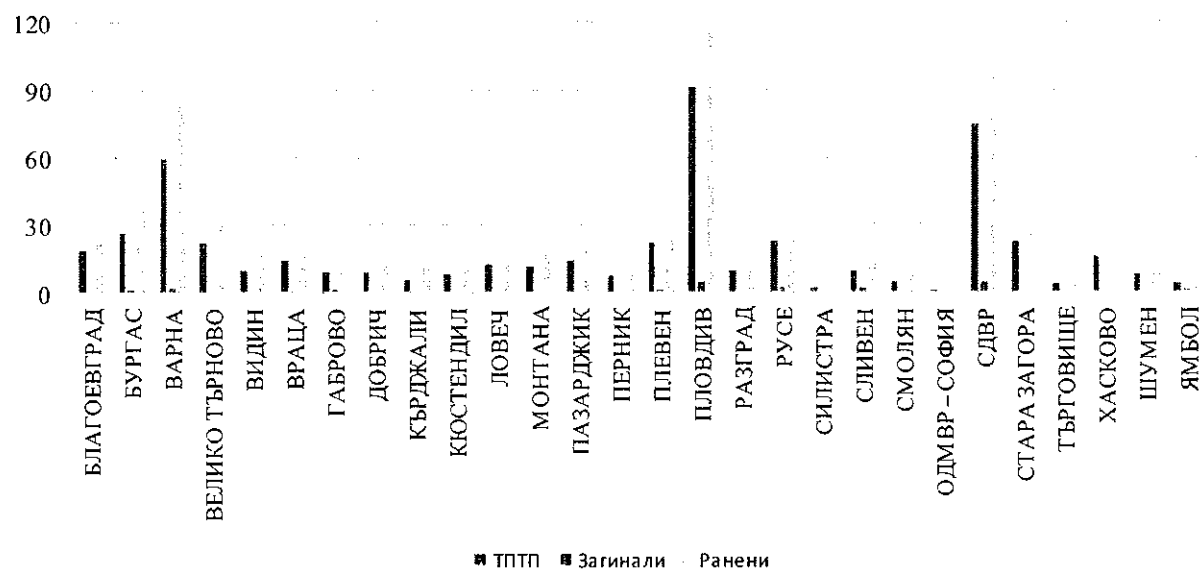
Извън населените места са настъпили 396 ТПТП с участието на 411 нови водачи, при които са загинали 39 участници и са ранени 661. При 14 ТПТП са участвали повече от един водач със стаж до 2 години за съответната категория ППС, като са ранени 26 лица и са загинали 3 лица. 247 от произшествията извън населените места са настъпили при дневно осветление, 130 в тъмната част на денонощието, 10 – при изкуствено осветление и 9 в условията на сумрак.

*Разпределение на ТПТП с участието на нови водачи
и на травматизма при тях по области*

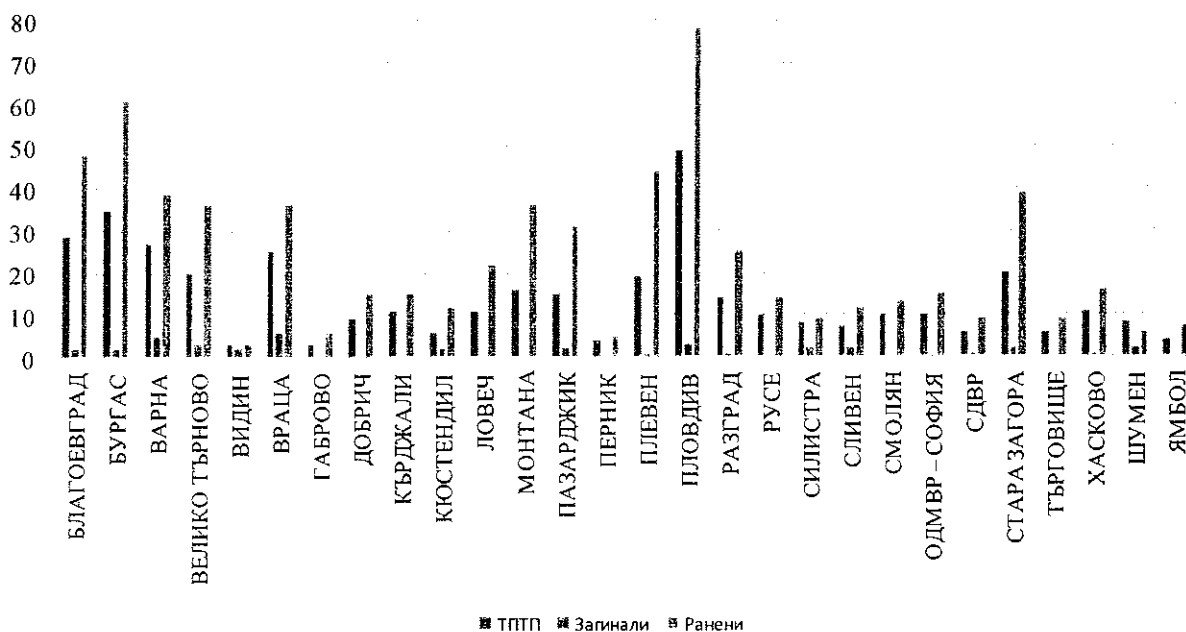
ОДМВР	В населени места			Извън населени места		
	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени
БЛАГОЕВГРАД	19	0	25	29	2	48
БУРГАС	26	1	36	35	2	61
ВАРНА	59	2	85	27	5	39
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	22	0	31	20	3	36
ВИДИН	10	0	18	3	2	3
ВРАЦА	14	0	20	25	6	36
ГАБРОВО	9	1	11	3	0	6
ДОБРИЧ	9	0	12	9	0	15
КЪРДЖАЛИ	6	0	12	11	0	15
КЮСТЕНДИЛ	8	0	11	6	2	12

ЛОВЕЧ	13	0	15	11	0	22
МОНТАНА	12	0	22	16	0	36
ПАЗАРДЖИК	14	0	24	15	2	31
ПЕРНИК	7	0	8	4	0	5
ПЛЕВЕН	22	1	26	19	1	44
ПЛОВДИВ	91	5	121	49	3	78
РАЗГРАД	10	0	12	14	1	25
РУСЕ	23	2	23	10	0	14
СИЛИСТРА	2	0	2	8	2	9
СЛИВЕН	10	2	14	7	2	12
СМОЛЯН	5	0	7	10	0	13
СОФИЯ ОБЛАСТ	1	0	1	10	0	15
СОФИЯ	75	5	97	6	1	9
СТАРА ЗАГОРА	23	0	31	20	2	39
ТЪРГОВИЩЕ	4	0	4	6	0	9
ХАСКОВО	16	0	20	11	1	16
ШУМЕН	8	0	9	8	2	6
ЯМБОЛ	4	1	3	4	0	7
ОБЩО	522	20	700	396	39	661

*ТПТП с участието на нови водачи, загинали и ранени при тях
по области в населени места*



*ТПТП с участието на нови водачи, загинали и ранени при тях
по области извън населени места*



3.2. Броят на настъпилите ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари в населено място са 292 ТПТП с участието на 298 водачи на съответните МПС, при които са ранени 325 и са загинали 21 участници в движението.

В градовете са настъпили 267 ТПТП (228 при дневно осветление, 28 при изкуствено осветление, 6 в условията на тъмнина и 5 в условията на сумрак), при които са загубили живота си 14 лица и са ранени 297 лица. В 142 от настъпилите ТПТП в градовете движението на местопроизшествието е регулирано от пътни знаци, в 78 от случаите – чрез правилата за движение по пътищата, в 45 от случаите – чрез светофарни уредби, в 1 случай – чрез жълта мигаща светлина и в още 1 случай – посредством регулировчик.

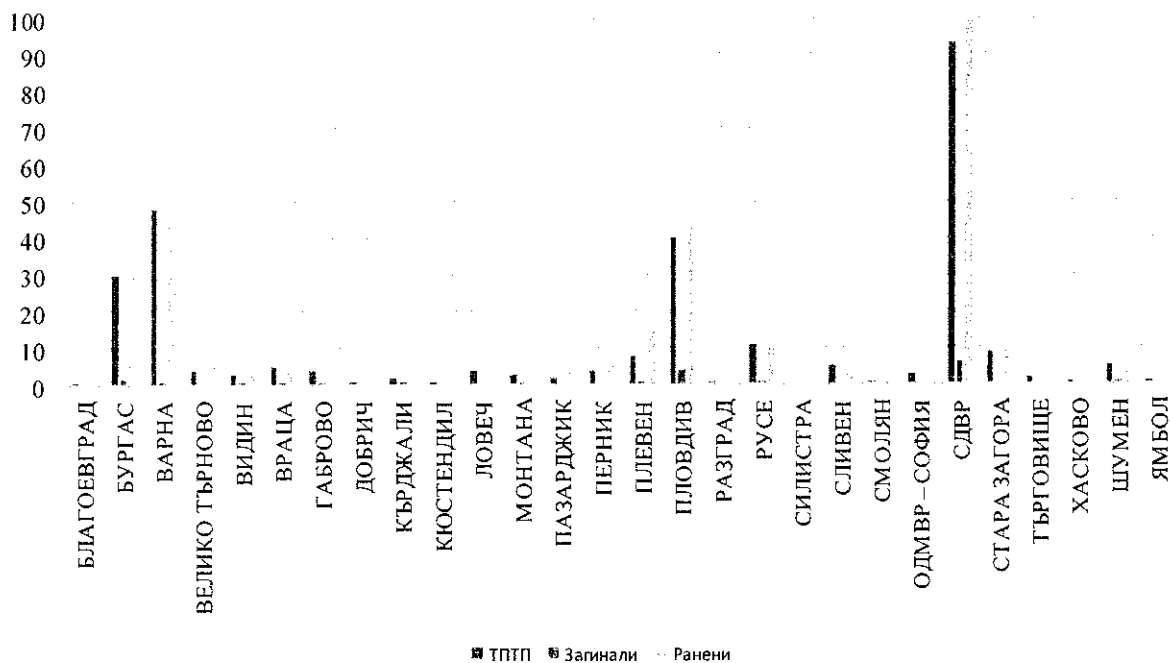
В селата са настъпили 25 ТПТП (19 при дневно осветление, 4 при изкуствено осветление и 2 в условията на тъмнина), при които са загинали 7 и са ранени 28 участници в движението. В 15 от ТПТП в селата движението е регулирано чрез пътни знаци по, в 9 от ТПТП – чрез правилата за движение по пътищата.

Извън населените места са настъпили 299 ТПТП, при които са загинали 90 участника и са ранени 446. Извън населените места 243 от произшествията са настъпили при дневно осветление, 45 в тъмната част на денонощието, 6 в условията на сумрак и 5 – при изкуствено осветление.

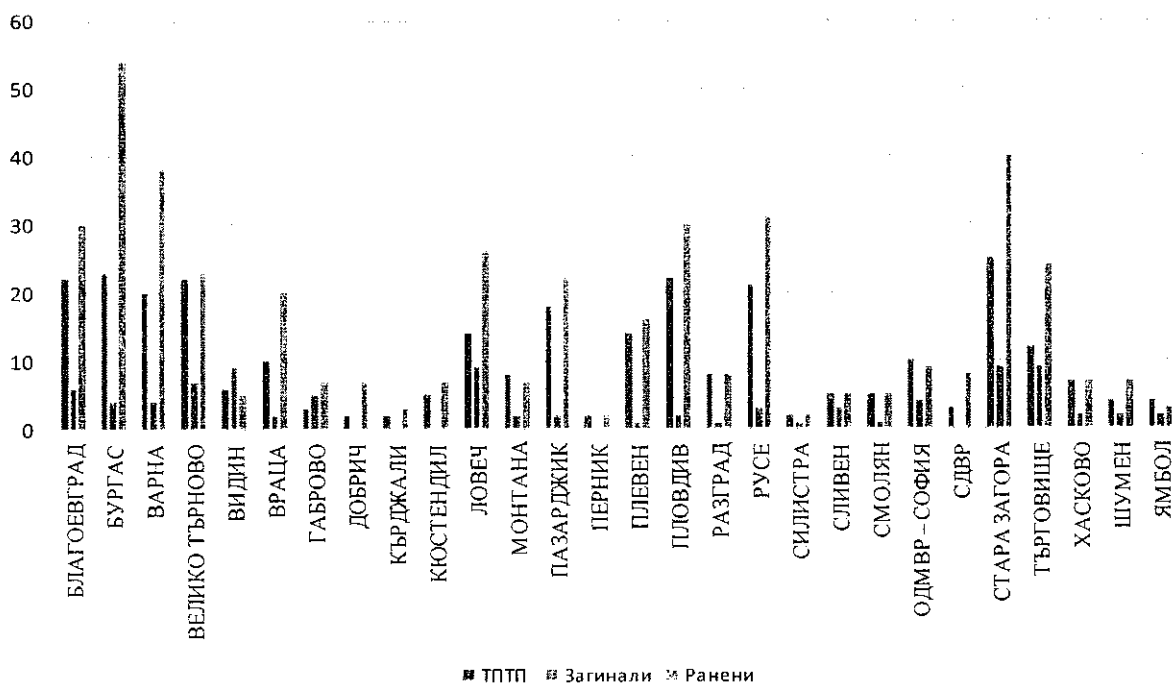
Разпределение на ТПТП, загинали и ранени с участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по области

ОДМВР	В населени места			Извън населени места		
	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТ П	Загинали	Ранени
БЛАГОЕВГРАД	1	0	1	22	6	30
БУРГАС	30	2	31	23	4	54
ВАРНА	48	1	49	20	4	38
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	4	0	10	22	7	23
ВИДИН	3	1	4	6	9	5
ВРАЦА	5	1	6	10	2	20
ГАБРОВО	4	1	5	3	5	7
ДОБРИЧ	1	0	1	2	0	7
КЪРДЖАЛИ	2	1	1	2	0	3
КЮСТЕНДИЛ	1	0	2	5	0	7
ЛОВЕЧ	4	0	4	14	9	26
МОНТАНА	3	1	2	8	2	7
ПАЗАРДЖИК	2	0	5	18	2	22
ПЕРНИК	4	0	7	2	0	2
ПЛЕВЕН	8	1	15	14	1	16
ПЛОВДИВ	40	4	43	22	2	30
РАЗГРАД	1	0	1	8	1	8
РУСЕ	11	1	10	21	3	31
СИЛИСТРА	-	-	-	2	1	2
СЛИВЕН	5	0	5	5	3	5
СМОЛЯН	1	0	1	5	1	5
ОДМВР – СОФИЯ	3	0	4	10	4	9
СДВР	93	6	100	3	0	8
СТАРА ЗАГОРА	9	0	10	25	9	40
ТЪРГОВИЩЕ	2	0	2	12	9	24
ХАСКОВО	1	0	1	7	2	7
ШУМЕН	5	1	4	4	2	7
ЯМБОЛ	1	0	1	4	2	3
ОБЩО	292	21	325	299	90	446

*ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен
превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари,
загинали и ранени при тях по области в населени места*



*ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен
превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари,
загинали и ранени при тях по области извън населени места*



II. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПЪТЯ

1.1. Според мястото на настъпване на ТПТП с участие на нови водачи, броят им, загиналите и ранени участници в движението по пътищата се разпределя по следния начин:

Място на настъпване	ТПТП	Загинали	Ранени
ПЪТЕН УЛИЧЕН УЧАСТЪК	505	43	748
ПЪТЕН ВЪЗЕЛ	27	1	41
ТУНЕЛ	1	0	1
ПАРКИНГ	6	0	6
НАДЛЕЗ	6	0	8
МОСТ	9	0	15
КРЪСТОВИЩЕ	215	5	323
КРЪГОВО КРЪСТОВИЩЕ	9	0	15
Ж.П. ПРЕЛЕЗ БЕЗ БАРИЕРИ	1	0	1
ДРУГО МЯСТО	139	10	203

1.2. Според мястото на настъпване на ТПТП с участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, броят им, загиналите и ранени участници в движението по пътищата се разпределя по следния начин:

Място на настъпване	ТПТП	Загинали	Ранени
ПЪТЕН УЛИЧЕН УЧАСТЪК	345	67	451
ПЪТЕН ВЪЗЕЛ	21	2	31
ПАРКИНГ	1	0	1
НАДЛЕЗ	2	0	2
МОСТ	3	2	1
КРЪСТОВИЩЕ	114	20	142
КРЪГОВО КРЪСТОВИЩЕ	10	0	10
ДРУГО МЯСТО	95	20	133

2.1. Разпределението на ТПТП с участие на нови водачи според плана и профила на пътя, загиналите и ранени участници в движението по пътищата, е следното:

План и профил на пътя	ТПТП	Загинали	Ранени
ВЕРТИКАЛНА КРИВА ВДЪЛЪЖНАТА	20	0	30
ВЕРТИКАЛНА КРИВА ИЗПЪКНАЛА	19	2	26
ПРАВ ПЪТЕН УЧАСТЪК С НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	187	9	276
ПРАВ ПЪТЕН УЧАСТЪК, ХОРИЗОНТАЛЕН	509	31	734
ХОРИЗОНТАЛНА КРИВА, БЕЗ НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	83	3	141
ХОРИЗОНТАЛНА КРИВА С НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	100	14	154

2.2. Разпределението на ТПТП с участие на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари според плана и профила на пътя, загиналите и ранени участници в движението по пътищата, е следното:

План и профил на пътя	ТПТП	Загинали	Ранени
ВЕРТИКАЛНА КРИВА ВДЛЪБНАТА	15	0	17
ВЕРТИКАЛНА КРИВА ИЗПЪКНАЛА	16	6	19
ПРАВ ПЪТЕН УЧАСТЪК С НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	126	20	168
ПРАВ ПЪТЕН УЧАСТЪК, ХОРИЗОНТАЛЕН	330	56	426
ХОРИЗОНТАЛНА КРИВА, БЕЗ НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	35	8	46
ХОРИЗОНТАЛНА КРИВА С НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	69	21	95

3.1. В зависимост от състоянието на пътното покритие, ТПТП с нови водачи и травматизмът при тях са разпределени, както следва:

Състояние на пътното покритие	ТПТП	Загинали	Ранени
СУХО	754	50	1098
МОКРО	153	6	241
НАВОДНЕНО	2	0	3
РАЗКАЛЯНО	1	0	1
ЗАЛЕДЕНО	4	3	9
ЗАСНЕЖЕНО	4	0	9

3.2. В зависимост от състоянието на пътното покритие, ТПТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и травматизмът при тях са разпределени, както следва:

Състояние на пътното покритие	ТПТП	Загинали	Ранени
СУХО	473	85	625
МОКРО	110	25	136
НАВОДНЕНО	1	0	1
РАЗКАЛЯНО	1	0	1
СНЯГ, ВЗЕТИ МЕРКИ	1	0	1
ЗАЛЕДЕНО	1	0	3
ЗАСНЕЖЕНО	4	1	4

III. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТПТП СПОРЕД КЛАС НА ПЪТЯ

1. АВТОМАГИСТРАЛИ

1.1. По автомагистралите са настъпили 15 ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години в категорията управлявано ППС, при които са ранени 22 участници и е загинал 1 участник в движението.

	АМ Тракия	АМ Хемус	АМ Струма
ТПТП	11	3	1
Загинали	1	0	0
Ранени	17	4	1

1.2. По автомагистралите са настъпили 51 ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при които са загинали 8 и са ранени 74 участници в движението по пътищата. От тях 3 ТПТП са реализирани с автобус, 41 ТПТП с влекач и (21 от тях с прикачено ремарке), 2 ТПТП със специален автомобил и 5 ТПТП с товарен автомобил.

	АМ Тракия	АМ Хемус	АМ Струма	АМ Марица
ТПТП	34	7	8	2
Загинали	4	2	1	1
Ранени	57	6	8	3

2. ПЪРВОКЛАСНИ ПЪТИЩА

2.1. По първокласните пътища са настъпили 87 ТПТП с участие на нови водачи, при които са загинали 16 и са ранени 137 участници в движението. В 18 от настъпилите по пътищата от I-ви клас ТПТП новият водач е от женски пол, като в тези инциденти са загинали 3 участници, а ранените са 27.

В 17 ТПТП по първокласни пътища, управляваното МПС е мотоциклет, като са ранени 19 участници в движението и е загинал 1. Броят на ТПТП с управляван от нов водач товарен автомобил по първокласните пътища е 7 ТПТП, а с влекач са налице 2 ТПТП, като общо ранените участници в тези произшествия са 3, а загинали няма.

Загиналите в ТПТП 16 участници по първокласни пътища са разпределени както следва:

	I-1	I-2	I-3	I-4	I-5	I-6	I-7	I-8	I-9
ТПТП	8	4	10	10	15	20	1	6	13
Загинали	2	1	1	1	4	2	1	3	1
Ранени	12	5	24	15	18	34	0	11	18

Разпределението на травматизма с участието на нови водачи по първокласните пътища по общини е, както следва:

Община	ТПТП	Ранени	Загинали
АВРЕН	2	4	0
АЙТОС	2	3	2
БАЛЧИК	1	2	0

БУРГАС	4	5	0
ВАРНА	2	1	1
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	5	8	2
ВИДИН	1	1	0
ГОРНА МАЛИНА	2	2	0
ГОРНА ОРЯХОВИЦА	2	5	1
ДИМИТРОВГРАД	1	1	0
ДОЛНИ ДЪБНИК	1	2	0
ДРЯНОВО	1	2	0
ДУПНИЦА	1	1	0
КАЗАНЛЪК	4	7	0
КАРЛОВО	3	8	0
КРЕСНА	1	1	0
КРИВОДОЛ	1	5	1
КЪРДЖАЛИ	3	3	0
ЛУКОВИТ	3	9	0
ЛЯСКОВЕЦ	1	1	0
МАЛКО ТЪРНОВО	2	3	0
МЕЗДРА	1	0	1
МИРКОВО	1	1	0
МОМЧИЛГРАД	1	1	0
МОНТАНА	1	2	0
МЪГЛИЖ	2	3	0
НЕСЕБЪР	4	6	0
ОПАН	1	0	2
ПАВЕЛ БАНЯ	1	2	0
ПЕРНИК	2	2	0
ПОЛСКИ ТРЪМБЕШ	1	2	0
ПЪРВОМАЙ	1	1	0
РАДОМИР	1	2	0
РОДОПИ	2	4	0
РУСЕ	2	2	0
САДОВО	1	0	1
САНДАНСКИ	1	1	0
СВИЩОВ	1	2	0
СЕПТЕМВРИ	1	5	2
СИЛИСТРА	1	0	1
СЛИВЕН	1	2	0
СТАРА ЗАГОРА	3	3	0
СТРАЖИЦА	2	3	0
ТЪРГОВИЩЕ	1	1	0
УГЪРЧИН	2	3	0
ХАСКОВО	1	1	0
ЦАР КАЛОЯН	1	3	0
ЧАВДАР	1	1	0
ЧЕРВЕН БРЯГ	1	6	1

ШУМЕН	2	1	1
ЯБЛАНИЦА	3	3	0

Повече от половината ТПТП (57) по първокласните пътища с нови водачи са настъпили в светлата част на денонощието, като са загинали 9 и са ранени 91 участници в движението. В условията на тъмнина и сумрак са настъпили 25 ТПТП, с 40 ранени и 7 загинали лица.

Най-често срещаните най-вероятни причини за настъпване на ТПТП по първокласните пътища, допуснати от нови водачи са следните:

Най-вероятни причини	ТПТП	Загинали	Ранени
ВНЕЗАПНА ПРОМЯНА НА ПОСОКАТА НА ДВИЖЕНИЕ	7	4	16
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	5	1	5
НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	6	4	15
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ НАЛЯВО	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ЗАБРАНА С МАРКИРОВКА/ЗНАК	3	1	3
НЕПРАВИЛНО ПРЕМИНАВАНЕ В СЪСЕДНАТА ПЪТНА ЛЕНТА	1	0	1
НЕСПАЗВАНЕ НА ДИСТАНЦИЯ	5	1	7
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	9	1	12
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	29	3	48
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС НА КРЪСТОВИЩЕ	3	0	5

Разпределението на настъпилите ТПТП с участие на нови водачи и травматизма по първокласните пътища в зависимост от вида на ПТП е представен в следващата таблица. Прави впечатление, че броят на произшествията от вида „сблъскване между МПС“ е най-висок, като най-много загинали участници (7 от общо 15 загинали) са участници в ПТП от вида „Сблъскване между МПС челно“:

Вид на ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	8	5	8
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	4	0	9
БЛЪСКАНЕ В ПРЕПЯТСТВИЕ НА ПЪТЯ	1	0	1
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	4	0	4
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	2	0	3
БЛЪСКАНЕ В СЪЛЪБ	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	1	1	0

БЛЪСКАНЕ НА ЖИВОТНО	1	0	2
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	1	0	2
ДРУГ ВИД ПТП	2	0	3
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	13	1	22
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	5	0	7
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	10	1	16
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	7	0	10
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	16	1	21
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	12	7	28

2.2. 123 ТПТП с участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са настъпили по първокласните пътища като при тях са загинали 51 и са ранени 174 участници в движението по пътищата.

В 83 ТПТП по първокласни пътища, управляваното МПС е влекач, като при тях са загинали 40 и са ранени 102 участници в движението по пътищата. Броят на ТПТП с управляван от водач товарен автомобил по първокласните пътища е 15 ТПТП, при които са загинали 6 участници и са ранени 26, а броят на ТПТП с участие на автобус е 17 ТПТП с 35 ранени участници и 5 загинали. 8 ТПТП са с участие на специален автомобил.

Разпределението на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по първокласните пътища е, както следва:

	I-1	I-2	I-3	I-4	I-5	I-6	I-7	I-8	I-9
ТПТП	29	7	18	13	29	11	6	3	7
Загинали	14	5	4	10	8	3	5	1	1
Ранени	40	10	25	20	38	17	7	2	15

2.2.1 Разпределение на ТПТП с участие на МПС, предназначени за превоз на товари (N2 и N3) по пътищата от първи клас:

Път	I-1	I-2	I-3	I-4	I-5	I-6	I-7	I-8	I-9
ТПТП	24	7	16	13	26	7	6	3	4
Загинали	13	5	3	10	7	2	5	1	0
Ранени	26	10	20	20	34	13	7	2	7

2.2.2 Разпределение на ТПТП с участие на МПС, предназначени за превоз на пътници (M2 и M3) по пътищата от първи клас:

Път	I-1	I-3	I-5	I-6	I-9
ТПТП	5	2	3	4	3

Загинали	1	1	1	1	1
Ранени	14	5	4	4	8

2.2.3 Разпределението на травматизма с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по първокласните пътища по общини е както следва:

Община	ТПТП	Ранени	Загинали
АЙТОС	1	1	0
БЛАГОЕВГРАД	6	4	2
БОЖУРИЩЕ	1	0	1
БОРОВО	4	6	0
БОТЕВГРАД	2	5	0
БУРГАС	2	3	0
БЯЛА	1	1	0
ВАРНА	3	4	0
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	8	8	4
ВЕНЕЦ	1	3	0
ВЕТОВО	1	2	0
ВИДИН	2	3	7
ВРАЦА	2	1	1
ГОРНА ОРЯХОВИЦА	2	2	0
ДВЕ МОГИЛИ	1	1	0
ДЕВНЯ	1	3	4
ДИМОВО	2	0	2
ДОЛНИ ДЪБНИК	2	4	0
ДРЯНОВО	1	2	0
ДУПНИЦА	1	1	0
ЕЛХОВО	1	1	0
ИВАНОВО	2	4	0
КАЗАНЛЪК	4	4	3
КАРЛОВО	2	2	1
КОТЕЛ	1	1	1
КРЕСНА	3	3	0
КЪРДЖАЛИ	1	2	0
КЮСТЕНДИЛ	2	3	0
ЛЕВСКИ	2	2	0
ЛОВЕЧ	2	1	5
ЛУКОВИТ	1	2	0
МАЛКО ТЪРНОВО	1	0	1
МЕЗДРА	2	6	0
МОНТАНА	6	6	1
МЪГЛИЖ	2	6	1
НЕСЕБЪР	2	10	0

ОМУРТАГ	1	4	2
ОПАН	1	0	2
ПАЗАРДЖИК	1	1	0
ПЛЕВЕН	3	3	0
ПОЛСКИ ТРЪМБЕШ	3	2	1
ПОМОРИЕ	1	1	0
ПОРДИМ	2	2	0
РАЗГРАД	2	2	0
РУЖИНЦИ	1	1	0
РУСЕ	6	8	1
САНДАНСКИ	1	9	1
СЕВЛИЕВО	1	1	0
СИМИТЛИ	2	2	0
СОЗОПОЛ	1	1	0
СТАРА ЗАГОРА	1	2	0
ТЕТЕВЕН	1	2	1
ТУНДЖА	1	0	2
ТЪРГОВИЩЕ	2	3	0
УГЪРЧИН	4	8	1
ХАРМАНЛИ	1	1	0
ХАСКОВО	1	1	0
ЦАР КАЛОЯН	1	1	1
ЧЕРВЕН БРЯГ	2	1	1
ЧЕРНООЧЕНЕ	1	1	0
ШУМЕН	1	1	2
ЯБЛАНИЦА	3	9	2

Повече от половината ТПТП (97) по първокласните пътища с участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са настъпили в светлата част на денонощието, като са загинали 33 участници и са ранени 145 участници в движението по пътищата. В условията на тъмнина и сумрак са настъпили 23 ТПТП, с 28 ранени лица и 15 загинали, а при изкуствено осветление са настъпили 3 ТПТП с 1 ранен и 3 загинали участници.

Най-вероятните причини за настъпване на ТПТП с участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по първокласните пътища са, както следва:

Най-вероятни причини	ТПТП	Загинали	Ранени
ВНЕЗАПНА ПРОМЯНА НА ПОСОКАТА НА ДВИЖЕНИЕ	6	0	6
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	10	2	11
НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	5	2	17
НЕПРАВИЛНО ДВИЖЕНИЕ НАЗАД	2	2	2

НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ НАЛЯВО	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ПРЕМИНАВАНЕ В СЪСЕДНАТА ПЪТНА ЛЕНТА	1	0	1
НЕПРАВИЛНО РАЗМИНАВАНЕ	1	0	2
НЕСПАЗВАНЕ НА ДИСТАНЦИЯ	9	0	10
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ ПРИ НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ	1	1	0
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	1	0	1
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	12	3	9
ОТНЕМАНЕ НА ДРУГО ПРЕДИМСТВО	1	0	7
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС НА КРЪСТОВИЩЕ	1	0	1
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	1	0	1
УПОТРЕБА НА АЛКОХОЛ	2	0	6

Разпределението на настъпилите ТПТП и травматизма по първокласните пътища в зависимост от вида на ПТП е представен в следващата таблица.

