

ЗДРАВΟΣЛОВНОТО СЪСТОЯНИЕ НА ВОДАЧИТЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА – КЛЮЧОВ ФАКТОР ЗА БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

Добромир Доков¹

Резюме: Разработката запознава с изискванията за здравословното състояние на водачите на моторни превозни средства (МПС), явяващи се ключови за безопасността на движението по пътищата. Фокусът е поставен върху някои специфични здравословни състояния, налагащи необходимост от допълнително медицинско освидетелстване от специализирани комисии на Транспортната областна лекарска експертна комисия (ТОЛЕК) или Транспортната централна лекарска експертна комисия (ТЦЛЕК). Към момента като основен съпътстващ проблем може да се изтъкне ненавременната информация за здравословното състояние на някои водачи, попадащи в разглежданата категория. Липсата на актуална и пълна информация, както и на механизъм относно тяхно-

то последващо освидетелстване би могло да доведе до затруднено административно обслужване за издаване на свидетелство за управление на моторно превозно средство (СУМПС), както и да застраши безопасността на участниците в пътното движение. С някои примери авторът се е опитал да илюстрира сериозността на проблема. За разрешаване на информационния дефицит са направени някои предложения в заключителната част на разработката.

Ключови думи: безопасност на движението по пътищата, водач на моторно превозно средство, физическа годност на водачи на МПС, Транспортна областна лекарска експертна комисия (ТОЛЕК), Транспортна централна лекарска експертна комисия (ТЦЛЕК)

I. Увод

Известно е, че един от приоритетите на Република България като държавна политика е опазването на здравето на гражданите. Неслучайно то е заложено като основно право², гарантирано от Конституцията, и е доразвито като регулация на обществените отношения в националното законодателство³. Поддържането на добър здравен статус на нацията има ог-

¹ Професор, факултет „Полиция“, Академия на Министерството на вътрешните работи, ел. поща: dodokov@abv.bg.

² Вж. чл. 52 от Конституция на Република България – обн. ДВ, бр. 56 от 13 юли 1991 г., с последващи изм. и доп.

³ Вж. Закон за здравето – обн. ДВ, бр. 70 от 10 август 2004 г., последно изм. ДВ, бр. 102 от 8 декември 2023 г.

ромно икономическо значение за страната чрез устойчивост и развитие на трудовия пазар, както и осигуряващ по-добри условия на живот. Неслучайно в Закона за движението по пътищата (ЗДвП) на първостепенно място е поставено⁴ *опазване живота и здравето на участниците в движението по пътищата*.

Несъмнено здравният статус на гражданите дава отражение и върху безопасното реализиране и извършване на някои специфични дейности като работа с машини, в това число и управление на МПС. В тази връзка здравословното състояние на водачите на моторни превозни средства е един от основните критерии за издаването на СУМПС⁵.

На следващо място трябва да уточним, че компетентен орган за издаването на свидетелства за управление на МПС са специализираните териториални звена на Пътна полиция в страната. Нелеката и отговорна задача по тяхното издаване е свързана с обективно установяване на здравословното състояние на кандидатите. Тъй като органите на Пътна полиция не притежават специфичните знания и експертиза на медицински служители, допълнителното установяване на здравословното състояние на водачите се осъществява въз основа на официални становища и документи, издадени от компетентните медицински органи. Този процес на допълнителни проверки може да бъде затруднен, което би се отразило на ефективното обслужване на гражданите по издаване на СУМПС, както и да създаде условия и риск за неправомерното им придобиване.

Издаването на свидетелства за управление на МПС е неизменна част от осъществявания контрол от Пътна полиция спрямо водачите на моторни превозни средства. Извършва се от специализираните органи на Пътна полиция и е свързан не само с издаването на свидетелства, но и с продължаващ контрол по тяхното ползване. Важен аспект на продължаващия контрол е здравословното състояние на водачите на МПС. Специализираните органи следят за настъпили събития и заболявания, които биха могли да имат негативно отражение върху здравето на водача и да възпрепятстват безопасното управление на превозното средство. Също така трябва да споменем, че Пътна полиция контролира спазването на правилата за движение по пътищата от всички участници, прилагайки за целта различни методи и форми на въздействие спрямо нарушителите. Тези обстоятелства поставят изключително високи изисквания към дейността на органите на Пътна полиция, явяващи се ключови за осигуряване на безопасността на движението по пътищата в страната.

Разработката е съобразена с действащите нормативни актове към февруари 2024 година.

