

Второ заседание

Четвъртък, 11 юни 1964 г.

(Открито в 15 ч.)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: *(Звъни)* Другарки и другари народни представители! В заседателната зала присъствуват 256 народни представители. Налице е следователно необходимият кворум. Откривам днешното заседание на Народното събрание.

Продължаваме с разглеждането на законопроектите, поставени в дневния ред на настоящата сесия, а именно:

Разглеждане на законопроект за моторните превозни средства.

(Съгласно чл. 75, ал. III от Правилника за вътрешния ред на Народното събрание прилагат се мотивите и текстът на законопроекта:

М О Т И В И

към законопроекта за моторните превозни средства

Другарки и другари народни представители! Преди 9 септември 1944 г. автомобилният транспорт беше слабо развит. След установяване на народната власт у нас автомобилният транспорт започна бързо да се развива. Голямата му маневроспособност, бързина и възможност да работи почти навсякъде, където интересите на народното стопанство диктуват, го наложиха като най-подходящ сухопътен транспорт за превоз на къси и средни разстояния. През последните години броят на автомобилите — товарни, автобуси и леки, неколкостранно се увеличи, появиха се нови видове моторни превозни средства, като електрокари, мотокари, самоходни шасита, колесни трактори, влекачи, мотоциклети, товарни триколки и други.

Издаденият през 1947 г. Закон за автомобилния транспорт, претърпял досега седем промени, не отговаря вече на новите изисквания. По съдържание и заглавие този закон

урежда само един от видовете моторни превозни средства — автомобилите. С многобройните си изменения и допълнения действащият закон е лишен от прегледност и систематичност, като в него съществуват много празноти.

Предложеният на вашето обсъждане и приемане проект за нов Закон за моторните превозни средства цели да задоволи тази именно нужда. Той е нов по съдържание и по форма, и по строеж на отделни правни норми, които се съдържат в него. При съставяне на законопроекта Министерството на транспорта и съобщенията се е ръководило от установените общи правни принципи у нас и общото развитие на социалистическото ни общество.

В законопроекта се уреждат основните въпроси по прехвърляне на собствеността, ползуването, правоправлението, отчетността, поддържането и контрола върху моторните превозни средства, както и по наказанията, които се налагат за нарушаване на неговите разпоредби, и др.

С оглед да се ограничи развитието на частния сектор в автомобилния транспорт за общо ползуване предвижда се държавните учреждения и предприятия и кооперативните и обществените организации да могат да продават автомобили на частни лица само с разрешение на Министерския съвет или упълномощени от него органи.

Предвижда се автомобилният транспорт за общо ползуване да се извършва предимно от специализирани държавни автомобилни предприятия. С ведомствени автомобили може да се извършва автомобилен транспорт за общо ползуване при условия, определени от Министерския съвет или упълномощени от него органи. Възлага се на Министерството на транспорта и съобщенията да определи реда, по който с автомобили, собственост на частни лица, може да се извършва автомобилен транспорт за общо ползуване. Товарните коли и автобуси, собственост на частни лица, с които не се извършва автомобилен транспорт за общо ползуване, се предвижда да се спират от движение, за да не се използват за непозволені превози.

Моторните превозни средства подлежат съгласно проекта на задължителна регистрация и могат да се движат само ако са снабдени с контролни номера, знаци и разрешение за праводвижение.

Разкомплектуването на годни моторни превозни средства, бракуването и ликвидацията на негодните се допуска да се извършва по ред, определен от Министерството на транспорта и съобщенията, Министерството на народната отбрана и Министерството на финансите.

Контролът върху моторните превозни средства и водачите им, както и върху дейността на автомобилните предприятия се възлага на Министерството на транспорта и съ-

общенията и на Министерството на вътрешните работи, като в проекта са посочени изчерпателно техните задачи.

С оглед сигурността на движението по улиците и пътищата постановява се, че водачи на моторни превозни средства могат да бъдат само лица, които притежават свидетелство за правоуправление от съответната категория и че същите са задължени да носят при пътуване определени от Министерството на транспорта и съобщенията и Министерството на вътрешните работи документи и знаци.

В законопроекта са разработени по-подробно наказателните разпоредби.

Предвижда се водачи на моторни превозни средства, употребили алкохол преди тръгването или през време на обслужването му, да бъдат лишавани от правоуправление за срок до една година, а при системни нарушения от такъв характер — за срок до пет години. Когато контролните органи установяват по безспорен начин употребата на алкохол от водач на моторно превозно средство или той откаже да се изследва с изпробвател, предвижда се да се иззема свидетелството му за правоуправление и да се прилага към акта.

С лишаване от правоуправление за срок до пет години се предвижда да бъдат наказвани и онези водачи, които системно нарушават Правилата за движение и с това са станали опасни за сигурността на движението.

За да се ограничат вземащите големи размери стремежи на някои собственици на леки автомобили и мотоциклети за лично ползуване да извършват превози на пътници и стоки срещу заплащане, предвижда се такива лица да се наказват с глоба до 200 лв., а ако това е системно — да бъдат лишавани от правоуправление и превозните им средства да бъдат спирани от движение за срок до една година.

Останалите нарушения, за които се предвижда наказание глоба, са разделени на три категории, като за най-тежките се предвижда глоба до 500 лв., за средните — до 200 лв., и за по-леките — до 50 лв.

Нарушенията се констатира с актове, съставени от контролните органи, а наказанията се налагат с наказателни постановления, издавани от министъра на транспорта и съобщенията, съответно от министъра на вътрешните работи, или от упълномощени от тях лица. Наказателни постановления, с които се налага глоба до 10 лв., няма да подлежат на обжалване пред съда. При маловажни нарушения, когато контролният орган прецени, че трябва да се наложи глоба до 3 лв., тя се събира от него с квитанция, без да се съставя акт. Това се прави с оглед да се реагира по-бързо срещу дребните нарушения по транспорта.

Моля, другарки и другари народни представители, ако одобрите приложения законопроект за моторните превозни средства, да гласувате за неговото приемане.

Зам.-председател на Министерския съвет и министър на транспорта и съобщенията: **П. Кубадински**

ЗАКОНОПРОЕКТ

за моторните превозни средства

I. Общи положения

1. Настоящият закон урежда основните въпроси за притежаването, прехвърлянето, ползуването, правоправлението, отчетността и поддържането на моторните превозни средства, за контрола върху тях, както и за наказанията, които се налагат при неспазване на неговите разпоредби.

2. Моторни превозни средства по смисъла на този закон са: автомобилите (товарни и леки автомобили и автобуси), мотоциклетите, мотопедите, влекачите, тролейбусите, трамваите, колесните трактори, самоходните шасита, електрокарите, мотокарите и други подобни.

II. Притежание, прехвърляне и използване на моторните превозни средства

3. Моторни превозни средства могат да притежават държавата и кооперативните и обществените организации. Частни лица могат да притежават автомобили, мотоциклети и мотопеди.

4. Държавните учреждения и предприятия, трудово-кооперативните земеделски стопанства, кооперациите и обществените организации могат да продават автомобили, които са техни основни средства, на частни лица само с разрешение на Министерския съвет или на упълномощени от него органи.

5. Прехвърлянето на собствеността на автомобили между частни лица става с писмен договор и с нотариално заверени подписи.

При прехвърляне собствеността на моторни превозни средства продавачът и купувачът са длъжни в 10-дневен срок да уведомят за това писмено съответните органи на Министерството на транспорта и съобщенията.

6. Автомобилен транспорт за общо ползуване се извършва предимно от специализирани държавни автомобилни предприятия. С ведомствени автомобили може да се извършва автомобилен транспорт за общо ползуване при условия, определени от Министерския съвет или упълномощени от не-

го органи. С автомобили, собственост на частни лица, може да се извършва автомобилен превоз за общо ползуване само по ред, установен от Министерството на транспорта и съобщенията. Товарни автомобили и автобуси, собственост на частни лица, с които не се извършва автомобилен транспорт за общо ползуване, се спират от движение.

7. С леки автомобили и мотоциклети, собственост на частни лица, не могат да се извършват превози срещу заплащане под каквато и да е форма.

III. Отчетност, поддържане и правоуправление на моторните превозни средства

8. Моторните превозни средства подлежат на регистрацията по ред, определен от Министерството на транспорта и съобщенията. То може да освобождава някои видове моторни превозни средства от регистрация, съгласувано с Министерството на народната отбрана.

Моторните превозни средства на въоръжените сили се регистрират по ред, определен от Министерството на народната отбрана.

9. Моторните превозни средства се пускат в движение, ако са снабдени с контролни номера, знаци и разрешение за праводвижение, издадени от Министерството на транспорта и съобщенията.

Контролни номера и служебни книжки за праводвижение на моторни превозни средства, собственост на частни лица, им се предават, ако тези лица имат свидетелство за правоуправление.

З а б е л е ж к а. Изключение може да се допусне само ако собственикът на моторното превозно средство упълномощи по съответния ред правоспособно лице, което да декларира, че е съгласно да управлява моторното превозно средство и да носи съответните последствия за допусканите във връзка с него нарушения на закона.

10. Държавните учреждения и предприятия, кооперациите, обществените организации и частните лица, които стопанисват моторни превозни средства, са длъжни да ги поддържат в техническа изправност и пълна комплектност и да осигуряват редовното им техническо обслужване и ремонт. Водачите на моторните превозни средства са длъжни да полагат всички грижи за запазването им в добро техническо състояние и външен вид.

11. Разкомплектуване на годни моторни превозни средства, бракуване и ликвидиране на негодни се допуска по ред, определен от Министерството на транспорта и съобщенията, Министерството на народната отбрана и Министерството на финансите.

12. Водачи на моторни превозни средства могат да бъдат само лица, които притежават свидетелство за правоуправление.

13. Водачите на моторните превозни средства са длъжни при управлението им да носят определени от Министерството на транспорта и съобщенията и от Министерството на външните работи документи.

Документите и знаците за моторните превозни средства на въоръжените сили с изключение на свидетелствата за правоуправление се определят от Министерството на народната отбрана.

14. За осигуряване безопасността на движението водачите на моторните превозни средства и гражданите са длъжни да спазват най-точно правилата за движение по улиците и пътищата.

IV. Контрол

15. Министерството на транспорта и съобщенията:

а) извършва технически преглед и регистрира моторните превозни средства и издава разрешение за праводвижението им;

б) определя и издава контролни номера и знаци;

в) контролира автотранспортните предприятия и водачите на моторни превозни средства относно техническата и търговската експлоатация, както и авторемонтните предприятия относно планирането, обема, качеството и сроковете на ремонтите;

г) произвежда изпити на кандидатите за водачи на моторни превозни средства, контролира подготовката им и издава свидетелства за правоуправление.

Редът за подготовката на водачите на моторни превозни средства, за произвеждането на изпитите, за издаването и отнемането на свидетелствата за правоуправление се урежда с правилник, утвърден от министъра на транспорта и съобщенията;

д) води отчет за автомобилите, влекачите, ремаркетата, мотоциклетите и водачите им;

е) води отчет за наложените наказания на водачите на моторните превозни средства.

З а б е л е ж к а. Тези функции на Министерството на транспорта и съобщенията, с изключение на функциите по букви „г“ и „е“, не засягат моторните превозни средства на въоръжените сили.

16. Министерството на вътрешните работи:

а) установява правила за движението по улиците и пътищата и контролира спазването им;

б) регулира движението по улиците и пътищата;

в) контролира моторните превозни средства по отношение на изправността на агрегатите, системите и механизмите, които имат връзка със сигурността на движението, и спира от движение тези, които я застрашават, като им отнема контролните номера до отстраняване на неизправността;

г) контролира моторните превозни средства и водачите им по отношение на редовността на документите им;

д) разследва и води статистика за нарушенията и станалите катастрофи и злополуки по улиците и пътищата.