Вид на ТПТП	ТПТ П	Загинали	Ранени
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	3	0	3
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	1	0	1
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	2	0	2
БЛЪСКАНЕ НА ПАРКИРАНО ППС	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	3	7	3
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	5	3	2
ДРУГ ВИД ТПТП	6	1	7
ПАДАНЕ НА ПЪТНИК	1	0	1
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	7	0	7
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	4	0	4
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	18	1	23
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	12	4	10
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	27	15	41
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	31	20	67

3. ВТОРОКЛАСНИ ПЪТИЩА

3.1. По второкласната пътна мрежа са настъпили 87 ТПТП с участието на нови водачи, при които са загинали 11 и са ранени 140 участници в движението по пътищата.

Броят на ТПТП и травматизмът по второкласните пътища, разпределени по вид на управляваното ППС, са както следва:

	Лек автомобил	Мотоциклет	Товарен автомобил	Влекач/Влекач с прикачено полуремарке
ТПТП	73	11	2	1
Загинали	9	1	0	1
Ранени	121	15	4	0

Загиналите в ТПТП с участие на нови водачи по пътищата от втори клас са разпределени в 8 области на страната, както следва:

Област	Община	Загинали
БЛАГОЕВГРАД	ЯКОРУДА	1
ВАРНА	АКСАКОВО	1
ВРАЦА	ВРАЦА	2
КЮСТЕНДИЛ	ДУПНИЦА	2
ПЛОВДИВ	МАРИЦА	1
ПЛОВДИВ	КАРЛОВО	1
РАЗГРАД	РАЗГРАД	1
СЛИВЕН	СЛИВЕН	1
СИЛИСТРА	СИЛИСТРА	1

Разпределението на ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС и на травматизма при тях по пътищата от втори клас и по общини е следното:

Община	ТПТП	Загинали	Ранени
АКСАКОВО	4	1	5
АСЕНОВГРАД	4	0	4
БАНСКО	3	0	3
БЕРКОВИЦА	2	0	2
БОРОВАН	1	0	2
БУРГАС	3	0	8
БЯЛА СЛАТИНА	4	0	5
ВРАЦА	2	2	3
ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ	1	0	2
ГУРКОВО	1	0	3
ДОБРИЧКА	3	0	4
ДОСПАТ	1	0	2

ДУЛОВО	1	0	1
ДУПНИЦА	2	2	4
ЕЛЕНА	1	0	1
КАЙНАРДЖА	2	0	2
КАЛОЯНОВО	2	0	4
КАРЛОВО	2	1	2
КАРНОБАТ	1	0	2
КОСТИНБРОД	1	0	1
ЛОЗНИЦА	1	0	2
ЛОМ	1	0	1
ЛЯСКОВЕЦ	1	0	1
МАРИЦА	2	1	1
МЕЗДРА	1	0	1
МОНТАНА	1	0	2
ОМУРТАГ	1	0	2
ПЕЩЕРА	1	0	3
ПЛЕВЕН	3	0	7
ПЛОВДИВ	4	0	4
ПРИМОРСКО	2	0	5
РАДНЕВО	1	0	5
РАЗГРАД	1	1	0
РАЗЛОГ	3	0	9
РАКОВСКИ	1	0	4
РОДОПИ	1	0	5
РУДОЗЕМ	1	0	1
РУСЕ	3	0	4
САМОКОВ	1	0	2
СВИЛЕНГРАД	1	0	1
СВИЦОВ	1	0	1
СИЛИСТРА	1	1	1
СЛИВЕН	2	1	2
СМОЛЯН	1	0	1
СТАРА ЗАГОРА	2	0	3
ТОПОЛОВГРАД	2	0	2
ЧЕПЕЛАРЕ	1	0	2
ЧЕРНООЧЕНЕ	1	0	1
ЯКИМОВО	1	0	1
ЯКОРУДА	2	1	5
ЯМБОЛ	1	0	1

В светлата част на денонощието по пътищата от втори клас са настъпили 52 ТПТП с 4 загинали и 86 ранени; в условията на тъмнина и сумрак са настъпили 32 ТПТП със 7 загинали и 43 ранени, а при изкуствено осветление са реализирани 3 ТПТП с 11 ранени участници.

По второкласната пътна мрежа са настъпили 2 ТПТП с участието на нови водачи, управлявали МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда, при които са ранени 2 лица, а установената концентрация на алкохол на новите водачи е съответно 0,66 на хиляда и 1,40 на хиляда.

Най-често срещаните най-вероятни причини за настъпване на ТПТП с участие на нови водачи по второкласните пътища, са представени в таблицата, както следва:

Най-вероятни причини	ТПТП	Загинали	Ранени
ВНЕЗАПНА ПРОМЯНА ПОСОКАТА НА ДВИЖЕНИЕ	10	1	12
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	6	0	6
НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	10	2	20
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ В ОБРАТНА ПОСОКА	1	0	2
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ЗАБРАНА С МАРКИРОВКА/ЗНАК	2	0	2
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ДРУГИ ОГРАНИЧЕНИЯ	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ НАСРЕЩНО ДВИЖЕЩО СЕ ППС	4	2	7
НЕПРАВИЛНО ПРЕМИНАВАНЕ В СЪСЕДНАТА ПЪТНА ЛЕНТА	1	0	4
НЕСПАЗВАНЕ НА ДИСТАНЦИЯ	2	0	2
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ ПРИ ОГРАНИЧЕНА ВИДИМОСТ	1	0	1
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	12	2	12
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	18	3	28
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС НА КРЪСТОВИЩЕ	4	0	13
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ ЗАВИВАНЕ	1	0	1
УПОТРЕБА НА АЛКОХОЛ	1	0	1

Разпределението на настъпилите ТПТП и травматизма по второкласните пътища в зависимост от вида на ПТП е представен в таблицата по-долу. Както и по първокласните пътища и автомагистралите дяловете на произшествията от видовете „сблъскване между МПС/ ППС“, а също и ПТП с участието на едно МПС/ ППС, са най-съществени:

Вид на ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
БЛЪСКАНО В БИЛБОРД	1	0	1
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	8	2	11
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	7	0	7
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	3	1	3
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	3	0	5
БЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	1	1	0
ДРУГ ВИД ТПТП	2	0	3
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	18	0	27
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	3	0	3
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	4	1	4
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	12	2	26
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	13	0	30
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	11	4	19

3.2. По второкласната пътна мрежа са настъпили 73 ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при които са загинали 17 и са ранени 120 участници в движението.

Броят на ТПТП и травматизмът по второкласните пътища, разпределени по вид на управляваното ППС, са както следва:

	Влекач/Влекач с прикачено полуремарке	Автобус	Товарен автомобил	Специален автомобил	Автолак с 1 ремарке
ТПТП	44	13	8	7	1
Загинали	6	5	4	2	0
Ранени	62	32	17	8	1

2.

Разпре

деление на ТПТП с участие на МПС, предназначени за превоз на товари (N2 и N3) по пътищата от втори клас:

Път	II-11	II-13	II-15	II-19	II-21	II-23	II-29	II-35
ТПТП	1	1	3	1	1	1	2	3
Загинали	0	0	1	0	0	0	0	0
Ранени	1	3	7	1	1	1	2	5
Път	II-37	II-48	II-49	II-51	II-55	II-56	II-57	II-64
ТПТП	2	3	2	7	21	2	1	1
Загинали	0	1	0	5	1	1	0	0
Ранени	2	2	1	12	15	1	1	2
Път	II-73	II-79	II-81	II-84	II-86	II-99		
ТПТП	1	3	1	3	5	1		
Загинали	0	1	1	1	0	0		
Ранени	2	5	0	8	8	1		

3.2.2. Разпределение на ТПТП с участие на МПС, предназначени за превоз на пътници (M2 и M3) по пътищата от втори клас:

	II-23	II-29	II-48	II-57	II-64	II-81	II-84	II-86	II-99
ТПТП	2	1	1	1	1	1	1	3	1
Загинали	1	0	2	1	0	0	0	1	0
Ранени	1	2	8	7	5	1	1	1	2

Загиналите в ТПТП с участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по пътищата от втори клас са разпределени в 12 области в страната, както следва:

Област	Община	Загинали
БУРГАС	СРЕДЕЦ	1
БЛАГОЕВГРАД	ЯКОРУДА	1
ВРАЦА	ВРАЦА	1
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	ВЕЛИКО ТЪРНОВО	1
МОНТАНА	МОНТАНА	1
ПЛОВДИВ	МАРИЦА	1
РУСЕ	БЯЛА	1
РУСЕ	РУСЕ	1
СТАРА ЗАГОРА	СТАРА ЗАГОРА	1

СЛИВЕН	КОТЕЛ	1
СМОЛЯН	ЧЕПЕЛАРЕ	1
ТЪРГОВИЩЕ	ПОПОВО	4
ТЪРГОВИЩЕ	ОМУРТАГ	2

Разпределението на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и на травматизма при тях по пътищата от II-ри клас и по общини е следното:

Община	ТПТП	Загинали	Ранени
АКСАКОВО	3	0	4
АСЕНОВГРАД	2	0	5
БАНСКО	1	0	1
БАТАК	1	0	1
БЕЛИЦА	1	0	1
БУРГАС	2	0	5
БЯЛА	2	1	5
БЯЛА СЛАТИНА	1	0	3
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	5	1	7
ВЕЛИНГРАД	1	0	1
ВРАЦА	3	1	7
ГУРКОВО	9	0	13
КАЛОЯНОВО	1	0	2
КАРЛОВО	2	0	3
КОСТИНБРОД	1	0	1
КОТЕЛ	1	1	0
ЛОВЕЧ	1	0	2
ЛОМ	1	0	1
МАРИЦА	3	1	6
МОНТАНА	1	1	0
ОМУРТАГ	3	2	10
ПАНАГЮРИЩЕ	1	0	1
ПЛОВДИВ	1	0	1
ПОПОВО	5	4	7
РАЗГРАД	2	0	2
РАЗЛОГ	1	0	1
РАКИТОВО	1	0	3
РОДОПИ	2	0	2
РУСЕ	4	1	4
СВИЛЕНГРАД	1	0	1
СОЗОПОЛ	1	0	2
СРЕДЕЦ	2	1	1
СТАРА ЗАГОРА	2	1	8
ЧЕПЕЛАРЕ	3	1	3

ШУМЕН	1	0	2
ЯКОРУДА	1	1	4

В светлата част на денонощието по пътищата от втори клас са настъпили 58 ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при които са загинали 10 и са ранени 99 участници в движението по пътищата. В условията на тъмнина и сумрак са настъпили 14 ТПТП със 7 загинали и 19 ранени, а при изкуствено осветление – 1 ТПТП с 2 ранени участници.

Най-вероятни причини за настъпване на ТПТП по второкласните пътища, допуснати от водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, са представени в таблицата по-долу:

Най-вероятни причини	ТПТП	Загинали	Ранени
ВНЕЗАПНА ПРОМЯНА ПОСОКАТА НА ДВИЖЕНИЕ	5	1	6
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	4	0	9
НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ В ОБРАТНА ПОСОКА	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ЗАБРАНА С МАРКИРОВКА/ЗНАК	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ПРЕМИНАВАНЕ В СЪСЕДНАТА ПЪТНА ЛЕНТА	3	1	3
НЕСПАЗВАНЕ НА ДИСТАНЦИЯ	5	0	6
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	1	0	1
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	11	2	11
ОТНЕМАНЕ НА ДРУГО ПРЕДИМСТВО	1	3	4
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС НА КРЪСТОВИЩЕ	1	0	1

Разпределението на настъпилите ТПТП и травматизма по второкласните пътища в зависимост от вида на ПТП е представен в таблицата по-долу. Както и по първокласните пътища и автомагистралите, броят на произшествията от вида „сблъскване между МПС“ е най-голям.

Вид на ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	1	0	1
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	2	0	3
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	2	0	2

БЛЪСКАНЕ НА ПАРКИРАНО ППС	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	1	1	0
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	1	0	1
ДРУГ ВИД ТПТП	1	0	1
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	7	1	8
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	2	0	3
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	7	2	17
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	16	2	28
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	21	5	35
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	11	6	20

4. ТРЕТОКЛАСНИ И ОБЩИНСКИ ПЪТИЩА

4.1. По пътищата от трети клас и общинските пътища са настъпили общо 205 ТПТП (51,77% от общо 396 ТПТП, настъпили извън населени места) с участието на водачи със стаж до 2 години за категорията управлявано ППС, при които са загинали 11 (28,21% от общо 39 загинали в ТПТП извън населени места) и са ранени 359 (54,31% от общи 661 ранени в ТПТП извън населени места) участници в движението по пътищата.

4.2. По пътищата от трети клас и общинските пътища са настъпили общо 51 ТПТП (17,06% от общо 299 ТПТП, настъпили извън населени места) с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при което са загинали 13 (14,4% от общо 90 загинали в ТПТП извън населени места) и са ранени 78 (17,49% от общи 446 ранени в ТПТП извън населени места) участници в движението.

** Забележка: 1 ТПТП с 1 загинал участник е възникнало на етапна връзка, на 215 метра от пътна връзка за товарни автомобили към ГКПП Капитан Андреев, ОДМВР Хасково.*

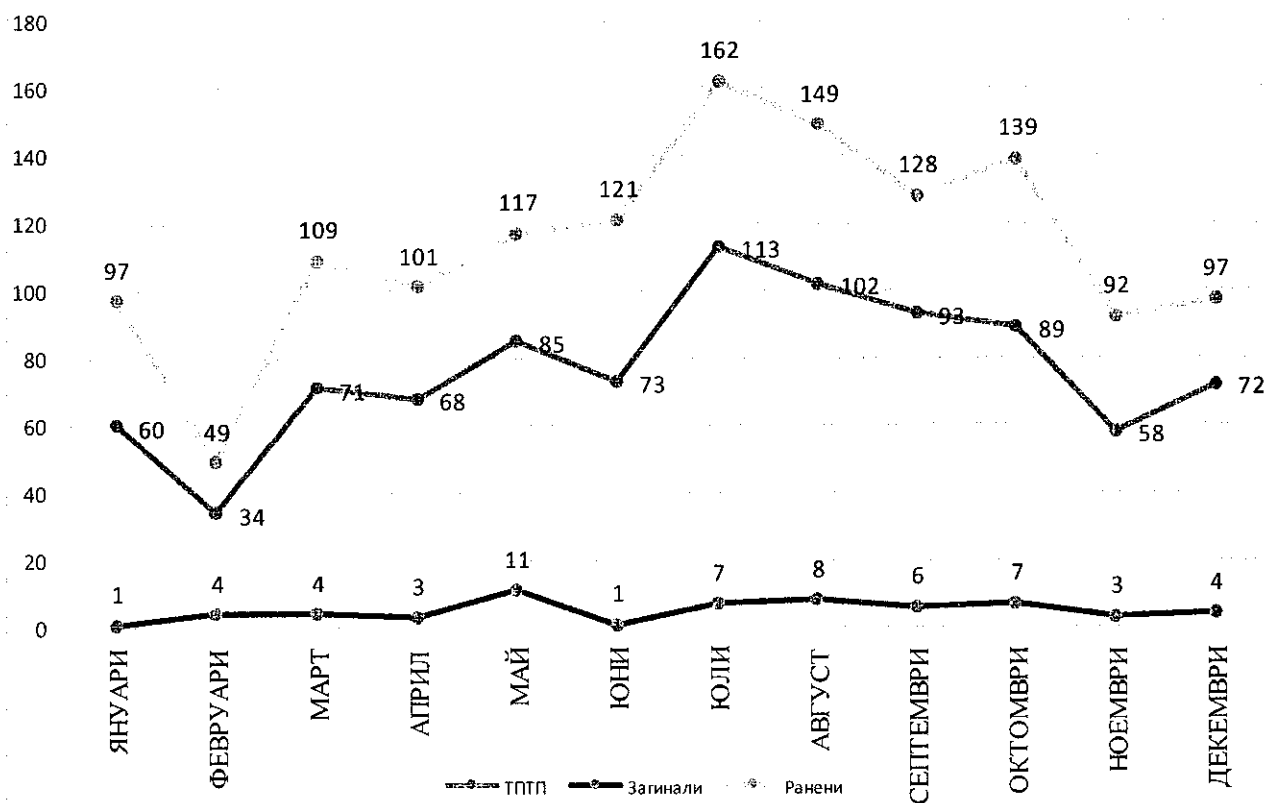
3. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО МЕСЕЦИ, ПО ВИД ОСВЕТЛЕНИЕ НА ПЪТЯ, ПО ВИД НА ТПТП И ДР.

1. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО МЕСЕЦИ

1.1. Разпределението на ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за категорията на съответното управлявано МПС и на травматизма при тях по месеци са представени в табличната форма и диаграмата, следващи по-долу:

Месец	ТПТП	Загинали	Ранени
ЯНУАРИ	60	1	97

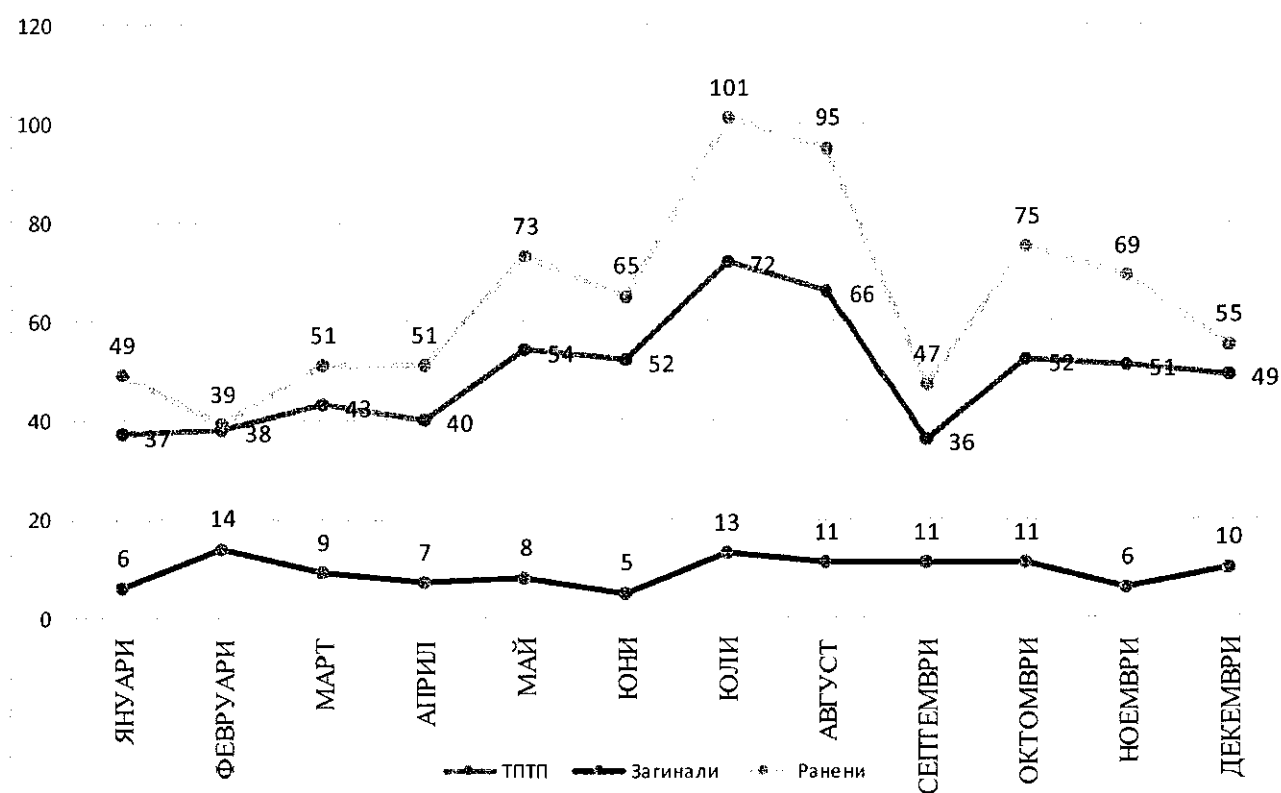
ФЕВРУАРИ	34	4	49
МАРТ	71	4	109
АПРИЛ	68	3	101
МАЙ	85	11	117
ЮНИ	73	1	121
ЮЛИ	113	7	162
АВГУСТ	102	8	149
СЕПТЕМВРИ	93	6	128
ОКТОМВРИ	89	7	139
НОЕМВРИ	58	3	92
ДЕКЕМВРИ	72	4	97



1.2. Разпределението на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и на травматизма при тях по месеци са представени в табличната форма и диаграмата, следващи по-долу:

Месец	ТПТП	Загинали	Ранени
ЯНУАРИ	37	6	49
ФЕВРУАРИ	38	14	39

МАРТ	43	9	51
АПРИЛ	40	7	51
МАЙ	54	8	73
ЮНИ	52	5	65
ЮЛИ	72	13	101
АВГУСТ	66	11	95
СЕПТЕМВРИ	36	11	47
ОКТОМВРИ	52	11	75
НОЕМВРИ	51	6	69
ДЕКЕМВРИ	49	10	55



2. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ВИД ОСВЕТЛЕНИЕ

2.1. Настъпилите ТПТП с участието на нови водачи в зависимост от осветлението са разпределени, както следва:

Осветление	ТПТП	Загинали	Ранени
ДНЕВНО	569	32	796
ТЪМНИНА	175	19	285
ИЗКУСТВЕНО	153	8	246

СУМРАК	21	0	33
--------	----	---	----

2.2. Настъпилите ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари в зависимост от осветлението са разпределени, както следва:

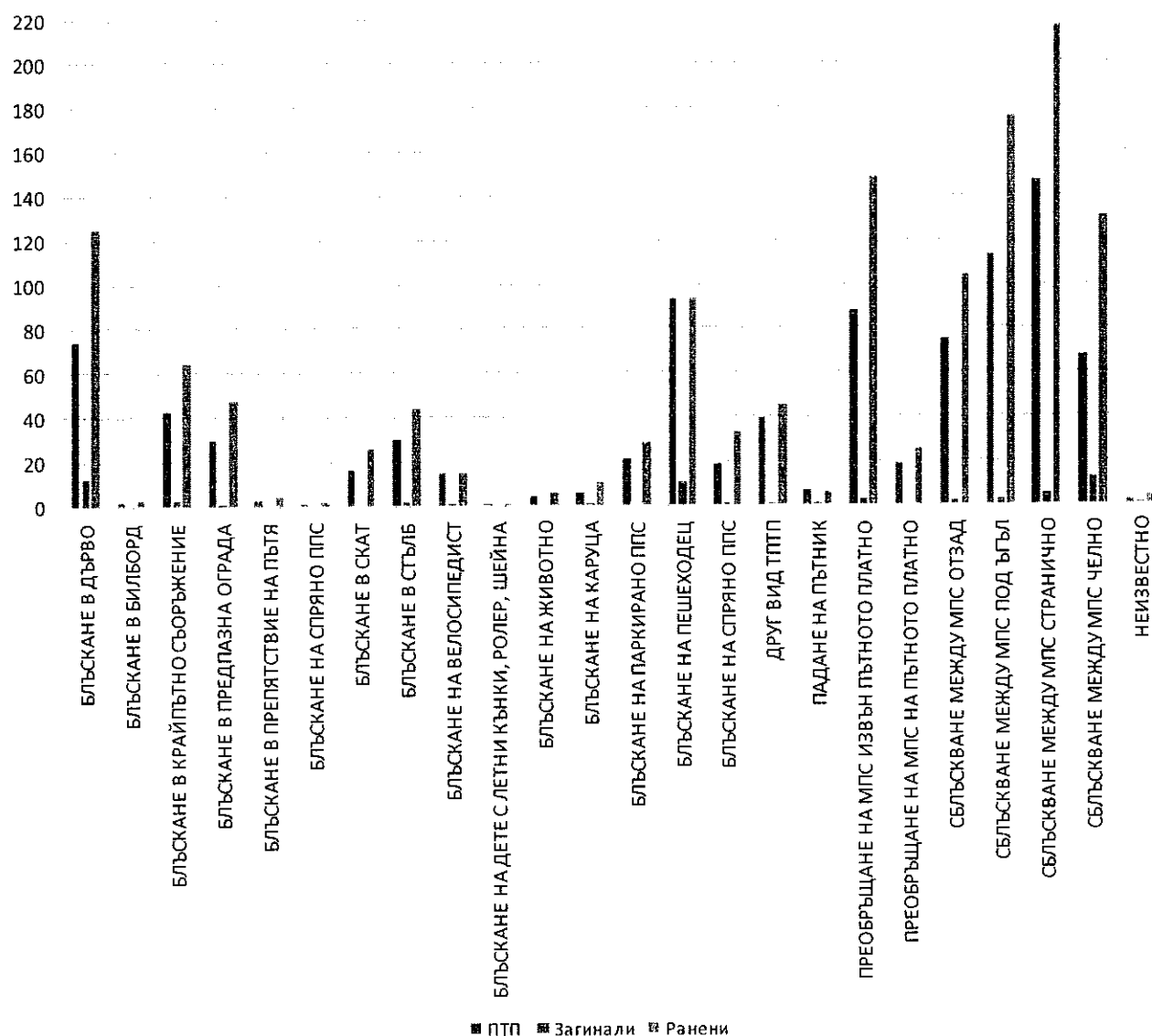
Осветление	ТПТП	Загинали	Ранени
ДНЕВНО	490	78	659
ТЪМНИНА	53	26	61
ИЗКУСТВЕНО	37	6	38
СУМРАК	11	1	13

3. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ВИД НА ТПТП

3.1. Настъпилите ТПТП с участието на нови водачи, загиналите и ранени при тях лица са разпределени по вид на ТПТП, както следва според следващите таблица и графика:

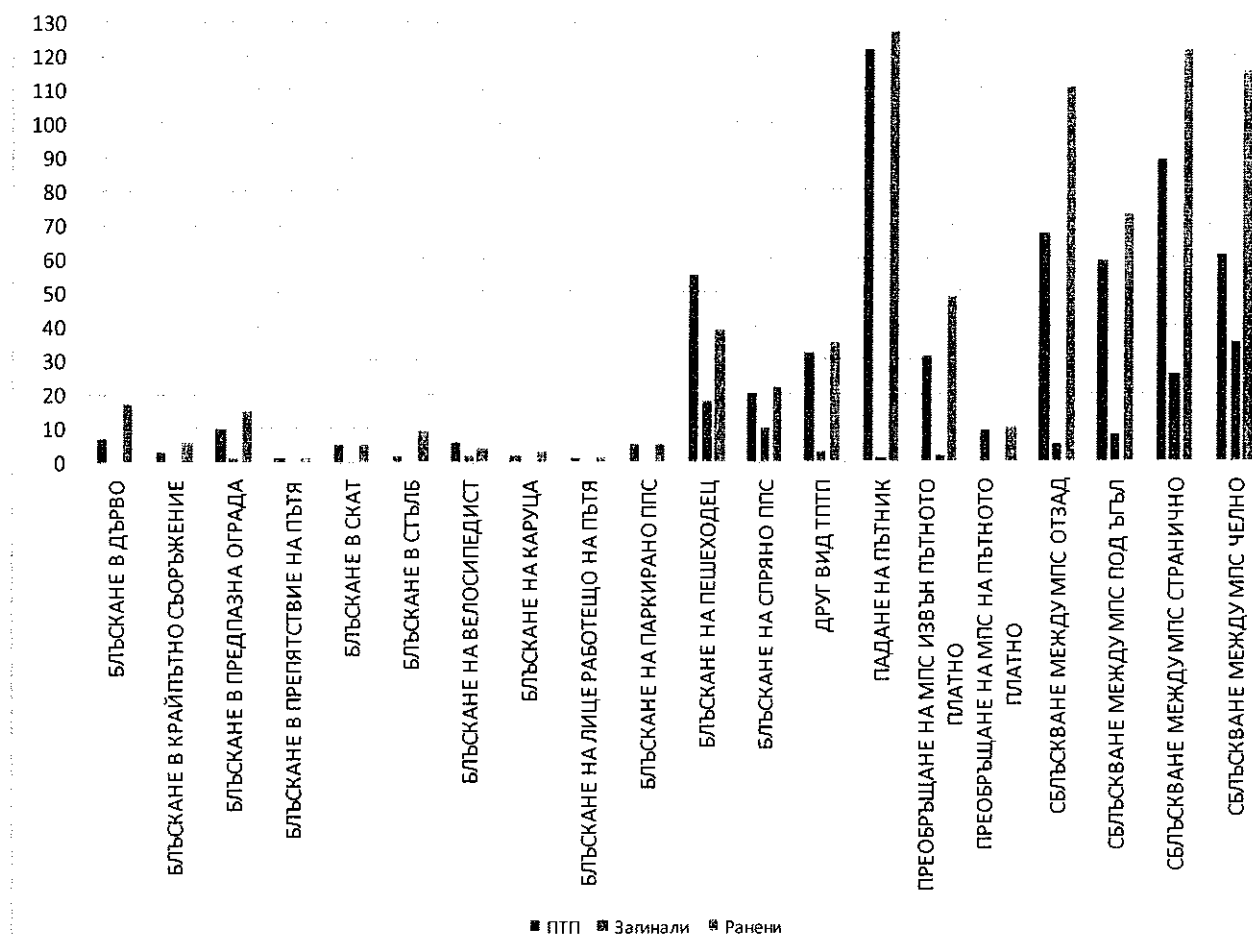
Вид на ТПТП	ТПТП		Загинали		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	74	8,06	12	20,34	125	9,18
БЛЪСКАНЕ В БИЛБОРД	2	0,22	0	-	3	0,22
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	43	4,68	3	5,08	65	4,78
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	30	3,27	1	1,69	48	3,53
БЛЪСКАНЕ В ПРЕПЯТСТВИЕ НА ПЪТЯ	3	0,33	0	-	4	0,29
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	1	0,11	0	-	2	0,15
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	16	1,74	0	-	26	1,91
БЛЪСКАНЕ В СТЪЛБ	30	3,27	2	3,39	44	3,23
БЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	15	1,63	1	1,69	15	1,10
БЛЪСКАНЕ НА ДЕТЕ С ЛЕТНИ КЪНКИ, РОЛЕР, ШЕЙНА	1	0,11	0	-	1	0,07
БЛЪСКАНЕ НА ЖИВОТНО	4	0,44	0	-	6	0,44
БЛЪСКАНЕ НА КАРУЦА	6	0,65	1	1,69	11	0,81
БЛЪСКАНЕ НА ПАРКИРАНО ППС	21	2,29	0		28	2,06
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	94	10,24	11	18,64	94	6,91
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	19	2,07	1	1,69	33	2,42
ДРУГ ВИД ТПТП	40	4,36	1	1,69	45	3,31
ПАДАНЕ НА ПЪТНИК	7	0,76	1	1,69	6	0,44
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	88	9,59	3	5,08	148	10,87
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	19	2,07	0	-	25	1,84
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	75	8,17	2	3,39	104	7,64
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	113	12,31	3	5,08	176	12,93
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	147	16,01	5	8,47	217	15,94

СБЪЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	68	7,41	12	20,34	131	9,63
НЕИЗВЕСТНО	2	0,22	0	-	4	0,29
ОБЩО	918		59		1361	



3.2. Настъпилите ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, загиналите и ранени при тях лица са разпределени по вид на ТПТП, както следва според следващите таблица и графика:

Вид на ТПТП	ТПТП		Загинали		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	7	1,18	0	-	17	2,20
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	3	0,51	0	-	6	0,78
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	10	1,69	1	0,90	15	1,95
БЛЪСКАНЕ В ПРЕПЯТСТВИЕ НА ПЪТЯ	1	0,17	0	-	1	0,13
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	5	0,85	0	-	5	0,65
БЛЪСКАНЕ В СТЪЛБ	2	0,34	0	-	9	1,17
БЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	6	1,02	2	1,80	4	0,52
БЛЪСКАНЕ НА КАРУЦА	2	0,34	0	-	3	0,39
БЛЪСКАНЕ НА ЛИЦЕ РАБОТЕЩО НА ПЪТЯ	1	0,17	0	-	1	0,13
БЛЪСКАНЕ НА ПАРКИРАНО ППС	5	0,85	0	-	5	0,65
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	55	9,31	18	16,22	39	5,06
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	20	3,38	10	9,01	22	2,85
ДРУГ ВИД ТПТП	32	5,41	3	2,70	35	4,54
ПАДАНЕ НА ПЪТНИК	122	20,64	1	0,90	127	16,47
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	31	5,25	2	1,80	49	6,36
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	9	1,52	0	-	10	1,30
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	67	11,34	5	4,50	110	14,27
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	59	9,98	8	7,21	73	9,47
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	89	15,06	26	23,42	121	15,69
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	61	10,32	35	31,53	115	14,92
НЕИЗВЕСТНО	4	0,68	0	-	4	0,52
ОБЩО	591		111		771	



4. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ВИД НА ППС

4.1. Броят на настъпилите ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС и травматизмът при тях се разпределя според вида на ППС, както следва:

Видове ППС	Общо			Градове			Села			Извън населено място		
	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени
АВТОБУС	13	1	4	3	1	2	0	0	0	1	0	11
ВЛЕКАЧ	6	1	6	0	0	0	0	0	0	6	1	6
ЛЕК АВТОМОБИЛ	724	45	1135	339	9	479	58	3	84	326	32	570
МОТОПЕД	2	0	2	1	0	1	0	0	0	1	0	1
МОТОЦИКЛЕТ	146	10	154	86	5	90	12	1	11	48	4	53
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	37	4	52	18	0	26	4	0	5	15	4	21
ТРАМВАЙ	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
ТРОЛЕЙБУС	3	0	3	3	0	3	0	0	0	0	0	0

**Забележка: Сборът от ТПТП, загиналите и ранените участници не съвпада с общия брой ТПТП, загинали и ранени поради факта, че в някои ТПТП участва повече от един водач със стаж в категорията управлявано ППС до 2 години.*

4.2. Броят на настъпилите ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и травматизмът при тях се разпределя според вида на ППС, както следва:

Видове ППС	Общо			Градове			Села			Извън населено място		
	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени
АВТОБУС	224	23	311	176	8	196	9	3	13	39	12	102
АВТОВЛАК С 1 РЕМАРКЕ	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
ВЛЕКАЧ	248	71	309	37	5	40	8	2	7	203	64	262
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	38	5	47	8	2	7	2	0	4	28	3	36
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	49	17	67	6	0	6	6	2	4	37	15	57
ТРАМВАЙ	18	0	18	18	0	18	0	0	0	0	0	0
ТРОЛЕЙ	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0
ТРОЛЕЙБУС	20	0	20	20	0	20	0	0	0	0	0	0

**Забележка: Сборът от ТПТП, загиналите и ранените участници не съвпада с общия брой ТПТП, загиналите и ранени поради факта, че в някои ТПТП участва повече от един водач на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари.*

Налице е едно ТПТП извън населено място с автобус с 16 ранени участници и едно ПТП с автобус с 11 ранени участници.

5. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО БРОЙ УЧАСТВАЛИ В ТПТП ППС

5.1. ТПТП с участието на нови водачи, загиналите и ранените при тях участници в движението по пътищата, са разпределени спрямо броя на участвалите в ПТП ППС, съгласно данните от следващата таблица:

Брой МПС/ ППС, участвали в ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
Едно	424	32	605
Две	404	21	583
Три и повече	90	6	173

4. ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, загиналите и ранените при тях участници в движението, са разпределени спрямо броя на участвалите в ПТП ППС, съгласно данните от следващата таблица:

Брой МПС/ ППС, участвали в ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
Едно	206	17	236
Две	242	50	332
Три и повече	143	44	203

6. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО СЪСТОЯНИЕ НА ВРЕМЕТО

6.1. При ясно време са настъпили 678 ТПТП (73,9% от 918) с участието на нови водачи с 47 загинали (86% от 59) и 981 ранени (72,1% от 1361) участници в движението. При дъжд и проливен дъжд са настъпили 103 ТПТП със 7 загинали и 155 ранени участници в движението по пътищата. При снеговалеж са настъпили 6 ТПТП, без загинали и с 11 ранени участници. При облачно време са настъпили 128 ТПТП (14% от 918) със 5 загинали (8,5% от 59) и 210 ранени лица (15,4% от 1361). В условията на мъгла са настъпили 2 ТПТП, без загинали участници и 3 ранени участници в движението, а в условията на силен вятър са настъпили 1 ТПТП с 1 ранен участник и без загинали.

6.2. При ясно време са настъпили 419 ТПТП (70,9% от 591) с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари със 71 загинали (64% от 111) и 543 ранени (69,3% от 771) участници в движението по пътищата. При дъжд и проливен дъжд са настъпили 79 ТПТП със 17 загинали и 106 ранени. При снеговалеж са настъпили 4 ТПТП с 1 загинал и 6 ранени участници. При облачно време са настъпили 84 ТПТП (14,2% от 591) с 22 загинали (19,8% от 111) и 105 ранени лица (13,6% от 771). В условията на мъгла са настъпили 5 ТПТП, без загинали и с 11 ранени участници в движението по пътищата.

7. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО РЕГУЛИРАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО

7.1. В зависимост от регулирането на движението, настъпилите ТПТП с участието на нови водачи и регистрираният травматизъм са разпределени, както следва:

Начин на регулиране на движението	ТПТП	Загинали	Ранени
Чрез правила	208	12	298
Чрез пътни знаци	642	47	964
Чрез светофарни уредби	64	0	94
Чрез жълта мигаща светлина	4	0	5

7.2. В зависимост от регулирането на движението, настъпилите ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и травматизмът са разпределени, както следва:

Начин на регулиране на движението	ТПТП	Загинали	Ранени
Чрез правила	142	24	156
Чрез пътни знаци	400	83	566
Чрез светофарни уредби	47	4	47
Чрез регулировчик	1	0	1
Чрез жълта мигаща светлина	1	0	1

8. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ВИД ППС

ВИД НА ППС	БРОЙ ППС
МОТОПЕД	92140
МОТОЦИКЛЕТ	140769
МОТОЦИКЛЕТ С КОШ	1194
МОТОТРИКОЛКА ПЪТНИЧЕСКА	145
МОТОТРИКОЛКА ТОВАРНА	91
ТРИКОЛЕСНО ПС	389
ЧЕТИРИКОЛЕСНО ПС НАД 50 КУБ.СМ	4042
ВСИЧКО МОТОЦИКЛЕТИ	238770
ЛЕК АВТОМОБИЛ	3006214
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	436806
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	45204
АВТОБУС	17943
ВЛЕКАЧ	50347
ВСИЧКО АВТОМОБИЛИ	3556514

По вид на ППС, с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи, придобили правоспособност за управление на МПС от две години, спрямо броя на регистрираните ППС, са както следва:

- лек автомобил – 747 ТПТП, което представлява съотношение 0,02 % от регистрираните леките автомобили (съотношението за 2022 г. също е било 0,02 %)
- мотоциклет – 150 ТПТП, което представлява съотношение 0,10 % от мотоциклетите, регистрирани към 01.01.2024 г. (съотношението за 2022 г. е 0,9 %)
- товарен автомобил – 37 ТПТП, което представлява съотношение 0,008 % от товарните автомобили, регистрирани към 01.01.2024 г. (съотношението за 2022 г. също е 0,008 %)
- мотопед – 2 ТПТП, което представлява съотношение 0,002 % от мотопедите, регистрирани към 01.01.2024 г. (съотношението за 2022 г. е 0,003 %)
- влекач – 6 ТПТП, което представлява съотношение 0,01 % от влекачите, регистрирани към 01.01.2024 г. (съотношението за 2022 г., е същото – 0,01 %)
- автобус – 4 ТПТП, което представлява съотношение 0,025 % от автобусите, регистрирани към 01.01.2024 г. (съотношението за 2022 г. е 0,005 %).

При извършената съпоставка по вид на регистрираните пътни превозни средства в страната, спрямо ППС, с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи, придобили правоспособност за управление на МПС от две години се констатира, че най-високо е съотношението при мотоциклетите (0,9 %).

От всички ППС (951) броя, с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи, придобили правоспособност за управление на МПС от две години, 66 броя са с дата на първа регистрация след 01.01.2014 г., а останалите 885 ППС са с дата на първа регистрация преди 01.01.2014 г.

Според годината на раждане на водачите, допуснали ТПТП, е налице следното разпределение:

ГОДИНА НА РАЖДАНЕ	БРОЙ	ГОДИНА НА РАЖДАНЕ	БРОЙ	ГОДИНА НА РАЖДАНЕ	БРОЙ
1956	1	1978 г.	4	1994 г.	21
1960	2	1979 г.	7	1995 г.	13
1961	1	1980 г.	6	1996 г.	25
1965	1	1981 г.	5	1997 г.	30
1966 г.	1	1982 г.	8	1998 г.	23
1967 г.	2	1983 г.	5	1999 г.	26
1968 г.	2	1984 г.	11	2000 г.	40
1969 г.	2	1985 г.	7	2001 г.	44
1970 г.	1	1986 г.	6	2002 г.	169
1971 г.	2	1987 г.	11	2003 г.	258
1972 г.	1	1988 г.	6	2004 г.	123
1973 г.	6	1989 г.	13	2005 г.	5
1974 г.	5	1990 г.	13		
1975 г.	5	1991 г.	12		

1976 г.	2	1992 г.	12		
1977 г.	5	1993 г.	13		

Най-голям брой от новите водачи, участвали в тежки ПТП са родени през следните години:

- 2004 г. – 316 водачи;
- 2003 г. – 175 водачи ;
- 2005 г. – 129 водачи.

606 от новите водачи участвали в ТПТП са със стаж за съответната категория управлявано ППС под една година, като съответно 345 от водачите са със стаж над една година.

8.2. По вид на ППС, с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за собствена сметка, спрямо регистрираните към 01.01.2024 г. ППС се наблюдава следната зависимост:

ВИД	БРОЙ НА РЕГИСТРИРАНИТЕ ППС
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	436806
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	45204
АВТОБУС	17943
ВЛЕКАЧ	50347
ВСИЧКО АВТОМОБИЛИ	550 300

По вид на ППС, с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за собствена сметка, спрямо броя регистрирани ППС:

- товарен автомобил – 51 ТПТП, което представлява съотношение 0,011 % от товарните автомобили, регистрирани към 01.01.2024г.;
- специален автомобил – 38 ТПТП, което представлява съотношение 0,08 % от специалните автомобили, регистрирани към 01.01.2024 г.;
- влекач – 269 ТПТП, което представлява съотношение 0,53 % от влекачите, регистрирани към 01.01.2024 г.;
- автобус – 226 ТПТП, което представлява съотношение 1,25 % от автобусите, регистрирани към 01.01.2024 г.;

- трамвай – 19 ТПТП;
- тролейбус – 22 ТПТП.

При извършената съпоставка по вид на регистрираните пътни превозни средства в страната, спрямо ППС, с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за собствена сметка се констатира, че най-високо е съотношението при автобусите (1,25 %).

От всички ППС (626 броя), с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за собствена сметка, 205 броя са с дата на първа регистрация след 01.01.2014 г., а останалите 421 ППС са с дата на първа регистрация преди 01.01.2014 г.

5. НАРУШЕНИЯ, ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИТЕ

Анализът на данните за извършени нарушения на Закона за движението по пътищата и Кодекса за застраховането е подразделен на следните групи:

V.I. Количество на ПТП и извършените нарушения на Закона за движението по пътищата при водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години

1. Липса на нарушения:

От 951 (955 за 2022 г.) водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, при 286 няма констатирани нарушения на правилата за движението по пътищата с акт за установяване на административно нарушение или фиш. В процентно отношение това се явява 30,07 %.

6. С по едно и две нарушения:

От 951 водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, 284 са с едно и две нарушения на правилата за движението по пътищата, установени с акт за установяване на административно нарушение или фиш. В процентно отношение това е 29,86 %.

Водачите с две установени с акт за установяване на административно нарушение или фиш нарушения на правилата за движението по пътищата са 103.

7. С повече от две нарушения:

От 951 водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, 381 са с повече от две установени с акт за установяване на административно нарушение или фиш нарушения на правилата за движението по пътищата. В процентно отношение се явява 40,07 %.

8. С повече от 15 нарушения:

От 951 водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, при 66 са установени повече от петнадесет нарушения на правилата за движението по пътищата. В процентно отношение представлява 6,9 %.

Рекордър по установени с акт за установяване на административно нарушение или фиш нарушения на правилата за движението по пътищата е водач с 67 нарушения.

V. II. Видове нарушения.

1. Контрол върху ППС и движение с превишена и несъобразена скорост

Установените нарушения, свързани с управлението на МПС с превишена скорост, са най-големият брой нарушения, установени при водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години.

Установени са 638 (649 за 2022 г.) нарушения на скоростните режими, от които 348 от първоначално установените нарушения са в населено място и 178 са в извън населено място, 112 са повторно извършени нарушения и от водачи на моторно превозно средство за обществен превоз на пътници и опасни товари.

В населено място, са установени, както следва:

- за превишаване с 10 km/h - 3 (4 за 2022 г.) нарушения;
- за превишаване от 11 до 20 km/h – 158 (173 за 2022 г.) нарушения;
- за превишаване от 21 до 30 km/h – 117 (134 за 2022 г.) нарушения
- за превишаване от 31 до 40 km/h – 50 (46 за 2022 г.) нарушения ;
- за превишаване над 40 km/h – 15 (15 за 2022 г.) нарушения;
- за превишаване над 50 km/h - 5 (5 за 2022 г.) нарушения.

Извън населено място, са установени, както следва:

- за превишаване с 10 km/h – 1 (2 за 2022 г.) нарушения;
- за превишаване от 11 до 20 km/h – 82 (96 за 2022 г.) нарушения;
- за превишаване от 21 до 30 km/h - 50 (75 за 2022 г.) нарушения
- за превишаване от 31 до 40 km/h – 31 (32 за 2022 г.) нарушения ;
- за превишаване над 40 km/h – 8 (17 за 2022 г.) нарушения;
- за превишаване над 50 km/h – 6 (8 за 2022 г.) нарушения.

Поради недостатъчен контрол са допуснати от водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, 17 нарушения, които са довели до същия брой ПТП.

Анализът на данните на установените нарушения за движение с превишена скорост в населено място отчита намаляване. За 2023 г. общо установените нарушения за управление на МПС с превишаване над 21 km/h са 167, а за 2022 г. – 200. Отчита се намаление с 16,5%. Намалението на установените нарушения за управление на МПС с превишена скорост извън населено място е особено осезаемо – за 2023 г. общо установените нарушения за превишение над 21 km/h са 95, а за 2022 г. са 132 – намаление с 28,03 %.

При водачите на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари разпределението на нарушението движение с превишение на разрешената скорост е:

В населено място, са установени, както следва:

за превишаване с 10 km/h – 13 (12 за 2022 г.) нарушения;
за превишаване от 11 до 20 km/h – 460 (394 за 2022 г.) нарушения;
за превишаване от 21 до 30 km/h – 301 (268 за 2022 г.) нарушения;
за превишаване от 31 до 40 km/h – 109 (105 за 2022 г.) нарушения;
за превишаване над 40 km/h – 33 (23 за 2022 г.) нарушения;
за превишаване над 50 km/h – 8 (5 за 2022 г.) нарушения.

Извън населено място, са установени, както следва:

за превишаване с 10 km/h – 4 5 нарушения;
за превишаване от 11 до 20 km/h – 221 (181 за 2022 г.) нарушения;
за превишаване от 21 до 30 km/h – 185 (145 за 2022 г.) нарушения;
за превишаване от 31 до 40 km/h – 50 (75 за 2022 г.) нарушения;
за превишаване над 40 km/h – 12 (18 за 2022 г.) нарушения;
за превишаване над 50 km/h – 4 (9 за 2022 г.) нарушения.

При тази група водачи се наблюдава 59 случая на ПТП, предизвикани поради неспазване на достатъчна дистанция пред движещо се пред него ППС.

9. Управление на моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда.

В редица европейски законодателства е въведен диференциран подход спрямо концентрацията на алкохол в кръвта при новите водачи:

Държава	Гранична стойност	Времетраене
 Франция	0,2	до 3 години от получаване на СУМПС
 Гърция	0,2	до 2 години от получаване на СУМПС
 Италия	0,0	до 2 години от получаване на СУМПС
 Хърватия	0,0	до 24 годишна възраст
 Люксембург	0,2	до 2 години от получаване на СУМПС
 Холандия	0,2	до 5 години (ако свидетелството за е придобито преди 18 г. - до 7 години)
 Австрия	0,1	до 3 години ; водачите от категория АМ до 20 годишна възраст)
 Полша	0,2	обща гранична стойност
 Португалия	0,2	до 3 години от получаване на СУМПС
 Швейцария	0,1	до 3 години от получаване на СУМПС
 Испания	0,3	до 2 години от получаване на СУМПС

През 2023 година са установени общо 10 случая на управление на пътно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта от 0,5 до 1,2 на хиляда при нови водачи, участвали в ТПТП. При пет водачи са установени и управление на моторно превозно средства без да притежава необходимите за това права.

Установени са по един случай на отказ да бъде извършена проверка с техническо средство за установяване употребата на алкохол в кръвта и с тест за установяване употребата на наркотични вещества или техни аналози.

Водачите на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари са допуснали 4 нарушения на чл. 174, ал. 3 от ЗДвП

10. Нарушения, свързани с правоспособността

Анализът на данните за извършени от водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, и водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари нарушения показва, че управлението на МПС без да се притежават свидетелство за управление запазва своя висок относителен дял.

Контролните органи са установили 84 нарушения на управление на МПС без водачът да притежава свидетелство за управление, а 22 са нарушенията за управление на моторно превозно средство, чиито водач трябва да притежава свидетелство за управление, валидно за категорията, към която спада управляваното от него моторно превозно средство, да не е лишен от право да управлява моторно превозно средство по съдебен или административен ред, както и свидетелството му за управление да е в срок на валидност, да не е временно отнето по реда на чл. 171, т. 1 или 4 или по реда на чл. 69а от Наказателно-процесуалния кодекс и да не е обявено за невалидно, тъй като е изгубено, откраднато или повредено. В един случай е търсена наказателна отговорност по 343в, ал. 2 от НК на РБ.

Водачите на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари са допуснали 33 нарушения на чл. 150 от ЗДвП – управление на МПС без водачът да притежава свидетелство за управление.

11. Нарушения, свързани с извършването на маневри

Най-често при извършването на маневри, водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, са нарушили правилата за извършване на маневрата престрояване – 10 нарушения, при които са настъпили ПТП.

При неправилно движение назад са констатирани 2 нарушения, допуснати от новите водачи. При извършването на маневрата „Завиване надясно“ са допуснати 3 нарушения.

При всички допуснати 3 бр. нарушения на маневрата „изпреварване“ се е стигнало до реализирането на ПТП.

12. Ползване на обезопасителен колан и предпазна каска

Водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, масово нарушават задължението си да поставят обезопасителен колан при управление на пътни превозни средства от категориите M1, M2, M3 и N1, N2 и N3.

Установени са 273 случая, при които те не са поставили обезопасителен колан. При един от водачите са констатирани 7 случая на извършени нарушения от този вид.

9 водачи на мотоциклети и мотопеди не са изпълнили задължението си да използват предпазни каски.

Водачите на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари са допуснали 407 (335 за 2022 г.) нарушения на задължението да се управлява МПС с поставен обезопасителен колан. Делът на този вид нарушения е по-висок при сравнението с групата на новите водачи.

13. Използване на мобилен телефон при управление

Забраната за използване на мобилен телефон по време на управление на моторно превозно средство без устройство, позволяващо използването на телефона без участие на ръцете водача, са нарушили 39 нови водачи. При пет водачи се наблюдава повторно извършване на това нарушение.

За този вид нарушения водачите на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари са допуснали 96 (85 за 2022 г.) нарушения.

14. Поведение спрямо пешеходците

Като цяло новите водачи се съобразяват с пешеходците на пешеходна пътека. Установени са само 9 случая, при които при приближаване към пешеходна пътека водачът на нерелсово пътно превозно средство не е пропуснал стъпилите на пешеходната пътека или преминаващите по нея пешеходци.

7. Управление на нерегистрирани МПС

Водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, и водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари, които не са изпълнили задължението за управление на МПС и ремаркета, които да са регистрирани и да са с табели с регистрационен номер, поставени на определените за това места са 21, като в 2 случая има приключили наказателни производства за престъпление по чл. 345, ал. 2 от НК.

8. Нарушения с по-ниска степен на обществена опасност, извършени от водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години

8.1. Използване на светлини

63 са нарушенията за движение през нощта и при намалена видимост без да включени къси или дълги светлини на МПС.

227 са нарушенията за движение без включени дневни светлини.

8.2. Неносене на документи и оборудване на МПС

При водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, са установени следните нарушения на чл. 100 от Закона за движението по пътищата:

- Неносене на свидетелство за управление на МПС или контролен талон към него – 419 нарушения;
- Неносене на свидетелство за регистрация на МПС – 117 нарушения;
- Неносене на полица за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите – 15 нарушения.

Управляваните по пътя три- и четириколесни моторни превозни средства от водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години в 286 случая са били без необходимото оборудване.

ГЛАВА ВТОРА

В настоящата глава са обследвани данните за водачите със стаж до две години в категорията управлявано МПС и за водачите на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, участвали в ТПТП, по отношение на мястото и условията при настъпване на ТПТП, причините за настъпване, от гледна точка компетентността на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. В обследването са използвани наличните статистически данни от информационните масиви на отдел „Пътна полиция“ при ГДНП и ИААА.

ВЪВЕДЕНИЕ

Дейността на служителите от Изпълнителна „Автомобилна администрация“ (ИААА, агенцията) е в пряка и косвена зависимост с безопасността на движение по пътищата и играе важна роля за подобряване на пътнотранспортната безопасност и спазване на нормативно определените изисквания от представителите на транспортния сектор. Тя е свързана с осъществяване на контрол и регулация на обществения превоз на пътници и товари, автомобилните превози на опасни товари, техническата изправност на превозните средства, придобиването на правоспособност за управление на моторни превозни средства (МПС), повишаване квалификацията на водачите, психологически подбор и др. дейности определени с национални или европейски нормативни документи, които са насочени към:

- Подобряване управлението на транспортната система;
- Повишаване сигурността и безопасността на транспортната система;
- Подобряване качеството на подготовката и преподготовката на кандидати за водачи на МПС;
- Повишаване качеството на периодичните прегледи за проверка за техническата изправност на пътни превозни средства (ППС);
- Повишаване безопасността на движението по пътищата (БДП).

Към края на 2023 г. В информационните масиви на агенцията, на лицензионен режим подлежат и са регистрирани 31364 броя търговски субекта. Дейностите им включват транспорт на пътници и товари, таксиметров транспорт, учебни центрове по наредби 37, 40 и 41, автогари, психологически лаборатории, както и пунктове за проверка техническото състояние на МПС.

Разпределението на търговските субекти с дейност превоз на пътници и товари с лицензи за Общността и с лиценз валиден само за територията на Република България по

регионални дирекции на ИА „Автомобилна администрация“ е показано в следващите таблици:

РД "АА"	БРОЙ ПРЕДПРИЯТИЯ И ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ПО РД "АА" КЪМ 31.12.2023 г.							
	лицензи на Общността				лиценз на територията на Р.България			
	товари		пътници		товари		пътници	
	фирми /бр./	заверени копия /брой/	фирми /бр./	заверени копия /брой/	фирми /бр./	МПС /брой/	фирми /бр./	МПС /брой/
Бургас	1 080	5 238	152	1 462	306	1 069	39	275
Варна	1 175	6 138	154	1 303	292	1 018	25	61
Враца	653	2 939	48	413	112	578	12	88
Плевен	1 201	6 636	76	634	351	1 287	38	226
Пловдив	1 822	12 260	144	1 782	658	2 229	38	127
Русе	1 131	5 561	89	851	143	649	21	83
София	6 547	31 745	383	2 910	807	3 808	58	1 105
Ст. Загора	1 103	5 142	163	1 406	250	907	54	205
ОБЩО ЗА ИА "АА"	14 712	75 659	1 209	10 761	2 919	11 545	285	2 170

От таблицата се вижда, че регистрираните търговски субекти за превоз на пътници са 1494 броя, а тези за превоз на товари – 17631 или общо фирмите за превоз на пътници и товари са 19125 броя с 92293 броя МПС.

РД "АА"	Сравнение БРОЙ ПРЕДПРИЯТИЯ И ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ПО РД "АА" 2023 с 2022							
	лицензи на Общността				лиценз на територията на Р.България			
	товари		пътници		товари		пътници	
	фирми /бр./	заверени копия /брой/	фирми /бр./	заверени копия /брой/	фирми /бр./	МПС /брой/	фирми /бр./	МПС /брой/
Бургас	63	29	4	58	1	34	3	3
Варна	33	142	4	29	5	24	1	3
Враца	14	69	-	4	4	25	1	1
Плевен	7	1 549	1	180	2	57	-	4
Пловдив	13	141	2	18	9	41	1	228
Русе	21	123	-	28	9	-	9	3
София	44	248	1	37	10	27	2	4
Ст. Загора	21	58	1	74	3	12	1	8
ОБЩО ЗА ИА "АА"	2	2 359	3	48	5	220	-	216

От сравнителната таблица между броя на предприятията и превозните средства между данните от 2022 г. и 2023 г. Се вижда значително увеличение на заверените копия на фирмите за превоз на товари с лицензи за Общността с 2359 броя лицензи и тези с

лиценз за територията на Р. България – с 220 броя ППС. Намаление се забелязва при фирмите за превоз на пътници – общо с 264 броя ППС.

Разпределението на броя на разрешенията и удостоверенията за регистрация на учебни центрове по областни отдели е, както следва:

1. По **НАРЕДБА № 37** за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение – 901 броя разрешения.
2. По **НАРЕДБА № 40** за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари – 116 броя разрешения.
3. По **НАРЕДБА № 41** за условията и реда за провеждане на обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари и за условията и реда за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация – 123 броя удостоверения за регистрация.

ОО „АА“	Н-37	% Н-37	Н-40	% Н-40	Н-41	% Н-41
София	161	17,9	21	18,1	22	17,9
Пловдив	65	7,2	14	12,1	9	7,3
Бургас	54	6,0	9	7,8	9	7,3
Благоевград	51	5,7	8	6,9	7	5,7
Варна	46	5,1	6	5,2	7	5,7
Пазарджик	43	4,8	4	3,4	6	4,9
Стара Загора	38	4,2	4	3,4	6	4,9
Велико Търново	37	4,1	4	3,4	5	4,1
Кърджали	31	3,4	4	3,4	5	4,1
Русе	29	3,2	4	3,4	4	3,3
Плевен	28	3,1	3	2,6	4	3,3
Шумен	27	3,0	3	2,6	4	3,3
Хасково	25	2,8	3	2,6	4	3,3

Монтана	23	2,6	3	2,6	4	3,3
Сливен	22	2,4	3	2,6	3	2,4
Враца	21	2,3	3	2,6	3	2,4
Кюстендил	20	2,2	3	2,6	3	2,4
Ловеч	20	2,2	3	2,6	3	2,4
Смолян	20	2,2	2	1,7	3	2,4
Добрич	19	2,1	2	1,7	3	2,4
Разград	19	2,1	2	1,7	2	1,6
Силистра	19	2,1	2	1,7	2	1,6
Габрово	18	2,0	2	1,7	2	1,6
Ямбол	18	2,0	1	0,9	2	1,6
Търговище	17	1,9	1	0,9	1	0,8
Видин	16	1,8	1	0,9	0	0,0
Перник	14	1,6	1	0,9	0	0,0
ОБЩО	901	100	116	100	123	100

I. ТЕЖКИ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ, ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ, ПРИДОБИЛИ ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ ДВЕ ГОДИНИ

През 2023 година за придобиване правоспособност за управление на МПС от съответна категория, на изпит са се явили общо 117802 кандидата, което е с 2893 по-малко спрямо 2022 година. От тях 83337 кандидати за придобиване правоспособност за управление на МПС са издържали успешно изпит, което също е с 687 кандидати по-малко спрямо 2022 г.

Разпределението по придобита категория за правоспособност да управляват МПС е както следва:

- за водачи на двуколесни МПС – 7157 кандидати;

- за водачи от категория В, ВЕ, В (78), ВЕ (78) – 69377 кандидати;
- за водачи от категория С и СЕ – 13561 кандидати;
- за водачи от категория D, D (103), D1 – 1423 кандидати и
- за водачи от категория Ткт и Тм – 752 броя

Явилите се кандидати за водачи на МПС, които не са покрили критериите за успешно полагане на изпит са 34433, което е с 2238 по-малко спрямо 2022 г., от които:

- за водачи на двуколесни МПС – 1386 кандидати (19,4 % от издържалите изпитите);
- за водачи от категория В, ВЕ, В (78), ВЕ (78) – 38125 кандидати (55 % от издържалите изпитите);
- за водачи от категория С и СЕ – 2014 кандидати (15 % от издържалите изпитите);
- за водачи от категория D, D(103), D1 – 181 кандидати (13 % от издържалите изпитите).

Изводите, които следват от съотношението между издържали и не издържали изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от съответната категория са:

- кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на двуколесни МПС и тези от категориите С и С+Е имат по-голяма успеваемост;
- кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС за категориите В, ВЕ, В (78), ВЕ (78) имат по-малка успеваемост.