II. Изисквания към водачите на моторни превозни средства

Ще се опитаме да диференцираме изискванията към водачите на МПС, които са определящи за безопасното управление на превозните средства. В зависимост от техните особености характеристики някои автори⁶ са ги диференцирали в две основни групи – *общи* и *специфични* изисквания.

Общите изисквания се явяват базови и са насочени към всички кандидати за водачи, от различните категории превозни средства. Към тях спадат изискванията за възраст, за степен на завършено образование, изисквания за физическа годност и изисквания за психологическа годност. Това са изискванията, на които кандидатите за придобиване на пра-

⁴ Вж. чл. 1, ал. 2 от ЗДвП – обн. ДВ, бр. 20 от 5 март 1999 г., последно изм. ДВ, бр. 13 от 13 февруари 2024 г.

⁵ Вж. чл. 151, ал. 2, предложение 3 от ЗДвП – обн. ДВ, бр. 20 от 5 март 1999 г.

⁶ За повече подробности вж. Доков, Д. (2020). *Контрол върху отчета на водачите на моторни превозни средства от Пътна полиция*. София: АМВР, 53–86.

воспособност за управление на МПС трябва да отговарят преди започване на обучение в автошколите.

Специфичните изисквания се придобиват в процеса на обучение и подготовка за придобиването на правоспособност. Към тях спадат теоретичното и практическото обучение, което е диференцирано в зависимост от различните категории превозни средства. Като заключителен етап от обучението се явява изпитът за придобиване на правоспособност, който оценява кандидатите по отношение на придобитите знания, умения и поведение да управляват безопасно и самостоятелно моторно превозно средство. Също към специфичните изисквания попада и обучението при оказване на долекарска помощ на пострадали в пътнотранспортни произшествия.

В нашата публикация ще фокусираме вниманието си основно към изискванията за *физическата годност*. Тези изисквания са сред най-важните, тъй като само физически здравите лица биха могли да се подложат на обучение, а впоследствие и на изпит за проверка на придобитите знания и умения за безопасно управление на моторни превозни средства. В тази връзка в Закона за движението по пътищата⁷ е предвидено, че водачите на МПС трябва да са физически годни, за да могат да управляват моторни превозни средства от съответната категория. Конкретните изисквания за физическата годност към водачите подробно са определени в разпоредбите на *Наредба № 3 от 11 май 2011 г. за изискванията за физическа годност към водачите на МПС и условията и реда за извършване на медицинските прегледи за установяване на физическата годност за водачите от различните категории*⁸ (Наредбата). Кандидатите за придобиване на правоспособност, както и водачи на МПС, е необходимо да отговарят на изискванията за физическа годност в зависимост от категорията МПС, която притежават или за която ще придобиват правоспособност, съгласно Приложение 1 от Наредбата⁹. Физическата годност на водачите и на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС се установява чрез медицински преглед в зависимост от съответната категория. Въз основа на този преглед се изготвя заключение за съответствие на здравословното състояние на лицето с изискванията за физическа годност към водачите на МПС и на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

В зависимост от категорията на управляваните МПС кандидатите за придобиване на правоспособност и водачите на МПС се разделят на две групи:

- група 1 – водачи от категории АМ, А1, А2, А, В1, В, ВЕ и Ткт;
- група 2 – водачи от категории С1, С, С1Е, СЕ, D1, D, D1Е, DE и Ттм.

Кандидатите от група 1 се подлагат на първоначален медицински преглед, който обхваща оценка на състоянието на зрителната система и останалите системи, както и проверка за наличието на други регистрирани заболявания. Първоначалният медицински преглед се извършва от общопрактикуващия лекар, който дава заключението за годност. Когато се установи, че здравословното състояние на лицето не е в съответствие с медицинските изиск-

⁷ Вж. чл. 151, ал. 2 от ЗДвП.

⁸ Наредбата е обнародвана в ДВ, бр. 39 от 20 май 2011 г. и урежда изискванията за физическа годност към кандидатите за придобиване на правоспособност и към водачите на МПС, въпреки че съществуват по-стари разпоредби в неотменената Наредба № 31 от 26 юли 1999 г. за изискванията, условията и реда за придобиване на правоспособност за управление на МПС – обн. ДВ, бр. 69 от 3 август 1999 г., касаещи същата материя.

⁹ Вж. Приложение № 1 от Наредба № 3 от 11 май 2011 г. за изискванията за физическа годност към водачите на МПС и условията и реда за извършване на медицинските прегледи за установяване на физическата годност за водачите от различните категории – обн. ДВ, бр. 39 от 20 май 2011 г.