17. Контролът по изпълнението на настоящия закон, на правилниците и наредбите за приложението му се извършва от контролни органи на Министерството на транспорта и съобщенията и на Министерството на вътрешните работи.

При извършване на контрол лицата, снабдени с издадени от Министерството на транспорта и съобщенията или от Министерството на вътрешните работи контрольорски карти, могат да пътуват безплатно в съответния район с всички моторни превозни средства за общо ползуване и за ведомствени нужди, които се движат в същото направление.

V. Наказания

18. Водач на моторно превозно средство, който преди тръгването или през време на обслужването на превозното средство употреби алкохол, се лишава със заповед на министъра на вътрешните работи или на упълномощено от него лице от правото да управлява моторно превозно средство за срок до една година, а при системни нарушения от такъв характер — за срок до пет години.

В случаите по предходната алинея, когато контролният орган установи по безспорен начин, че водачът на моторно превозно средство е употребил алкохол или ако такова лице откаже да се изследва с изпробвател, той иззема свидетелството за правоуправление и го прилага към акта.

19. Водач на обществено моторно превозно средство, който не поддържа в техническа изправност превозното средство, поради което то се износва преждевременно, се лишава със заповед на министъра на транспорта и съобщенията от правоуправление за срок до една година.

20. Водач на моторно превозно средство, който системно допуска нарушения на правилата за движение по улиците и пътищата и поради това е станал опасен за сигурността на движението, се лишава със заповед на министъра на вътрешните работи или на упълномощено от него длъжностно лице от правото да управлява моторно превозно средство за срок до 5 години.

21. Частен собственик на лек автомобил или мотоциклет, който извършва системно превози на пътници и товарни сре-

щу заплащане под каквато и да е форма, се лишава със заповед на министъра на транспорта и съобщенията от право да управлява моторно превозно средство за срок до една година. През това време моторното превозно средство се спира от движение.

22. Частен собственик на товарен автомобил или автобус, който извършва неразрешени превози, се наказва с глоба до 500 лв.

Със същото наказание се наказва и водач на моторно превозно средство, лишен от правоуправление, който до изтичане на срока на наложеното му наказание бъде заложен да управлява моторно превозно средство.

23. Наказва се с глоба до 200 лв.:

а) който не издаде документи, определени по реда на чл. 13, или издаде или употребява такива с неверни или неточни данни, ако не подлежи на по-тежко наказание;

б) който пусне в движение или управлява моторно превозно средство без служебна книжка за праводвижение или без свидетелство за правоуправление;

в) който предоставя управлението на моторно превозно средство на лице, непритежаващо свидетелство за правоуправление;

г) собственик на моторно превозно средство, който в срок, определен от органите на Министерството на транспорта и съобщенията, не представи превозното средство за регистрация или за технически преглед и не посочи писмено основателни причини за непредставянето му;

д) собственик или водач на моторно превозно средство, който, без да има право, извършва транспорт за общо ползване на пътници и товари, както и съответният ръководител, ако превозът е извършен по негово нареждане;

е) който използва моторно превозно средство с контролни номера, издадени за друго моторно превозно средство, без надлежно издадени контролни номера или с пробни контролни номера извън условията, при които те са дадени;

ж) който извършва некачествен ремонт на моторно превозно средство или ремонт от категория и вид, за които няма право;

з) водач на автомобил с таксиметров апарат, който не правилно ползува апарата или ползува неизправен апарат;

и) който пуска в движение или управлява технически неизправно моторно превозно средство, застрашаващо сигурността на движението, като независимо от наложената глоба превозното средство се спира от движение до отстраняване на нередовността.

24. Наказва се с глоба до 50 лв.:

а) който управлява моторно превозно средство от категория, за която няма право, или който предостави управ-

лението на моторно превозно средство на лице, непритежаващо свидетелство за правоуправление за съответната категория;

б) собственик, който в срок до 10 дни не съобщи на съответните органи на Министерството на транспорта и съобщенията за настъпилата промяна в собствеността или постоянното местодомуване на моторното превозно средство;

в) който извършва превоз на пътници или товари в по-голям брой или количество от определеното.

З а б е л е ж к и:

1. Изменение на фабричните норми на натоварване се разрешава от Управлението на автомобилния транспорт.

2. Претоварването до 10% не се счита за нарушение;

г) който откаже безплатен превоз на контролен орган по чл. 17, ал. II, когато пътува по служба;

д) водач на моторно превозно средство, който откаже да изпълни законни нареждания на контролен или регулировъчен орган;

е) водач на моторно превозно средство, който не носи със себе си документите, определени съгласно с чл. 13;

ж) водач на моторно превозно средство, който в случай на злополука, причинена от друго, не окаже необходимото съдействие с превозното средство;

з) водач на моторно превозно средство, който не поддържа в добър външен вид превозното средство.

25. За нарушение на този закон и на правилниците и наредбите по приложението му, за което не е предвидено друго наказание, нарушителите се наказват с глоба до 50 лв.

26. Лишените от правоуправление за срок не по-малък от една година след изтичането му са длъжни да положат пълен проверочен изпит.

27. Нарушенията се установяват с актове, съставени от контролни органи по автомобилния транспорт на Министерството на транспорта и съобщенията или на Министерството на вътрешните работи по реда на чл. 357 от Наказателно-процесуалния кодекс.

Въз основа на съставените актове министърът на транспорта и съобщенията, съответно министърът на вътрешните работи или упълномощени от тях длъжностни лица издават наказателни постановления, които подлежат на обжалване по реда на глава XXVIII от Наказателно-процесуалния кодекс.

Наказателни постановления, с които се налагат глоби до 10 лв., не подлежат на обжалване.

28. При маловажни нарушения, когато контролният орган прецени, че трябва да се наложи глоба до три лева, глобата се събира с квитанция, без да се съставя акт.

29. За приложението на настоящия закон се издават правилници и наредби, одобрени от министъра на транспорта и съобщенията, съответно от министъра на вътрешните работи, съгласувано със заинтересуваните ведомства.

Настоящият закон отменя Закона за автомобилния транспорт.)

Доклад по законопроекта ще направи министърът на правосъдието др. Петър Танчев, който има думата.

Министър Петър Танчев: *(От трибуната)* Другарки и другари народни представители! В настоящата сесия на Народното събрание е внесен за обсъждане и приемане законопроект за моторните превозни средства.

Бурният растеж на промишленото и на селскостопанското производство, по-нататъшното развитие на разделението на труда и непрекъснатото увеличаване на търговския стокообмен поставят изключително важни и отговорни задачи пред транспорта в нашата страна.

Важен дял от транспорта представлява автомобилният транспорт за общо ползуване. Чрез автомобилния транспорт се осъществяват много задачи във връзка с превоза на хора и товари. С по-голямата си маневреност, бързина и възможността да работи почти навсякъде автомобилният транспорт се наложи като най-подходящ сухопътен транспорт.

С настъпилите след 9 септември 1944 г. политически и стопански изменения в нашата страна автомобилният транспорт навлезе широко в бита на хората и в стопанския живот. На всички вас е известно какво бе състоянието на автомобилния транспорт преди 9 септември 1944 г. — недостатъчно товарни и леки автомобили и малко автобуси, далеч незадовляващи нуждите на населението и на народното стопанство.

Като го сравним с настоящето, ние можем да направим една преценка за ръста на автомобилния транспорт. Без автомобилен транспорт ние не бихме могли да осъществим гигантското стронтелство, извършено през последните десетина години. Затова нашата партия и правителството още в първите години след установяването на народната власт поставиха задачата за включване на автомобилния транспорт в социалистическия сектор, като страната се покрие с гъста мрежа и не остане нито едно населено място без връзка с автомобилен транспорт.

Така преди 16 години се постави началото на държавния автомобилен транспорт за общо ползуване. През изтеклото време държавният автомобилен транспорт се увеличаваше непрекъснато от година на година и понастоящем чрез него се превозват седем пъти повече пътници и пет пъти повече товари, отколкото чрез железопътния транспорт.

Редица много важни стопански задачи се решават успешно с автомобилния транспорт. На всички ви е известно, че въпреки тежките условия през студената и снежна зима на 1962/1963 г. автомобилният транспорт не само че не преустанови своята работа, но и даде неocenним принос в борбата за поддържане на нормален стопански живот в редица градове и цели райони на страната.

Имайки предвид огромното значение на автомобилния транспорт, Осмият конгрес на Българската комунистическа партия чрез Директивите постави задачата товароподемността на парка на държавния автомобилен транспорт за общо ползуване да се увеличи към 1980 г. около пет пъти в сравнение с 1960 г.

Във връзка с това ние трябва да кажем, че автомобилният транспорт е транспортът на бъдещето, който непрекъснато ще се развива, и затова за в бъдеще да му се даде зелена улица.

Както вече се каза преди малко, автомобилният транспорт у нас се разшири много. Появиха се нови видове моторни превозни средства, като електрокари, мотокари, самоходни шасита, колесни трактори, влекачи и пр.

Съществуващият сега Закон за автомобилния транспорт е приет през 1947 г. Оттогава са изтекли близо 17 години. Същият е изменяван пет пъти. При тези изменения от общо 67 текста 33 са отпаднали като ненужни. Друга част от останалите текстове уреждат по-маловажни въпроси. В него не съществуват разпоредби относно притежаването, прехвърлянето и ползуването на моторните превозни средства.

В това си състояние и при големите изменения в нашата социалистическа икономика той се явява вече остарял и не е в състояние да обслужва автомобилния транспорт при новите изисквания и при перспективите на бъдещото развитие. Всичко това налага да се издаде нов закон, който да отговаря на съвременното равнище на техниката в този важен отрасъл от народното стопанство и да дава възможност за по-нататъшното развитие на автомобилния транспорт.

Предложеният законопроект за моторните превозни средства е изработен на основата на досегашната практика. Той е съобразен с перспективите и нуждите на бъдещото развитие.

За разлика от досега действащия закон новият закон отговаря на съвременното развитие на техниката, урежда по-добре използването и стопанисването на моторните превозни средства, контрола над същите, очистен е от разпоредби, които по своя характер имат място в един правилник, а не в един закон.

Освен това законопроектът урежда и въпросите относно прехвърлянето, регистрацията, поддържането и правоправ-

лението на моторните превозни средства, контрола върху задачите и административните мерки, които ще се прилагат при неспазване на неговите разпоредби.

Министерският съвет ще определя реда, по който ще се извършва автомобилният транспорт за общо ползуване. Министерството на транспорта и съобщенията ще определя реда, по който ще може да се извършва транспорт за общо ползуване с товарни автомобили и автобуси, собственост на граждани. Товарни автомобили и автобуси, собственост на граждани, с които не се извършва автомобилен транспорт за общо ползуване, ще се спират от движение, за да не се използват за непозволени превози.

Законопроектът предвижда задължителна регистрация на моторните превозни средства. Същите могат да се движат по улиците и пътищата само ако са снабдени с контролни номера, знаци и разрешение за праводвижение. Държавните учреждения, предприятията, кооперациите, обществените организации и гражданите са задължени да стопанисват добре моторните превозни средства, като ги поддържат в техническа изправност и пълна комплектност.

С развитието на социалистическото строителство автомобилният транспорт у нас ще се разширява все повече и повече. Нарастването на броя на автомобилите и увеличаването на бързината на движението налагат да се вземат най-строги мерки за спазване на всички правила по използването на моторните превозни средства и за движението им по улиците и пътищата. Усвояването на тази дисциплина ще съдействува за намаляването на злополуките въпреки увеличаването на превозите.