а. ТЕЖКИ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ТПТП), ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ С ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ДВУКОЛЕСНИ МПС, ПРИДОБИЛИ ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ДО ДВЕ ГОДИНИ

КРИТЕРИЙ 1: Допуснати ТПТП, разпределени по категория двуколесни МПС

Категориите двуколесни МПС са регламентирани в чл. 149 от ЗДвП и са определени в чл. 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013, а именно:

- категория L1e – леки двуколесни моторни превозни средства, която се разделя на подкатегории:
 - подкатегория L1e-B – двуколесни мотопеди;
- категория L3e – двуколесни мотоциклети, която се разделя на следните подкатегории според:
 - мощността на двигателя:
 - подкатегория L3e-A1 – мотоциклети с ниска мощност;
 - подкатегория L3e-A2 – мотоциклети със средна мощност;

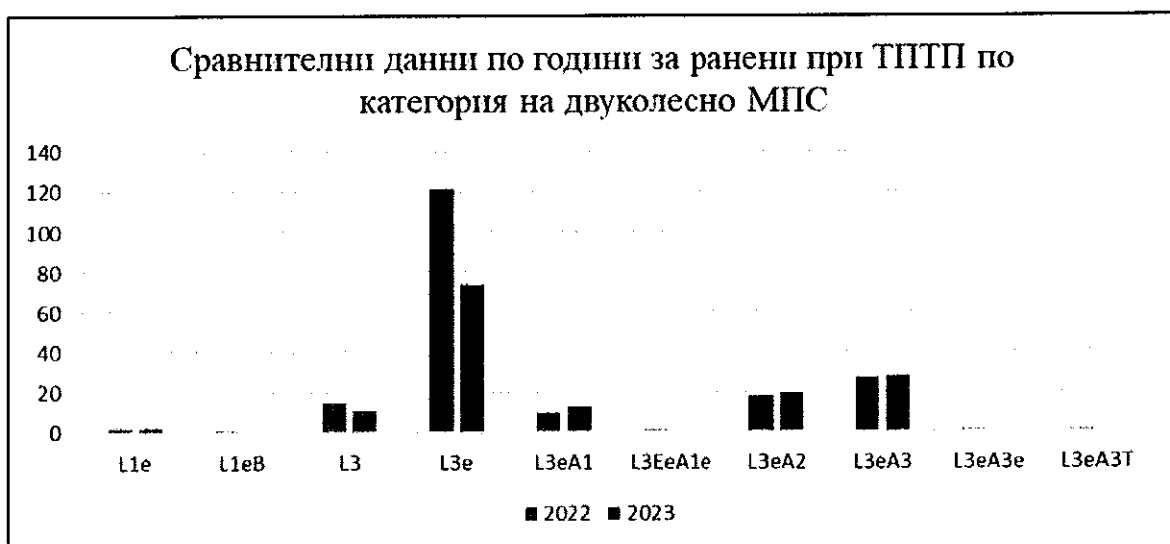
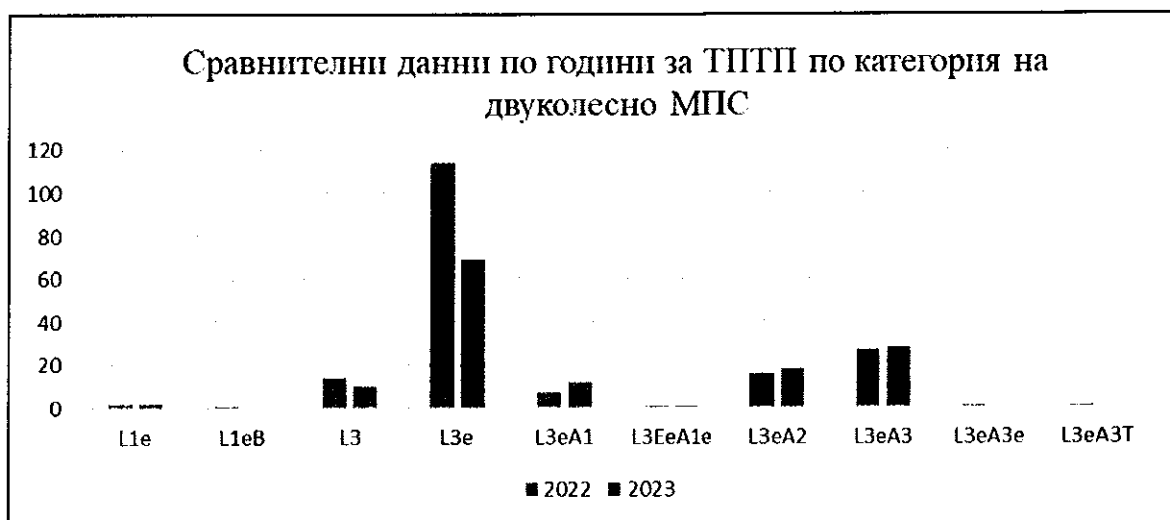
- подкатегория L3e-A3 – мотоциклети с висока мощност;
- специалното предназначение:
 - подкатегория L3e-A1E, L3e-A2E или L3e-A3E – ендуро мотоциклети;
 - подкатегория L3e-A1T, L3e-A2T или L3e-A3T – траял мотоциклети;

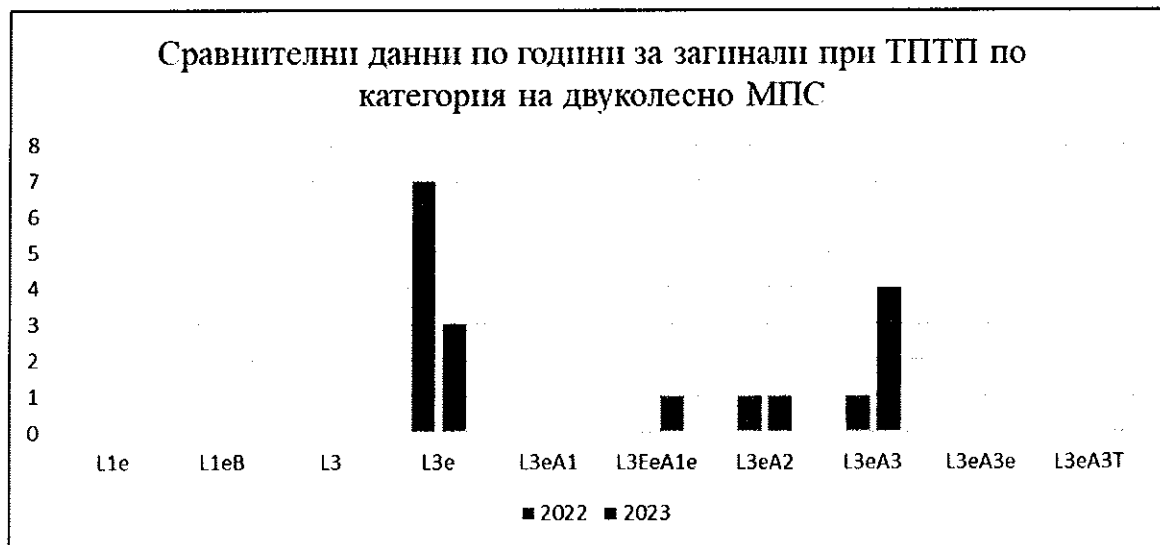
Регистрираните ТПТП с участие на двуколесни МПС е показано в Таблица 2.

От нея е видно, че най-много регистрирани ТПТП (114 броя) има с мотоциклети от категория L3e – мотоциклети с ниска мощност, при които са загинали 7 участника и са ранени 122-ма. От същата категория, но разпределени в подкатегориите L3eA1, L3eA2 и L3eA3 са регистрирани 44 ТПТП с 50 ранени и 1 загинал участник в движението по пътищата.

Таблица 2

Категория на двуколесно МПС	ТПТП		ранени		загинали	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023
L1e	2	2	2	2		
L1eB	1		1			
L3	14	10	15	11		
L3e	114	69	122	74	7	3
L3eA1	7	12	10	13		
L3EeA1e	1	1	1			1
L3eA2	16	18	18	19	1	1
L3eA3	27	28	27	28	1	4
L3eA3e	1		1			
L3eA3T	1		1			





Изнесените сравнителни данни между аварийността с участието на двуколесни МПС, показват намаление на регистрираните ТПТП през 2023 г. с 24 %, при ранените участници с двуколесни МПС – с 26 %, а при загиналите няма промяна.

Най-големият спад на ТПТП е при тези с участие на водачи на двуколесно МПС от основната категория L3e – с 60 % при ранените и 43 % при загиналите.

Следващата категория двуколесни МПС, с които водачите им са участвали в ТПТП е L3eA3. С участие на тази категория двуколесно МПС са регистрирани 20 % от ТПТП, 19 % от ранените и 44 % от загиналите участници в движението по пътищата.

През 2023 г. 237 учебни центъра притежават разрешения за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление от категориите А, А1, А2 и АМ, са явили 8543 човека, което е с 591 човека по-малко спрямо 2022 год.. (2022 г. – 9134).

Категория	Общо записани	Издържали	Успеваемост %
A	6493	5465	84
A1	1063	863	81
A2	982	825	84
AM	5	4	80
ОБЩО	8543	7157	83,8

КРИТЕРИЙ 2: Допуснати ТПТП, от успешно положили изпити водачи с правоспособност за управление на двуколесни МПС, разпределени по учебни центрове.

Справка за регистрирани тежки ТПТП, разпределени по участници, получили свидетелство за управление на двуколесно МПС от учебните центрове, сравнени с показателите през 2022 г. и 2023 г.

Таблица 3

№ Разрешително УЧЕБЕН ЦЕНТЪР	2022			2023		
	ТПТП	Ранени	ЗАГИНАЛИ	ТПТП	Ранени	ЗАГИНАЛИ
4210	6	5	1	3	4	0
4188	5	7	1	0	0	0
3662	5	5	0	2	2	0
3547	4	4	0	4	4	0
3884	4	4	0	0	0	0
3907	4	4	0	0	0	0
3966	4	4	0	0	0	0
3811	4	4	0	5	2	0
3739	4	4	0	0	0	0
3930	3	3	0	2	2	1
3275	3	3	0	0	0	0
3060	3	3	0	0	0	0
4279	3	3	0	0	0	0
3744	3	3	0	0	0	0
3126	3	2	1	0	0	0
4283	6	7	0	0	0	0

Забележка:

i. Имената на учебните центрове са заменени с номерата на разрешителните за обучения.

ii. Изнесените данни са само за учебни центрове, чиито участници са регистрирали по-висока аварийност.

Сравнявайки данните за регистрираните ТПТП през 2022 и 2023 (таблица 3) може да се отбележи, че в голяма част от учебните центрове има подобрене и спад на участващите в ТПТП от страна на водачите, придобили право да управляват двуколесни МПС.

Препоръка:

Условията по време на обучение и изпит не са равностойни с тези по време на ТПТП – състояние на времето, мокра настилка, вид на пътната настилка, интензивност на движение, състояние и модел на управляваното превозно средство и редица други обективни и субективни обстоятелства. Необходимо е да се акцентира върху изискванията за обучение на кандидати за водачи на двуколесни превозни средства практическите упражнения по време на обучението да се оптимизират и да се симулира управлението на мотоциклетите при различни пътни условия.

КРИТЕРИЙ 3: Допуснати ТПТП от успешно положили изпити водачи, разпределени по председатели на изпитни комисии

При разглеждане на данните за аварийността с двуколесни МПС, отнесени към председателите на изпитни комисии (ПИК), участвали в практическия изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС на кандидатите с правоспособност за управление на МПС от категории А, А1 и А2 и разпределени по области, се очертават следните резултати:

Таблица 4

ОБЛАСТ	Брой Учебни центрове		ТПТП		Ранени		Загинали		ПИК
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	
БЛАГОЕВГРАД	6	9	6	10	6	11		0	СТ-К-02
БУРГАС	14	6	18	7	22	8	1	1	А-А-04
ВАРНА	10	18	17	19	16	19	2	2	В-В-03
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	3	7	7	6	8	7	0	0	ЕН-ВТ-01
ВИДИН	1	2	1	3	1	3	0	0	ВР-ВН-01

ВРАЦА	3	3	6	5	6	5	1	1	BP-BH-01
ДОБРИЧ	1	1	1	2	1	1	0	0	B-TX-01
КЪРДЖАЛИ	2	2	2	4	2	4	0	0	CT-X-02
КЮСТЕНДИЛ	4	3	4	4	4	8	0	0	C-KH-01
ЛОВЕЧ	3	0	3	1	3	1	0	0	EH-OB-02
МОНТАНА	3	6	4	5	4	6	0	0	BP-M-02
ПАЗАРДЖИК	2	4	2	3	2	3	0	0	PB-PA-01
ПЕРНИК	1	3	1	2	1	2	0	0	C-PK-01
ПЛЕВЕН	2	8	2	8	2	7	0	1	PB-PB-05
ПЛОВДИВ	13	33	24	36	27	42	1	2	PB-PB-04
РАЗГРАД	1	3	2	1	2	1	0	0	P-PP-01
РУСЕ	7	11	7	9	6	9	2	1	P-P-01
СИЛИСТРА		2		2		2		0	
СЛИВЕН		1		4		3		1	
СМОЛЯН	2	3	2	3	2	4	0	0	PB-CM-02
СОФИЯ	15	29	19	23	20	23	2	0	C-E-10
СТАРА ЗАГОРА	5	4	5	9	5	9	0	1	CT-CT-02
ХАСКОВО	4	10	1	3	1	3	0	0	P-T-01
ШУМЕН	2	5	4	4	4	6	0	0	CT-X-03
ЯМБОЛ	2	1	2	1	2	2	0	0	A-Y-01

Забележка:

1. Във връзка с изискванията на Закон за защита на личните данни, имената на ПИК са заменени с код, който е достъпен само от представители на МВР и МТС. Кодът е сформирал по следния начин: Първата буква представлява Регионална дирекция по структурата на ИААА, втората буква е Областен отдел по структурата на ИААА, а цифрата е пореден номер ПИК от съответния отдел.
2. Данните за ПИК се отнасят само за резултатите през 2023 г.
3. Изнесените данни са само за ТПТП над 3 броя.
4. В колоните на „Брой учебни центрове“ са посочени само тези, при които има регистрирани ТПТП

КРИТЕРИЙ 4: Регистрирани ТПТП с двуколесни МПС, разпределени по области и брой на учебните центрове, притежаващи разрешение за обучение на водачи от категории А, А1, А2 и АМ.

Разпределение на пътнотранспортните произшествия с двуколесни МПС по области и броят на учебните центрове, притежаващи разрешение за обучение на водачи от категории А, А1, А2 и АМ в съответната област е посочено в Таблица 5 и е както следва:

Таблица 5

ОБЛАСТ	Брой Учебни ТПТП центрове			Ранени		Загинали	
	2023	2023	2022	2023	2022	2023	2022
БЛАГОЕВГРАД	6	6	10	6	11		0
БУРГАС	14	18	7	22	8	1	1
ВАРНА	10	17	19	16	19	2	2
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	3	7	6	8	7	0	0
ВИДИН	1	1	3	1	3	0	0
ВРАЦА	3	6	5	6	5	1	1
ДОБРИЧ	1	1	2	1	1	0	0
КЪРДЖАЛИ	2	2	4	2	4	0	0
КЮСТЕНДИЛ	4	4	4	4	8	0	0
ЛОВЕЧ	3	3	1	3	1	0	0
МОНТАНА	3	4	5	4	6	0	0
ПАЗАРДЖИК	2	2	3	2	3	0	0
ПЕРНИК	1	1	2	1	2	0	0
ПЛЕВЕН	2	2	8	2	7	0	1
ПЛОВДИВ	13	24	36	27	42	1	2
РАЗГРАД	1	2	1	2	1	0	0
РУСЕ	7	7	9	6	9	2	1
СИЛИСТРА	2		2		2		0
СЛИВЕН	1		4		3		1
СМОЛЯН	2	2	3	2	4	0	0
СОФИЯ	15	19	23	20	23	2	0
СТАРА ЗАГОРА	5	5	9	5	9	0	1
ХАСКОВО	4	1	3	1	3	0	0
ШУМЕН	2	4	4	4	6	0	0
ЯМБОЛ	2	2	1	2	2	0	0

Забележка: В колона „Брой учебни центрове“ е отбелязан броя само на тези центрове, от които придобилите правоспособност водачи на двуколесни МПС са участвали в ТПТП.

От изнесените данни се очертават областите с повишена аварийност с участие на двуколесни МПС, а именно: Пловдив с 24 ТПТП с 27 ранени и 1 загинал, София с 19 ТПТП, с 20 ранени и 2 загинали, Бургас с 18 ТПТП с 22 ранени и 1 загинал, Варна – съответно 17 ТПТП с 16 ранени и 2-ма загинали участника в движението по пътищата. През 2023 година, в областите Силистра и Сливен няма регистрирани ТПТП с тази категория водачи на МПС.

Изводът от тези статистически данни е, че в областните отдели на градовете Пловдив, София, Варна и Бургас, трябва да се окаже необходимата помощ и проверка на учебните центрове, извършващи обучение на кандидат водачи на двуколесни МПС. Да се проверят условията за обучение, квалификацията на инструкторите и не на последно място – изискванията на ПИК по време на изпит.

КРИТЕРИЙ 5: ТПТП, разпределение по учебни центрове, спрямо водачите, явили се най-много пъти на теоретичен изпит (2+пъти) и практически изпит (2+пъти)

В този критерий са разгледани явяванията на практически и теоретичен изпит за придобиване на правоспособност за управление на двуколесни МПС само на участници в ТПТП, учебните центрове, които са ги представили на изпит и лицата, определени от жребия за деня да проведат изпита.

Общият брой на проведените изпити за придобиване на правоспособност за управление на двуколесни МПС е 11525, от тях:

- Теория – 686 броя;
- Практика – 10839 броя.

Законът за движението по пътищата дава възможност, кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС, притежаващи правоспособност за управление на МПС от категории „В“, „С“ и „D“, да се явяват само на практически изпит за придобиване на правоспособност за управление на двуколесно МПС.

Само 33 кандидати са се явили и издържали теоретичния изпит за придобиване на правоспособност за управление на двуколесни МПС.

От тях:

- един кандидат се е явявал на изпит 10 пъти, представен от учебен център с Разрешение № 4187, придобил е правоспособност за управление на МПС с ПИК РВ-РВ-03 и е участвал в ТПТП, при което е регистриран един ранен участник в движението по пътищата.

- осем кандидати – явявали се по два пъти и са участвали в ТПТП, при които са регистрирани 7 ранени и двама загинали участници в движението по пътищата.

Таблица 6

№ разрешително на Учебен Център	От кой път е взет теоретичния изпит	От кой път е взет практическият изпит	ранени	загинали	код на ПИК
4187	10	1	1	0	PB-PB-03
3811	2	3	1	0	PB-PB-06
4067	2	1	1	0	C-C-04
4309	2	1	0	1	C-C-12
3198	2	1	1	0	BP-BH-01
3860	2	1	1	0	BP-M-01
3339	2	1	1	1	EH-EH-01
4201	2	1	1	0	BP-BH-01
3768	2	1	1	0	PB-CM-02
4211	1	5	2	0	B-B-06
3744	1	2	1	0	C-C-16
3555	1	2	1	0	C-PK-01
3043	1	2	1	0	A-Y-02
4172	1	2	1	0	B-B-09
3314	1	2	1	0	C-KH-03
4286	1	1	1	0	PB-PB-04
3802	1	1	1	0	P-PP-01
4044	1	1	1	0	BP-BH-01
4234	1	1	1	0	BP-M-02
3860	1	1	1	0	BP-M-02
3126	1	1	1	0	B-B-04
4171	1	1	1	0	PB-PB-06
3511	1	1	1	0	PB-PB-05
3022	1	1	1	0	B-TX-01
4062	1	1	1	0	C-C-13
3246	1	1	1	0	C-E-06
3811	1	1	1	0	PB-PB-07
3928	1	1	0	1	BP-BP-03
3800	1	1	1	0	C-KH-01
3912	1	1	1	0	P-T-01
3809	1	1	2	0	C-C-01
3190	1	1	1	0	C-C-17
3768	1	1	1	0	PB-CM-02

На практическите изпити за придобиване на правоспособност за управление на двуколесни МПС (Таблица 7):

- Един кандидат се е явявал 5 пъти на изпит, представен от учебен център с Разрешение № 4211 и е придобил правоспособност за управление на МПС с ПИК В-В-06 и е участвал в ТПТП, при което са регистрирани двама ранени участници в движението по пътищата.
- Един кандидат – 3 пъти и е участвал в ТПТП, при което е регистриран един ранен участник в движението по пътищата.
- Пет кандидати – по 2 пъти и са участвали в ТПТП, при които са регистрирани 5 ранени участници в движението по пътищата.

Таблица 7

№ разрешително на Учебен Център	От кой път е взет теоретичния изпит	От кой път е взет практическият изпит	ранени	загинали	код на ПИК
4211	1	5	2	0	В-В-06
3811	2	3	1	0	РВ-РВ-06
3744	1	2	1	0	С-С-16
3555	1	2	1	0	С-РК-01
3043	1	2	1	0	А-У-02
4172	1	2	1	0	В-В-09
3314	1	2	1	0	С-КН-03
3809	1	1	2	0	С-С-01
4187	10	1	1	0	РВ-РВ-03
4067	2	1	1	0	С-С-04
3198	2	1	1	0	ВР-ВН-01
3860	2	1	1	0	ВР-М-01
3339	2	1	1	1	ЕН-ЕН-01
4201	2	1	1	0	ВР-ВН-01
3768	2	1	1	0	РВ-СМ-02
4286	1	1	1	0	РВ-РВ-04
3802	1	1	1	0	Р-РР-01
4044	1	1	1	0	ВР-ВН-01
4234	1	1	1	0	ВР-М-02
3860	1	1	1	0	ВР-М-02
3126	1	1	1	0	В-В-04
4171	1	1	1	0	РВ-РВ-06
3511	1	1	1	0	РВ-РВ-05

3022	1	1	1	0	B-TX-01
4062	1	1	1	0	C-C-13
3246	1	1	1	0	C-E-06
3811	1	1	1	0	PB-PB-07
3800	1	1	1	0	C-KH-01
3912	1	1	1	0	P-T-01
3190	1	1	1	0	C-C-17
3768	1	1	1	0	PB-CM-02
4309	2	1	0	1	C-C-12
3928	1	1	0	1	BP-BP-03

Разпределението на ТПТП с пострадали участници по учебни центрове е показано в таблица 8.

Таблица 8

№ разрешително на Учебен Център	От кой път е взет теоретичния изпит	От кой път е взет практическият изпит	ранени	загинали	код на ПИК
4309	2	1	0	1	C-C-12
4286	1	1	1	0	PB-PB-04
4234	1	1	1	0	BP-M-02
4211	1	5	2	0	B-B-06
4201	2	1	1	0	BP-BH-01
4187	10	1	1	0	PB-PB-03
4172	1	2	1	0	B-B-09
4171	1	1	1	0	PB-PB-06
4067	2	1	1	0	C-C-04
4062	1	1	1	0	C-C-13
4044	1	1	1	0	BP-BH-01
3928	1	1	0	1	BP-BP-03
3912	1	1	1	0	P-T-01
3860	2	1	1	0	BP-M-01
3860	1	1	1	0	BP-M-02
3811	2	3	1	0	PB-PB-06
3811	1	1	1	0	PB-PB-07
3809	1	1	2	0	C-C-01
3802	1	1	1	0	P-PP-01
3800	1	1	1	0	C-KH-01
3768	2	1	1	0	PB-CM-02
3768	1	1	1	0	PB-CM-02

3744	1	2	1	0	C-C-16
3555	1	2	1	0	C-PK-01
3511	1	1	1	0	PB-PB-05
3339	2	1	1	1	EH-EH-01
3314	1	2	1	0	C-KH-03
3246	1	1	1	0	C-E-06
3198	2	1	1	0	BP-BH-01
3190	1	1	1	0	C-C-17
3126	1	1	1	0	B-B-04
3043	1	2	1	0	A-Y-02
3022	1	1	1	0	B-TX-01

Препоръка: Да се прецени необходимостта от оценка на въздействието върху пътнотранспортния травматизъм, предизвикан от:

- кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС, придобили правоспособност след 2 явявания на изпит;
- учебни центрове с повторяемост на участници, придобили правоспособност да управляват МПС при тях. Да се проследи тяхната дисциплина и наложени административни наказания и принудителни административни мерки, резултати от съдебни дела.

Не на последно място е необходимо да се извършва постоянен мониторинг и обучения на ПИК.

КРИТЕРИЙ 6: Разпределение на ТПТП с пострадали участници по възраст

Разпределение на регистрираните ТПТП, ранени и загинали по възраст, с участие на правоспособни водачи на двуколесни МПС със стаж до 2 год. Е показано на следващата таблица и графиките.

Таблица 9

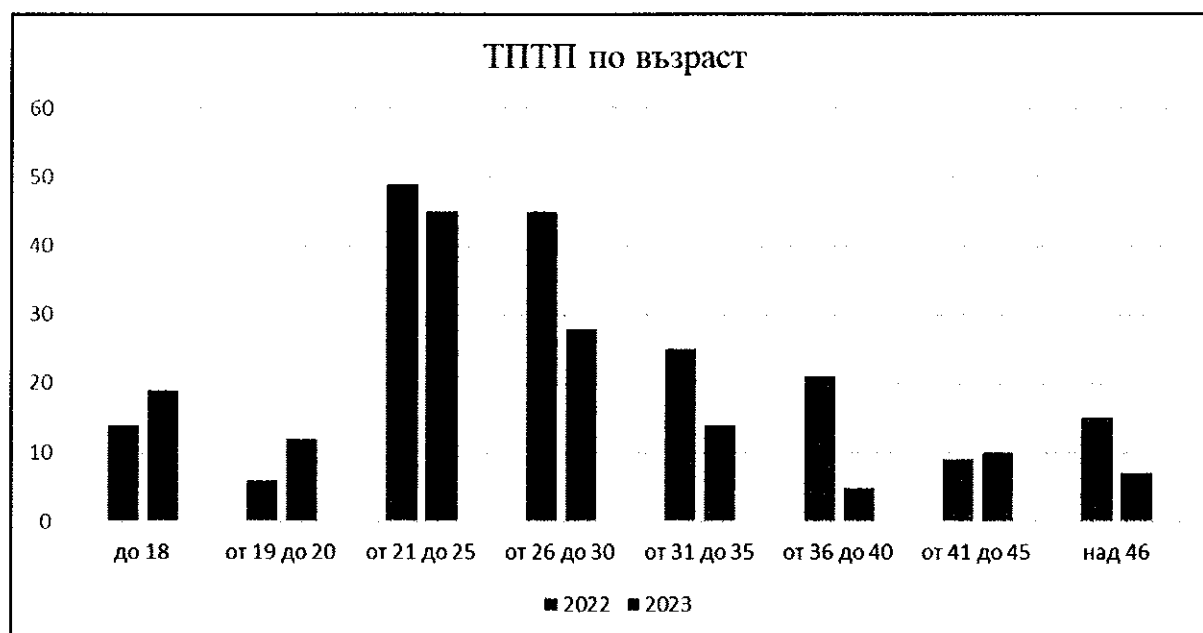
	ТПТП			Ранени			Загинали		
възраст	2022	2023	разлика	2022	2023	разлика	2022	2023	разлика
до 18	14	19	5	16	23	7	1	2	1
от 19 до 20	6	12	6	24	12	-12	0	0	0
от 21 до 25	49	45	-4	46	44	-2	3	6	3
от 26 до 30	45	28	-17	49	29	-20	1	1	0

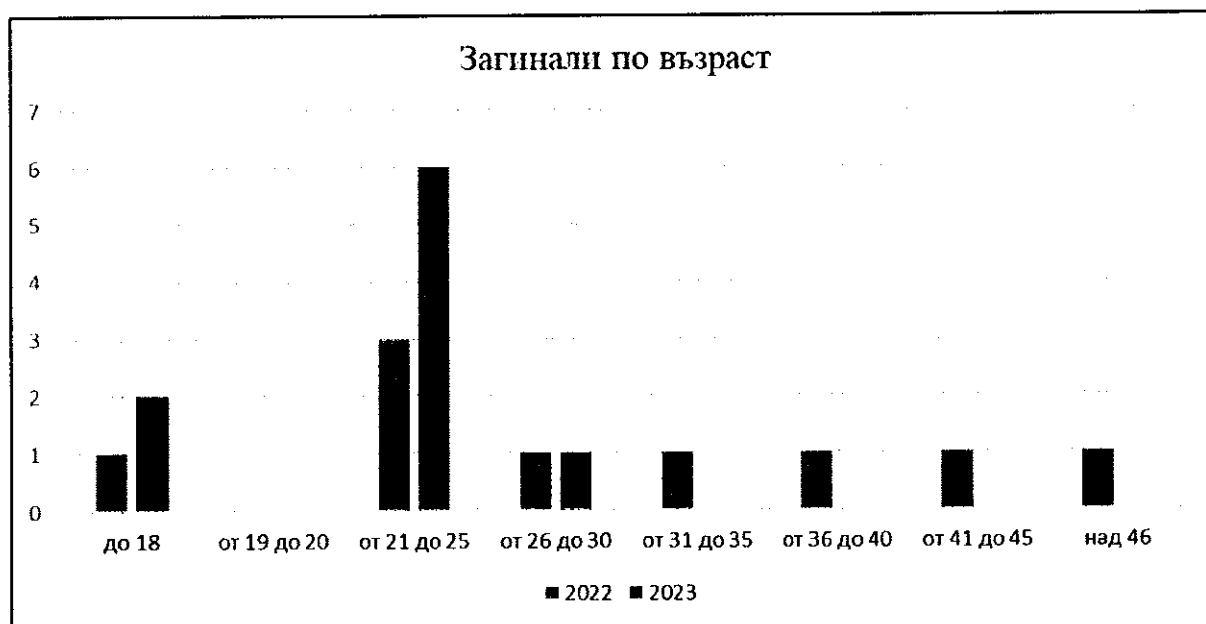
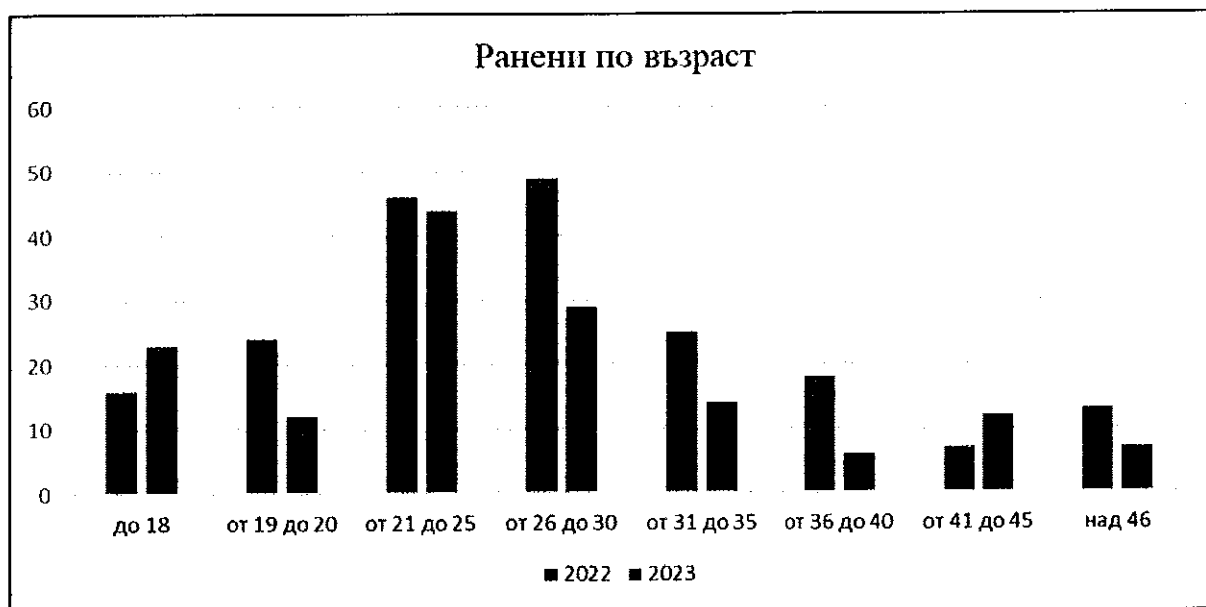
от 31 до 35	25	14	-11	25	14	-11	1	0	-1
от 36 до 40	21	5	-16	18	6	-12	1	0	-1
от 41 до 45	9	10	1	7	12	5	1	0	-1
над 46	15	7	-8	13	7	-6	1	0	-1
ОБЩО	184	140	-44	198	147	-51	9	9	0

Сравнителната статистиката между 2022 г. и 2023 г. на ТПТП по възраст на участниците показва известно подобрение. Произшествията са намалели с 44, ранените – с 51, а при загиналите няма изменение спрямо 2022 г.