вания, общопрактикуващият лекар го изпраща на допълнителни прегледи при лекари, които са специалисти от съответната област¹⁰.

Важно е да отбележим, че първоначалният медицински преглед на кандидатите за придобиване на правоспособност и водачите на МПС от група 2 обхваща всички изисквания на Приложение 1 от Наредбата¹¹, а именно, че подлежат на задължителни медицински прегледи пред лекари специалисти за установяване на здравословното състояние на следните системи и органи:

- зрителна система;
- слухова система;
- нервна система,
- вътрешни органи;
- хирургичен и ортопедо-травматологичен статус.

Изискванията от група 2 се предявяват и към водачите на МПС от категории В1, В и ВЕ, които извършват обществен превоз на пътници и/или товари и превози за собствена сметка и таксиметрови превози на пътници. Резултатите от медицинския преглед се нанасят в Удостоверение за здравословното състояние на водач/кандидат за придобиване на правоспособност за управление на МПС¹². Заключение за съответствие на здравословното състояние на лицето с изискванията за физическа годност се нанася в Карта за оценка на физическата годност на водач/кандидат за придобиване на свидетелство/правоспособност за управление на МПС¹³. Заключение е със срок на валидност шест месеца от датата на издаването му.

Когато лицето има някое от заболяванията или състоянията, посочени в Приложение 2 от Наредбата¹⁴, общопрактикуващият лекар отбелязва това в удостоверение, че лицето подлежи на освидетелстване от Транспортната областна лекарска експертна комисия (ТОЛЕК). Лице, получило заключение за физическата си годност за придобиване на правоспособност за управление на МПС от ТОЛЕК или Транспортната централна лекарска експертна комисия (ТЦЛЕК), при необходимост от последваща оценка на физическата годност се преосвидетелства отново от ТОЛЕК, съответно ТЦЛЕК¹⁵. Резултатите от медицинските прегледи, извършени от ТОЛЕК, съответно ТЦЛЕК, се нанасят в протоколи по образец¹⁶, като

¹⁰ В предходната Наредба № 31 от 26 юли 1999 г. за изискванията, условията и реда за придобиване на правоспособност за управление на МПС – обн. ДВ, бр. 69/3.08.1999 г., кандидатите и водачите от тази група се подлагаха само на очен преглед, докато сега общопрактикуващият лекар се задължава при установено несъответствие с медицинските изисквания да изпрати лицето за допълнително изследване при съответните специалисти.

¹¹ Вж. Приложение № 1 от Наредба № 3 от 11 май 2011 г. за изискванията за физическа годност към водачите на МПС и условията и реда за извършване на медицинските прегледи за установяване на физическата годност за водачите от различните категории – обн. ДВ, бр. 39 от 20 май 2011 г.

¹² Вж. Приложение № 3 от Наредба № 3 от 11 май 2011 г. за изискванията за физическа годност към водачите на МПС и условията и реда за извършване на медицинските прегледи за установяване на физическата годност за водачите от различните категории – обн. ДВ, бр. 39 от 20 май 2011 г.

¹³ Пак там, Приложение № 4.

¹⁴ Пак там, Приложение № 2.

¹⁵ Вж. чл. 3 и чл. 5 от Правилника за устройството и дейността на многопрофилните транспортни болници към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (загл. изм. ДВ, бр. 96 от 2005 г., в сила от 1.12.2005 г.) – обн. ДВ, бр. 59 от 3 юли 2001 г.

¹⁶ Вж. приложения № 5 и 6 от Наредба № 3 от 11 май 2011 г. за изискванията за физическа годност към водачите на МПС и условията и реда за извършване на медицинските прегледи за установяване на

заклучението за съответствие на здравословното състояние на лицето с изискванията за физическа годност, изготвено от ТОЛЕК, съответно ТЦЛЕК, се нанася в карта по образец¹⁷. В самото заключение се отбелязва дали лицето отговаря на медицинските изисквания за съответната категория, или не, както и след какъв период от време подлежи на нов преглед пред ТОЛЕК или ТЦЛЕК.

От изложеното става ясно, че компетентният орган за допълнително освидетелстване и решение за физическата годност на водач на МПС с особени заболявания (включени в приложенията от Наредбата) са комисиите ТОЛЕК или ТЦЛЕК към многопрофилните транспортни болници за активно лечение.