Трябва обаче да отбележим, че през последните няколко години въпреки взетите мерки броят на автомобилните транспортни престъпления и злополуки бележи упорита устойчивост и дори увеличение. Така през 1963 г. при автомобилни злополуки са загинали 726 лица и са ранени 3065. През същото време са осъдени 327 лица за причиняване смърт и 647 лица за тежки и средни наранявания по транспорта. Това налага наред с наказателните санкции, които се предвиждат в Наказателния кодекс и се прилагат от съдилищата, да се засилят и другите мерки за борба с нарушенията на правилата за движението и за използването на моторните превозни средства. Именно затова в законопроекта са предвидени по-подробни разпоредби с оглед предотвратяването на такива злополуки.

Въпросът за предотвратяване на транспортните злополуки представлява един голям проблем и с увеличаването на автомобилния транспорт този въпрос и за в бъдеще ще стои с още по-голяма острота. Затова се налага централните и местните държавни органи да вземат всички необходими

мерки за отстраняване на причините за тези злополуки. Това налага преди всичко да се вземат мерки за повишаване квалификацията на водачите на моторните превозни средства, за поддържането им винаги в техническа изправност, за снабдяването с резервни части и за качествен ремонт и да се засили борбата срещу употреба на алкохол от водачите на моторните превозни средства. Отстраняването на тези причини за автомобилните злополуки представлява решаващ фактор за решително намаляване на броя на злополуките.

В законопроекта са предвидени следните административни наказания: лишаване от правоуправление за срок до 5 години на водачи, които употребяват алкохол преди или през време на пътуването, за системно нарушаване на правилата за движението по улиците и пътищата; глоба до 500 лв. ще се налага на собствениците на товарни автомобили и автобуси, които извършват неразрешени превози; глоба до 200 лв. за други по-тежки нарушения на разпоредбите на закона и глоба до 20 лв. за по-маловажните нарушения.

Основното обаче не е в налагането на наказанията, а в упоритата работа по предотвратяването на нарушенията и свързаните с тях злополуки. Всичко това налага след обнародването на закона същият да бъде изучен най-добре от органите, които извършват контрола на моторните превозни средства, от организациите, които използват такива, от водачите и гражданите. Затова трябва по организиран начин да се проведе широка разяснителна работа. В борбата с нарушителите трябва да бъдат привлечени като автоконтрольори на обществени начала компетентни граждани и дисциплинирани водачи на моторни превозни средства.

Съгласни сме с предложенията на Комисията по транспорта и съобщенията и на Законодателната комисия, които те правят по законопроекта, и с предложението в чл. 6 за даване право на Министерския съвет да определя реда за извършване на автомобилен транспорт за общо ползуване.

Ние вярваме, че законопроектът за моторните превозни средства, който ще бъде приет от Народното събрание, действително ще помогне за бъдещото развитие на автомобилния транспорт в нашата страна, в борбата за предотвратяване на злополуките, свързани с използване на моторните превозни средства. Поставен на такива основи, автомобилният транспорт ще съдействува на социалистическото строителство в нашата страна.

Като излагам всичко това, моля другарки и другари народни представители, да обсъдите предложения законопроект и да гласувате за неговото приемане. *(Ръкопляскания)*

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Моля докладчика на комисните, които разгледаха съвместно законопроект-

та, др. инж. Веселин Величков, да прочете предложенията им.

Докладчик инж. Веселин Величков: Другарки и другари народни представители! Комисията по транспорта и съобщенията и Законодателната комисия разгледаха законопроекта. Предложенията, направени по него, са отпечатани и раздадени. Допълнително комисните обсъдиха предложението за цялостно изменение на чл. 6, което ще докладвам заедно с другите изменения: *(Чете)*

„ПРЕДЛОЖЕНИЕ

на Комисията по транспорта и съобщенията и на Законодателната комисия по законопроекта за моторните превозни средства

1. Член 1 да се прередактира така:

„Настоящият закон урежда притежаването, ползуването, прехвърлянето, регистрацията, поддържането и правоуправлението на моторните превозни средства, контрола върху тях, както и наказанията, които се налагат при неспазване на неговите разпоредби.“

Съображения. Предлаганите промени в чл. 1, без да го изменят по същество, имат редакционен характер. Те изоставят израза „основните въпроси“ като неприсъщ на редакцията на нормативен акт, въвеждат термина „регистриране“ на моторните превозни средства и подреждат материалите, предмет на регламентиране, така, както те са дадени в следващите текстове на законопроекта.

2. В чл. 3 и във всички останали текстове на законопроекта думите „частни лица“ да се заменят с думите „граждани“.

Съображения. Поправката е редакционна. Изразът „частни лица“ не е подходящ, тъй като представлява остатък от правната терминология, свързана с частната собственост.

3. Член 4 да се прередактира, както следва:

„Държавните учреждения и предприятия, трудово-кооперативните земеделски стопанства и другите кооперации могат да продават автомобили, които са техни основни средства, на граждани само с разрешение на Министерството на транспорта и съобщенията.“

Съображения. Комисните считат, че не е оправдано да се обременява Министерският съвет с решаването на въпроси, които нямат съществено значение. Тази дейност би следвало да се извършва от Министерството на транспорта и съобщенията, което ръководи транспортната политика.

Като се изхожда от мястото и ролята на обществените организации, не е оправдано да се разпростира и спрямо тях изискването за разрешение от държавен орган, когато те

продават автомобил. Въпросът следва да се предостави за разрешение от централното ръководство на съответната обществена организация.

4. Член 6 да се измени, както следва:

„Автомобилният превоз за общо ползуване се извършва по ред, определен от Министерския съвет.

С товарни автомобили и автобуси, собственост на граждани, може да се извършва автомобилен превоз за общо ползуване само по ред, установен от Министерството на транспорта и съобщенията. Товарни автомобили и автобуси, собственост на граждани, с които не се извършва автомобилен превоз, се спират от движение.“

Съображения. С първата алинея на предлагания текст се овластява Министерският съвет, съобразно условията и нуждите на народното стопанство да определя реда, по който трябва да се извършва автомобилният превоз за общо ползуване с автотранспортните средства, собственост на държавата и на социалистическите организации. В останалата част текстът се запазва, като се подобрява и съгласува редакцията му.

5. В заглавието на глава III думата „отчетност“ да се замени с думата „регистрация“.

Съображения. Поправката има терминологично значение. Възприема се по-точен термин.

6. Алинея II на чл. 9 и забележката към нея да се пре-редактират, както следва:

„Контролни номера и служебни книжки за праводвижение на моторни превозни средства, собственост на граждани, се дават, ако те имат свидетелство за правоуправление. Изключение се допуска само ако собственикът на моторното превозно средство натовари по установения ред лице със свидетелство за правоуправление, което да декларира, че е съгласно да управлява моторното му превозно средство.“

Съображения. С новата редакция се внася по-голяма яснота в текста, като се запазва неговият смисъл.

7. В чл. 10 думите „и да осигуряват редовното им техническо обслужване и ремонт“ да се заменят с думите „да осигуряват спазването на установените норми, редовното им техническо обслужване и ремонт“.

Второто изречение на същия член да се обособи в самостоятелна алинея, като накрая думите „и външен вид“ да се заменят с думите „и добър външен вид“.

Съображения. Добавката в първото изречение се предлага за по-голяма точност и пълнота на текста, а второто изречение следва да се обособи в самостоятелна алинея.

тъй като урежда материя, различна от тази, уреждана в първото изречение.

8. Алинея I на чл. 17 да се обособи в самостоятелен чл. 15 със следната редакция:

„Контролът по приложението на настоящия закон и на издадените въз основа на него правилници и наредби се извършва от Министерството на транспорта и съобщенията и от Министерството на вътрешните работи чрез техните контролни органи.“

Членове 15 и 16 на законопроекта да станат съответно членове 16 и 17. Алинея II на чл. 17 да се обособи в отделен член 18, а членове 18 — 29 да станат съответно членове 19 — 30.

Съображения. Правилно е ал. I на чл. 17 да се обособи в самостоятелен текст, съответно прередактиран, с който да започне глава IV. Преди да се посочи разпределението на контролните функции, трябва да се посочи кои са ведомства, упражняващи контрола.

9. Забележката към чл. 15, нов чл. 16, да се обособи като самостоятелна алинея на този текст и се прередактира така:

„Тези функции на Министерството на транспорта и съобщенията не засягат моторните превозни средства на въоръжените сили с изключение на функциите по букви „г“ и „е“.

Съображения. Поправката е редакционна.

10. В чл. 16, нов чл. 17, буква „д“ да се прередактира така:

„д) извършва разследвания за нарушенията, злоупотуките и катастрофите по улиците и пътищата и води статистика за тях.“

Съображения. Поправката е редакционна.

11. Заглавието на глава V да стане „Наказателни разпоредби“.

Съображения. Предлага се по-точен термин.

12. В чл. 19, нов чл. 20, думите „който не поддържа в техническа изправност“ да се заменят с думите „който не спазва правилата за поддържане в техническа изправност на“.

Съображения. С добавката се уточнява естеството на задължението, възложено на водачите на обществени моторни превозни средства.

13. В чл. 20, нов чл. 21, думите „който системно допуска нарушения на правилата“ да се заменят с думите „който системно нарушава правилата“.

Съображения. Поправката е редакционна.

14. В чл. 21, нов чл. 22, в началото думите „Частен собственик“ да се заменят с думите „Гражданин, собственик“.

Първата алинея на чл. 22, нов чл. 23, да стане ал. II на чл. 21, нов чл. 22, като думите „Частен собственик“ се заменят с думите „Гражданин, собственик“.

Съображения. Първата поправка е редакционна. Втората промяна се предлага за обединяване на сходна материя в един текст.

15. Алинея II на чл. 22, нов чл. 23, да стане нов чл. 23 и да добие следната редакция:

„Водач на моторно превозно средство, лишен от правоуправление, който до изтичане на срока на наложеното му наказание управлява моторно превозно средство, се наказва с глоба до 300 лв.“

Съображения. С новата редакция се изоставя изискването нарушителят да бъде заловен да управлява моторно превозно средство през времето, когато е лишен от правоуправление. Достатъчно е да се установи нарушението и след извършването му, за да може да се наложи предвидената в закона глоба. Комисиите намират, че за такива нарушения е достатъчно да се налага глоба до 300 лв.

16. Буква „а“ на чл. 23, нов чл. 24, да се прередактира така:

„а) който не издаде свързани с превоза документи, определени от Министерството на транспорта и съобщенията, или издаде или употребява такива документи с неверни данни, ако не подлежи на по-тежко наказание.“

В буква „е“ на същия член думите „с контролни номера, издадени за друго моторно превозно средство“ да се заличат.

Съображения. Препращането в буква „а“ към чл. 13 от законопроекта е неточно. Касае се за документи, свързани със самия превоз, които ще определи Министерството на транспорта и съобщенията, а не с документите, свързани с правоуправлението на моторното превозно средство. Предлаганото заличаване в буква „е“ се налага, тъй като изпълването на контролни номера, издадени за друго моторно средство, е престъпление, което се наказва по Наказателния кодекс, и не трябва да се превръща в нарушение.

17. В буква „б“ на чл. 24, нов чл. 25, накрая думите „или постоянното местодомуване“ да се заменят с думите „или че е установил ново постоянно местодомуване“.

Двете забележки към буква „в“ на същия член да станат ал. II към същата буква със следната редакция:

„Изменение на фабричните норми за натоварване се решава от Министерството на транспорта и съобщенията. Претоварването до 10% не се счита за нарушение.“

В буква „г“ на същия член думите „чл. 17, ал. II“ да се заменят с думите „чл. 18“.

В буква „ж“ на същия член накрая да се добавят думите „ако не подлежи на по-тежко наказание“, а буква „з“ на същия член да се заличи.