От данните е видно, че ТПТП с водачи, придобили правоспособност за управление на двуколесни МПС на възраст до 20 години са преобладаващи, при ранените – тези на възраст между 41 и 45 години, а при загиналите – 21-25 годишните. Независимо от тези показатели, показателите за аварийността във възрастовия диапазон между 21 и 30 годишна възраст са водещи, с 65 % от ТПТП, 63 % при ранените и 78 % при загиналите участници в движението по пътищата.

Изводите от разпределението на ТПТП по възраст на водачите на двуколесни МПС са, че липсата на опит в управлението на двуколесни МПС води до по-чести нарушения, а от там и до по-висок травматизъм.





Посочените данни в таблица 10 показват неправилна оценка на пътнотранспортната обстановка и несъобразената скорост.

Таблица 10

ТПТП	Ранени	Загинали	НАРУШЕНИЕ НА ЗДЪП
2	1	1	БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО
16	16	2	ТПТП С ЕДНО ППС
7	7	4	ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ПЕШЕХОДЕЦ
90	92	2	СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС
10	10	0	ПРЕОБРЪЩАНЕ НА ИЗВЪН ПЪТЯ
14	15	0	ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА

Препоръка: Учебните центрове е необходимо да предоставят по-специфични условия за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на двуколесни МПС, при които да се симулира движение с по-висока скорост и внезапни маневри, предизвикани от пътнотранспортната обстановка – навлизане в мокър и хлъзгав участък от пътното платно, препятствие на пътя и др.

КРИТЕРИЙ 7: Място на настъпване на ТПТП

Таблица 11

място на настъпване	ТПТП		ранени		загинали	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023
населено	131	98	146	95	2	6
извън населено	53	47	52	52	7	3

В Таблица 11 е показано разпределение на ТПТП по място на настъпване на произшествието, броят им, загиналите и ранените участници.

От данните се вижда, че ТПТП и ранени участници в населено място през 2022 г. са значително повече от 2023 г., но броят на загиналите през 2023 г. е по-голям.

През 2023 година броят на ТПТП извън населени места и загиналите при тях е по-малък, спрямо 2022 г., а при ранените броят на пострадалите остава непроменен.

Най-голям брой загинали участници в произшествията е отчетен при ТПТП от вида сблъскване на пешеходец (четирима загинали), следван от сблъскване между МПС странично (двама загинали) и самостоятелни ТПТП (трима загинали).

Таблица 12

	населено място		
	ТПТП	Ранени	Загинали
пътен уличен участък	44	43	5
кръстовище четириклонно	24	26	1
кръстовище триклонно	14	15	0
друго	8	8	0
надлез	1	1	0
кръгово кръстовище	1	1	0
ЖП прелез	1	1	0

Таблица 12 илюстрира участъците в населени места, където най-често водачите на двуколесни МПС реализират ТПТП. Най-много ТПТП се регистрират в кръстовищата от всеки вид, а на пътните и улични отсечки има най-много загинали участници.

Следващата таблица 13 показва същия негативен резултат на пътните улични участъци извън населени места – най-много ТПТП с голям брой пострадали участници.

Таблица 13

Място на ТПТП	извън населено място		
	ТПТП	Ранени	Загинали
пътен уличен участък	28	29	1
кръстовище четириклонно	2	3	0
кръстовище триклонно	2	2	0
друго	10	10	1
пътен възел	4	4	0

В Таблица 14 е показан видът на регистрираните транспортни произшествия в населено място.

В населените места преобладават катастрофите от вида „сблъскване между МПС“. В тази група са включени всички механизми на ударите – челно, странично, под ъгъл и други.

Таблица 14

ВИД на ПТП	населено място		
	ТПТП	Ранени	Загинали
сблъскване с МПС	66	69	1
други	8	8	0
блъскане на пешеходец	6	5	4
блъскане в паркирало МПС	5	5	0
преобръщане на МПС	4	4	0
блъскане в крайпътно съоръжение	3	2	1

ИЗВОДИ :

1. Кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на двуколесни МПС имат по-голяма успеваемост. Това се дължи на факта, че в повечето случаи кандидатите са имали предишен опит в управление на МПС от други категории.
2. ТПТП са резултат на разминаване между използваното МПС по време на изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категориите А, А1, А2 и АМ и управляваното след това МПС, което в повечето случаи е от различен вид.
3. Условиата за подготовка на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС са различни в отделните учебни центрове – натовареност на уличната и пътна мрежа, вид и концентрация на транспортните потоци, организация на движението и други, които влияят негативно върху транспортната аварийност.
4. Преподавателите в учебните центрове (инструкторите) не предоставят на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС пълната гама от методиката за обучение – управление в извънградски условия, преминаване през различните видове кръстовища, инсцениране на аварийни ситуации, мокра настилка, различни видове на пътната настилка, различна транспортна интензивност на движение по време на обучението и редица други.
5. Необходимо е прецизиране на крайните оценки от ПИК по време на изпитите.
6. Трябва да се обърне сериозно внимание и по-висока вискателност при оценката към кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС, явявали

се на изпит повече от 3 пъти. Да се направи анализ на допусканите грешки от предишните им явявания и да се наблегне на овладяването им.

7. Статистическите данни за транспортната аварийност с водачи, с правоспособност за управление на двуколесни МПС в градовете Пловдив, София, Варна и Бургас показват висок травматизъм. В тази връзка трябва да се насочат усилията към:
 - а. трябва да се окаже необходимата помощ и проверка на учебните центрове, извършващи обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС на двуколесни МПС;
 - б. да се изготвят планове за проверка на условията и методиката за обучение;
 - в. да се предложи актуализиране периодичността за повишаване на квалификацията на преподавателите в учебните центрове, посочени в чл. 152, ал. 20 от ЗДвП, където е посочено, че преподавателите подлежат на периодично обучение за усъвършенстване на познанията им с продължителност не по-малка от 32 учебни часа на всеки 4 години. След завършване на обучението се издава удостоверение за допълнително обучение или специализация.
 - г. да се прецизира и актуализира програмата и методиката за обучението по чл. 152, ал. 20 от ЗДвП, където академичният състав на преподавателите от висшите училища подготвят методиката и провеждат курсовете, а МОН да предложи промяна в наредбата;
 - д. след приемане на промени в срока за съхранение на видеозаписите от проведените теоретични и практически изпити от 3 месеца на 2 години в проекта на наредба за изменение и допълнение на Наредба 38, да се извършва проверка на всеки изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС, с кандидат, придобил правоспособност за управление на МПС и в период от 2 години е допуснал ТПТП със загинали участници в ТПТП.
8. Изводите от разпределението на ТПТП по възраст са, че по-младите водачи на двуколесни МПС допускат повече грешки и нарушения на правилата за движение, водещи до висок травматизъм с ранени и загинали участници.
9. Изводите от анализа на данните за тези ТПТП, настъпили в населено и извън населено място, могат да се обобщят така:
 - слаба квалификация и ниско ниво на владеење на МПС;
 - липса на задълбочено обучение от страна на учебните центрове;
 - ниско ниво на оценяване на подготовка преди и по време на изпитите;

- липса на достатъчно времеви ресурс за обучение на кандидатите при управление на МПС извън населени места.

10. Голяма част от времето за изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС се извършва в населени места и не се оценява поведението на кандидатите при по-екстремни условия на движение.

ПРЕПОРЪКИ:

1. Необходимо е да се насочи вниманието и завиши контролът към използваната технология за обучение в учебните центрове и да се установят евентуални нарушения на методологията.
2. Да се прецени необходимостта от оценка на въздействието върху пътнотранспортния травматизъм, предизвикан от кандидати за водачи на МПС, придобили правоспособност след 3 явявания на изпит, включваща:
 - Проверка за наложени административни наказания и принудителни административни мерки, резултати от съдебни дела;
 - Провеждане на допълнително психологическо изследване;
 - Извършване на комплексни проверки на учебните центрове;
 - Проверка на знанията и уменията на ПИК, допуснали тези кандидати до придобиване права на водач на двуколесно МПС.
3. Необходимо е да се предоставят по-често специфични условия за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, при които да се симулира движение с по-висока скорост и внезапни маневри, предизвикани от пътнотранспортната обстановка – навлизане в мокър и хлъзгав участък от пътното платно, препятствие на пътя и др.

II. ТЕЖКИ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ТПТП), ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ С ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МПС ОТ КАТЕГОРИЯ М1, М2 И М3 СЪС СТАЖ ДО ДВЕ ГОДИНИ.

Предмет на анализ са категориите „М“ на МПС, които са проектирани и конструирани основно за превоз на пътници и техния багаж, разпределени в подкатегиите:

а) категория М1 – превозни средства от категория М с не повече от 8 места за сядане, без мястото за сядане на водача; без място за стоящи пътници; като броят на местата за сядане може да бъде ограничен до едно (мястото за сядане на водача);

б) категория М2 – превозни средства от категория М с повече от 8 места за сядане, без мястото за сядане на водача, с технически допустима максимална маса не повече от 5 t; в които освен местата за сядане, може да има място за стоящи пътници;

в) категория М3 – превозни средства от категория М с повече от 8 места за сядане, без мястото за сядане на водача, с технически допустима максимална маса над 5 000 kg, в които може да има място за стоящи пътници;

За да управлява моторно превозно средство, водачът трябва да притежава свидетелство за управление на МПС валидно за категорията, към която спада управляваното от него МПС.

- **категория В1** – Водачите, притежаващи свидетелство за управление от тази категория имат право да управляват четириколесни превозни средства (без тези от категория L6e) с маса без товар не повече от 400 kg

- **категория В** – Водачите, притежаващи свидетелство за управление от тази категория имат право да управляват моторни превозни средства с допустима максимална маса, която не надвишава 3500 kg, проектирани и конструирани за превоз на не повече от 8 пътници плюс водача; моторните превозни средства от тази категория могат да образуват състав с ремарке с допустима максимална маса, която не надвишава 750 kg

- **категория ВЕ** – Водачите, притежаващи свидетелство за управление от тази категория имат право да управляват без да се нарушават разпоредбите на правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състав от пътни превозни средства, с теглещо превозно средство от категория В и ремарке или полуремарке, когато допустимата максимална маса на ремаркетото или полуремаркетото не надвишава 3500 kg;

- **категория В (78)** – Водачите, притежаващи свидетелство за управление от тази категория имат право да управляват МПС с автоматична предавателна скоростна кутия. В свидетелството за управление на МПС е отбелязан код (78). Водачът получава права за управление само на автомобил с автоматична предавателна кутия.

- **категория ВЕ (78)** – Водачите, притежаващи свидетелство за управление от тази категория имат право да управляват МПС с автоматична предавателна скоростна кутия. В

свидетелството за управление на МПС е отбелязан код (78). Водачът получава права за управление само на автомобил с автоматична предавателна кутия.

Категория В1(78) – Водачите, притежаващи свидетелство за управление от тази категория имат право да управляват четириколесни превозни средства (без тези от категория L6e) с маса без товар не повече от 400 kg с автоматична предавателна скоростна кутия.

Категориите МПС се прилагат за нуждите на одобряването на типа МПС.

КРИТЕРИЙ 1: Допуснати ТПТП, разпределени по категория МПС

В този критерий са включени регистрираните ТПТП, допуснати от водачи, придобили правоспособност да управляват МПС до две години, от категориите М1, М2 и М3.

Разпределението на транспортната аварийност по категории МПС е показано в Таблица 15. Данните в нея показват, че през 2023 година има нарастване на броя регистрирани ТПТП, както и на ранените участници, а при загиналите е регистриран минимален спад.

Таблица 15

Категория на МПС	ТПТП		ранени		загинали	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023
М1	695	718	911	1125	48	45
М2	1	1	1	11		
М3	1	3	1	2		1
Общо	697	722	913	1138	48	46

Участващите МПС от категориите М2 и М3, управлявани от водачи със стаж до 2 години представляват малък дял от общия брой и ще бъдат разгледани общо за категория М.

КРИТЕРИЙ 2: Допуснати ТПТП от успешно положили изпити водачи на МПС, разпределени по учебни центрове

През 2023 г. 902 учебни центъра притежават разрешения за обучение на кандидати за водачи на МПС от категориите В, В (78), В+Е, В+Е (78), В1 и В1 (78).

През 2023 г. на изпит за придобиване на свидетелство за управление на МПС от категориите В, В (78), В+Е, В+Е (78), В1 и В1 (78) са се явили 107512 кандидати, от които 69377 (64,5 %) са издържали успешно изпитите.

Забележка: В броят на кандидатите явили се на изпит е включен и броят на тези, които са се явявали два и повече пъти.

Разпределението на издържалите изпитите кандидати по категории, сравнени между 2022 и 2023 година е показано в таблица 16. Основните изводи от данните в таблицата показват, че през 2023 година има увеличение на броя на лицата, придобили права да управляват МПС с 11 % и намален интерес към категориите с код (78), свидетелство за управление на МПС с автоматична предавателна скоростна кутия.

Таблица 16

Брой издържали по категории сравнени между 2022 и 2023 година													
2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
В		В (78)		ВЕ		ВЕ(78)		В1		В1(78)		ОБЩО „В“	
57539	66254	1177	454	2967	2501	126	35	26	110	13	23	61848	69377

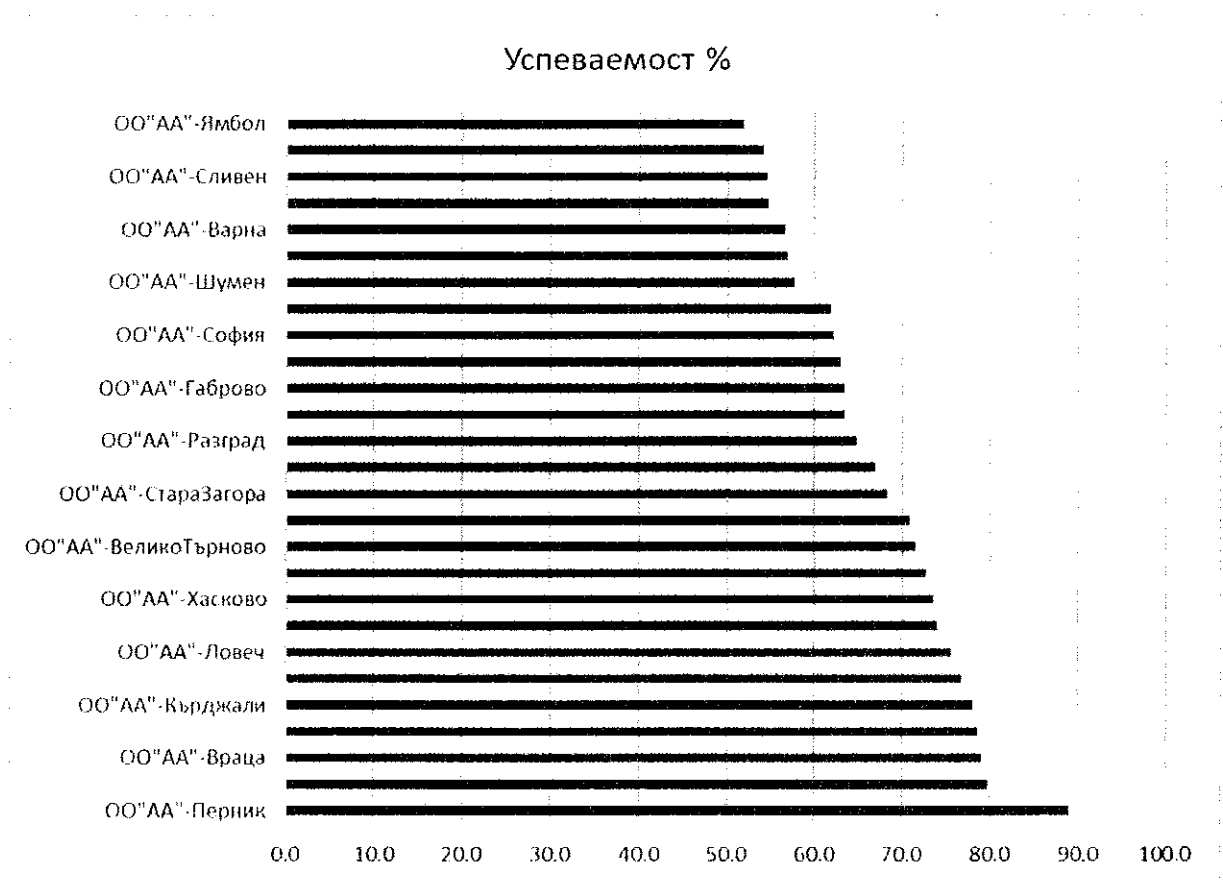
При разпределението на положили успешно изпитите и придобили правоспособност за управление на МПС от категория В, В (78), ВЕ, ВЕ(78), В1 и В1(78) водачи, по областни отдели на ИА „Автомобилна администрация“, се очертава статистиката посочена в таблица 17.

Таблица 17

Записани и издържали кандидати за водач на МПС от категория „В“, В (78), ВЕ, ВЕ(78), В1 и В1(78)			
Областен отдел „Автомобилна администрация“	Общо записани кандидати	Издържали	Успеваемост %
ОО“АА“-Благоевград	6319	3420	54,1
ОО“АА“-Бургас	5722	4163	72,8
ОО“АА“-Варна	8587	4856	56,6
ОО“АА“-Велико Търново	3280	2345	71,5
ОО“АА“-Видин	1361	965	70,9
ОО“АА“-Враца	2826	2236	79,1
ОО“АА“-Габрово	1549	982	63,4
ОО“АА“-Добрич	2225	1751	78,7
ОО“АА“-Кърджали	2116	1653	78,1
ОО“АА“-Кюстендил	2263	1515	66,9
ОО“АА“-Ловеч	1388	1050	75,6
ОО“АА“-Монтана	2004	1263	63,0
ОО“АА“-Пазарджик	4450	2756	61,9
ОО“АА“-Перник	1649	1467	89,0
ОО“АА“-Плевен	2943	2261	76,8

ОО"АА"-Пловдив	10796	6137	56,8
ОО"АА"-Разград	1990	1290	64,8
ОО"АА"-Русе	2928	2170	74,1
ОО"АА"-Силистра	1749	1109	63,4
ОО"АА"-Сливен	2967	1617	54,5
ОО"АА"-Смолян	1335	1066	79,9
ОО"АА"-София	22209	13801	62,1
ОО"АА"-Стара Загора	4592	3140	68,4
ОО"АА"-Търговище	2187	1194	54,6
ОО"АА"-Хасково	3020	2222	73,6
ОО"АА"-Шумен	3171	1830	57,7
ОО"АА"-Ямбол	2156	1118	51,9
ОБЩО	107782	69377	64,4

Графичното изображение на таблица 19, визуализира дяла на успеваемост на кандидатите за водачи на МПС по областни отдели на ИА „Автомобилна администрация“.



Данните в таблицата показват, че най-голям брой записани за изпит има в областните отдели на София (20,6 %), Пловдив (10,01%), Варна (8,1 %) и Благоевград (5,9 %). Този факт се дължи и на по-големия брой учебни центрове с разрешения на

територията на тези областни отдели. Броят на записаните кандидати включва и тези, които се явяват няколко пъти на изпит.

По отношение на успеваемостта от изпитите, резултатите показват, че с най-висока успеваемост за областните отдели на ИА „Автомобилна администрация“ в по-малките градове, с по-малък брой кандидати за водачи на МПС:

- ОО“АА“-Перник - 89,0 %
- ОО“АА“-Смолян - 79,9 %
- ОО“АА“-Враца - 79,1 %
- ОО“АА“-Добрич - 78,7 %
- ОО“АА“-Кърджали 78,1 %
- ОО“АА“-Плевен - 76,8 %
- ОО“АА“-Ловеч - 75,6 %

От таблицата се вижда, че учебните центрове с по-голям капацитет за обучаване на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС са малко.

В следващата таблица 19 са показани учебните центрове (УЦ) с най-много ранени при ТПТП, от които участниците са представени на изпит и са получили право да управляват МПС. На таблицата са изведени учебните центрове с 5 и повече ранени участника. В останалите, разпределението на ранените е както следва: в 22 УЦ има по 4 ранени, в 75 УЦ – по 3 ранени, в 128 УЦ – пострадали са по 2 участника и в 459 – по 1 участник е пострадал.

Таблица 19

Учебен център	Ранени
3359	11
3284	9
4259	8
3988	6
3615	6
3435	6
3211	6
4410	5
4379	5
4218	5
4216	5
3999	5
3825	5
3807	5
3667	5

3662	5
3605	5
3503	5
3465	5
3192	5
3173	5
3149	5
3044	5

Данните в таблица 20 показват участвалите водачи в ТПТП от учебните центрове, които са ги представили на изпит и са получили право да управляват МПС, с броя на загиналите участници.

Статистиката от данните в таблица 20 показва, че от 6 учебни центъра са изведени водачи на МПС с 2 загинали, а в останалите – по 1 загинал.

Таблица 20

Учебен център	Загинали
3605	2
3928	2
3314	2
4321	2
3368	2
3108	2
3211	1
3173	1
4299	1
4283	1
3959	1
4345	1
4108	1
4103	1
4061	1
3938	1
3311	1
4382	1
4318	1
4216	1
3999	1
3780	1
3554	1

3415	1
3368	1
3240	1
3180	1
4316	1
4282	1
4242	1
4171	1
4124	1
4028	1
3928	1
3802	1
3684	1
3359	1
3115	1
3095	1
3043	1

Препоръката от данните в таблиците е да се обърне внимание на учебните центрове с повишена транспортна аварийност, инспектори от МОН да правят периодични проверки на използваната методика за обучение на кандидатите и дали тя отговаря в пълнота на нормативно определената.

КРИТЕРИЙ 3: Допуснати ТПТП от успешно положили изпити водачи, придобили правоспособност за управление на МПС, разпределени по председатели на изпитни комисии (ПИК)

В Таблица 21 са показани статистическите данни на брой проведени изпити (над 8 броя), от всички инспектори с правомощия да проверяват знанията и уменията на кандидатите за водачи на МПС. Останалите ПИК са провели съответно: по един изпит – 9 ПИК; по два изпита – 7 ПИК; по три изпита - 12 ПИК; по четири изпита – 15 ПИК; по пет изпита – 13 ПИК; по шест изпита – 11 ПИК; по седем изпита – 8 ПИК.

Таблица 21

ПИК	брой проведени изпити от ПИК	% от общ брой изпити	Ранени	Загинали
ВР-ВР-01	18	2,51	27	0
ЕН-ЕН-01	17	2,37	29	1
А-СН-03	16	2,23	21	2
РВ-РВ-07	16	2,23	21	4
СТ-Х-03	16	2,23	21	0
ЕН-ЕН-03	14	1,96	17	0

PB-PB-09	14	1,96	17	2
A-A-03	13	1,82	25	1
BP-M-02	13	1,82	30	0
B-B-03	12	1,68	18	0
BP-M-01	12	1,68	19	0
B-TX-02	12	1,68	15	0
PB-PB-04	12	1,68	19	1
PB-PB-06	12	1,68	32	0
PB-PB-08	12	1,68	14	1
A-A-02	11	1,54	23	1
B-B-07	11	1,54	28	2
EH-BT-03	11	1,54	21	1
PB-PB-02	11	1,54	13	0
P-P-01	11	1,54	12	0
P-PP-01	11	1,54	17	1
P-CC-01	11	1,54	14	1
B-B-06	10	1,40	20	1
PB-PB-05	10	1,40	14	1
P-P-02	10	1,40	19	0
C-C-10	10	1,40	12	3
EH-EH-02	9	1,26	12	0
EH-OB-02	9	1,26	15	0
PB-PB-03	9	1,26	12	0
C-E-04	9	1,26	16	0
B-H-03	8	1,12	10	2
EB-EH-01	8	1,12	10	0
PB-PA-02	8	1,12	15	0
PB-PA-03	8	1,12	13	0
C-E-05	8	1,12	11	0
C-C-15	8	1,12	15	1

При анализ на данните в таблица 22 се вижда, че най-много проведени изпити имат ПИК с кодове BP-BP-01 – 18 броя изпити, EH-EH-01 – 17 бр., A-CH-03 – 16 бр., PB-PB-07 – 16 бр. и CT-X-03 – 16 .

Анализът на тези статистически данни дава насоки за следните изводи:

- Натовареността на ПИК между областните отдели не е равнопоставена;
- Натовареността на ПИК в самите областни отдели не е натоварена равномерно;

КРИТЕРИЙ 5: Регистрирани ТПТП с МПС, разпределени по области и брой на учебните центрове, притежаващи разрешение за обучение на водачи от категории М1, М2 и М3.

Таблица 22 отразява статистическите данни за брой регистрирани учебни центрове по Наредба № 37 за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на

правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение, в областните отдели на ИА „Автомобилна администрация и травматизмът вследствие на ТПТП с участие на водачи, придобили правоспособност в тези учебни центрове.

Общият брой на учебните центрове е 888, които са явили 61848 кандидата с успешно положени изпити от категория В, В (78), ВЕ, ВЕ(78), В1, В1(78), за придобиване на права да управляват МПС и 33275, които не са издържали изпитите.

Най-голям брой издадени разрешения на учебни центрове има в София (вкл. Софийска област), близо три пъти повече от следващия пловдивски отдел. Независимо от това, броят на ранените е значително по-голям в област Пловдив.

Изводите от този критерий може да се дефинират така:

- С цел намаляване на ТПТП в областите Пловдив, София, Варна, Бургас, Благоевград и Ловеч е необходимо да се провери изпълнението на изискванията за обучение и оценяването от ПИК по време на изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

Таблица 22

РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТРАВМАТИЗМА ПО УЧЕБНИ ЦЕНТРОВЕ ПО ОБЛАСТИ						
			2022	2023	2022	2023
	Брой УЦ	Брой разрешителни за кат. В, В (78), ВЕ, ВЕ(78), В1, В1(78)	Ранени		Загинали	
БЛАГОЕВГРАД	51	73	59	61	3	2
БУРГАС	55	78	66	70	1	2
ВАРНА	46	81	77	104	1	4
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	35	52	32	56	1	2
ВИДИН	15	23	20	20	2	2
ВРАЦА	21	38	44	46	1	5
ГАБРОВО	18	21	8	17	1	1
ДОБРИЧ	20	26	32	24	2	0
КЪРДЖАЛИ	31	39	20	23	1	0
КЮСТЕНДИЛ	19	33	13	19	2	2
ЛОВЕЧ	20	27	57	32	2	0

МОНТАНА	23	27	47	54	0	0
ПАЗАРДЖИК	44	54	34	44	0	2
ПЕРНИК	13	25	18	11	8	0
ПЛЕВЕН	27	41	39	68	4	2
ПЛОВДИВ	63	93	127	157	5	6
РАЗГРАД	18	23	20	28	0	1
РУСЕ	28	43	41	27	0	0
СИЛИСТРА	19	24	16	11	0	2
СЛИВЕН	22	33	21	24	0	3
СМОЛЯН	21	25	22	18	0	0
СОФИЯ	160	259	80	93	9	4
СТАРА ЗАГОРА	34	56	44	64	1	2
ТЪРГОВИЩЕ	17	20	26	12	0	0
ХАСКОВО	23	34	26	32	2	1
ШУМЕН	27	37	12	15	1	2
ЯМБОЛ	18	25	12	8	1	1

КРИТЕРИЙ 6: ТПТП, разпределени по учебни центрове, спрямо водачите, явили се най-много пъти на теоретичен изпит (4+пъти) и практически изпит (2+пъти)

В следващите таблици 23 и 24 са изведени данните за брой явявания на теоретичен и практически изпит. Успешно са положили теоретичен изпит от първо явяване 509 кандидати. Следват: от втори път – 110, от трети път – 45, от четвърти път – 19, от пети път – 3, от шести път – 9, от седми път – 2, от осми път – 1 и от девети път – 1.

Статистическите данни показват няколко по-особени случая, завършили с трагични последици:

- Кандидат явявал се 3 пъти на теоретичен изпит и 6 пъти на практически изпит, за да получи СУМПС, участва в ТПТП с един ранен и един загинал участник.
- Кандидат явявал се 4 пъти на теоретичен и 3 пъти на практически изпит, за да получи СУМПС, участва в ТПТП с един загинал участник.

В таблица 23 са посочени данните за пострадали участници и съответно учебния център посочен с номер на разрешителното за дейността и ПИК.

Таблица 23

Разрешително на УЦ №	теория	практика	ранени	загинали	ПМК
4021	9	1	4	0	A-A-04
3375	8	1	3	0	ЕВ-ЕН-01
4218	7	1	1	0	РВ-РВ-04
3825	7	2	1	0	В-В-03
4196	6	1	3	0	В-В-05
4345	6	1	2	0	В-В-09
3158	6	1	2	0	A-CH-03
3140	6	2	2	0	C-C-04
3302	6	1	1	0	РВ-РА-02
3829	6	3	1	0	C-E-06
3577	6	1	1	0	В-TX-01
3498	6	1	1	0	РВ-РВ-03
4349	6	1	1	0	СТ-X-03
3209	5	2	2	0	ЕН-ЕН-03
3311	5	2	1	0	C-E-07
4315	5	1	1	0	ЕН-ВТ-04
3465	4	1	5	0	СТ-СТ-07
4243	4	2	4	0	C-РК-01
3959	4	1	3	0	C-C-08
3240	4	2	2	0	ЕН-ЕН-01
4139	4	2	2	0	ВР-М-01
3145	4	1	2	0	P-PP-01

3306	4	1	2	0	СТ-СТ-02
3518	4	1	2	0	С-С-18
4318	4	1	1	0	А-А-02
3533	4	1	1	0	В-Н-01
3739	4	1	1	0	В-В-03
4065	4	1	1	0	СТ-К-03
3016	4	1	1	0	В-В-03
4276	4	3	1	0	РВ-РВ-03
3644	4	2	1	0	А-СН-03
3240	4	1	1	0	ЕН-ЕН-03
3959	4	3	1	0	РВ-РВ-07
4182	4	5	1	0	В-В-01
3802	4	3	0	1	Р-РР-01

Следващата таблица показва данните за брой явявания на кандидатите на практически изпит.