Важно е да споменем за срещани затруднения при издаването на СУМПС на някои лица (водачи и кандидати), притежаващи експертни решения, издадени от Териториална експертна лекарска комисия (ТЕЛК) или от Национална експертна лекарска комисия (НЕЛК)¹⁸ и попадащи в приложенията от Наредбата поради намалена работоспособност или степен на увреждане 50 и над 50 на сто. Съгласно предоставените облекчения от *Тарифа № 4 за таксите, които се събират в системата на МВР по Закона за държавните такси*, тези лица ползват намалена такса за издаване на СУМПС от 3 лева¹⁹. Първоначално тази възможност за намаление са имали всички граждани, притежаващи експертни решения, но през 2010 г.²⁰ са ограничени само за лица, имащи 50 и над 50 на сто увреждания. За да ползват намаление на таксата по издаване на СУМПС, притежателите на ТЕЛК/НЕЛК решения е необходимо да ги представят в звената на Пътна полиция по постоянен адрес за издаване на свидетелство за управление на МПС. В експертното решение освен процента на увреждане е изписано и съпътстващото заболяване, определящо общата неработоспособност.

Към момента органите на Пътна полиция не разполагат с пълна и актуална информация за здравословното състояние на водачите. Това се отнася и за тези, имащи специфични заболявания, което налага допълнително преосвидетелстване пред комисии ТОЛЕК или ТЦЛЕК. Това крие сериозен риск за неправомерно издаване на СУМПС, като отделно от това се срещат и затруднения при административното им обслужване.

За да акцентираме върху проблемите, криещи риск при издаване на свидетелства на лица със специфични заболявания, ще се опитаме да ги илюстрираме с някои примери. Важно е да се знае, че тези затруднения са отпреди повече от двадесет години, описани подробно в някои авторови изследвания²¹. Голяма част от проблемите остават все още нерешени.

Първи пример. Кандидат за издаване на ново или подмяна на старо СУМПС, налагащо освидетелстване от ТОЛЕК или ТЦЛЕК.

Както в близкото минало (в условията на старата *Наредба № 31 от 26 юли 1999 г.*), така и сега (съгласно изисквания на новата *Наредба № 3 от 11 май 2011 г.*) спорните случаи относно здравословното състояние на водачи на МПС, при които се налага освидетелстване пред ТОЛЕК или ТЦЛЕК комисии, се решават от тях. В тази връзка преди издаване на свидетелства служители от териториалните звена на Пътна полиция насочват тези лица към комисиите ТОЛЕК или ТЦЛЕК. Важно е да се знае, че за някои от водачите съществу-

физическата годност за водачите от различните категории – обн., ДВ, бр. 39 от 20 май 2011 г.

¹⁷ Пак там, Приложения № 7 и 8.

¹⁸ Вж. чл. 103 от Закона за здравето – обн. ДВ, бр. 70 от 10.08.2004 г.

¹⁹ Вж. чл. 37, т. 3 от Тарифа № 4 за таксите, които се събират в системата на Министерството на вътрешните работи по Закона за държавните такси, обн. ДВ, бр. 27 от 10 май 1998 г., в сила от 10.03.1998 г., последно изм. ДВ, бр. 5 от 18 януари 2022 г.

²⁰ Последващата промяна на Тарифа № 4, обн. ДВ, бр. 27 от 10 май 1998 г.

²¹ За повече информация вж. Доков, Д. Цит. съч., 64–76.

ва информация, получена по официален ред на хартиен носител (протокол) от комисииите ТОЛЕК или ТЦЛЕК, обикновено когато веднъж водачът е освидетелстван от тях. Тази информация се въвежда и съхранява в Пътна полиция в специални регистри за водачите. В този случай лицето, ако пожелае да му бъде издадено ново свидетелство, се изпраща на комисия за допълнително освидетелстване.

За някои водачи, имащи заболявания, налагащи освидетелстване пред ТОЛЕК или ТЦЛЕК, в Пътна полиция липсва информация. Ако тези водачи при издаването на свидетелства не представят ТЕЛК/НЕЛК решения, съществува риск от неправомерно издаване на СУМПС. Важно е да се знае, че има заболявания или състояния на лицата, които не могат да бъдат видимо разпознати от служителите на Пътна полиция поради факта, че същите не притежават съответната експертиза и компетентност на медицински служители. Поради тази причина и при съмнение за здравословното състояние на лицата се търси официална информация от регистрите на болничните заведения при Министерството на здравеопазването, а така също и от регистрите на многопрофилните транспортни болници към Министерството на транспорта. Поради липса на информация или невъзможност от осъществяване на комуникация, при подобни случаи е възможно издаването на свидетелства с опасни заболявания, например като „епилептични пристъпи“ или „други случаи на загуба на съзнание“, което би застрашило изключително не само тях, но и останалите участници в движението по пътищата.