Съображения. Поправката в буква „б“ внася уточняване. Пътуванията с колата, без да се установява ново постоянно домуване, не подлежат на съобщаване за настъпилата промяна. Обособяването на забележката в ал. II на буква „в“ се налага за подобряване на систематиката и за редакционна точност. Допълнението в буква „ж“ се предлага, за да се отграничи предвиденото в нея нарушение от престъплението по чл. 151 от Наказателния кодекс. Зачищането на буква „з“ се предлага, тъй като това нарушение е по-леко в сравнение с останалите нарушения по текста. При това положение санкция за него ще бъде глобата по следващия текст на законопроекта.

18. В чл. 25, нов чл. 26, глобата от 50 лв. да се намали на 20 лв.

Съображения. Най-съществените нарушения са изброени в предшестващите текстове, а за останалите е достатъчна глоба до 20 лв.

19. В чл. 26, нов чл. 27, думите „за срок не по-малък от една година“ да се заменят с думите „за срок повече от една година“.

Съображения. Предлаганата поправка внася точност в кои случаи ще се изисква полагането на нов проверочен изпит.

Председател на Комисията по транспорта и съобщенията:

Т. Прахов

Председател на Законодателната комисия:

акад. Л. Василев“

Председателствуващ д-р Пенчо Костурков: По законопроекта са се записали за изказване следващите народни представители: Съби Стефанов, Янко Марков и Ламбо Теолов.

Давам думата на народния представител др. Съби Стефанов.

Съби Стефанов: *(От трибуната)* Другарки и другари народни представители! В ускореното икономическо развитие на Народна република България все по-голям дял заема автомобилният транспорт. Изпълнението на народностопанските планове е пряко и неразривно свързано с работата и организацията на автотранспорта. С непрестанното увеличаване на автомобилния транспорт се повишава и интензив-

ността на движението от моторни превозни средства. Концентрирани в големите населени пунктове, те създават в определени часове на денонощието поток от движещи се моторни превозни средства. Заедно с това се изисква и повишена дисциплина от водачите на моторните превозни средства. Законът за автомобилния транспорт, издаден през 1947 г., с неколкостепенните си изменения и допълнения вече не съответствува на бързото развитие на всички видове транспорт, а така също и на появата на нови видове моторни превозни средства.

С предлагания законопроект се уреждат въпросите за притежанието, прехвърлянето и използването на моторни превозни средства, за отчетността, поддържането и правоправлението на моторни превозни средства, за контрола по спазване на закона и наказанията, които трябва да се налагат на нарушителите.

В законопроекта са разграничени функциите на Министерството на вътрешните работи и на Министерството на транспорта и съобщенията. Заедно с това изпълнението на тези конкретно определени функции на двете министерства са във взаимна връзка и обусловеност. Главната задача, която има да решава Министерството на вътрешните работи в тази област — сигурност в движението на моторните превозни средства, е в пряка връзка с функциите на Министерството на транспорта и съобщенията — по техническите прегледи на моторните превозни средства, по контрола на автотранспортните предприятия и водачите на превозни средства, относно техническата и търговската експлоатация, по провеждането на изпитите на кандидатите за водачи на моторни превозни средства и по контрола на подготовката им. Правилната административно-правораздавателна дейност на органите на МВР по нарушенията на предлагания закон зависи и от отчета на наложените наказания на водачите — функция, възложена на органите на Министерството на транспорта и съобщенията. Очевидно в настоящия етап съгласуваната дейност между органите на двете министерства е в основата за изпълнението на целите, които преследва предлаганият законопроект.

Поредицата от конкретни транспортни произшествия, станали в отминалите няколко години, сочи, че е обосновано изискването, предявено в законопроекта, контролните номера и служебните книжки за праводвижение на моторните превозни средства, собственост на граждани, да им се предават, ако тези лица имат свидетелство за правоправление. Липсата на свидетелство за правоправление и притежанието на личен автомобил са достатъчни условия, които водят до управлението на моторно превозно средство без право, без минимум значение и умение да се управлява мо-

торното превозно средство, което особено застрашава сигурността на движението.

При разследването на голяма част от транспортните произшествия, когато е била причинена смърт или са били тежко наранени пешеходци от моторни превозни средства, се е стигнало до заключение, че за настъпването на такъв тежък и обществено вреден резултат, хвърлящ във внезапна тревога широки кръгове от обществеността ни, няма вина водачът на превозното средство. Затова е оправдано предявеното в законопроекта изискване освен водачите на моторни превозни средства и гражданите-пешеходци най-строго да спазват правилата за движението по улиците и пътищата. С цел да запазим живота и здравето на отделния гражданин-пешеходец, необходимо е с тежестта на закона да предявим изискване за спазване правилата за движението.

По начало управлението на моторно превозно средство е свързано с повишена опасност да настъпят общественовредни последици. Това произтича от скоростта, която може да развие моторното превозно средство, и постоянното внимание и съобразителност, с които управляващият трябва да води моторното превозно средство. А когато водачът на превозното средство е под влияние на алкохол и с това нормалните му психически и физически функции са отслабили работоспособността и съобразителността му, то опасността да последва транспортно произшествие е особено значителна. Транспортно произшествие, причинено от водач, който е под влияние на алкохол, всякога е с особено тежки резултати. Затова оправдано е изискването на законопроекта в тези случаи, когато не е извършено престъпление от общ характер, единственото наказание да бъде лишаване от правоуправление. Наказанието лишаване от правоуправление е тежко наказание и то трябва да е единственото наказание, което следва да се налага на водачите, които при употреба на алкохол поемат управлението и обслужването на автомобила. При това целесъобразно е отнемането на свидетелството за правоуправление да става със съставянето на акт. Наказанието трябва да следва непосредствено след извършеното нарушение. Изпробвателите на трезвеността, с които разполагаме, сочат категорично употребил ли е, или не е употребил алкохол конкретният водач. При това трябва да се знае, че в някои народнодемократични страни управлението на моторно превозно средство от водач, който е под влияние на алкохол, е въздигнато като престъпление от общ характер. В престъпление дори е въздигната и дейността на онези лица, които дават възможност на водача в нетрезво състояние да управлява превозно средство.

С предлагания законопроект занапред се дава възможност да бъдат лишавани от правоуправление и онези водачи, които със системни нарушения на правилата за движението са станали опасни за сигурността му. Целесъобразно е такива водачи да бъдат лишавани от правоуправление и по такъв начин се ограничават източниците, водещи до транспортни произшествия.

Оправдано от редица конкретни факти е въздигането в самостоятелно нарушение управлението на моторно превозно средство от водач, който е лишен от правоуправление. Сигурността на движението и повишената укоримост на такъв водач сочат, че е справедлива предложената в законопроекта санкция.

Продължителността на експлоатацията на обществените моторни превозни средства е в пряка зависимост от редовното поддържане в техническа изправност на превозните средства. Правдиво, обществено оправдано и необходимо е изискването на законопроекта „водач на обществено моторно превозно средство, който не поддържа в техническа изправност превозното средство, поради което то се изнася преждевременно, да бъде лишаван от правото да управлява моторно превозно средство“.

Досега беше въздигната в нарушение само дейността на водача на моторното превозно средство, когато управлява без служебна книжка за праводвижение, без свидетелство за правоуправление или технически неизправно моторно превозно средство. Правдиво в това отношение се въздига като нарушение и дейността на онзи, който пусне в движение такова моторно превозно средство. Особено техническата неизправност на обществените возила зависи от работата и на редица други длъжностни лица от автотранспортните предприятия, които технически обслужват превозните средства. Ако те на свой ред допускат в движение технически неизправни возила, правдиво е тяхната дейност да се въздигне като наказуемо нарушение. Насочената санкция на закона и към тези длъжностни лица ще допринесе да имаме в движение само технически изправни моторни превозни средства.

С оглед многобройността на деянията, които ще се квалифицират като нарушения по предлагания законопроект, с оглед многообразието им и че поредица от тях могат да се окажат маловажни целесъобразно с предложението в тези случаи да не се съставят актове, а да се реагира с наказанието глоба на място.

Напълно оправдано с оглед на една законосъобразна и справедлива административно-правораздавателна дейност на наказанието глоба е определен само горният предел. Само така в пълна мяра ще могат и административните органи

по наказването да налагат наказанието глоба съобразно изискването на член 35 НК. Такава възможност досега нямаше, тъй като наказанието глоба в редица случаи имаше минимален предел, който административният орган не можеше да надвиши независимо от фактите, конкретния случай, конкретния деец и т. н.

Така предлаганият законопроект ще допринесе за заетиране дисциплината сред водачите на моторни превозни средства по спазване на правилата за движението и с това ще допринесе особено съществено за сигурността в движението на моторните превозни средства, за транспорт без катастрофи, аварии и злополуки.

Аз одобрявам внесения за разглеждане законопроект и ще гласувам за неговото приемане. *(Ръкопляскания)*

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: За изказване по законопроекта има думата народният представител Янко Марков.

Янко Марков: *(От трибуната)* Другарки и другари народни представители! Министърът на правосъдието изнесе основанията за навременността на законопроекта. Също така от преждеговорившия другар бяха посочени и обосновани някои от главите в законопроекта. Аз също ще се спра на някои въпроси, свързани със законопроекта и безопасността на движението.

През годините на народната власт бурният икономически възход на страната наложи и съответното бързо развитие на транспортните средства. Особено много се увеличиха автомобилните превозни средства. Сега те превозват стоки и обслужват населението както в големите градове и промишлени центрове, така и в най-отдалечените и откъснати в миналото краища на страната.

Така че днес при увеличениния обществен автомобилен транспорт не може да се говори за откъснати населени места.

Усиленият транспорт с моторни превозни средства и нуждата да се осигури безопасността на движението, както и някои въпроси за притежаването, ползуването, поддържането и управлението оправдано наложиха внасянето на настоящия законопроект за моторните превозни средства.

Другарки и другари! Преди, когато по платната на нашите пътища и улици се движеха малко моторни превозни средства, водачите на тези моторни средства можеха с по-малко знания, опитност и съобразителност да осигуряват безопасността на движението. Поради същата причина и задълженията на гражданите да спазват правилата за движе-

нието по улиците и пътищата можеха до известна степен да не бъдат стриктно спазвани.

Днес обаче, когато по нашите пътища и улици моторните превозни средства се увеличават ежедневно и се движат почти непрекъснато, снизхождения по отношение задълженията на водачите на моторните превозни средства и на гражданите се заплащат много скъпо от обществото и не са малко случаите, когато се изкупуват с живота на гражданите.

Поради това с оглед осигуряването безопасността на движението много правилно в законопроекта е предвидено министерствата на транспорта и вътрешните работи да засилят контрола по отношение техническата изправност на моторните превозни средства в това отношение, включително и за авторемонтните предприятия, което е предвидено в членове 15 и 16 на законопроекта.

Също така правилно се предвиждат повишени изисквания по отношение подготовката на водачите на превозни средства, както и задължението да бъдат бодри и в трезво състояние по време на движение.

Изискването на законопроекта моторните превозни средства да бъдат в изправност и водачите им да притежават качества на техническа и маневрена компетентност, съобразителност и ловкост до най-голяма степен гарантират безопасността на движението.

Считам обаче, че за осигуряването безопасността на движението не по-малки трябва да бъдат изискванията и към гражданите, които се движат по пътищата и особено по улиците в населените места.