Таблица 24

Разрешително на УЦ №	теория	практика	ранени	загинали	ПМК
3240	3	6	1	1	ЕН-ЕН-01
3108	1	3	0	2	С-С-10
3802	4	3	0	1	Р-РР-01
3043	1	3	0	1	А-У-03
3368	2	2	0	2	РВ-РВ-07
3359	2	2	0	1	В-В-04
3095	2	2	0	1	РВ-РВ-05
4108	1	2	3	1	С-С-15
4061	1	2	2	1	В-В-07

3938	1	2	2	1	A-A-02
3368	1	2	1	1	PB-PB-08
3415	1	2	1	1	C-E-06
3115	1	2	0	1	B-H-01
4242	1	2	0	1	P-CC-01
3605	1	1	5	2	PB-PB-07
3928	1	1	2	2	BP-BP-04
3314	1	1	2	2	C-C-16
4321	1	1	1	2	BP-BH-02
4299	2	1	4	1	B-H-03
4103	2	1	2	1	B-B-06
4216	2	1	1	1	PB-PB-04
3684	2	1	0	1	C-C-10
4124	2	1	0	1	BP-BP-03
3211	1	1	6	1	EH-OB-03
3173	1	1	5	1	B-H-04
4283	1	1	4	1	EH-BT-01
3959	1	1	4	1	C-C-08
4345	1	1	3	1	B-B-07
3311	1	1	2	1	C-E-07
4382	1	1	1	1	EB-EH-02
3999	1	1	1	1	CT-CT-05
4318	1	1	1	1	A-A-03
3554	1	1	1	1	A-CH-03
3180	1	1	1	1	P-CC-02
3780	1	1	1	1	A-CH-03
4282	1	1	0	1	PB-PB-09
4316	1	1	0	1	B-H-03
4171	1	1	0	1	PB-PB-09
3928	1	1	0	1	BP-BP-04

КРИТЕРИЙ 7: Разпределение на ТПТП с пострадали участници по възраст

Таблица 25

възраст	ТПТП		Ранени		Загинали	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023
до 18	206	243	315	388	11	13
от 19 до 20	298	343	434	542	16	24
от 21 до 25	91	63	109	102	6	3
от 26 до 30	40	30	62	34	6	0
от 31 до 35	24	17	40	30	5	2
от 36 до 40	17	7	20	8	1	2
от 41 до 45	11	7	17	7	0	0
над 46	10	12	16	27	3	2
ОБЩО	697	722	1013	1138	48	46

Сравнението на статистическите данни за ТПТП и пострадали участници от водачи със стаж до 2 години между 2022 год. и 2023 г., показва увеличение при ТПТП с участие на водачи до 18 годишна възраст с 15 %, при ранените – с 19 % и при загиналите – с 16 %. Също така данните показват значително увеличение при ТПТП и пострадали участници във възрастовата група от 19 до 25 години.

Разпределение на ТПТП с пострадали участници по възраст и по пол е показано в таблица 26. В регистрираните ТПТП са участвали 210 жени и 512 мъже. Данните за транспортната аварийност показват еднаква тежест при мъжете и жените във възрастовия диапазон от 18 до 25.

Разпределението по възраст на пострадалите участници в регистрираните ТПТП, показва за пореден път необходимостта от промяна в нормативната уредба, свързана с

методиката за провеждане на обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и провеждане на изпитите.

През 2024 година са планирани редица изменения и допълнения в Наредба 37 за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение, които ще могат да се оценят на следващата година.

Таблица 26

пол	жени			мъже		
	ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
до 18	80	55	0	163	333	13
от 19 до 20	70	113	1	273	429	23
от 21 до 25	23	36	1	40	66	2
от 26 до 30	13	15	0	17	19	0
от 31 до 35	8	15	0	9	15	2
от 36 до 40	6	7	2	1	1	0
от 41 до 45	4	4	0	3	3	0
от 46	6	12	1	6	15	1
ОБЩО	210	202	5	512	936	41

КРИТЕРИЙ 8: Място на настъпване на ТПТП

Новите водачи, управляващи МПС имат различно усвоени практики и различна методология, прилагана от инструкторите. Преподавателят в учебния център трябва да прилага индивидуален подход, спрямо качествата на обучаемия така, че той да придобие основни умения за правилно и безопасно управление на МПС. В таблиците по-долу се вижда, че ТПТП в населено място са близо 50 % по-малко от тези регистрирани в извън населено място, но тежестта им е по-голяма поради различните характеристики на транспортния поток и пътна обстановка. В условията на движение в населено място, транспортния поток се характеризира с по-голяма гъстота, която не позволява да се развиват по-високи скорости и от там нараняванията при ТПТП са по-малки, за сметка на броя им.

Именно тези специфични характеристики на управление на МПС в населено и извън населено място, трябва да бъдат обяснявани на обучаваните и те да придобият специфични умения за прилагане на безопасно управление на МПС.

Извън населените места настъпват повече самостоятелни ТПТП, водачите самокатастрофират в крайпътни съоръжения или дървета, както и при несъобразена скорост с уменията им, автомобилите се преобръщат. Забелязва се също така и завишен брой на катастрофите в прав участък на пътя, което говори за слаб контрол върху превозното средство и липса на достатъчна подготовка, както и младежка самоувереност.

Таблица 27

	2022			2023		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
населено място	405	536	20	401	569	14
извън населено място	292	477	28	321	569	32

Таблица 28

извън населено място	2022			2023		
	ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
ПТП с едно ППС	78	123	4	100	178	9
сблъскване в друго МПС	83	149	17	114	220	16

Таблица 29

извън населено място	2022			2023		
	ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
кръстовище	15	31	8	30	55	3
пътен възел	5	9	0	15	25	1
прав пътен участък	46	75	6	203	360	24

Таблица 30

населено място	2022			2023		
	ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
кръстовище	144	196	6	150	238	1
кръгово кръстовище	9	10	0	6	10	0
прав пътен участък	149	196	12	197	269	9

Таблица 31

населено място	2022			2023		
	ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
ПТП с едно ППС	158	248	9	108	169	5
сблъскване в друго МПС	117	209	19	171	268	2

Сравнявайки данните за регистрираните ТПТП в населено място между 2022 година и 2023 година се забелязва, че произшествията в населено място са с по-малък брой на загиналите участници, но броят на ранените е увеличен. Статистиката за ТПТП извън населено място показва увеличение на ранените и загинали участници.

Тези данни показват, че водачите на МПС нямат достатъчен опит и квалификация да управляват безопасно на пътни участъци извън населени места.

ТПТП със самостоятелно катастрофирали участници в населените и извън населени места настъпват след сблъскване на управляваното МПС в препятствия извън пътя – дърво, билборд, ограда, стълб и други.

Предложението е да се прегледат местата, където са монтирани крайпътните съоръжения и тяхното обезопасяване така, че при напускане на пътя участниците в ТПТП да не получат наранявания, както и да се прегледа необходимостта от увеличаване на учебните практически обучения в извънградско управление на МПС.

КРИТЕРИЙ 9: Разпределение на ТПТП по предварителна информация за допуснато нарушение

Преобладаващите нарушения, допуснати от водачите с правоспособност за управление на МПС до 2 години, са показани в таблица 33. Както е формулиран и критерият, това са най-вероятно допуснатите нарушения по предварителни данни след оглед на мястото на ТПТП от компетентните органи.

Статистическите данни показват, че множеството нарушения на новите водачи, довели до тежки транспортни инциденти са несъобразената скорост, внезапна промяна на посоката на движение и отнемане на предимство на друго МПС.

Таблица 32

нарушение на водача	2022			2023		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
внезапна промяна посоката на движение	57	90	1	68	99	7
неправилна маневра	29	32	6	32	40	0
неправилно изпреварване	10	23	3	12	17	3

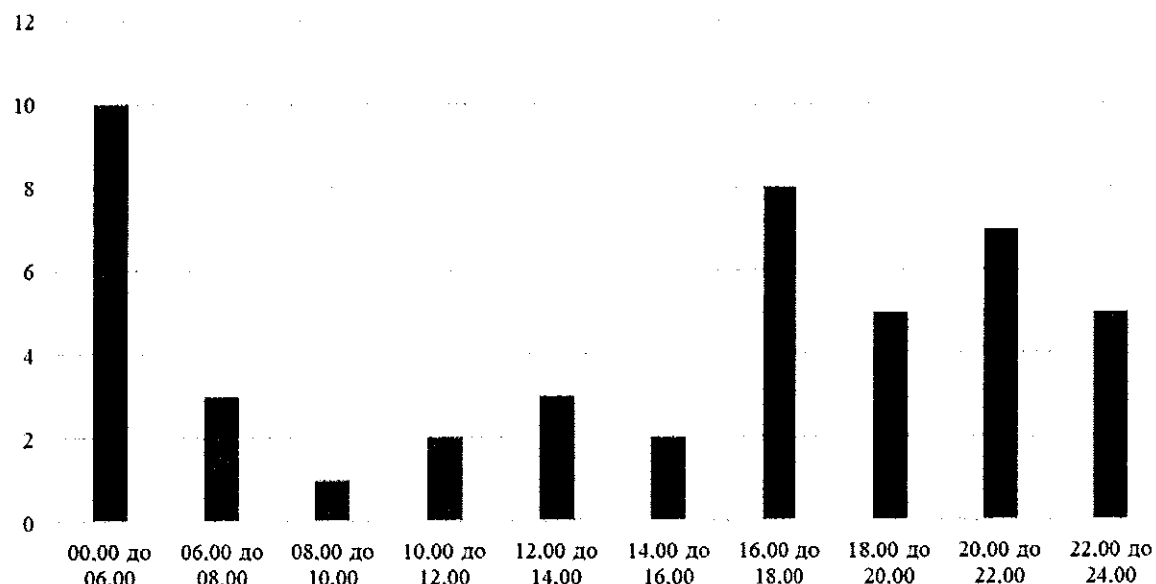
несъобразена скорост	252	371	7	262	435	14
неспазване на предимство	67	111	1	59	111	1
употреба на алкохол	7	8	0	5	6	0
отнемане предимство на пешеходец	42	44	1	36	36	2

Разпределение на транспортната аварийност по час от денонощието с участието на водачи на МПС със стаж до 2 години е показана в таблица 33

Таблица 33

час	ТПТП	Ранени	Загинали
00,00 до 06,00	91	157	10
06,00 до 08,00	30	42	3
08,00 до 10,00	38	60	1
10,00 до 12,00	50	94	2
12,00 до 14,00	80	111	3
14,00 до 16,00	69	107	2
16,00 до 18,00	91	139	8
18,00 до 20,00	94	127	5
20,00 до 22,00	90	156	7
22,00 до 24,00	89	145	5

ТПТП със загинали по час от денощето



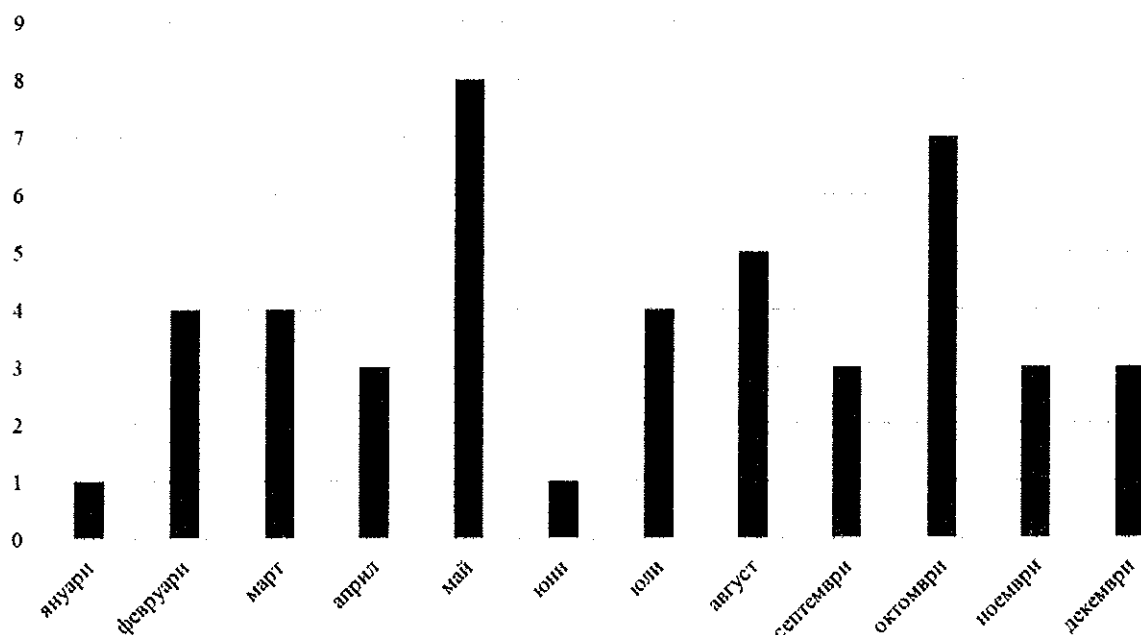
Голям брой ТПТП със загинали участници има в часовия диапазон между 16 и 18 часа.

Травматизмът по месец от годината е показана в следващата таблица 34

Таблица 34

месец	ТПТП	Ранени	Загинали
януари	56	93	1
февруари	30	43	4
март	60	95	4
април	60	93	3
май	57	91	8
юни	55	101	1
юли	85	123	4
август	76	120	5
септември	70	103	3
октомври	61	114	7
ноември	48	78	3
декември	64	84	3

ТПТП със загинали по месец от годината



Изнесените данни в таблица 34 очертават месеците май, август и октомври като такива с най-висока аварийност с най-много загинали. Ранените участници в ТПТП са с висок брой в месеците юли, август октомври и септември. Посочените месеци традиционно имат по-малък транспортен трафик в градовете и по-голям по пътищата от републиканската пътна мрежа. Този показател, сравнен с показателя ТПТП извън населени места доказва необходимостта от обстоен преглед на крайпътните съоръжения и растителност.

III. ТЕЖКИ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ТПТП), ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ С ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МПС ОТ КАТЕГОРИЯ N1, N2 И N3 СЪС СТАЖ ДО ДВЕ ГОДИНИ.

Чл. 149, ал. 1 от Закона за движението по пътищата регламентира моторните превозни средства от категория N. Това са МПС, проектирани и конструирани основно за превоз на товари. Категория N се разделя на подкатегории в зависимост от технически допустимата максимална маса.

- категория N1 – превозни средства от категория N с технически допустима максимална маса не повече от 3 500 kg;
- категория N2 – превозни средства от категория N с технически допустима максимална маса над 3 500 kg, но не повече от 12 000 kg;
- категория N3 – превозни средства от категория N с технически допустима максимална маса над 12 000 kg;

В чл. 149, ал. 1, т. 5, б. (г) от ЗДвП е определена категорията О4 – превозни средства от категория О (ремаркета, проектирани и конструирани за превоз на товари или пътници, както и за настаняване на пътници) с технически допустима максимална маса над 10 000 kg;

Тези определения са необходими при разглеждане на ТПТП с нови водачи, придобили правоспособност да управляват МПС от представените категории, след успешно положен изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС, имащи право да управляват посочените превозни средства. Важно е да се отбележи, че повече от водачите с правоспособност за управление на МПС от категория N2, N3 и О4 имат предишен опит да управляват превозни средства и придобита правоспособност за управление на МПС от други категории.

МПС от категория N1, съществуващи в статистиката на ТПТП, не са включени в лицензионен режим.

КРИТЕРИЙ 1: Допуснати ТПТП, разпределени по категория МПС

В таблица 35 е показано статистическото разпределение на ТПТП, ранени и загинали участници, при управление на МПС в категориите N1, N2, N3 и N3; О4 МПС за годините 2022 и 2023 г.

Статистиката за регистрираните ТПТП с участие на водачи на МПС от категория N1 със стаж до 2 години, през 2023 година, показва увеличение на произшествията със 17 % и при ранените участници с 36 %. Водачите на МПС от категория N1 са допуснали значително по-голям брой ТПТП от водачите на другите категории превозни средства.

Таблица 35

Категория МПС	2022 водачи със стаж до 2 години			2023 водачи със стаж до 2 години		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
N1	29	39	1	35	53	1
N2	5	6	0	1	1	0
N3	7	7	2	2	2	
N3;O4	3	4	0	2	1	1

Разпределение на ТПТП и травматизма при тях, спрямо възрастта на новите водачи, е представено в таблица 36.

Таблица 36

възраст на водач	2022			2023		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
до 18	8	14	1	11	19	0
от 19 до 20	15	15	1	16	21	1
от 21 до 25	8	9	1	7	10	1
от 26 до 30	4	7	0	1	1	0
от 31 до 35	5	6	0	0	0	0
от 36 до 40	1	1	0	1	1	0
над 40	3	4	0	2	2	0

Пътнотранспортната аварийност, разпределена между участниците в ТПТП по възраст показва относително по-високата аварийност във възрастовия диапазон между 18 и 25 години. Сравнявайки данните за произшествията между 2022 и 2023 година се очертава завишение на участие в тях на водачите на МПС със стаж до 2 години през 2023 година.

Данните от тази таблица доказват необходимостта от допълнителни знания и придобиване на практически умения в управлението на МПС от новите водачи на възраст между 18 и 25 години.

Препоръка: Преди назначаване на работа, управителите на търговски дружества, извършващи дейности по транспорт на стоки и пътници да извършват предварително проучване и практически тест за поведението на пътя и качествата на водач на МПС новите служители, а на останалите водачи – периодична проверка на административните нарушения, регистрирани от контролните органи и периодично теоретично и практическо обучение за опресняване на знанията им.

В таблица 37 са показани ТПТП разпределени по областни градове. От данните се очертават градовете с по-висока пътнотранспортна аварийност

- област Пловдив – 9 ТПТП, с 13 ранени и 1 загинал.
- област София – 4 ТПТП с 5 ранени;
- област Русе – 4 ТПТП с 4 ранени;

Таблица 37

Област	ТПТП	ранени	загинали
Благоевград	3	4	0
Бургас	1	1	0
Варна	3	2	1
Велико Търново	1	2	0
Враца	3	4	0
Добрич	1	2	0
Кърджали	2	2	0
Ловеч	2	2	0
Пазарджик	2	4	0
Пловдив	9	13	1
Разград	2	6	0
Русе	4	4	0
София	4	5	0
Стара Загора	1	1	0

КРИТЕРИЙ 8: Място на настъпване и вид на ТПТП

Следващите таблици отбелязват мястото и видът на ТПТП.

Таблица 38

място на регистриране на ТПТП	2022			2023		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
населено място	25	33	0	20	26	2
извън населено място	16	19	3	18	28	0

От таблица 38 се вижда, че ТПТП с участието на водачи на МПС от категории N1, N2, N3, N3;O4, придобили правоспособност до 2 години настъпват по-често в населено място, които представляват 54,3 % с 58,9 % от ранените и 100 % при загиналите участници в движението по пътищата. През 2023 година ТПТП и ранените при тях участници са по-малко в населено място в сравнение с 2022 година и обратно, извън населено място – ТПТП и ранените са повече спрямо 2022 година, а загиналите участници са по-малко.

Таблица 39

вид на ТПТП в населено място	2023		
	ТПТП	ранени	загинали
сблъскване между МПС	19	30	1
самокатастрофирал	12	17	1
блъскане на пешеходец	5	5	0

В показателя „вид на ТПТП“ в населено място преобладават „сблъскване между „МПС“ следвани от „с едно ППС“. Не е малък е броя и на ТПТП „блъскане на пешеходец“.

Таблица 40

място на ТПТП в населено място	2022			2023		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
пътен участък	13	16	0	12	12	0
кръстовище	9	13	0	6	7	0

Таблица 41

място на ТПТП извън населено място	2022			2023		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
пътен участък	10	11	3	11	20	1
друго място	8	8	0	8	8	1

Таблиците 40 и 41 показват мястото на настъпване на ТПТП. От изнесените данни се вижда, че пътните участъци са по-опасни за водачите на МПС със стаж до 2 години. Сблъсъците са предимно в крайпътни съоръжения и растителност. Сравнението на транспортната аварийност за 2022 и 2023 година показва идентични данни за настъпване на ТПТП.

Извод: Причините за високата аварийност на прав уличен или пътен участък може да бъде комплексът от недобра пътна инфраструктура, недостатъчна квалификация на водачите или неизправности в МПС.

КРИТЕРИЙ 9: Разпределение на ТПТП по предварителна информация за най-вероятно допуснато нарушение

Таблица 42

нарушения	2022			2023		
	ТПТП	Ранени	загинали	ТПТП	Ранени	загинали
неправилна маневра	7	9	3	5	7	0
несъобразена скорост	5	6	0	10	15	1
неспазване на предимство	5	9	0	4	4	0
неспазване на дистанция	3	4	0	5	8	0
друго нарушение	4	8	0	3	3	1

ИЗВОДИ:

Статистическата информация за регистрираните ТПТП с участие на водачи придобили свидетелство за управление до 2 години, управляващи МПС от категориите N1, N2, N3 и N3;O4 води до следните изводи и препоръки:

- Всички регистрирани ТПТП са поради нарушения извършвани от водачите на тези МПС;
- От 48 водачи, участвали в ТПТП, 38 са със стаж под 2 години, останалите 10 имат по-дълъг стаж;
- Регистрирано е и участие в ТПТП на 6 жени със стаж до 2 години
- Успешно издържали теоретичен изпит от първи път са 26 кандидати (45 %), а практическят – 25 кандидати (46 %).

- Не се забелязва повтораемост при успешно положилите изпити кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС от учебните центрове и председателите на изпитни комисии (ПИК), на които да се обърне по-специално внимание и да се извършат допълнителни проучвания за резултати на този ПИК.

От справката за издържали изпитите кандидати се отличава случай, при който един кандидат се е явявал на теоретичен изпит 5 пъти и на практически изпит четири пъти. Този случай е при ПИК – С-С-0.

През 2024 година са планирани редица изменения и допълнения в Наредба 37 за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение, които ще могат да се оценят на следващата година.

ПРЕПОРЪКИ:

След обнародването в „Държавен вестник“ на планираните изменения и допълнения в Наредба 37 е необходимо да се направи оценка на въздействието върху транспортния травматизъм да се изготвят необходимите промени свързани с обучението на кандидатите и повишаване качеството на провеждане на изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

IV. ТЕЖКИ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ТПТП), ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ, НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ ИЛИ ПРЕВОЗ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ

Анализът и обследването на пътнотранспортните произшествия е процес, който спомага да се изведат основните параметри на транспортния процес, водещи до високия пътнотранспортен травматизъм в нашата страна и да се постигнат целите на Националната стратегия на Република България за ограничаване на ТПТП в периода 2021 – 2030 година.

Пътнотранспортните произшествия с участието на пътни превозни средства за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са с по-ниска честота, но пораждаат сериозна публична дискусия поради по-високия травматизъм.

В обхвата на глава II от настоящето обследване са включени МПС и ППС за превоз на пътници и товари. Тези превозни средства се делят на следните категории, определени от Закона за движението по пътищата, а именно:

- категория М2 – превозни средства от категория М с повече от 8 места за сядане, без мястото за сядане на водача, с технически допустима максимална маса

не повече от 5 t; в които освен местата за сядане, може да има място за стоящи пътници;

- категория М3 – превозни средства от категория М с повече от 8 места за сядане, без мястото за сядане на водача, с технически допустима максимална маса над 5 000 kg; в които може да има място за стоящи пътници;
- категория N2 – превозни средства от категория N с технически допустима максимална маса над 3 500 kg, но не повече от 12 000 kg;
- категория N3 – превозни средства от категория N с технически допустима максимална маса над 12 000 kg;

както и

- категория О – ремаркета, проектирани и конструирани за превоз на товари или пътници, както и за настаняване на пътници;
- категория О4 – превозни средства от категория О с технически допустима максимална маса над 10 000 kg

През 2023 г. на територията на страната са регистрирани 591 ТПТП със 771 ранени и 111 загинали лица с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари.

В сравнение с 2022 година, аварийността е нараснала при ТПТП с 11 %, при ранените с 6 % и при загиналите с 37 %.

В таблица 1 са показани разпределението на ТПТП по вид на МПС и неговата категория в сравнителни показатели между годините 2022 и 2023 години.

Таблица 1

Вид на ТПТС	Категория МПС	2022			2023		
		ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
автобус	M2	19	26	1	17	54	4
автобус	M3	145	253	12	197	211	18
Влекач	N3;O4	114	115	19	75	99	25
Влекач	N3	112	153	30	199	257	45
Специален	M3	1	1		0	0	0
Специален	N2	7	8		9	14	1
Специален	N3	35	43	4	25	25	4
Товарен	N2	14	22	2	13	25	6
Товарен	N3	48	64	13	32	39	8
трамвай		12	12		14	18	0

тролейбус		23	29		10	29	0
ОБЩО		530	726	81	591	771	111

V. ТЕЖКИ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ТПТП), ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ, НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ

КРИТЕРИЙ 1: ТПТП, допуснати от водачи на МПС за обществен превоз на пътници, разпределени по категория МПС

Таблица 2

Вид на ППС	Категория МПС	2022			2023		
		ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
автобус	М2	19	26	1	17	54	4
автобус	М3	145	253	12	197	211	18
трамвай		12	12		14	18	0
тролейбус		23	29		10	29	0
ОБЩО		199	320	13	238	312	22

От изнесените статистически данни е видно, че от тази група ППС значителният превес в регистрираните ТПТП с ранени и загинали, са тези с водачи на МПС за обществен превоз на пътници от категория М3 – 83 % при ТПТП, 68 % при ранените и 92,3 % при загиналите участници.

Отнесени към общата статистика на участвалите водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари съотношението е с високи показатели – за ТПТП и ранените при тях, то е 40 %, а към загиналите – 20%.

При сравнение на данните за 2023 година с тези от 2022 година се отчита нарастване на ТПТП и загиналите, а при ранените лек спад.

Транспортния травматизъм при водачите, управляващи МПС от категория М2 се изразява в допуснати 7 % от ТПТП, 17 % от ранените и 18 % при загиналите участници в произшествията. И в тази разглеждана категория има нарастване на ранените и загинали участници спрямо 2022 година.

В категорията ТПТП с участието на „трамвай“ също се забелязва нарастване на травматизма спрямо 2022 г.

При 99 % ТПТП са допуснати при нарушения на правилата за движението по пътищата от водачите участващи в произшествието. При справка за премината подготовка и тест за „Физическа и психологическа годност на водача“ се вижда, че 12 от тях не притежават валиден документ, а при 5 от тях не са представени валидни карти за квалификация на водач на МПС. Тази констатация показва липса на контрол за валидност на законоустановените документи за извършване на дейността „Водач на МПС“ от страна на работодателите.

КРИТЕРИЙ 2: Място на настъпване на ТПТП

Таблица 3

Място на ТПТП	2022			2023		
	ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
Населено място	183	236	4	184	229	10
Извън населено място	33	127	9	54	83	12

В таблица 3 е показано разпределение на ТПТП по място на настъпване в населено място и извън населено място, с участието на водачи на МПС за превоз на пътници. Статистиката показва, че в условията на управление на МПС от категория М3 и М2, водачите допускат повече ТПТП с пострадали участници в населени места. Спрямо показателите от 2022 година се очертава завишение на загиналите в населени и извън населените места.

В следващите таблици 4 и 5 е показан участъкът от пътя или улицата, където е регистрирано ТПТП. Данните за 2023 година в сравнение с 2022 година показват завишение при ТПТП и ранените в зоната на кръстовище в населено място, а в прав пътен/уличен участък има значително увеличение на броя на загиналите.

Таблица 4

ТПТП в зоната на	Населено място					
	2022			2023		
	ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
кръстовище	64	68	2	74	79	1
пътен възел	3	3		2	2	0

прав пътен участък	98	145	2	98	120	8
друго	18	20	0	25	27	1

Таблица 5

ТПТП в зоната на	Извън населено място					
	2022			2023		
	ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
кръстовище	3	8		5	5	2
пътен възел	2	4		2	2	0
прав пътен участък	20	91	8	24	39	10
друго	8	124	1	8	38	0

КРИТЕРИЙ 3: Разпределение на ТПТП и травматизма при тях спрямо предварителната информация за най-вероятно допуснато нарушение

Таблица 6

Извън населено място			
нарушение	ТПТП	Ранени	Загинали
неправилна маневра	6	16	2
несъобразена скорост	3	14	0
неправилен превоз на хора	1	1	0
друго	4	18	1

Таблица 6 показва разпределението на нарушенията по предварителна информация от компетентните органи, извършвани от водачите на МПС за превоз на пътници.

В таблица 7 са показани предварителните данни от компетентните органи за извършеното нарушение, предизвикало ТПТП. Те са установили най-много нарушения при неправилен превоз на хора в населено място, а именно – 36 ТПТП с 39 ранени.

Таблица 7

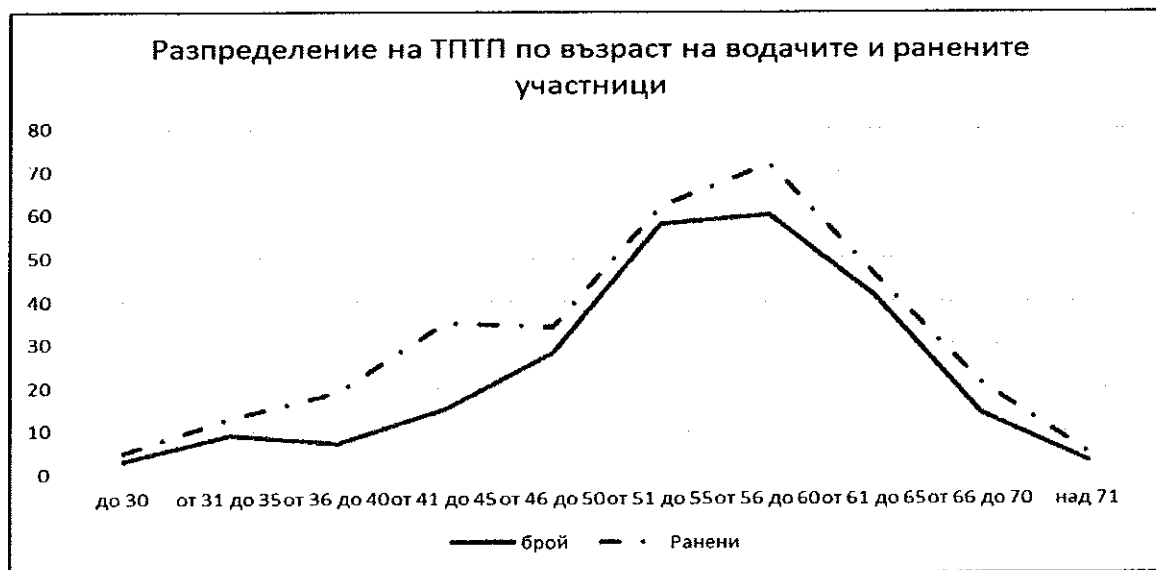
Населено място			
нарушение	ТПТП	Ранени	Загинали
неправилна маневра	13	15	1
несъобразена скорост	16	26	0
неправилен превоз на хора	36	39	0
неспазване на предимство	18	21	0
Употреба на упойващо вещество	2	2	1
друго	62	62	3

КРИТЕРИЙ 4: ТПТП и травматизма при тях, разпределени по възраст на водачите, обект на обследване

В следващата таблица 8 е визуализирано разпределението на пострадалите и загинали участници в ТПТП по възраст на водачите на ППС и приложената към нея графика.