Поради на липсата на пълна и актуална информация, в подобна критична ситуация би могъл да се окаже и освидетелстващият лекар, издаващ медицинско свидетелство за водач на МПС, ако притежател на експертно решение от ТЕЛК/НЕЛК не го представи при медицинския си преглед.

Втори пример. Водач с редовно издадено СУМПС, който впоследствие е придобил заболяване или състояние, налагащо допълнително освидетелстване, налагащо освидетелстване от ТОЛЕК или ТЦЛЕК.

Трябва да подчертаем, че е възможен и друг случай. Възможно е притежател на валидно и редовно СУМПС, издадено за лице без физически проблеми и ограничения, впоследствие да придобие здравословен проблем или болест, налагащи задължително преосвидетелстване пред ТОЛЕК или ТЦЛЕК комисия.

Тъй като органът по издаване на свидетелства (Пътна полиция) не разполага с актуална информация за промяна на здравословното състояние на водача и издаденото в тази връзка ТЕЛК/НЕЛК решение, не може да се ангажира с изпращане на лицето за допълнително освидетелстване пред ТОЛЕК или ТЦЛЕК. През това време водачът може да продължи да управлява МПС, рискувайки безопасността на себе си и на останалите. Рядко са случаите, в които водачите сами преценяват, че придобитите от тях заболявания могат да се отразят негативно при управлението на МПС, и доброволно представят пред органите на Пътна полиция документи за актуалното си здравословно състояние. В болшинството от случаите те продължават да управляват, не подозирайки опасността, докато не изтече валидността на СУМПС, или не настъпи друго обстоятелство, налагащо съответна проверка по жалба или сигнал за здравословното им състояние²². В този случай е важно да се подчертае, че тези водачи излагат на изключителен риск не само себе си, но и околните участници в движението.

Необходимо е да споменем една подробност – изпращането на лицата за допълнително освидетелстване пред ТОЛЕК или ТЦЛЕК стои като нерешено и към настоящия момент, тъй като не съществува правно основание водачите, притежаващи ТЕЛК/НЕЛК решения,

²² За периода септември 1999 г. до декември 2008 г. авторът е бил служител на група „Отчет на водачи на МПС и персонализация на български документи за самоличност“ при отдел „Пътна полиция“ – СДВР.

да бъдат изпращани за допълнително освидетелстване пред ТОЛЕК или ТЦЛЕК, дори и да има необходимост от това. Също от особена важност е да подчертаем, че органите на МВР (в случая Пътна полиция), както и органите на ТОЛЕК или ТЦЛЕК не разполагат с информация относно издадените експертни решения от ТЕЛК/НЕЛК на водачи на МПС.

Този пропуск (липсата на информация, а също и редът за преосвидетелстването на водачи с ТЕЛК/НЕЛК решения) в определени случаи може да се окаже фатален. В подкрепа на това съждение бихме могли да посочим още примери. Съществуват случаи, в които съвестни граждани изпращат сигнали и жалби срещу водачи, притежаващи ТЕЛК/НЕЛК решения, с вписана група инвалидност в тях, за които се знае, че активно шофират и не са допълнително освидетелствани от ТОЛЕК. Тези водачи са били призовавани от служителите на ОПП – СДВР с цел да се установи наличие на официални документи, потвърждаващи тяхното здравословно състояние, както и фактическото им видимо състояние²³. При необходимост тези водачи са били изпращани за допълнително освидетелстване пред ТОЛЕК или ТЦЛЕК. Този сериозен проблем стои все още на дневен ред както за служителите от Пътна полиция, така също и за обществото, подлагащ на сериозен риск безопасността на движението по пътищата.

В тази връзка е и направеното в годините изследване²⁴ сред служители от Пътна полиция, пряко отговарящи за отчета на водачите на МПС и издаващи свидетелства за тяхното управление. Прави впечатление, че повечето от анкетираните не са удовлетворени от съществуващата организация при подлагането на допълнително освидетелстване на някои водачи пред ТОЛЕК или ТЦЛЕК. Този осезаем проблем се отразява както на административното обслужване на граждани, така също и на съществуващите рискове от неправомерно издаване на СУМПС на лице, имащо заболявания и състояние, които следва задължително да се установят от компетентните за това органи – комисиите ТОЛЕК или ТЦЛЕК.