Какво показват случаите, когато поради неспазване правилата за движение по улиците и пътищата са пострадали граждани от моторни превозни средства? Изобилни факти показват, че в повечето такива случаи най-често вината е изключително у гражданите, които не спазват правилата за движението по улиците и пътищата и с това сами се излагат на големи опасности. Немалък брой граждани неправилно считат, че за безопасността на движението задължение имат само водачите на моторните превозни средства и че те могат да не спазват своите задължения. Това неправилно отношение на гражданите към задълженията им да спазват точно правилата за движение по улиците и пътищата често пъти завършва с най-лоши последици — смърт или продължителна инвалидност.

Позволете ми да посоча само два такива случая, които ни дава Софийското управление на Народната милиция — КАТ, за граждани от нашата Столица, които са нарушили Правилника за движение по улиците и пътищата и са заплатили това свое нарушение с живота си.

На 13 декември 1963 г. шофьорът Тодор Иванов Марков е постъпил на работа в 12,30 ч. по 18. автобусна линия, Красно село—Иван Вазов. Към 12,45 ч. същият установил поверената му рейсова кола Сф-А-78-79 на началната спирка в квартал Иван Вазов. Колата потеглила към 12,50 ч., след като шофьорът пуснал кранчето за затваряне на вратите и поел бавно по ул. „Младежки проход“. Въпреки че кранчето със състен въздух било приведено в действие, задната врата на колата не се затворила, тъй като стоящите на стъпалото граждани я задържали. На около 500 метра от първата спирка „Осоговски проход“ една гражданка, возеща се на долното стъпало на задната врата, паднала от колата. Марков спрял колата си и с помощта на притеклите се граждани настанил пострадалата в една кола. Гражданката била отнесена в „Пирогов“, където починала на 15 декември 1963 г.

При такава фактическа обстановка е била причинена смъртта на Вера Димитрова Ивчева от гр. София, ул. Ясенова гора № 19. Същата, вместо да изчака пристигането на друга рейсова кола, на която ще може да се качи спокойно и безопасно, тя се качила на препълнената вече кола и останала на стъпалото в нарушение на точка 22 от Правилника за движението по улиците и пътищата.

За още по-голямо нехайство от страна на гражданите по спазването на Правилника за движение по улиците и пътищата ни говори следният случай: шофьорът Дачо Цончев Дачев се движил с поверения му противопожарен автомобил Шкода по ул. Екз. Йосиф от сградата на Централната противопожарна охрана към кръстовката Халите. В автомобила пътувал противопожарен екип. Било прието съобщение за пожар в Детмаг. Шофьорът непрекъснато задействувал сигнала сирена. Двамата милиционери—регулировчици на движение, на свой ред освободили кръстовката от пешеходци. Множеството хора изчаквало преминаването на противопожарния автомобил. При такава обстановка шофьорът навлизал в кръстовката. Когато предприемал левия завой с позволена бързина, на опасно разстояние пред движещия се автомобил от тротоара към Халите слязла пешеходка. Последната прекосила уличното платно на около 5 метра южно от пешеходната пътека. Направила объркани крачки в обратна посока, изправила се с лице към връхлитащия върху ѝ автомобил и паднала вик. Шофьорът, забелязал своевременно появяването ѝ на уличното платно, задействувал спирачната система на автомобила, но безрезултатно. Гражданката паднала по гръб на уличното платно на около 3 метра пред спрелия се автомобил. Автомобилът оставил спирачна дия 7 метра. Въпреки оказаната своевременна мед-

цинска помощ в резултат на тежката контузия на мозъка смъртта последвала.

При такива обстоятелства била причинена смъртта на Елена Димитрова Гьошева, 35-годишна, жив. на ул. Княгиня Тамара № 9.

Другарки и другари! В предлагания законопроект в чл. 14 е предвидено задължение за гражданите да спазват най-точно Правилника за движението по улиците и пътищата. Необходимо ще бъде обаче и по линията на обществените организации гражданите да се запознаят по-настойчиво с голямата опасност за живота и здравето им, която произтича от неспазването на Правилника за движението по улиците и пътищата.

Другарки и другари! Като съм убеден, че с предлагания законопроект на сегашния етап от развитието на пътният транспорт ще се съдействува по-добре да се използват моторните превозни средства за изпълнението на народно-станския план и да се гарантира по-голяма безопасност на движението, ще гласувам за неговото приемане. *(Ръкопляскания)*

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Има думата народният представител Ламбо Теолов.

Ламбо Теолов: *(От трибуната)* Другарки и другари народни представители! Издаденият през 1947 г. Закон за автомобилния транспорт урежда материята само за един от видовете моторни превозни средства — автомобилите. През последните години броят на автомобилите неколккратно се увеличи, появили се нови видове моторни превозни средства, като електрокари, мотокари, самоходни шасита, влекачи, товарни триколки, транспортни трактори и др. Ето защо въпреки неколккратните изменения и допълнения досегашният Закон за автомобилния транспорт не отговаря на изменилите се вече у нас условия.

Предложеният за обсъждане и приемане проект на нов закон за моторните превозни средства цели да задоволи именно тези нужди на живота.

В проекта на новия закон е определено мястото на частния сектор в автомобилния транспорт за общо ползване. Това са разпоредбите за ограничаване продажбата на товарни автомобили и автобуси на граждани. По този начин значението на СОАТ постепенно ще намалява като форма, която не съответствува на степента на нашето икономическо и обществено развитие. Относителният дял на превозите на СОАТ у нас сега е вече незначителен по отношение общия товарооборот. СОАТ имат едва 5,3 на сто от превозите на Управление автомобилен транспорт, а по отношение на из-

вършената работа от целия автотранспорт в страната относителният му дял, може да се каже, е нищожен.

Един от начините за снабдяването на СОАТ с автомобили е досегашната система за бракуване на моторни превозни средства. Досегашният закон не урежда напълно въпроса за разкомплектуването, бракуването и ликвидирането на скъпите и крайно необходими за нашата икономика моторни превозни средства, поради което много ръководители, недооценявайки този въпрос, предпочитат да бракуват автомобила вместо да се заемат с неговото ремонтиране или възстановяване. Така например само от 1959 г. досега на членове на СОАТ са продадени 195 товарни автомобили, бракувани от държавните автомобилни предприятия, трудово-кооперативните земеделски стопанства, селкоопи и други държавни предприятия. Получава се така като че ли държавните автомобилни предприятия и другите ведомства, които имат модерни ремонтни бази, не могат да възстановяват автомобилите от по-стари марки, а членовете на СОАТ, без да имат такива възможности, възстановяват тези автомобили и работят с тях в продължение на години. Не са малко случаите, когато някои ТКЗС продават на членове от СОАТ автомобили, произведени след войната в социалистическите страни и за които ние имаме специализирани авторемонтни предприятия. Това се отнася за автомобилите марка „ГАЗ—51“, „ЗИЛ—150“, „Чепел“ и др.

Трябва да се приеме безспорно поправката, която двете комисии предлагат на член 4 от законопроекта. Но също така трябва да се включи в закона, пак в чл. 4, предложението на комисииите разрешението за продажба на автомобили на граждани от обществени организации да се дава от техните централни ръководства. В редакцията на точка 4 това не е отбелязано.

Новият закон урежда и въпроса за лекия автомобилен транспорт, собственост на гражданите, като се забранява на собствениците на леки коли да извършват обществен превоз. По този начин се премахва възможността те да превръщат автомобилите си в частна собственост за експлоатация.

Наред с огромните успехи в развитието на автомобилния транспорт има и някои ненормални явления. В последно време ведомственият автомобилен транспорт получи на практика преимуществено развитие в противоречие с решенията на Осмия конгрес на партията, в които се предвижда да се развива с предимство автомобилният транспорт за общо ползуване. Така например относителният дял на автотранспорта за общо ползуване чувствително намалява през последните години, като от 33% през 1960 г. е паднал на 24% през тази година. Това е неправилно, като се има предвид неефектив-

ното използване на ведомствените автомобили. Производителността на един тон товароспособност на автомобилния парк за общо ползуване за 1963 г. е била 34 233 тон-километра, а на ведомствения — 18 144 тон-километра.

Пак благодарение на по-доброто използване на автомобилите за общо ползуване себестойността на превозите, извършвани от същите през 1963 г., е била 5,82 стотинки на един тон-километър, а себестойността на превозите, извършвани от ведомствения автотранспорт, без трудово-кооперативните земеделски стопанства, е била 9,41 стотинка. Само от тази разлика в себестойността народното стопанство е загубило през 1963 г. 37 579 642 лв.

Неправилната практика за преимущественото развитие на ведомствения автотранспорт, прилагана от някои държавни органи, продължава и с проектоплана за 1965 г. Така например от предвидените за доставка 3000 товарни автомобили на ведомствата се разпределят 2700, а на държавните автомобилни предприятия — само триста. Като се имат предвид тези факти, следва правителството да разгледа час по-скоро тези въпроси и да спре тенденцията на междуправителствено раздробяване на автомобилния парк и неговото развитие да се постави в съответствие с интересите на народното стопанство и решенията на Осмия конгрес на БКП.

Необходимо е най-последователно и неотклонно да се провежда линия на преимуществено развитие на автомобилния транспорт за общо ползуване. Държавните автомобилни предприятия трябва постепенно да поемат и извършват всички превози с изключение на вътрешнотехнологическите превози на предприятията, организациите, строителните обекти, трудово-производителните земеделски стопанства.

В интерес на народното стопанство като цяло и на отделните ведомства е техните автомобили да бъдат заангажирани само с вътрешнотехнологически, домакински и складови превози, а Министерството на транспорта и съобщенията да специализира отделните автомобилни клонове, автобази и автоколони за по-добро задоволяване специфичните нужди от обществен транспорт на различните отрасли от народното стопанство.

Трябва да се признае, че и Управление автомобилен транспорт е допускало и допуска слабости в организацията на превозите, с което дава повод на отделните ведомства да настояват за собствен автотранспорт въпреки неговата нерентабилност. Но това явление е временно и в никакъв случай не трябва да бъде повод за вземане на решения, които нанасят само вреда на народното стопанство.

Ние искаме да посочим една мисъл от изказването на др. Хрущов на Всесъюзното съвещание на строителите от

12 април 1958 г., в която твърде ясно се вижда каква роля се отрежда на автомобилния транспорт за общо ползуване в Съветския съюз, за осигуряване най-ефективното използване на автомобилния парк: „... Работниците от някои строителни и други организации и предприятия възразяват срещу обединяването на товарните автомобили в автостопанствата за общо ползуване. Това е неправилно. Да се работи със силите на дребни автостопанства, това значи да се получи висока себестойност и кръстосани превози, бездействието на автомобилите и заангажиране на голям брой товаро-разтоварни работници и експедитори.“ Тази линия на организация на автомобилния транспорт в Съветския съюз сега се следва неотклонно и ние считаме, че тя трябва да бъде поучителна и за нас.

На обществения автомобилен транспорт трябва да се даде широк път за бързото му развитие, за да може бързо, сигурно и евтино да превозва пътници и товари в страната и в международните съобщения.

Трябва да съобщя, че за първите 5 месеца на тази година автотранспортът в страната за общо ползуване е изпълнил плана си 102,5%. Но въпреки този успех той не изпълнява такива важни показатели, като показателя за техническата готовност на автомобилите и продължителността на използването на автомобила в работен ден. Ако изпълним и тия показатели, очевидно икономическите резултати ще бъдат много добри.

Приемането на новия законопроект за моторните превозни средства ще спомогне рязко да се подобри работата на автотранспорта. Затова обаче ще е необходимо да се превежда задълбочена организаторска и политическа работа от административните, партийните, профсъюзните и комсомолските ръководители и организациите за широко разгръщане на социалистическото съревнование и движението за комунистически труд сред колективите на автотранспортните предприятия за достойно посрещане на 20-годишнината от 9 септември 1944 г.