Таблица 8

възраст	брой водачи	Ранени	Загинали
до 30	3	5	0
от 31 до 35	9	13	2
от 36 до 40	7	19	0
от 41 до 45	15	35	0
от 46 до 50	28	34	1
от 51 до 55	58	62	0
от 56 до 60	60	72	3
от 61 до 65	41	46	3
от 66 до 70	14	21	0
над 71	3	5	1



Разпределението по възраст на водачите на МПС за превоз на пътници, участвали в ТПТП показва, че във възрастовата група между 56 и 60 години присъстват 25 % от всички водачи на превозни средства за превоз на пътници, следва групата на възраст между 51 и 55 годишна възраст с 24 % и възрастовият интервал между 61 и 65 години със 17 %.

Това разпределение показва, че водачите на МПС за превоз на пътници, които са във възрастовият диапазон от 51 до 65 години са носители на 67 % от ТПТП.

Високата възрастова група на водачите на МПС за превоз на пътници доказва необходимостта от редица нормативни промени, които да стимулират и по-млади хора да бъдат привлечени в тази отговорна професия.

КРИТЕРИЙ 5: Допуснати ТПТП, разпределени по стаж на водачът на МПС за превоз на пътници

В следващата таблица 9 са изнесени данните за разпределението на участващите водачи на МПС за превоз на пътници по години стаж. Резултатите показват няколко извода:

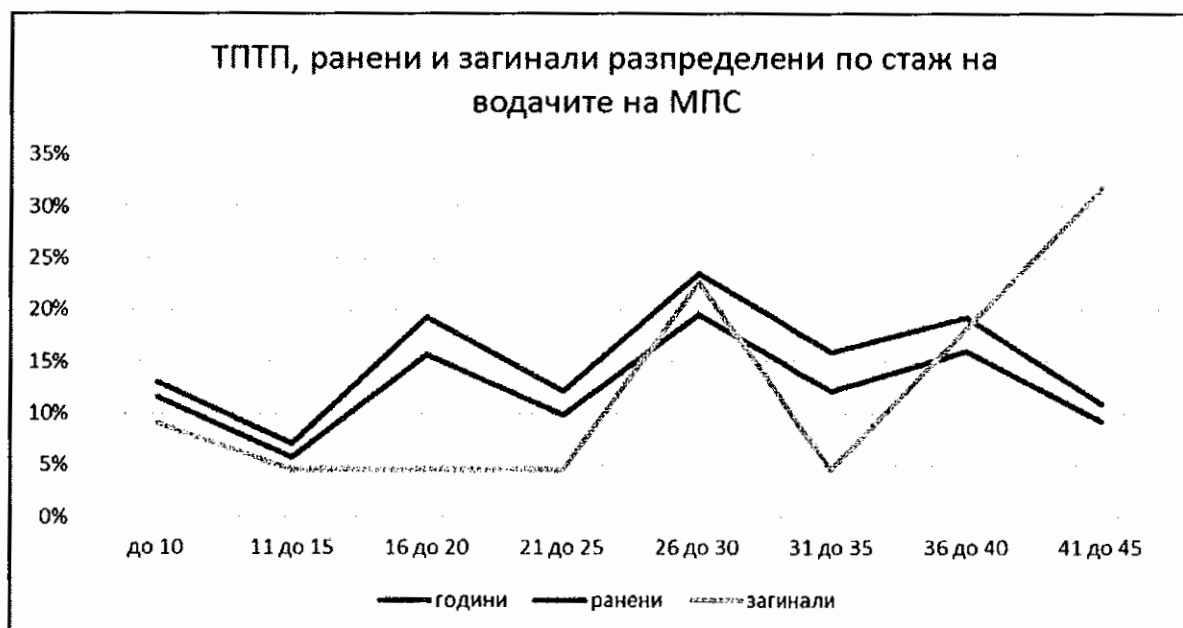
- Най-много водачи, участващи в ТПТП са със стаж между 26 и 30 години (24%);
- Най-много ранени (20 %) и загинали (23 %) са регистрирани при водачите със стаж между 26 и 30 години;
- Най-малко регистрирани ТПТП с ранени (6 %) и загинали (5 %) са регистрирани при водачите със стаж между 11 и 15 години.

- И тук се забелязва тенденцията в този вид стопанска дейност, превоз на пътници по вътрешни и международни линии, да намира служители като водачи на автобусите, на вече напреднала възраст и дългогодишен стаж.

Таблица 9

стаж (години)	брой участници	%	Ранени	%	Загинали	%
до 10	31	13%	36	12%	2	9%
11 до 15	17	7%	18	6%	1	5%
16 до 20	46	19%	49	16%	1	5%
21 до 25	29	12%	31	10%	1	5%
26 до 30	56	24%	61	20%	5	23%
31 до 35	38	16%	38	12%	1	5%
36 до 40	46	19%	50	16%	4	18%
41 до 45	26	11%	29	9%	7	32%

Графично изображение на данните от таблица 9.



Изводът от анализа на Критерии 4 и 5 е, че служители, изпълняващи дейности по управление на МПС за превоз на пътници са на възраст и дългогодишен стаж, които предполагат странични здравословни проблеми и е необходимо по-специално и системно медицинско наблюдение от страна на ръководителите на транспортните предприятия, с цел ограничаване на ТПТП, причинени от отклонение от здравето по време на работа и опазване техния живот и здраве.

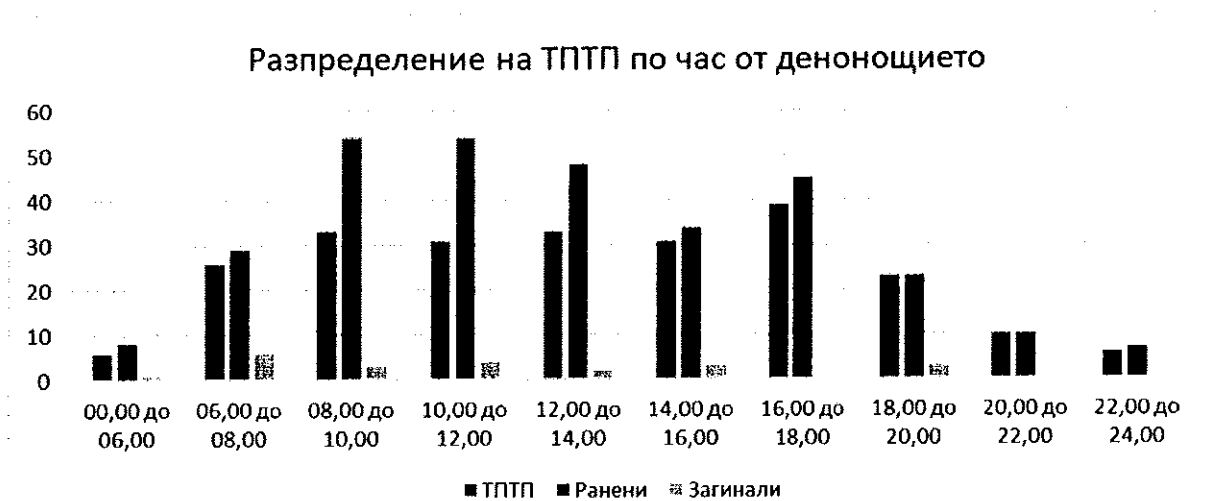
КРИТЕРИЙ 6: ТПТП, разпределени по часове от денонощието

Критерият, който групира регистрираните ТПТП с участието на водачи на МПС за превоз на пътници по часове е показан в Таблица 10. Статистическите данни показват концентрация на ТПТП с висока аварийност, в часовия интервал между 16 и 18 часа, след което следва пик на произшествията в часовия интервал от 08 до 12 часа. При ранените участници часовете, при които се очертава концентрация са между 08 и 12 часа, а загиналите са концентрирани в ранните часове на деня – между 06 и 08 часа.

Таблица 10

час	ТПТП	Ранени	Загинали
00,00 до 06,00	6	8	1
06,00 до 08,00	26	29	6
08,00 до 10,00	33	54	3
10,00 до 12,00	31	54	4
12,00 до 14,00	33	48	2
14,00 до 16,00	31	34	3
16,00 до 18,00	39	45	0
18,00 до 20,00	23	23	3
20,00 до 22,00	10	10	0
22,00 до 24,00	6	7	0

Следващата графика визуализира статистическите данни за регистрираните ТПТП по часове от денонощието.



Анализът на разпределението на ТПТП по часове от денонощието, с участието на водачи, управляващи МПС за превоз на пътници води до следните изводи:

- 70 % от ТПТП настъпват в светлата част от денонощието в часовия интервал между 8 часа и 18 часа;
- 87 % от произшествията с ранени участници са регистрирани в първата половина от денонощието в часовия интервал между 00,00 ч. и 14,00 ч.
- 76 % от произшествията със загинали участници са регистрирани в първата половина от денонощието.

Предложение:

Видно от часовото разпределение на ТПТП с пострадали участници е необходимо управителите на транспортните предприятия за превоз на пътници и контролните органи да организират своите проверки в периода между 00,00 часа и 12,00 часа.

VI. ТЕЖКИ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ТПТП), ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ, НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ ИЛИ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА НА ТОВАРИ

Сравнявайки регистрираните ТПТП с ранени и загинали, с участието на водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари се очертава по-висока аварийност през 2023 година спрямо 2022 година като се отчита увеличение при ТПТП с 7 %, при ранените – 13 % и при загиналите – 31 %

Водачите на МПС за обществен превоз или за собствена сметка на товари са участвали в 353 ТПТП с 459 ранени и 89 загинали участници в движението. Тези данни отнесени към общата аварийност с участието на водачи, на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари представляват 60 % от произшествията и ранените, а загиналите са 80 % спрямо общият брой загинали при тези произшествия през 2023 година.

КРИТЕРИЙ 1: Допуснати ТПТП от водачи на МПС за обществен превоз или за собствена сметка на товари, разпределени по категория МПС

В таблица 11 е показано разпределението на МПС за превоз на товари по категории. От общата статистика за аварийността с участието на водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, превес на превозни средства от категория N3 и N3;O4 от видове – влекач. Водачите на тази категория МПС са участвали общо в 274 (46 %) ТПТП, с 356 (46 %) ранени и 70 (73 %) загинали.

Таблица 11

Вид на ППС	Категория МПС	2022			2023		
		ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
Влекач	N3;O4	114	115	19	75	99	25
Влекач	N3	112	153	30	199	257	45
Специален	N2	7	8		9	14	1
Специален	N3	35	43	4	25	25	4
Товарен	N2	14	22	2	13	25	6

Товарен	N3	48	64	13	32	39	8
ОБЩО		330	405	68	353	459	89

КРИТЕРИЙ 2: Място на настъпване на ТПТП и вид на ТПТП

Таблица 12

Място на настъпване на ТПТП	2022			2023		
	ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
Населено място	71	85	9	76	70	11
Извън населено място	249	305	67	277	389	78

В таблица 12 е показана статистиката за регистрираните ТПТП с участието на водачи за превоз на товари в населени и извън населени места през 2022 година и 2023 година. Представените данни илюстрират завишение на аварийността извън населени места през 2023 година спрямо 2022 година с 11 % при ТПТП, с 27,5 % при ранените и с 16 % при загиналите.

Пътнотранспортната аварийност с участие на водачи на МПС за превоз на товари извън населени места е значително по-голяма от тази в населени места. Това се дължи основно на стопанските дейности, които тези транспортни средства извършват и предполагат транспортиране на стоки и товари между населени места.

Таблица 13

Категория МПС	населено място			населено място		
	2022			2023		
	ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
N2	10	11	0	12	9	2
N3	48	60	5	53	49	7

N3;O4	13	14	4	11	12	2
-------	----	----	---	----	----	---

През 2023 година се отчита намаление на броя на ТПТП с участието на водачи на МПС от категория N3, при същевременно увеличение на загиналите при тях участници в движението по пътищата.

Таблица 14

Категория МПС	Извън населено място			Извън населено място		
	2022			2023		
	ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
N2	14	19	2	29	81	7
N3	141	171	43	162	174	48
N3;O4	93	114	22	86	134	23

В таблица 14 са показани данните за транспортните произшествия, ранените и загиналите участници, сравнени между 2022 и 2023 година. Водачите на МПС от категориите N2, N3 и N3;O4 са участвали в повече произшествия с ранени и загинали през 2023 година.

Таблица 15

ТПТП в зоната на	ТПТП извън населено място					
	ТПТП	%	Ранени	%	Загинали	%
кръстовище	33	12%	50	13%	12	15%
пътен възел	15	5%	25	6%	2	3%
прав пътен участък	171	62%	207	53%	46	59%
друго	58	21%	107	28%	18	23%

Анализът на данните за ТПТП по място на настъпване извън населено място, посочени в таблица 15 очертават инцидентите на прав пътен участък като водещи (62 %), при които са ранени 53 % и са загинали 59 % от участниците в разглежданите ТПТП.

Таблица 16

ТПТП в зоната на	ТПТП в населено място					
	ТПТП	%	Ранени	%	Загинали	%
кръстовище	26	34%	18	26%	5	45%
пътен възел	1	1%	1	1%	0	0%
прав пътен участък	41	54%	45	64%	3	27%
друго	8	11%	6	9%	3	27%

Видно от статистически данни изнесени в таблици 15 и 16, се очертават зоните, където най-често водачите на МПС допускат грешки. В населено и извън населено място голяма част от произшествията настъпват на прав пътен участък.

Таблица 17

ТПТП в населено място по вид на ТПТП			
вид на ТПТП	ТПТП	Ранени	загинали
ПТП с едно ППС	15	11	1
сблъскване между МПС	40	48	2
блъскане на пешеходец	16	7	7
блъскане на велосипедист	4	3	1
друго	1	1	0

Данните за ТПТП по вид с пострадали лица, показват значителен превес на вида „сблъскване между МПС“, които са носители на 52,6 % от ТПТП и 68,5 % от ранените. Статистиката показва и много висок процент загинали пешеходци - 63,6 %.

Таблица 18

ТПТП извън населено по вид на ТТПП			
	ТПТП	Ранени	загинали
ТПП с едно ППС	71	98	11
сблъскване между МПС	184	274	59
блъскане на пешеходец	9	3	6
друго	13	14	2

Преобладаващият вид на ТТПП, допускан от водачите на МПС за превоз на товари е „сблъскване между МПС“. Тези данни се отнасят, както за населено място, така и за извън населено място, като при вторите техният относителен дял към общия брой ТТПП, извън населено място е значително по-висок – при произшествията е 66 %, при ранените – 70 % и при загиналите – 75 %.

КРИТЕРИЙ 3: Разпределение на ТТПП по предварителна информация за най-вероятно допуснато нарушение

В следващите таблици 19 и 20 са изведени основните нарушения, допускани от водачите на МПС за превоз на стоки и товари, допринесли за настъпване на ТТПП в населено и извън населено място.

Несъобразената скорост и неосигуряване на предимство в населено място (две от водещите нарушения), показва явно неправилно разбиране на законовите изисквания при определяне на скоростта на движение, съобразявайки се с пътнотранспортната обстановка, а при седем случая не е осигурено предимство на пешеходец.

Таблица 19

в населено място			
нарушение водач МПС	ТПТП	Ранени	Загинали
неправилна маневра	6	7	2
несъобразена скорост	11	10	2
неспазване на предимство	12	10	2

друго	14	12	2
-------	----	----	---

Таблица 20

извън населено място				
нарушение водач МПС	ТПТ П	Ранен и	Загинал и	
неправилна маневра	38	53	13	
несъобразена скорост	41	41	7	
неспазване на предимство	4	7	3	
друго	46	54	6	
употреба на алкохол	3	7	0	

При ТПТП извън населени места преобладават регистрираните нарушения относно:

- „несъобразена скорост“ – 31% при ТПТП, 25% при ранените и 24% при загиналите;
- „неправилни маневри“ - 29% при ТПТП, 33% при ранените и 45% при загиналите.

Забележка:

1. Квалификацията на нарушенията са на база предварителната информация от компетентните органи.

2. При 120 ТПТП със 173 ранени и 48 загинали участници, предварителната информация не е била достатъчна, за да бъде определено конкретно нарушение на водачите допуснали произшествието, които резултати са извадени от таблици 20 и 21.

Данните за определените предварително допуснати нарушения от водачите на МПС за превоз на стоки и товари, допуснали възникване на ТПТП, са повод за анализ на практическите знания и умения на водачите на МПС, тъй като неправилните маневри заедно с несъобразяване на скоростта с пътните условия, състоянието на пътното платно и собствените умения са довели до висока аварийност, съпроводена със значителен травматизъм.

Изводите, които могат да се направят са насочени в две посоки:

- Занижен контрол от ръководствата на предприятията за транспорт на товари;
- Неправилно управление на транспортните предприятия посредством неспазване нормативно определените технологични процеси и процедури;

- Нарушения на нормативните изисквания, от страна на водачите на МПС, за време за управление на МПС, редувано с време за почивка, претоварване над допустимите норми.

КРИТЕРИЙ 5: Разпределение на ТПТП с пострадали участници по възраст

Таблица 21

възраст	брой ТПТП	%	Ранени	%	Загинали	%
до 25	11	3%	12	3%	2	2%
от 26 до 30	18	5%	19	4%	4	4%
от 31 до 35	36	10%	64	14%	6	7%
от 36 до 40	39	11%	67	15%	20	22%
от 41 до 45	61	17%	66	14%	13	15%
от 46 до 50	49	14%	61	13%	10	11%
от 51 до 55	53	15%	61	13%	11	12%
от 56 до 60	47	13%	59	13%	12	13%
от 61 до 65	27	8%	39	8%	10	11%
от 66 до 70	9	3%	8	2%	1	1%
над 71	3	1%	3	1%	0	0%

Данните от таблица 21 показват, че в най-много ТПТП са участвали водачи на възраст между 41 и 45 години (17 %), при водачите на възраст между 36 и 40 години броя на ранените участници е 15 %, а най-много загинали участници се отчитат във възрастовата група между 41 и 45 години – 15 %.

Друга група водачи на МПС (6 лица) за превоз на товари, не притежават валидни документи за проведени професионални обучения за придобиване на квалификация.

Извод: Ръководителите на транспорта в предприятията, както и управителите не подхождат отговорно, упражнявайки необходимия контрол.

Препоръка: Водачите на възраст над 45 години и упражняващи професията „Водач на МПС“ да преминават един път годишно на медицински прегледи за оценка психическо и физическо състояние.

КРИТЕРИЙ 6: Допуснати ТПТП, разпределени по стаж на водача на МПС за превоз на товари

Таблица 22

стаж (години)	брой ТПТП	%	Ранени	%	Загинали	%
до 10	62	26%	91	30%	21	33%
11 до 15	27	11%	36	12%	11	17%
16 до 20	31	13%	43	14%	7	11%
21 до 25	22	9%	25	8%	4	6%
26 до 30	36	15%	43	14%	10	16%
31 до 35	24	10%	29	10%	3	5%
36 до 40	21	9%	21	7%	7	11%
над 41	14	6%	14	5%	0	0%

Статистическите данни за допуснати ТПТП с водачи на МПС за превоз на товари, показват, че водачите със стаж до 10 години са попадали най-много в транспортни инциденти (26 %) с 30 % от ранените и 33 % от загиналите в разглежданите ТПТП участници.

Забележка:

Голяма част от данните за стаж не са обхванати в таблица 23 поради факта, че участниците не са български граждани.

КРИТЕРИЙ 7: ТПТП, разпределени по часове от денонощието

Таблица 23

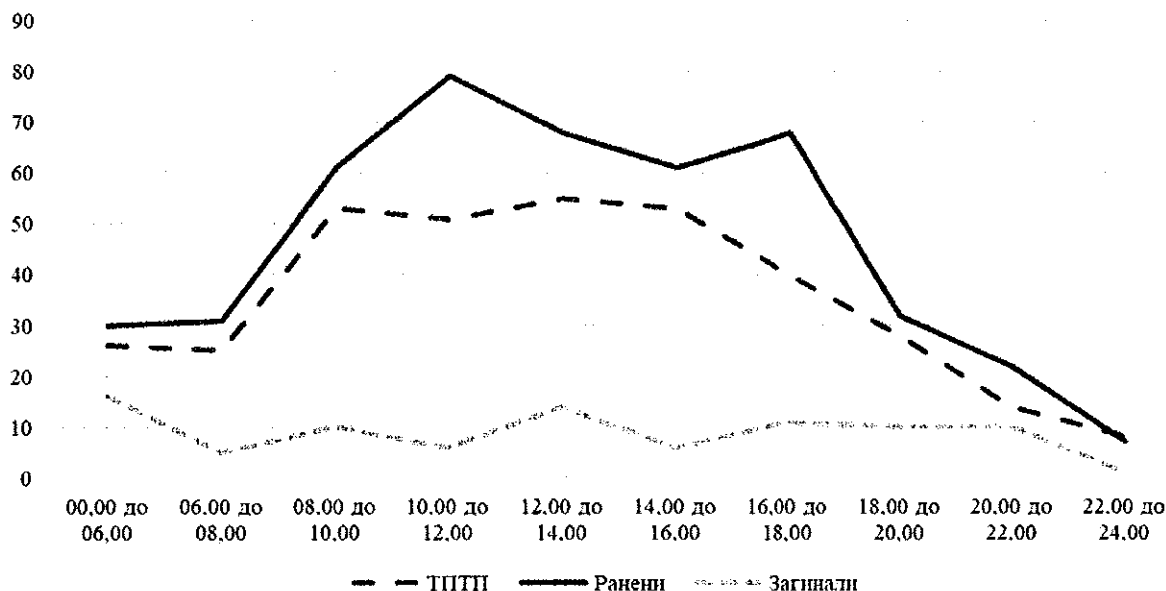
час	ТПТП	Ранени	Загинали
00,00 до 06,00	26	30	16

06,00 до 08,00	25	31	5
08,00 до 10,00	53	61	10
10,00 до 12,00	51	79	6
12,00 до 14,00	55	68	14
14,00 до 16,00	53	61	6
16,00 до 18,00	40	68	11
18,00 до 20,00	28	32	10
20,00 до 22,00	14	22	10
22,00 до 24,00	8	7	1

В таблица 23 са изведени статистическите данни за регистрираните ТПТП с водачи на МПС за превоз на товари, разпределени по часове от денонощието. Регистрираните произшествия с МПС за превоз на товари показва, че концентрацията им е в часовия диапазон между 08 часа и 18 часа (71 %). Ранените в този период представляват 73 %, а загиналите участници – 53 %. Произшествията в тъмната част от денонощието от 18 часа до 06 часа са по-малко, но фаталният край е по-голям – загиналите в този период са 47 % от общия брой загинали, а ТПТП са 29 %.

Разпределението на ТПТП, ранени и загинали участници, разпределени по часове от денонощието е визуализирано и в следващата графика.

ТПТП, ранени и загинали разпределени по час от денонощието



VII. АДМИНИСТРАТИВНО НАКАЗАТЕЛНА ДЕЙНОСТ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ ОТ ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „АВТОМОБИЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ“

Дейността на служителите от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИААА, агенцията) е в пряка и косвена зависимост с безопасността на движение по пътищата и играе важна роля за подобряване на пътнотранспортната безопасност и спазване на нормативно определените изисквания от представителите на транспортния сектор. Тя е свързана с осъществяване на контрол и регулация на общественият превоз на пътници и товари, автомобилните превози на опасни товари, техническата изправност на превозните средства, придобиването на правоспособност за управление на МПС, повишаване квалификацията на водачите, психологически подбор и други дейности, определени с национални или европейски норми.

Административнонаказателната дейност е пряко свързана с осигуряване на безопасна транспортна система и тя играе значителна роля за изпълнение на стратегическите и оперативни цели на агенцията, които са включени в Националната стратегия за безопасност на движение по пътищата 2021-2030 г. и секторния планове за изпълнение на Стратегията, насочени към:

- Подобряване на управлението на транспортната система;

- Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система;
- Подобряване качеството на периодичните прегледи за проверка за техническата изправност на ППС;
- Повишаване безопасността на движението по пътищата.

През разглежданият период, бяха реализирани редица мероприятия, които допринесоха за подобряване на комуникацията и прозрачността в дейността на администрацията, насочени към представителите на транспортния бранш и широката общественост, което е в основата на работата на ръководството на агенцията.

Подобри се сътрудничеството с други държавни структури, с които служители от агенцията участват в тематични съвместни проверки за законосъобразност на превозите на пътници и товари, както и на валидността на документите на водачите на МПС.

На основание констатираните нарушения на ЗДвП, ЗАП и подзаконовите нормативни документи, през 2023 г. са съставени 14151 броя акта за установяване на административни нарушения (АУАН) и към тях са издадени 13383 наказателни постановления (НП).

Настоящият анализ има за цел да разгледа регистрираните административнонаказателни преписки с фокус върху правна аргументация, спазване на нормативно определените срокове за приключването им и съдебната практика относно регистрираните жалби по тези административни производства и решенията на съдебните органи за законосъобразност на административнонаказателните преписки (АУАН, НП и образуваните принудителни административни мерки (ПАМ) по тези жалби.

Изведените резултати, направените изводи и предложения от анализа не трябва да се смятат за единствен критерий за оценка на активността, ефективността и дисциплината на служителите с контролни правомощия. Те ще окажат положително въздействие за повишаване на ефективността и развиване на специфични знания и умения при извършване на контролната и превантивна дейност при прилагане на административнонаказателните процедури.

Към края на 2023 г., в информационните масиви на агенцията, на лицензионен режим подлежат и са регистрирани 31364 броя търговски субекта. Дейностите им включват транспорт на пътници и товари, таксиметров транспорт, учебни центрове по наредби 37, 40 и 41, автогари, психологически лаборатории както и пунктове за проверка техническото състояние на МПС.

Разпределението на търговските субекти с дейност превоз на пътници и товари с лицензи за Общността и с лиценз валиден само за територията на Р. България по регионални дирекции на ИА „Автомобилна администрация“ е показано в следващите

таблицы:

РД"АА"	БРОЙ ПРЕДПРИЯТИЯ И ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ПО РД "АА" КЪМ 31.12.2023 г.							
	лицензи на Общността				лиценз на територията на Р.България			
	товари		пътници		товари		пътници	
	фирми / бр./	заверени копия /брой/	фирми / бр./	заверени копия /брой/	фирми / бр./	ППС /брой/	фирми / бр./	ППС /брой/
Бургас	1 080	5 238	152	1 462	306	1 069	39	275
Варна	1 175	6 138	154	1 303	292	1 018	25	61
Враца	653	2 939	48	413	112	578	12	88
Плевен	1 201	6 636	76	634	351	1 287	38	226
Пловдив	1 822	12 260	144	1 782	658	2 229	38	127
Русе	1 131	5 561	89	851	143	649	21	83
София	6 547	31 745	383	2 910	807	3 808	58	1 105
Ст. Загора	1 103	5 142	163	1 406	250	907	54	205
ОБЩО ЗА ИА"АА"	14 712	75 659	1 209	10 761	2 919	11 545	285	2 170

От таблицата се вижда, че регистрираните търговски субекти за превоз на пътници са 1494 броя, а тези за превоз на товари – 17631 или общо фирмите за превоз на пътници и товари са 19125 броя с 92293 броя МПС.

РД"АА"	Сравнение БРОЙ ПРЕДПРИЯТИЯ И ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ПО РД "АА" 2023 с 2022							
	лицензи на Общността				лиценз на територията на Р.България			
	товари		пътници		товари		пътници	
	фирми / бр./	заверени копия /брой/	фирми / бр./	заверени копия /брой/	фирми / бр./	ППС /брой/	фирми / бр./	ППС /брой/
Бургас	63	29	4	58	1	34	3	3
Варна	33	142	4	29	5	24	1	3
Враца	14	69	-	4	4	25	1	1
Плевен	7	1 549	1	180	2	57	-	4
Пловдив	13	141	2	18	9	41	1	228
Русе	21	123	-	28	9	-	9	3
София	44	248	1	37	10	27	2	4
Ст. Загора	21	58	1	74	3	12	1	8
ОБЩО ЗА ИА"АА"	2	2 359	3	48	5	220	-	216

От сравнителната таблица между броя на предприятията и превозните средства между данните от 2022 г. и 2023 г. Се вижда значително увеличение на заверените копия на фирмите за превоз на товари с лицензи за Общността с 2359 броя лицензи и тези с лиценз за територията на Р. България – с 220 броя ППС. Намаление се забелязва и при фирмите за превоз на пътници – общо с 264 броя ППС.

Разпределението по лицензионни дейности на търговските фирми е както следва:

- 639 фирми с дейности по транспорт на пътници и товари;
- 1138 учебни центъра за подготовка и преподготовка на водачи и кандидат водачи на МПС;
- 1099 пункта за периодична проверка на техническото състояние на МПС.

Планирането на проверките се осъществява на основание Наредба № Н-14 за начина на провеждане, обхвата и организацията на контролните проверки на пътя и в предприятията и за класифицирането на превозвачите и на лицата, извършващи превози за собствена сметка.

На тази основа се планират периодичните и тематични контролни проверки.

Нарушенията включени в съставените 14151 броя АУАН са констатирани при 2663335 броя проверки.

От статистическите данни се вижда, че средната ефективност на констатираните нарушения спрямо общия брой на извършените проверки е 0,5 %.

От 01.01.2023 до 31.01.2023 г., от въведените АУАН, служителите с контролни функции от Регионалните дирекции на Автомобилна администрация, са съставили общо 14 151 бр. АУАН, което е с 2110 по-малко в сравнение със същия период на 2022 г. (16 261 бр.) Издадените НП през 2023 г. са със 790 повече, в сравнение със същия период на 2022 г.

АУАН издадени, чрез система „Контрол“ са 8782 , а тези на хартиен бланков носител са 5369 бр.

Наложените глоби по издадените 13383 НП са 7890620 лв., което в сравнение с 2022 г. При издадени 16200 НП са наложени глоби за 9949660 лв.

Намалението на броя на съставените АУАН, донякъде се обяснява с въведената от началото на 2023 г. Електронна система „Контрол“, която представлява специализиран софтуер за електронно отразяване на констатираните нарушения, съставянето на АУАН и издаването на Наказателно постановление. Тази система позволява да се изписват повече нарушения, а от там се прави извода за намаления брой на АУАН.