Трети пример, изразяващ се основно в затруднено взаимодействие между МВР, многопрофилните транспортни болници и лечебните заведения за извънболнична помощ.

Както стана ясно, Пътна полиция осъществява взаимодействие с многопрофилните транспортни болници за активно лечение (МТБАЛ) и комисиите ТОЛЕК или ТЦЛЕК, които при необходимост освидетелстват водачите на МПС. Макар и да не е регламентирано като изискване в *Наредба № I-157 от 1 октомври 2002 г. за условията и реда за издаване на свидетелство за управление на моторни превозни средства, отчета на водачите и тяхната дисциплина*²⁵, Пътна полиция издава удостоверения на водачите²⁶, подлежащи на допълнително освидетелстване пред ТОЛЕК или ТЦЛЕК. В удостоверенията на водачите е регистрирана цялостна информацията за тяхната правоспособност и дисциплина (*правоспособност за съответни категории МПС, издадени СУМПС, пътнотранспортни произшествия, наказания и принудителни административни мерки за извършени нарушения от страна на водачите*). Благодарение на информацията в издадените удостоверения комисиите на ТОЛЕК или ТЦЛЕК могат по-точно да прецизират и насочат своите изследвания, за да установят обективното състояние на водачите (*минало, настоящо и вероятната*

²³ Вж. изискванията на чл. 171, т. 1, буква А от ЗДВП.

²⁴ За повече подробности вж. Доков, Д. Цит. съч., 71–73.

²⁵ Обн. ДВ, бр. 97 от 15 октомври 2002 г., с последно измен., ДВ, бр. 75 от 10 септември 2021 г.

²⁶ Тези удостоверения са съгласно чл. 28, ал. 1 от Тарифа № 4 за таксите, които се събират в системата на Министерството на вътрешните работи по Закона за държавните такси, обн. ДВ, бр. 27 от 10 май 1998 г., в сила от 10.03.1998 г., последно изм. ДВ, бр. 5 от 18 януари 2022 г.

прогноза за бъдещето)²⁷ при вземане на решение за тяхната годност като водачи на МПС. Това довежда до необходимостта от регламентиране на реда за предоставяне на пълна и точна информация на комисиите ТОЛЕК или ТЦЛЕК от регистрите на МВР за дисциплината на водачите, подлежащи на допълнително освидетелстване.

МВР, в частност Пътна полиция, осъществява взаимодействие и с лечебните заведения за извънболнична помощ по отношение на справки и проверка на издадени медицински удостоверения за годността на водачите на МПС или наличие на друга информация за здравословното състояние, особено за лица със специфични заболявания, налагащи тяхното допълнително освидетелстване. Нерядко тези справки са съпътствани от допълнителни усложнения, като липсата на регистри допълнително затруднява комуникацията и взаимодействието.

III. Заключение

В настоящото изложение се опитахме да акцентираме върху едно от най-важните изисквания към водачите на моторни средства – *здравословното състояние*, явяващо се ключово за качествено усвояване на знания и умения, необходими за безопасното управление на моторни превозни средства. Направихме паралел както по отношение на обичайното установяване на здравния статус на водачите и издаването на удостоверение за годност, така също и при установени специфични заболявания и състояния, налагащи допълнителното им освидетелстване от комисиите ТОЛЕК или ТЦЛЕК. Спряхме се на някои проблеми не само от правен характер, но също така и от организационно естество.

Предвид гореизложеното, бяха направени обобщения и изводи, на базата на които се изведоха и конкретни предложения с цел осигуряване на по-голяма безопасност на участниците в пътното движение.

1. Да бъде изградена единна автоматизирана информационна система *АИС – ТЕЛК и ТОЛЕК*, с регистър на издадените експертни решения от *ТЕЛК/НЕЛК* на водачите на МПС. Така ще се предостави възможност за обмен на информация между комисиите ТЕЛК/НЕЛК и ТОЛЕК/ТЦЛЕК относно актуалното здравословно състояние на водачите. При необходимост²⁸ освидетелстваните от ТЕЛК/НЕЛК водачи своевременно ще се изпращат за преосвидетелстване от ТОЛЕК/ТЦЛЕК. По този начин преиздаването на СУМПС вследствие на преосвидетелстване ще става своевременно, а не чак след изтичането на срока на СУМПС, когато евентуалната намеса на личния лекар може да се окаже закъсняла. След освидетелстването на водача от ТОЛЕК/ТЦЛЕК протоколът за годност да се въвежда в *АИС – ТЕЛК и ТОЛЕК* с възможност структурите на Пътна полиция да имат информация за здравословното състояние на водачите на МПС.