Като имам предвид всичко това, заявявам, че одобрявам законопроекта и ще гласувам за неговото приемане (*Ръкопляскания*)

Председателствуващ д-р Пенчо Костурков: Няма други народни представители, записали се за изказване.

Има ли народни представители, които искат да направят някои запитвания или предложения по законопроекта? — Няма.

В такъв случай ще пристъпим към гласуване. Бюрото предлага да гласуваме предложения законопроект по глави. Има ли други предложения? — Няма.

Които от народните представители са съгласни с това предложение на Бюрото, моля да гласуват. Мнозинство, приема се.

Моля докладчика др. инж. Веселин Величков да чете за законопроекта по главни заедно с поправките, направени от комисията.

Докладчик инж. Веселин Величков: (Чете)

„З А К О Н за моторните превозни средства“

Председателстваващ д-р Пенчо Костурков: Които са съгласни с това заглавие на законопроекта, моля да гласуват. Приема се единодушно.

Докладчик инж. Веселин Величков: (Чете)

„I. Общи положения

1. Настоящия закон урежда притежаването, ползуването, прехвърлянето, регистрацията, поддържането и правоправлението на моторните превозни средства, контрола върху тях, както и наказанията, които се налагат при непазване на неговите разпоредби.

2. Моторни превозни средства по смисъла на този закон са: автомобилите (товарни и леки автомобили и автобуси), мотоциклетите, мотопедите, влекачите, тролейбусите, трамваите, колесните трактори, самоходните шасита, електрокарите, мотокарите и други подобни.“

Председателстваващ д-р Пенчо Костурков: Моля народните представители, които са съгласни с глава I на предложения законопроект, да гласуват. Приема се единодушно.

Докладчик инж. Веселин Величков: (Чете)

„II. Притежание, прехвърляне и ползуване на моторните превозни средства

3. Моторни превозни средства могат да притежават държавата и кооперативните и обществените организации. Граждани могат да притежават автомобили, мотоциклети и мотопеди.

4. Държавните учреждения и предприятия, трудово-кооперативните земеделски стопанства и другите кооперации могат да продават автомобили, които са техни основни средства, на граждани само с разрешение на Министерството на транспорта и съобщенията.

5. Прехвърлянето на собствеността на автомобили между граждани става с писмен договор с нотариално заверени подписи.

При прехвърляне собствеността на моторни превозни средства продавачът и купувачът са длъжни в 10-дневен срок да уведомят за това писмено съответните органи на Министерството на транспорта и съобщенията.

6. Автомобилният превоз за общо ползуване се извършва по ред, определен от Министерския съвет.

С товарни автомобили и автобуси, собственост на граждани, може да се извършва автомобилен превоз за общо ползуване само по ред, установен от Министерството на транспорта и съобщенията. Товарни автомобили и автобуси, собственост на граждани, с които не се извършва автомобилен превоз, се спират от движение.

7. С леки автомобили и мотоциклети, собственост на граждани, не могат да се извършват превози срещу заплащане под каквато и да е форма.“

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Моля, които са съгласни с текста на глава II от законопроекта, така както се прочете от докладчика, да гласуват. Приема се единодушно.

Докладчик инж. Веселин Величков: (Чете)

„III. Регистрация, поддържане и правоуправление на моторните превозни средства

8. Моторните превозни средства подлежат на регистрация по ред, определен от Министерството на транспорта и съобщенията. То може да освобождава някои видове моторни превозни средства от регистрация съгласувано с Министерството на народната отбрана.

Моторните превозни средства на въоръжените сили се регистрират по ред, определен от Министерството на народната отбрана.

9. Моторните превозни средства се пускат в движение, ако са снабдени с контролни номера, знаци и разрешение за праводвижение, издадени от Министерството на транспорта и съобщенията.

Контролни номера и служебни книжки за праводвижение на моторни превозни средства, собственост на граждани, се дават, ако те имат свидетелство за правоуправление. Изключение се допуска само ако собственикът на моторното превозно средство натовари по установения ред лице със свидетелство за правоуправление, което да декларира, че е съгласно да управлява моторното му превозно средство.

10. Държавните учреждения и предприятия, кооперациите, обществените организации и гражданите, които стопанисват моторни превозни средства, са длъжни да ги поддържат в техническа изправност и пълна комплектност, да осигуряват спазването на установените норми, редовното им техническо обслужване и ремонт.

Водачите на моторните превозни средства са длъжни да полагат всички грижи за запазването им в добро техническо състояние и добър външен вид.

11. Разкомплектуване на годни моторни превозни средства, бракуване и ликвидиране на негодни се допуска по ред, определен от Министерството на транспорта и съобщенията, Министерството на народната отбрана и Министерството на финансите.

12. Водачи на моторни превозни средства могат да бъдат само лица, които притежават свидетелство за правоуправление.

13. Водачите на моторните превозни средства са длъжни при управлението им да носят определените от Министерството на транспорта и съобщенията и от Министерството на вътрешните работи документи.

Документите и знаците за моторните превозни средства на въоръжените сили с изключение на свидетелствата за правоуправление се определят от Министерството на народната отбрана.

14. За осигуряване безопасността на движението водачите на моторните превозни средства и гражданите са длъжни да спазват най-точно правилата за движение по улиците и пътищата.“

Председателствуващ д-р Пенчо Костурков: Моля народните представители, които приемат текста на глава III, както бе докладвана от докладчика, да гласуват. Приема се единодушно.

Докладчик инж. Веселин Величков: (Чете)

„IV. Контрол

15. Контролът по приложението на настоящия закон и на издадените въз основа на него правилници и наредби се извършва от Министерството на транспорта и съобщенията и от Министерството на вътрешните работи чрез техните контролни органи.“

16. Министерството на транспорта и съобщенията:

а) извършва технически преглед и регистрира моторните превозни средства и издава разрешение за праводвижение-то им;

б) определя и издава контролни номера и знаци;
 в) контролира автотранспортните предприятия и водачите на моторни превозни средства относно техническата и търговската експлоатация, както и авторемонтните предприятия относно планирането, обема, качеството и сроковете на ремонтите;

г) произвежда изпити на кандидатите за водачи на моторни превозни средства, контролира подготовката им и издава свидетелства за правоуправление.

Редът за подготовката на водачите на моторни превозни средства, за произвеждането на изпитите, за издаването и отнемането на свидетелствата за правоуправление се урежда с правилник, утвърден от министъра на транспорта и съобщенията;

д) води отчет за автомобилите, влекачите, ремаркетата, мотоциклетите и водачите им;

е) води отчет за наложените наказания на водачите на моторните превозни средства.

Тези функции на Министерството на транспорта и съобщенията не засягат моторните превозни средства на въоръжените сили с изключение на функциите по букви „г“ и „е“.

17. Министерството на вътрешните работи:

а) установява правила за движението по улиците и пътищата и контролира спазването им;

б) регулира движението по улиците и пътищата;

в) контролира моторните превозни средства по отношение на изправността на агрегатите, системите и механизмите, които имат връзка със сигурността на движението, и спира от движение тези, които я застрашават, като им отнема контролните номера до отстраняване на неизправността;

г) контролира моторните превозни средства и водачите им по отношение на редовността на документите им;

д) извършва разследвания за нарушенията, злополуките и катастрофите по улиците и пътищата и води статистика за тях.

18. При извършване на контрол лицата, снабдени с издадени от Министерството на транспорта и съобщенията или от Министерството на вътрешните работи контролърски карти, могат да пътуват безплатно в съответния район с всички моторни превозни средства за общо ползване и за ведомствени нужди, които се движат в същото направление.”

Председателствуващ д-р Пенчо Костурков: Моля народните представители, които са съгласни с текста на глава IV, така както я прочете докладчикът, да гласуват. Приема се единодушно.

Докладчик инж. Веселин Величков: (Чете)

„V. Наказателни разпоредби

19. Водач на моторно превозно средство, който преди тръгването или през време на обслужването на превозното средство употреби алкохол, се лишава със заповед на министъра на вътрешните работи или на упълномощено от него лице от правото да управлява моторно превозно средство за срок до една година, а при системни нарушения от такъв характер — за срок до пет години.

В случаите по предходната алинея, когато контролният орган установи по безспорен начин, че водачът на моторно превозно средство е употребил алкохол или ако такова лице откаже да се изследва с изпробвател, той иззема свидетелството за правоуправление и го прилага към акта.

20. Водач на обществено моторно превозно средство, който не спазва правилата за поддържане в техническа изправност на превозното средство, поради което то се износва преждевременно, се лишава със заповед на министъра на транспорта и съобщенията от правоуправление за срок до една година.

21. Водач на моторно превозно средство, който системно нарушава правилата за движение по улиците и пътищата и поради това е станал опасен за сигурността на движението, се лишава със заповед на министъра на вътрешните работи или на упълномощено от него длъжностно лице от правото да управлява моторно превозно средство за срок до 5 години.

22. Гражданин, собственик на лек автомобил или мотоциклет, който извършва системно превози на пътници и товари срещу заплащане под каквато и да е форма, се лишава със заповед на министъра на транспорта и съобщенията от право да управлява моторно превозно средство за срок до една година. През това време моторното превозно средство се спира от движение.

Гражданин, собственик на товарен автомобил или автобус, който извършва неразрешени превози, се наказва с глоба до 500 лв.

23. Водач на моторно превозно средство, лишен от правоуправление, който до изтичане на срока на наложеното му наказание управлява моторно превозно средство, се наказва с глоба до 300 лв.“

24. Наказва се с глоба до 200 лв.:

а) който не издаде свързани с превоза документи, определени от Министерството на транспорта и съобщенията, или издаде или употребява такива документи с неверни данни, ако не подлежи на по-тежко наказание;

б) който пусне в движение или управлява моторно превозно средство без служебна книжка за праводвижение или без свидетелство за правоуправление;

в) който предоставя управлението на моторно превозно средство на лице, непритежаващо свидетелство за правоуправление;

г) собственик на моторно превозно средство, който в срок, определен от органите на Министерството на транспорта и съобщенията, не представи превозното средство за регистрация или за технически преглед и не посочи писмено основателни причини за непредставянето му;

д) собственик или водач на моторно превозно средство, който, без да има право, извършва транспорт за общо ползуване на пътници и товари, както и съответният ръководител, ако превозът е извършен по негово нареждане;

е) който използва моторно превозно средство, без надлежно издадени контролни номера или с пробни контролни номера извън условията, при които те са дадени;

ж) който извършва некачествен ремонт на моторно превозно средство или ремонт от категория и вид, за които няма право;

з) водач на автомобил с таксиметров апарат, който неправилно ползува апарата или ползува неизправен апарат;

и) който пуска в движение или управлява технически неизправно моторно превозно средство, застрашаващо сигурността на движението, като независимо от наложената глоба превозното средство се спира от движение до отстраняване на нередовността.

25. Наказва се с глоба до 50 лв.:

а) който управлява моторно превозно средство от категория, за която няма право, или който предостави управлението на моторно превозно средство на лице, непритежаващо свидетелство за правоуправление за съответната категория;

б) собственик, който в срок от 10 дни не съобщи на съответните органи на Министерството на транспорта и съобщенията за настъпилата промяна в собствеността или че е установил ново постоянно местодомуване на моторното превозно средство;

в) който извършва превоз на пътници или товари в по-голям брой или количество от определеното.

Изменение на фабричните норми за натоварване се разрешава от Министерството на транспорта и съобщенията. Претоварването до 10% не се счита за нарушение;

г) който откаже безплатен превоз на контролен орган по чл. 18, когато пътува по служба;

д) водач на моторно превозно средство, който откаже да изпълни законни нареждания на контролен или регулировъчен орган;

е) водач на моторно превозно средство, който не носи със себе си документите, определени съгласно с чл. 13;

ж) водач на моторно превозно средство, който в случай на злополука, причинена от друго, не окаже необходимото съдействие с превозното средство, ако не подлежи на по-тежко наказание.