Съставените АУАН от служители на РДАА, разпределени към нарушението на съответния нормативен акт са разпределени както следва:

Нормативен документ	Брой нарушения
Закона за автомобилните превози	1079
Закона за движението по пътищата	4850

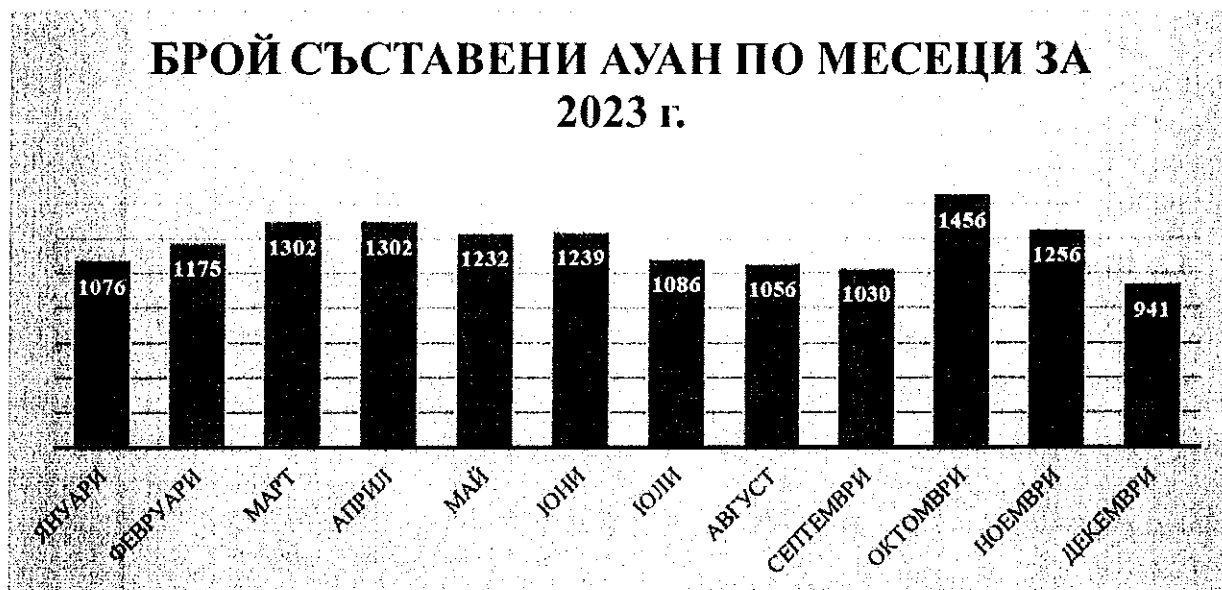
Регламент № 561/2006 (регламент определящ правилата относно времето за управление, почивките в работно и извънработно време по отношение на водачите, извършващи автомобилен превоз на стоки и пътници с цел хармонизиране на условията на конкуренция между режимите на сухопътен транспорт, особено в автомобилния сектор, и подобряване на условията на труд и пътната безопасност)	859
Регламент № 165/2014 (относно тахографите в автомобилния транспорт)	2208
АЕТР (ЕВРОПЕЙСКА СПОГОДБА за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози)	2765
Наредба № 2 (от 15.03.2002 г. За условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси)	83
Наредба № Н 3 (относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт)	274
Наредба № 7 (за укрепване на превозваните товари)	6
Наредба № Н 8 (за условията и реда за извършване на превоз на пътници и товари за собствена сметка)	392
Наредба № 11 (за международен автомобилен превоз на пътници и товари)	2434
Наредба № Н 14 (за начина на провеждане, обхвата и организацията на контролните проверки на пътя и в предприятията и за класифицирането на превозвачите и на лицата, извършващи превози за собствена сметка)	22
Наредба № Н32 (за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства)	322
Наредба № 33 (за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България)	1137
Наредба № 34 (за таксиметров превоз на пътници)	395
Наредба № 36 (за изискванията за психологическа годност и условията и реда за провеждане на психологическите изследвания на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачи на МПС и на председатели на изпитни комисии и за издаване на	23

удостоверения за регистрация за извършване на психологически изследвания)	
Наредба № 37 (за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение)	58
Наредба № 38 (за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити)	0
Наредба № 40 (за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари)	34
Наредба № 41 (за условията и реда за провеждане на обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари и за условията и реда за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация)	238

КОНСТАТИРАНИ НАРУШЕНИЯ РАЗПРЕДЕЛЕНИ КЪМ НОРМАТИВНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ



От разпределението на АНД по месеци и за двата разглеждани периода на 2022 и 2023 година, с по-висока активност се очертават месеците март, април и октомври, а с най-ниска –януари, юли и декември.



	януари		февруари		март		април		май		юни		юли		август		септември		октомври		ноември		декември		АУАН/2022 г.		АУАН/2023 г.	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
РДАА Бургас	28	23	73	59	53	55	62	43	51	40	44	55	53	38	46	89	25	56	56	154	42	122	31	95	564	829		
РДАА Варна	165	117	119	89	154	139	77	83	125	115	111	114	124	111	118	136	123	84	119	129	91	91	57	76	1383	1284		
РДАА Враца	51	61	66	57	90	73	81	61	100	76	122	97	90	72	72	65	56	58	75	69	121	49	47	51	971	789		
РДАА Плевен	93	81	101	105	120	95	96	97	145	120	123	119	165	91	121	61	131	115	146	93	138	72	80	43	1459	1092		
РДАА Пловдив	53	60	103	80	95	78	68	56	85	87	91	64	61	83	78	90	92	58	132	80	99	71	84	84	1041	891		
РДАА Русе	294	245	295	264	358	284	277	216	414	279	315	301	273	251	361	254	365	252	471	314	394	249	247	189	4064	3098		
РДАА София	302	327	370	380	426	450	355	352	385	390	527	377	430	308	480	280	472	315	476	470	524	519	461	344	5208	4512		
РДАА Ст.Загора	80	162	167	141	168	128	76	117	114	125	122	112	144	132	188	81	161	92	152	147	124	83	75	59	1571	1379		
ОБЩО	1066	1076	1294	1175	1464	1302	1092	1302	1419	1232	1455	1239	1340	1088	1464	1056	1425	1030	1627	1456	1533	1256	1082	941	16261	14151		



Данните за взетото отношение към констатирани нарушения на законови изисквания и съставените АУАН показват, че основния акцент е насочен към взимане на отношение към физическите лица (водачи на МПС, преподаватели в Учебни центрове, членове на комисии в пунктовете за периодични технически прегледи, психолози) – 70,6 % от общия брой АУАН.

Разпределението на съставените актове на физически лица, съгласно дейността им е следната:

Съставени АУАН на водачи на МПС за превоз на пътници (брой)	580
Съставени АУАН на водачи на МПС за превоз на товари (брой)	8563
Съставени АУАН на водачи на МПС за превоз на ADR товари (брой)	76
Съставени АУАН на водачи на МПС за таксиметров превоз (брой)	467
Съставени АУАН на психолог в лаборатория (брой)	9
Съставени АУАН на преподаватели по практика и теория в учебен център (брой)	25
Съставени АУАН на членове на комисия в пункт за технически преглед (брой)	280

Разпределение на съставените актове за нарушение на управители или ръководители на фирми е както следва:

Съставени АУАН на транспортни фирми за превоз на пътници (брой)	118
Съставени АУАН на транспортни фирми за превоз на товари (брой)	2580
Съставени АУАН на транспортни фирми за превоз на ADR товари (брой)	4
Съставени АУАН на транспортни фирми за таксиметров превоз (брой)	22
Съставени АУАН за нарушения констатирани от учебен център (брой)	72
Съставени АУАН на пункт за технически преглед (брой)	21

Съставени АУАН на Лаборатория за психологическо изследване (брой)	10
---	----

Констатираните нарушения на ЗДвП, които пряко и косвено играят роля за безопасността на движение по пътищата са следните:

Нарушение	Брой АУАН
укрепване на товари	9 броя
манипулация на измервателни уреди (тафографи)	72 броя;
без данни за време за управление и почивки за 28 дни ЕС	177 броя;
без данни за време за управление и почивки за 28 дни трети страни	70 броя;
товародатели	30 броя;
от трети страни – време за управление и почивки	1631 броя;
ЕС време за управление и почивки	859 броя;
претоварване	426 броя;
техническа неизправност	2393 броя;
Наредба № 37	58 броя;
Наредба № 40	34 бр.
Наредба № 41	238 бр.
Наредба № 34 (за таксиметров превоз на пътници)	395 броя;

Транспортният травматизъм продължава да тревожи както българската общественост така и отговорните институции. За ограничаване на ТППИ трябва да използва пълния си капацитет от знания, технически решения и задълбочени анализи.

Като отговорна институция, ИААА използва нормативно определените и задължения за повишаване на контролната и превантивна дейност. Основна част от административно наказателната дейност е насочена към овладяване на нарушенията посочени в горната таблица, но оставаме длъжни към новите водачи, защото пътнотранспортната аварийност с участието им представлява значителен дял от статистиката.

Всички тези нови водачи са обучавани в учебни центрове, преминали са през цялата процедура за придобиване на права за управление на МПС и независимо от това са участвали в ТПТП. Тези данни трябва да се анализират по-подробно относно начина на обучение и контролните проверки на учебните центрове.

Изхождайки от броя на регистрираните ТПТП с участието на МПС, предназначени за превоз на пътници и товари, може да се направи извод, че контролът трябва да се пренасочи към проверка на фирмите, извършващи превоз на пътници, с цел повишаване на ангажираността на управителите за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм.

В тази връзка е разработена нова ефективна технология за контрол в процеса на обучение на кандидат водачите, както и завишаване изискванията към кандидатите за водачи на МПС по време на изпит.

ИЗВОДИ:

- пътнотранспортната аварийност при ТПТП с участие на водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни или превоз за собствена сметка на пътници и товари средства от две години, и водачи на моторни превозни средства за обществен превоз, продължава да е на незадоволително ниво с високите стойности на загинали и ранени участници;
- продължава да съществува значително по-голям риск от ТПТП при водачите на МПС със стаж до 2 години, който е предизвикан от комбинацията между слаба подготовка от страна на учебните центрове, самонадеяност, неправилна оценка на способностите и качествата по време на изпит за придобиване правоспособност за управление на МПС;
- кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на двуколесни МПС и тези от категориите С и СЕ имат по-голяма успеваемост;
- кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС за категориите „В“, ВЕ, В (78), ВЕ (78) имат по-малка успеваемост.
- в областните отдели на градовете Пловдив, София, Варна и Бургас, трябва да се окаже необходимата помощ при проверка на учебните центрове, извършващи обучение на кандидат водачи на двуколесни МПС.

- да се проверят условията за обучение, квалификацията на инструкторите и не на последно място – изискванията на ПИК по време на изпит.

- анализът на данните за ТПТП, настъпили в населено и извън населено място, могат да се обобщят така:

- слаба квалификация и ниско ниво на владение на МПС;
- липса на задълбочено обучение от страна на учебните центрове;
- ниско ниво на оценяване на подготовка преди и по време на изпитите;
- липса на достатъчно времеви ресурс за обучение на кандидатите при управление на МПС в извънградски условия.

- новите водачи нямат необходимата подготовка да управляват в тъмната част от денонощието;

- причините за високата аварийност на прав уличен или пътен участък може да бъде комплексът от недобра пътна инфраструктура, недостатъчна квалификация на водачите или неизправности в МПС;

- забелязва се тенденцията в дейността по превоз на пътници по вътрешни и международни линии, като водачи на автобусите да се ангажират служители на вече напреднала възраст и дългогодишен стаж, които предполагат странични здравословни проблеми и е необходимо по-специално и системно медицинско наблюдение от страна на ръководителите на транспортните предприятия, с цел ограничаване на ТПТП, причинени от временно/внезапно отклонение от здравето по време на работа и опазване техният живот и здраве.

- занижен контрол от ръководствата на предприятията за транспорт на товари;

- неправилно управление на транспортните предприятия посредством неспазване на нормативно определените технологични процеси и процедури;

- нарушения на нормативните изисквания, от страна на водачите на МПС, за време за управление на МПС, редувано с време за почивка, претоварване над допустимите норми;

- необходимо е ръководителите на учебни центрове и предприятия да припознаят стандарт БДС/ISO 39001 „Системи за управление на БДП“, като основен помощник при определяне на процедурите за безопасна работна среда.

През 2024 година са планирани редица изменения и допълнения в Наредба 37 за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение, които ще могат да се оценят на следващата година.

- по отношение на контролната дейност извършвана от ИААА:

- в ИААА е въведена нова система за регистриране на осъществяваната административнонаказателна дейност за установени нарушения на ЗДвП, ЗАвтП и другите нормативни документи. Системата работи в електронна среда и намалява грешките при квалифициране на нарушенията;

- повишаване нивото на административнонаказателния процес ще допринесе до изпълнение ролята на контролната дейност, ще се повиши и превантивния ефект, като се цели ефективното превъзпитание на нарушителите, което от своя страна ще повлияе положително върху пътнотранспортната аварийност.

ПРЕПОРЪКИ:

1. Необходимо е да се насочи вниманието и завиши контрола към използваната технология за обучение в учебните центрове и да се установят евентуални нарушения на методологията.

2. Да се прецени необходимостта от оценка на въздействието върху пътнотранспортния травматизъм предизвикан от кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС придобили правоспособност след 3 явявания на изпит, включваща:

- a. Проверка за наложени административни наказания и принудителни административни мерки, резултати от съдебни дела;

- b. Провеждане на допълнително психологическо изследване;

- c. Извършване на комплексни проверки на учебните центрове;

3. Проверка на знанията и уменията на ПИК, допуснали тези кандидати до придобиване права на водач на двуколесно МПС.

4. Необходимо е МОН да предоставят по-често специфични условия за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, при които да се симулира движение с по-висока скорост и внезапни маневри, предизвикани от пътнотранспортната обстановка – навлизане в мокър и хлъзгав участък от пътното платно, препятствие на пътя и др.

5. Необходимо е МОН да подготви промени в учебната документация, където да се предложат промени в изискванията за практическо обучение на кандидати на водачи на двуколесни превозни средства, практическите упражнения по време на обучението да се оптимизират и да се симулира управлението на мотоциклетите при различни пътни условия.

6. Преди назначаване на работа, управителите на търговски дружества, извършващи дейности по транспорт на стоки и пътници да извършват, предварително проучване и практически тест за поведението си на пътя и качествата на водач на МПС новите служители, а на останалите водачи – периодична проверка на административните

нарушения, регистрирани от контролните органи и периодично теоретично и практическо обучение за опресняване на знанията им.

7. Водачите на възраст над 45 години и упражняващи професията „водач на МПС“ да преминават един път годишно на медицински прегледи за оценка психическо и физическо състояние.

Статистическите данни за пътнотранспортните произшествия с участието на водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства или превоз за собствена сметка на пътници и товари от две години, и водачи на моторни превозни средства за обществен превоз показват висока аварийност. Голяма част от тези произшествия са свързани със служебни пътувания до и от работното място, и по време на служебни задължения. Ето защо обследванията на причините и резултатите от ТПП трябва да се концентрират върху служебните пътувания и поведението на управителите на фирмите и водачите на МПС.

Основните насоки за подобряване безопасността на движение по пътищата и ограничаване на трудовите злополуки, свързани с транспортния процес, може да се предложат в няколко насоки:

1. Работодателите от държавната администрация и частния бизнес трябва да разберат задълженията си и да идентифицират рисковите фактори и рисковете, свързани с пътната безопасност на работното място.

2. Разработване и приемане на политика и мерки за ограничаване на риска, подготовка на единен документ за оценка на професионалните рискове, планиране провеждането на вътрешен одит на използваните процедури и процеси по безопасност на движението по пътищата.

3. Разработените документи трябва да се включат в единен план за действие в идентифицираните приоритетни области за пътна безопасност на работното място, включвайки екологичното шофиране и обучението по безопасност на водачите, организиране на пътуванията и редът за комуникация по време на пътуване, избор на правилните превозни средства, съобразени с дейността на организацията и правилната им поддръжка. Това са едни от най-ефективните мерки за предотвратяване на рискове от ТПП.

Изграждане на план за мобилност трябва да направи пътната безопасност част от политиката на организацията за корпоративна и социална отговорност.

Част от планът за мобилност трябва да бъде пътна карта, която да включва:

- разбиране на рисковете и задълженията, свързани с пътната безопасност на работното място;
- капитализиране на регулаторните изисквания за структуриране на политика за предотвратяване на риска;

- внедряване на ефективен план за действие в компаниите. Той също така трябва да обяснява подробно как най-новите технологични иновации за управление на автопаркове и ангажиментите на компанията за корпоративна социална отговорност помагат за намаляване на произшествията и за защита на служителите.

ГЛАВА ТРЕТА

ОБОБЩЕНИЯ И ИЗВОДИ

НА БАЗА ДАННИТЕ ЗА ТПТП С УЧАСТИЕ НА НОВИ ВОДАЧИ И НА ВОДАЧИ НА МПС ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ ИЛИ ПРЕВОЗ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ В АИС ПП, ПОДСИСТЕМА ТПТП – МВР, И В АИС АНД – МВР, КАКТО И ИНФОРМАЦИЯТА ОТ ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „АВТОМОБИЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ“, МОГАТ ДА СЕ НАПРАВЯТ СЛЕДНИТЕ ИЗВОДИ:

1. При повече от 1/10 от ТПТП (13,13% от общо 6 993 ТПТП), настъпили през 2023 г., е регистрирано участие на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС – 918 на брой, със средна възраст на водачите 22 години. Загиналите при тези ТПТП са 59 (11,23% от общо 525 загинали участници) и са ранени 1 361 лица (14,95% от общо 9 101 ранени лица);

2. В 9/10 от обследваните ТПТП е участвал по един водач със стаж до 2 години, а в останалите произшествия – по двама или повече нови водачи;

3. Разпределението по области на ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години най-общо следва разпределението на всички ТПТП. Изключение правят най-вече областите Враца и Смолян като при тях има общо 6 загинали участници;

4. Разпределението по области на загиналите при ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години се отклонява като цяло от разпределението на загиналите при всички ТПТП. Това отклонение е най-съществено на територията на 4 области: Варна, Враца, Кюстендил и Силистра, а на територията на 8 области (Добрич, Кърджали, Ловеч, Монтана, Перник, Смолян София-област и Търговище) няма загинали участници в ТПТП с участието на нови водачи;

5. Разпределението по области на ранените при ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години, като цяло следва разпределението на ранените при всички ТПТП. Изключение правят най-вече областите Враца, Монтана и Пловдив;

6. Разпределението по общини на загиналите при ТПТП с участието на нови водачи, показва, че те са настъпили на територията на 36 общини. Най-много участници в движението са загинали в общините Столична (6), Пловдив (5), Варна (3) и Враца (3);

7. Настъпилите ТПТП с участието на нови водачи са 1,3 пъти повече в населените места в сравнение с тези извън населените места. Същото се наблюдава и при

ранените, като те са 1,06 пъти повече в населените места в сравнение с извън населените. Обратното се отчита за загиналите при обследваните ТПТП – те са 1,95 пъти по-малко в населените места, съпоставени с тези извън тях;

8. Според характера на мястото на настъпване ТПТП с нови водачи се подреждат в низходящ ред по следния начин: по пътен/ уличен участък – малко над половината от обследваните ТПТП; в кръстовища – близо 25/100, и в обхвата на пътен възел – под 3/100.

9. Според отбелязания в картата за регистрация на ТПТП план и профил на пътя, ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС настъпват най-вече в правите пътни участъци – 67,2% от всички ТПТП с нови водачи, а възникващите в обхвата на хоризонтални криви от пътя ТПТП са близо 19,9%. Данните са сходни за броя на ТПТП с участието на нови водачи като при сухо състояние на пътната настилка са настъпили малко над 80% от общия брой ТПТП с нови водачи, а при мокра настилка са настъпили малко над 16% от ТПТП;

10. При дневно осветление са настъпили почти 62% от обследваните ТПТП, при изкуствено осветление – близо 20%, а при сумрак и тъмнина – малко над 18%;

11. Наличието на сняг и лед на пътя не оказват съществено влияние за настъпване на ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС – 8 ТПТП. Най-голям е броят на ТПТП (754) с нови водачи, настъпили по сухи настилки, следвани от същите при мокри, разкаляни и наводнени настилки (156);

12. От автомагистралите АМ „Тракия“ се характеризира с най-голям брой ТПТП с участието на нови водачи. По нея са настъпили близо 73,3% от всичките 15 ТПТП с нови водачи по автомагистрала, като е загинал 1 участник, а ранените са общо 16;

13. От първокласните пътища с най-голям брой ТПТП с участието на нови водачи и с най-високи показатели на пътнотранспортната аварийност се характеризират пътищата I-3 (6 ТПТП/ 1 загинал/ 9 ранени), I-4 (9/2/16), I-6 (15/1/26);

14. Загиналите участници при ТПТП с участието на нови водачи от вида „сблъскване между МПС/ ППС“ по първокласните пътища са 9 (от общо 16 ТПТП, настъпили по първокласните пътища), а ранените при тях са съответно 75;

15. По второкласните пътища най-голям е броят на ТПТП (73) с участието на нови водачи, управлявали леки автомобили – над 83% от общо 87 ТПТП по тези пътища, и мотоциклети (11 ТПТП) – малко над 12% от обследваните ТПТП. Най-вероятните основни причини за настъпване на най-голям дял от ТПТП са несъобразената скорост и несъобразена скорост с други условия и навлизане в насрещното движение;

16. Видовете ТПТП с участието на нови водачи по второкласните пътища от групата „сблъскване между МПС/ ППС“, загиналите и ранени при тях са най-много – съответно 40 ТПТП, 15 загинали и 79 ранени;

17. От ПТП извън населени места най-много ТПТП има по третокласните и общинските пътища - 205 (51,77% от общо 396 ТПТП) с 11 загинали и 359 ранени;

18. ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС са най-много и с най-голям брой ранени лица в периода от май до октомври, а броят на загиналите е най-голям през месеците май, август и октомври;

19. Слаба е дисциплината при водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години 40,07 % от тях са с повече от две установени с акт за установяване на административно нарушение или фиш нарушения на правилата за движението по пътищата;

20. Нарушаването на скоростните режими се явява най-често срещано нарушение и при двете групи водачи – при водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години и при водачите на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари;

21. Характера на допусканите нарушения показва, че при някои водачи се наблюдават пропуски в обучението;

22. Липсва контрол от страна на притежателите на МПС предоставили или допуснали управлението на МПС от водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години;

23. При 8,5% от общо 6 993 ТПТП, настъпили през 2023 г., е регистрирано участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари – 591 на брой. Загиналите при тези ТПТП са 111 (21,1% от общо 525 загинали участници) и са ранени 771 лица (8,47% от общо 9 101 ранени лица);

24. Разпределението по области на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари най-общо следва разпределението на всички ТПТП. Процентното съотношение на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари към всички настъпили ТПТП е най-ниско на територията на Силистра – 2,8%, Кърджали – 2,5% и Добрич – 2,1%

25. Разпределението по области на загиналите при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари се отклонява като цяло от разпределението на загиналите при всички ТПТП. Процентното съотношение е най-високо в областите: Търговище – 64,29% от всички загинали в ТПТП на територията на областта; Видин – 62,5% и Смолян – 50%. На територията на областите Добрич, Кюстендил и Перник няма загинали участници;

26. Разпределението по области на ранените при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, също както обследваните ТПТП, като цяло следва разпределението на ранените при всички ТПТП. Изключение правят най-вече областите: Бургас и СДВР. Най-ниско процентно съотношение на ранените при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари към всички ранени при тежки ТПТП се отчита в областите: Хасково – 2,60%, Силистра – 2,13% и Кърджали – 1,85%;

27. Разпределението по общини на загиналите (111 участници) при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на

пътници и товари, показва, че те са реализирани на територията на 61 общини. Те са най-много в общините Видин (7), Столична (6), Габрово (5) Попово (5), Ловеч (5), Велико Търново (5);

28. Настъпилите ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари в населените места са приблизително равни с тези, настъпили извън населените места, съответно 292 ТПТП в населени места и 299 ТПТП извън населени места. При ранените се наблюдават 1,32 пъти повече ранени участници в населените места в сравнение с ранените участници в ТПТП извън населените места. Обратното се отчита при броят на загиналите при обследваните ТПТП – те са 4,3 пъти повече при ТПТП, настъпили извън населените места, съпоставени с тези, настъпили в населените;

29. Според характера на мястото на настъпване ТПТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари се подреждат в низходящ ред по следния начин: по пътен/ уличен участък – малко над половината от обследваните ТПТП; в кръстовища – близо 21/100, и в обхвата на пътен възел – близо 4/100;

30. Според отбелязания в картата за регистрация на ТПТП план и профил на пътя, ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари настъпват най-вече в правите пътни участъци – 77% от всички ТПТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, а настъпилите в обхвата на хоризонтални криви от пътя ТПТП са малко над 17%. Данните са сходни за броя на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, като при сухо състояние на пътната настилка са настъпили 80% от общия брой ТПТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, а при мокра, разкаляна или наводнена настилка са настъпили близо 19% от ТПТП, а около 1% са настъпили при заледена или заснежена настилка;

31. При дневно осветление са настъпили близо 83% от обследваните ТПТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при сумрак и тъмнина – близо 11%, а при изкуствено осветление – малко над 6%;

32. От автомагистралите АМ „Тракия“ се характеризира с най-голям брой ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и с най-високи показатели на пътнотранспортната аварийност. По нея са настъпили близо 66,7% от всичките 51 ТПТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по автомагистрала, като загиналите участници са 4, а ранените са общо 57;

33. От първокласните пътища с най-голям брой ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и с най-високи показатели на пътнотранспортната аварийност се характеризират пътищата I-1 (29 ТПТП/ 14 загинали/ 40 ранени), I-3 (16/3/20), I-5 (26/7/34);

34. По второкласните пътища най-голям е броят на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, управлявали влекач и влекач с прикачено полуремарке – малко над 60% от общо 73 ТПТП

по тези пътища, и автобуси – близо 18% от обследваните ТПТП. Вероятната основна причина за най-голям дял от ТПТП е несъобразената с пътните и други условия;

35. Видовете ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по второкласните пътища от групата „сблъскване между МПС/ ППС“, загиналите и ранени при тях са най-много – съответно 55 ТПТП, 15 загинали и 100 ранени;

36. По третокласните и общинските пътища са настъпили най-много ТПТП извън населени места (51 ТПТП или 17,06% от общо 299 ТПТП, настъпили извън населени места) с 13 загинали и 78 ранени;

37. ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са най-много и с най-висок брой ранени лица в периода от юни до август, а броят на загиналите е най-значителен през месеците февруари и юли;

38. Пътнотранспортната аварийност с участие на водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни или превоз за собствена сметка на пътници и товари средства от две години, и водачи на моторни превозни средства за обществен превоз, продължава да е на незадоволително ниво с високите стойности на загинали и ранени участници в движението по пътищата;

39. Продължава да съществува висок риск от настъпване на ТПТП с участие на водачи на МПС със стаж до 2 години, вследствие комбинацията между слаба подготовка от страна на учебните центрове, самонадеяност, неправилна оценка на способностите и качествата по време на изпит за придобиване правоспособност за управление на МПС;

40. Кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на двуколесни МПС и тези от категориите С и СЕ имат по- голяма успеваемост;

41. Кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС за категориите В, ВЕ, В (78), ВЕ (78) имат по-малка успеваемост.

42. В областните отдели на градовете Пловдив, София, Варна и Бургас, трябва да се окаже необходимата помощ при проверка на учебните центрове, извършващи обучение на кандидат водачи на двуколесни МПС.

43. Анализът на данните за ТПТП, настъпили в населено и извън населено място, може да се обобщи по следния начин:

- слаба квалификация и ниско ниво на владение на МПС;
- липса на задълбочено обучение от страна на учебните центрове;
- ниско ниво на оценяване на подготовка преди и по време на изпитите;
- липса на достатъчно времеви ресурс за обучение на кандидатите при управление на МПС в извънградски условия.

44. Новите водачи не притежават достатъчно умения за осигуряване на необходимото ниво на безопасност при управление на МПС в тъмната част от денонощието;

45. Причините за високата аварийност на прав уличен или пътен участък може да бъде комплексът от недобра пътна инфраструктура, недостатъчна квалификация на водачите или неизправности в МПС;

46. Недостатъчен е контролът от ръководствата на предприятията за транспорт на товари;

47. Нарушения на нормативните изисквания, от страна на водачите на МПС, за време за управление на МПС, редувано с време за почивка, претоварване над допустимите норми;

48. Необходимо е ръководителите на учебни центрове и предприятия да припознаят стандарт БДС/ISO 39001 „Системи за управление на БДП“, като основен помощник при определяне на процедурите за безопасна работна среда.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ И МЕРКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА:

1. Да се проверят условията за обучение, квалификацията на обучителите и не на последно място – изискванията на ПИК по време на изпит.

2. В периода от успешно полагане на изпит за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство за първи път, до получаване на свидетелството за управление на моторно превозно средство, на новите водачи да бъдат провеждани превантивни обучения от служители на „Пътна полиция“. Обученията да се провеждат по програма, изготвена от Министерството на вътрешните работи.

3. Да се регламентира обозначаването на моторните превозни средства, управлявани от нови водачи с цел идентифицирането им като обект на целенасочен контрол.

4. Да бъдат планирани и проведени съвместни проверки от служители на МВР, НАП и ИААА на учебните центрове за подготовка на кандидати за водачи на МПС, от различните категории, включително и на дейността на председателите на изпитни комисии, идентифицирани в съответните таблици от Глава втора на настоящия анализ.

5. Да бъдат планирани и проведени съвместни проверки от екипи на МВР, ИААА и АПИ за недопускане на нарушения на допустимите маси и размери на движещите се по пътищата товарни МПС. Да бъдат планирани и проведени съвместни проверки от екипи на МВР, Министерство на туризма, НАП и ИААА в районите на ГКПП на водачи и МПС, извършващи случайни превози на пътници. Да бъде завишен контролът от МВР и ИААА над обществения превоз на пътници по редовни автобусни линии.

6. Набелязване на мерки от страна на ИААА за насочване и повишаване на контролната дейност върху нарушенията, пряко свързани с безопасността на движението по пътищата като спазване на времената за управление и почивка от водачите извършващи обществен превоз на пътници или товари, техническата изправност на ППС, недопускане на манипулации на тахографите и др.

7. Да се завиши контролната дейност от страна на МВР, ИААА и АПИ по отношение спазване правилата за движение от страна на водачи на МПС, предназначени за превоз на товари по пътищата, по които е отчетен висок пътнотранспортен травматизъм вследствие на ПТП с участието им, както следва:

7.1. Път I-1 от км 0+000 до км 190+000

7.2. Път I-4 в участъка от км. 8+000 до км. 258+000

7.3. Път I-5 в участъка от км 2+000 до км 109+000

7.4. Път II-55 в участъка от км 1+000 до км 109+000

**ПОСТОЯННО ДЕЙСТВАЩА КОМИСИЯ ЗА ОБСЛЕДВАНЕ НА
ТПТП:**

Председател:

Лъчезар Близнаков

Заместник-председател:

Васил Палавров

Секретар:

Бисер Цветков

Членове:

1. Мирослава Попова

2. Михаил Георгиев

3. Станислав Илиев

4. Борислав Живкичов

5. Сергей Русанов

6. Валентин Костов

7. Стефан Златарев

8. Асен Карлелков