В тази връзка се предлага да се създаде нов чл. 152 б в ЗДВП със следния текст: „Министърът на транспорта и съобщенията, съвместно с министъра на вътрешните работи и министъра на здравеопазването, осъществяват обмен на информация за здравословното състояние на водачите и кандидатите за водачи на МПС, имащи издадени експертни реше-

²⁷ Вж. т. 2 от Забележки на Приложение № 2 към чл. 5 от Наредба № 3 от 11 май 2011 г. за изискванията за физическа годност към водачите на моторни превозни средства и условията и реда за извършване на медицинските прегледи за установяване на физическата годност за водачите от различните категории – обн. ДВ, бр. 39 от 20 май 2011 г.

²⁸ Съобразно изискванията на чл. 10 от Наредба № 3/2011 г. за изискванията за физическа годност към водачите на МПС и условията и реда за извършване на медицинските прегледи за установяване на физическата годност за водачите от различните категории – обн. ДВ, бр. 39/20 май 2011 г.

ния. За целта се поддържат електронни регистри на издадените ТЕЛК и/или НЕЛК решения, както и на издадените протоколи от ТОЛЕК и/или ТЦЛЕК комисии“.

Въвеждането на *АИС – ТЕЛК и ТОЛЕК*, както и редът за стриктно съблюдаване на необходимостта за преосвидетелстване на водачите от ТОЛЕК или ТЦЛЕК ще спомогне за:

Първо, повишаване на качеството на административното обслужване на гражданите.

Второ, елиминиране на субективния фактор относно преценката за това дали лицето подлежи на допълнително преосвидетелстване или не.

Трето, невъзможността някой гражданин да укрие наличието на ТЕЛК/НЕЛК решение, което би поставило в риск живота и здравето на участниците в пътното движение.

2. Да се регламентира в *Наредба № I-157 от 1 октомври 2002 г.*²⁹ предоставянето на пълна и актуална информация от териториалните звена на Пътна полиция на ТОЛЕК или ТЦЛЕК относно правоспособността и дисциплината на водачите, за които предстои да бъдат освидетелствани от комисии. За целта трябва да се създаде нова ал. 3 към чл. 13 от *Наредба № I-157 от 1 октомври 2002 г.* със следния текст: „Лице, за което е необходимо преосвидетелстване от ТОЛЕК или ТЦЛЕК, териториалните звена на Пътна полиция по местоотчет издават удостоверение на водача с информация за неговата правоспособност и дисциплина, за нуждите на медицинското изследване“.

Въвеждането на подобен регламент ще спомогне за правилното насочване на специализираните комисии по освидетелстване ТОЛЕК или ТЦЛЕК относно поведението на водача (дисциплина, ПТП и др.), което ще спомогне за правилна и обективна оценка за неговото състояние.

3. За да се елиминира рискът от неправомерно издадени удостоверения от медицинските прегледи за установяване на физическата годност на водачите, се предлага създаването на Регистър за здравословното състояние на водачите на моторни средства, поддържан от Министерството на здравеопазването. За целите на правомерното издаване на свидетелства за управление на МПС от органите на МВР достъп до регистъра да бъде предоставен на органите на Пътна полиция.

Това ще спомогне за по-доброто взаимодействие между Пътна полиция и общопрактикуващите лекари от лечебните заведения за извънболнична помощ, издаващи удостоверения за медицински прегледи на водачи, отразявайки се на правомерното издаване на свидетелства, както и върху подобряването на административното обслужване на гражданите.

4. Поради допълнителни рискове при някои възрастни водачи, вследствие на отслабване на двигателните способности и други съпътстващи заболявания, предлагаме да се увеличи честота на медицинските прегледи. В тази връзка предлагаме допълнение на чл. 12, ал. 2 от *Наредба № I-157 от 1 октомври 2002 г.* с нова точка 4, със следния текст: „За водачи на МПС над 70 години се издава свидетелство за управление, като срокът на валидност е:

- за водачи над 70 години срокът на СУМПС е за 3 години;
- за водачи над 75 години срокът на СУМПС е за 2 години.“

По този начин не се ограничава възможността на желаещите водачи над 70 години да управляват МПС, след като преминат обаче през медицински преглед за установяване на тяхната физическа годност.