26. За нарушение на този закон и на правилниците и наредбите по приложението му, за което не е предвидено друго наказание, нарушителите се наказват с глоба до 20 лв.

27. Лишените от правоуправление за срок повече от една година след изтичането му са длъжни да положат пълен проверочен изпит.

28. Нарушенията се установяват с актове, съставени от контролни органи по автомобилния транспорт на Министерството на транспорта и съобщенията или на Министерството на вътрешните работи по реда на чл. 357 от Наказателно-процесуалния кодекс.

Въз основа на съставените актове министърът на транспорта и съобщенията, съответно министърът на вътрешните работи или упълномощени от тях длъжностни лица издават наказателни постановления, които подлежат на обжалване по реда на глава XXVIII от Наказателно-процесуалния кодекс.

Наказателни постановления, с които се налага глоба до 10 лв., не подлежат на обжалване.

29. При маловажни нарушения, когато контролният орган прецени, че трябва да се наложи глоба до три лева, глобата се събира с квитанция, без да се съставя акт.

30. За приложението на настоящия закон се издават правилници и наредби, одобрени от министъра на транспорта и съобщенията, съответно от министъра на вътрешните работи, съгласувано със заинтересуваните ведомства.

Настоящият закон отменя Закона за автомобилния транспорт."

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Преди да подложа на гласуване глава V от законопроекта, давам думата на народния представител Никола Джанков, който иска да направи предложение по чл. 19. Макар и малко късно да е дошло това предложение, да го изслушаме.

Никола Джанков: (От трибуната) Другарки и другари народни представители! В чл. 10 на законопроекта, който ще гласуваме сега, се дава позитивно разпореждане относно това, че частните лица, обществените организации, пред-

12 Стенографски дневници

приятията и учрежденията трябва да пазят своите коли, своите превозни средства и да ги държат в техническа изправност. Във връзка с това в главата за санкциите, в чл. 19, се дава вече наказанието за ония водачи на обществени моторни превозни средства, които системно допускат техническа неизправност, допускат преждевременно да се износват колите въобще. Аз смятам, че в закона трябва да издигнем положение за поевтиняване на транспорта. Аз разсъждавам така: когато се износва колата, едновременно с това се предизвиква и разходване на повече гориво и на повече масло. Това е органическа връзка. Във връзка с това, за да турим по-голяма юзда на нашите водачи и за да вкараме един принцип в борбата за икономии при използването на моторните превозни средства, предлагам втора алинея към чл. 19:

„На същото наказание подлежи и оня водач, който системно и неоправдано допуска преразход на гориво“.
(*Оживление*)

Председателствуващ д-р Пенчо Костурков: Има думата др. Петър Танчев — министър на правосъдието.

Министър Петър Танчев: Ние считаме, че такъв въпрос може да се урежда в правилника и това е въпрос на изпълнение, а не на закон. Такава алинея няма в законите за моторни превозни средства на никоя страна, доколкото ми е известно.

Председателствуващ д-р Пенчо Костурков: Другарю Джанков, поддържате ли предложението си или го отегляте?

Никола Джанков: Поддържам го.

Председателствуващ д-р Пенчо Костурков: Ще гласуваме предложението на др. Джанков.

Които са съгласни с това предложение, моля да гласуват. Никой не гласува за предложението. Не се приема.

Ще пристъпим към гласуване на глава V от законопроекта — Наказателни разпоредби. Моля народните представители, които са съгласни с текста на глава V — Наказателни разпоредби, тъй като я прочете докладчикът, заедно с измененията и допълненията, да гласува. Приема се единодушно.

С това законопроектът е гласуван окончателно.

Преминаваме към следващата точка от дневния ред, а именно:

Разглеждане предложението на парламентарните групи на Българската комунистическа партия и Българския земеделски народен съюз за попълване състава на Президиума на Народното събрание.

Другарки и другари народни представители! В Бюрото на Народното събрание е постъпило предложение по този въпрос, което ще ви прочита. (*Чете*)

„ПРЕДЛОЖЕНИЕ

на парламентарните групи на Българската комунистическа партия и Българския земеделски народен съюз за попълване състава на Президиума на Народното събрание

Другарки и другари народни представители! Известно ви е, че на 26 април т. г. почина членът на Президиума на Народното събрание др. Христо Калайджиев.

За да се попълни съставът на Президиума на Народното събрание, парламентарните групи на Българската комунистическа партия и Българския земеделски народен съюз предлагат Народното събрание въз основа на чл. 34 от Конституцията на Народна република България да вземе следното

РЕШЕНИЕ

Избира народния представител Кирил Георгиев Лазаров за член на Президиума на Народното събрание.

За парламентарната група на БКП: **Е. Стайков**
За парламентарната група на БЗНС: **Н. Георгиев**“

Има ли желаещи да се изкажат по това предложение? Ако няма желаещи, ще пристъпим към гласуване.

Народните представители, които са съгласни за член на Президиума на Народното събрание да бъде избран народният представител Кирил Георгиев Лазаров, моля да гласуват.

Има ли въздържали се? — Няма. Против? — Няма. Приема се единодушно.

Обявявам за избран за член на Президиума на Народното събрание др. Кирил Георгиев Лазаров (*Ръкопляскания*)

Преминаваме към следващата точка от дневния ред:

Разглеждане предложението на бюрата на парламентарните групи на Българската комунистическа партия и Българския земеделски народен съюз за промени в състава на някои постоянни комисии.

В Бюрото на Народното събрание е постъпило предложение по този въпрос със следния текст: (Чете)

„ПРЕДЛОЖЕНИЕ
на парламентарните групи на Българската комунистическа
партия и Българския земеделски народен съюз за промени в
състава на някои постоянни комисии

Другарки и другари народни представители! В течение на мандата на Четвъртото Народно събрание станаха някои промени в състава на народните представители, които налагат да се направят изменения и в състава на някои от постоянните комисии на Народното събрание.

I. Членът на Комисията по селското и горското стопанство Стойко Георгиев Стоянов почина. Почина също така и членът на Комисията по транспорта и съобщенията Григор Недялков Драганов. На техните места следва да бъдат избрани нови членове на тези комисии.

II. Поради отзоваването на Иван Велчев Райков, който беше член на Комисията по строителството, благоустройството и плановото изграждане на населените места, следва също да бъде избран нов член на тази комисия.

III. Поради това, че подпредседателят на Комисията по промишлеността, енергетиката и техническия прогрес Стоян Димитров Караджов е на работа вън от страната, налага се той да остане само член на тази комисия, а на неговото място за подпредседател да бъде избран някой от нейните членове.

По изложените съображения бюрата на парламентарните групи на Българската комунистическа партия и Българския земеделски народен съюз предлагат Народното събрание да вземе следното

Р Е Ш Е Н И Е

I. Избира в постоянните комисии на Народното събрание следните другари народни представители:

Вълкан Ангелов Шопов — за член на Комисията по селското и горското стопанство.

Александър Василев Петровски — за член на Комисията по транспорта и съобщенията.

Делчо Георгиев Чолаков — за член на Комисията по строителството, благоустройството и плановото изграждане на населените места.

II. Освобождава от длъжността подпредседател на Комисията по промишлеността, енергетиката и техническия прогрес Стоян Димитров Караджов, който остава член на същата комисия.

Избира за подпредседател на Комисията по промишлеността, енергетиката и техническия прогрес Младен Стоянов Георгиев.

За парламентарната група на БКП: **Е. Стайков**
За парламентарната група на БЗНС: **Н. Георгиев**“

По предложението има ли някой да иска думата или да направи друго предложение? — Няма.

Другарите народни представители, които приемат предложеното проекторешение за промени в състава на някои постоянни комисии, както бе докладвано, моля също да гласуват. Приема се единодушно.

Преминуваме към следващата и последна точка от дневния ред на настоящата седма сесия на Народното събрание:

Отчет на парламентарната делегация на Народното събрание, посетила Етиопия.

Отчета ще направи членът на делегацията народният представител Сава Дълбоков, който има думата.

Сава Дълбоков: *(От трибуната)* Другарки и другари народни представители! По покана на председателя на Сената на Етиопия българската парламентарна делегация в състав: Минчо Минчев — секретар на Президиума на Народното събрание, водач на делегацията, и членове: народните представители Сава Дълбоков, Янко Марков и Мюневер Кърджалиева, посети от 14 до 23 февруари т. г. тази страна. Посещението на делегацията бе отговор на гостуващата през миналата година в нашата страна делегация на Етиопския парламент, ръководена от господин Гирма, тогава председател на Камарата на представителите.

Още с пристигането си на летището в Адис Абеба делегацията бе посрещната много сърдечно от председателя на Сената господин генерал-лейтенант Абие Абебе, председателя на Камарата на представителите, представители на Министерството на външните работи, депутати и други общественици. Тук бяха освен българския посланик и посланиците на Съветския съюз, Чехословакия, Югославия и други братски страни.

Проява на внимание и уважение към нашата делегация бе приемането ѝ още от първия ден на престоя в Етиопия от императора Хайле Селасие. Императорът заяви, че етиопската парламентарна делегация, която посети България през лятото на 1963 г., е разказвала много хубави неща за нашата красива страна. Той изрази чувствата на приятел-

ство, които ръководството и народът на Етиопия хранят към нашия народ. По-късно на дадения официален обед в двореца в чест на нашата делегация императорът подчерта, че Народна република България е пример за успешно и бързо развитие на икономиката. Това развитие, което се извършва с ускорени темпове — каза той, — показва големите възможности на социализма. Етиопия, заяви Хайле Селасие, също има намерение да се развива по пътя на социализма. Освен това Хайле Селасие се интересуваше живо от характера на нашата външна търговия и възможностите за търговия и икономическо сътрудничество между двете страни.

Нашата делегация има срещи и разговори още с принца-престолонаследник, с председателя на Министерския съвет — господин Аклилу, председателя на Сената, кмета на Адис Абеба и министрите на търговията и индустрията, на земеделието, на строежите, на здравеопазването и на външните работи. Освен това делегацията посети и някои културно-просветни учреждения, като националната библиотека, историческия музей, университета и др. Бяха посетени и някои предприятия, като текстилен завод, захарен завод, държавно земеделско стопанство и други.

Нашата парламентарна делегация посети освен Адис Абеба и района на Бако на около 250 км западно от столицата, района Шашамани, приблизително на същото разстояние в югоизточна посока, гр. Асмара и гр. Масауа на Червено море. Трябва да отбележим, че навсякъде при всички срещи и разговори към нашата делегация и към нашия народ се проявяваше подчертано приятелско отношение. Ние констатирахме, че парламентарната делегация на Етиопия след своето завръщане от нашата страна е запознала етиопската общественост с нашите големи успехи в строителството на социализма, разказала е за трудолюбие и гостоприемството на нашия народ. Тя е допринесла не само правилно да се информират ръководните среди на Етиопия за живота и икономическите и културни постижения на нашия народ, но и да се създадат добри приятелски чувства към нашата страна.

При всички срещи, както от етиопска страна, така и от наша, бе подчертано благоприятното отражение на размяната на парламентарни делегации и други контакти за опознаване и сближаване на народите, за укрепване на приятелските връзки между тях, за развитието на икономическото и културното сътрудничество. Навсякъде ние констатирахме пълна подкрепа на идеята за мирно съвместно съществуване между страните с различни социални системи. Ръководителите на Етиопската държава подчертаваха, че те провеждат политика на сътрудничество с всички страни незави-

симо от системата на управление и подкрепят всички инициативи за всестранично икономическо и културно сътрудничество между отделните държави. Както е известно, етиопското правителство решително подкрепи и подписа Московския договор за забрана на опитите с атомно оръжие в трите сфери. То подкрепя също и други предложения, инициатор на които главно е Съветският съюз — за разоръжаването, за уреждане граничните въпроси чрез преговори и др.