В заключение е важно да подчертаем, че здравословното състояние на водачите на моторни превозни средства е необходимо и достатъчно условие за изграждане на знания,

²⁹ Наредба № I-157 от 1 октомври 2002 г. за условията и реда за издаване на свидетелство за управление на МПС, отчета на водачите и тяхната дисциплина – обн. ДВ, бр. 97 от 15 октомври 2002 г., с последно изм. ДВ, бр. 75 от 10 септември 2021 г.

умения и поведение за безопасно управление. Отговорността по издаване на свидетелства на физически здрави лица е сред основните приоритети в дейността на Пътна полиция, която се нуждае от добро партньорство и взаимодействие от специализираните органи на многопрофилните транспортни болници, както и от лечебните заведения за извънболнична помощ. Общата кауза на отговорните институции за осигуряване на безопасността на движението по пътищата ни задължава.

Библиография

Доков, Д. (2020). *Контрол върху отчета на водачите на моторни превозни средства от Пътна полиция*. София: АМВР.

Закон за движението по пътищата (ЗДвП), обн. ДВ, бр. 20 от 5 март 1999 г., в сила от 01.09.1999 г., последно изм. ДВ, бр. 13 от 13 февруари 2024 г.

Закон за здравето, обн. ДВ, бр. 70 от 10 август 2004 г., в сила от 1.01.2005 г., последно изм. ДВ, бр. 102 от 8 декември 2023 г.

Конституция на Република България (КРБ), обн. ДВ, бр. 56 от 13 юли 1991 г., в сила от 13.07.1991 г., последно изм. ДВ, бр. 106 от 22 декември 2023 г.

Наредба № 31 от 26.07.1999 г. за изискванията, условията и реда за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, обн. ДВ, бр. 69 от 3.08.1999 г., в сила от 1.09.1999 г., последно изм. ДВ, бр. 57 от 13.07.2007 г.

Наредба № 3 от 11 май 2011 г. за изискванията за физическа годност към водачите на моторни превозни средства и условията и реда за извършване на медицинските прегледи за установяване на физическата годност за водачите от различните категории, обн. ДВ, бр. 39 от 20 май 2011 г., последно изм. ДВ, бр. 11 от 2 февруари 2018 г.

Наредба № I-157 от 1 октомври 2002 г. за условията и реда за издаване на свидетелство за управление на моторни превозни средства, отчета на водачите и тяхната дисциплина, обн. ДВ, бр. 97 от 15 октомври 2002 г., последно изм. ДВ, бр. 75 от 10 септември 2021 г.

Правилник за устройството и дейността на многопрофилните транспортни болници към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (загл. изм. ДВ, бр. 96 от 2005 г., в сила от 1.12.2005 г.) – обн. ДВ, бр. 59 от 3 юли 2001 г., последно изм. ДВ, бр. 25 от 3 април 2015 г.

Тарифа № 4 за таксите, които се събират в системата на Министерството на вътрешните работи по Закона за държавните такси, обн. ДВ, бр. 27 от 10 май 1998 г., в сила от 10.03.1998 г., последно изм. ДВ, бр. 5 от 18 януари 2022 г.

THE HEALTH CONDITION OF MOTOR VEHICLE DRIVERS – A KEY FACTOR FOR ROAD SAFETY

Dobromir Dokov³⁰

Abstract: The article familiarizes us with the requirements for the health status of motor vehicle drivers (MVS), which is key to the safety of road traffic. The focus of the analysis is placed on some specific health conditions requiring additional medical examination by specialized committees of the Transport Regional Medical Expert Commission (TOLEK) or the Transport Central Medical Expert Commission (TCLEK). At the moment, the main accompanying problem can be pointed out as untimely information about the health status of some drivers falling into the considered category. The lack of up-

to-date and complete information, as well as a mechanism regarding their subsequent certification, could lead to difficult administrative service for issuing a motor vehicle driving license (SUMPS), as well as endanger the safety of road traffic participants. With some examples, the author has tried to illustrate the seriousness of the problem. To solve the information deficit, some proposals are made in the final part of the development.

Keywords: Road safety, Road Traffic Act, phase training, road users, motorists, road accidents

³⁰ Professor, Faculty “Police” at the Academy of the Ministry of Internal Affairs, e-mail: dodokov@abv.bg.