Особено заслужава да се подчертае ролята на етиопското правителство в изграждането на Африканското единство. Както е известно, през 1963 г. в Адис Абеба се свика първата конференция на освободилите се от колониализма африкански страни. На тая конференция се създаде организацията на Африканското единство и се уточниха редица други въпроси на политическите, икономическите и други отношения между тези страни. Тук бе подчертано, че африканските страни ще се борят за пълно изкореняване на колониализма и неоколониализма, за освобождение народите на Африка, които още пъшкат под игото на колониалното робство.

Ние можахме да констатираме с радост, че Етиопия, където сега е седалището на Организацията на Африканско единство, съчувствува и подкрепя борбата на народите, които се борят за своята национална свобода и независимост. Също така приятно е да се отбележи стремежът за мирно сътрудничество на Етиопия с всички останали страни.

В тази насока бе подчертано, че Етиопия желае да разшири своите икономически и културни връзки и с нашата страна. При проведените разговори бе проявен особен интерес към нашите достижения в икономическата област, към основната характеристика на нашето промишлено и селскостопанско производство и структура на нашия износ. Силно впечатление направиха на етиопските ръководители както големият скок в развитието на промишленото производство за периода след 9 септември 1944 година, така също и социалистическото преустройство и ръстът на селскостопанското производство.

Редица етиопски ръководители подчертаваха, че само страна с високо развита икономика може да осигури такъв голям темп и обем на производството и външната търговия, каквито има в нашата страна.

От своя страна те подчертаваха, че Етиопия е значително по-изостанала в своето икономическо развитие. Както е известно, Етиопия е разположена в Източна Африка, с територия повече от 1 млн. и 100 хиляди кв. км и население около 27 млн. жители. Етиопия е предимно планинска страна със значително високи плата, които са доста плодородни.

Климатът на Етиопия със средна температура 20—28° е благоприятен за получаване на две реколти през годината. Освен това в страната има много реки и големи сладководни езера. Етиопия е страна с богата флора и фауна. Тук се срещат ценни дървесинни видове — баобаб, кедър, евкалипти и други, а също така най-разнообразни животни — слон, лъв, леопард, зебра, антилопи, щрауси и други. Земните недра са богати с полезни изкопаеми — каменни въглища, желязо, медна руда, олово, волфрам, злато и други.

Наистина ние се уверихме, че макар страната да има големи възможности, те все още съвсем слабо се използват.

Около 90% от населението се занимава със земеделие, но главно поради съществуващите социално-икономически и природни условия едва 15% от земята се обработва. Основните земеделски култури са житни култури, маслодайни растения, кафе, южни плодове, зеленчуци, а най-голям процент от зърнените култури се пада на растението теф — зърнена култура, по-едра от просото, която е основна храна на населението. Вторият важен дял в земеделското стопанство на Етиопия е животновъдството. В страната има повече от 23 милиона глави едър рогат добитък, около 5 милиона магараета и мулета, 39 милиона овце и кози и около 50 милиона птици. Характерно е, че цялото животновъдство се отглежда свободно. Тук няма зима и животните пасат свободно през цялото време. Няма никакви обори и други селскостопански сгради.

Главната грижа в областта на земеделието сега е да се подобри обработването на земята, да се доставят машини, да се преодолее номадският характер на животновъдството, като се създадат крупни животновъдни стопанства, да се увеличи производството на кафе, главен износен артикул на страната, пшеница, ечемик и животновъдни продукти. За изпълнението на тия задачи са необходими голям брой добре подготвени селскостопански работници и специалисти. За подготовка на такива специалисти са открити редица земеделски училища.

Промислеността в Етиопия е в началото на своето развитие. Нейното относително тегло в общия национален доход към 1961 г. е възлизал едва на 5%. Има предприятия на леката промисленост за преработка на земеделски продукти, текстилна, захарна, мелничарска, цигарена, обувна, пивоварна. Понастоящем в страната има около 170 предприятия с около 30 хил. работници. Вторият петгодишен план на Етиопия предвижда изграждането на редица важни промишлени предприятия. Ние посетихме и някои промишлени предприятия. Тези предприятия са строени с чужд и местен капитал и имат акционерна форма. Такава е текстилната фабрика край Адис

Абеба. Това предприятие, в което работят около 3000 работници, произвежда памучен текстил годишно около 50 млн. метра, т. е. 50% от общото производство.

Друго предприятие, което делегацията посети, е заводът за захар в района на град Назарет. Този завод е построен от холандски капиталисти сред добре организирана плантация от захарна тръстика. От 60 хил. дка захарна тръстика се получава ежегодно около 60 хил. тона захар. Наистина това предприятие е модерно и високо рентабилно.

Наред с някои западни страни в изграждането на отделни предприятия участвуват и социалистически държави: СССР строи модерен нефтопреработвателен завод, Чехословакия — завод за преработване на кожи и изработване на обувки, Югославия — циментов завод и държавно земеделско стопанство. Българското външнотърговско предприятие „Родоп“ организира риболовна база с хладилник при град Масауа на Червено море. От етиопска страна беше изразено желание да се засили икономическото сътрудничество със социалистическите страни, защото те не се стремят към експлоатация и големи печалби, а честно, на равноправни начала, при взаимно изгодни условия изграждат своите икономически отношения с развиващите се страни.

За развитието на икономиката и промишлеността на страната се предвижда увеличаване на електрическата енергия. През 1963 г. производството на електрическа енергия е възлизало на 150 млн. квтч, а в близките години се предвижда то да достигне 550 млн. квтч.

Етиопия се нуждае от много специалисти и техническа помощ във всички области на икономиката — промишлеността, селското стопанство, а така също и здравеопазването.

Ръководителите на етиопската държава полагат усилия да се привличат чужди капитали, като им създават благоприятни условия за строителството на отделни обекти и предприятия. Освен това в столицата на Етиопия — живописния град Адис Абеба, е започнато строителство на редица големи и красиви административни и обществени сгради.

Пред етиопското правителство стоят големи и важни задачи за развитието на изостаналата икономика на страната, за ликвидиране на все още голямата неграмотност на населението, за изкореняване на такива социални бичове, като проказата, туберкулозата и други болести. Впрочем ниският икономически и културен уровень на развитие е характерно явление за страните от Африка, които дълги години са били потискани и експлоатирани от колониалните държави. Но днес свободните народи на Африка се борят за преодоляване на това тежко наследство и за постигане на бърз икономически и социален прогрес. От такива стремежи се ръководи и етиопското правителство.

Етиопският народ е жизнеспособен и с голям естествен прираст. Няма съмнение, че този народ въпреки трудностите ще успее да разреши големите въпроси на своето прогресивно развитие, ще разработи природните богатства на своята страна, ще повиши своето жизнено и културно-просветно ниво.

Етиопският народ е известен със своя патриотизъм и борчески дух, благодарение на което е успял да отблъсне нашествията на завоевателите и империалистите и да запази единствен в Африка своята национална независимост в продължение на много столетия. Във втората половина на миналия век етиопският народ даде решителен отпор на колонизаторските попълзновения на Англия, Франция и Италия и не позволи да бъде отнета свободата му. Голям героизъм и себепристрастие прояви етиопският народ в борбата срещу агресията на фашистка Италия през 1936 г. По-късно в партизанската борба срещу фашистките окупатори са участвували стотици хиляди патриоти.

Делегацията присъствува на тържественото чествуване паметта на жертвите на фашистките окупатори и се увери в дълбоката почит към героите, загинали за свободата и независимостта на своята родина.

Управлението в Етиопия е конституционна монархия. За пръв път през 1930 г. е приета конституция след идването на престола на сегашния император Хайле Селасие, който е провел и редица други реформи. В страната няма политически партии. Според конституцията представителите в долната камара (парламента) се избират веднъж на четири години направо от народа. Представителите на Сената се назначават от императора. По-важните въпроси (бюджета на държавата и други) се разглеждат на съвместни заседания на двете камари, под председателството на председателя на Сената.

Отношенията между Народна република България и Етиопия през последно време се активизираха и има всички основания да считаме, че те ще продължават да се развиват благоприятно и за в бъдеще. Ние високо ценим свободолюбното и героичната борба на етиопския народ, неговата древна култура и сегашните му усилия за мир и прогрес.

Нашата страна е изпратила редица специалисти — лекари, специалисти по тютюна и други, в Етиопия. Разширява се ежегодно външната търговия с Етиопия. Очертават се възможности за още по-голямо развитие на икономическите и културни връзки на базата на взаимната изгода.

Другарки и другари народни представители! Ние считаме, че посещението на нашата парламентарна делегация в Етиопия, проведените срещи и разговори помогнаха да се изяснят редица въпроси от взаимен интерес на двете страни и да се допринесе за развитието на приятелските отношения между

тях. Както вече подчертах, към нашата делегация бе проявено голямо внимание, сърдечност и топлота. В чест на делегацията бе даден коктейл от председателя на Сената генерал-лейтенант Абебе, на който присъствуваха министър-председателят Аклилу, министри, общественици, дипломати и други. От наша страна също бе даден коктейл, на който присъствуваха председателят на Сената, председателят на камарата на депутатите, министри и други отговорни лица.

Може да се направи изводът, че съществуват благоприятни условия за по-нататъшното развитие на икономическите и културни връзки между двете страни.

Ние изказваме топла благодарност на всички етиопски ръководители за оказания радушен прием на делегацията, за гостоприемството на етиопския народ, за проявените добри чувства и желание за укрепване на приятелските отношения между нашите страни. Ние сме уверени, че нашите два народа и за в бъдеще ще се борят за пълното освобождение народите на Африка от колониализма и неоколониализма, за засилване взаимното сътрудничество, за запазване и укрепване на световния мир. *(Ръкопляскания)*

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Постъпило е проекторешение от Комисията по външните работи относно отчета на делегацията, посетила Етиопия.

Давам думата на члена на Комисията по външните работи народната представителка Маргарита Калоянова да прочете проекторешението.

Маргарита Калоянова: *(От трибуната. Чете)*

„РЕШЕНИЕ

по отчета на парламентарната делегация, посетила Етиопия

Народното събрание, като изслуша отчета на българската парламентарна делегация за посещението ѝ в Етиопия по покана на етиопския парламент, въз основа на чл. 93 от Правилника за вътрешния ред на Народното събрание

РЕШИ:

Приема със задоволство отчета на делегацията на Народното събрание на Народна република България за посещението ѝ в Етиопия, което счита за полезно за укрепване на връзките между двата приятелски миролюбиви народа и благодари на етиопския парламент за оказаното гостоприемство на делегацията.

Пожелава успехи на етиопския народ в неговото стопанско и културно развитие и изказва увереност, че отношенията

между българския и етиопския народ ще се основават неизменно на дружба и сътрудничество за постигане мир в света.“
(Ръкопляскания)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Има ли народни представители, които желаят да се изкажат по доклада на делегацията, посетила Етиопия, както и по проекторешението на Комисията по външните работи, което ви се прочете от др. Калоянова? Щом няма желаещи, ще пристъпим към гласуване на проекторешението.

Моля народните представители, които одобряват това проекторешение, да гласуват. Приема се единодушно.

Другарки и другари народни представители, с това ние изчерпахме дневния ред на седмата сесия на Четвърто Народно събрание. Закривам сесията.

(Закрита в 16 ч. 45 м.)

Подпредседател: **Д-р П. Костурков**

Секретар: **Ив. Мирчева**

Парламентарен стенограф: **В. Йонков**