

**Институт “Отворено общество” - София**

ДОКЛАД

## **ЭФЕКТИВНОСТ НА ГЛОБИТЕ**

ОЦЕНКА НА АДМИНИСТРАТИВНО-НАКАЗАТЕЛНИТЕ ПРОЦЕДУРИ ЗА  
НАЛАГАНЕ И СЪБИРАНЕ НА ГЛОБИ И ИМУЩЕСТВЕНИ САНКЦИИ



**София, Април 2008**

© 2008. Институт “Отворено общество” – София. Всички права запазени.

Никоя част от това издание не може да бъде възпроизвеждана или излъчвана под никаква форма и чрез никакви средства, без предварителното писмено съгласие на Институт “Отворено общество” – София.

За запитвания:

Институт “Отворено общество” – София  
София 1000, ул. Солунска 56

[www.osi.bg](http://www.osi.bg)

# ЕФЕКТИВНОСТ НА ГЛОБИТЕ

## ОЦЕНКА НА АДМИНИСТРАТИВНО-НАКАЗАТЕЛНИТЕ ПРОЦЕДУРИ ЗА НАЛАГАНЕ И СЪБИРАНЕ НА ГЛОБИ И ИМУЩЕСТВЕНИ САНКЦИИ

### Съдържание

Въведение.....	4
I. Налагане на глоби и имуществени санкции.....	6
1. Правна уредба.....	6
2. Констатации и препоръки за усъвършенстване на уредбата и практиките по налагане на глоби и имуществени санкции .....	7
II. Събиране на глоби и имуществени санкции.....	11
1.Процедура.....	11
2. Констатации и препоръки за усъвършенстване на уредбата и практиките по събиране на глоби и имуществени санкции.....	11
III. Ефективност на процедурите по налагане и събиране на глоби в отдел “КАТ-Пътна полиция” към Национална служба “Полиция” и “Столична компания за градски транспорт – София” ЕООД .....	18
1. Отдел „КАТ-Пътна полиция” към Национална служба “Полиция”.....	19
2. “Столична компания за градски транспорт – София” ЕООД .....	24
Заключение.....	30

## **Въведение**

В България действат над 500 законови и подзаконови нормативни акта, които регулират налагането и събирането на различни видове глоби и имуществени санкции. 38 административни органа на централно ниво и техните регионални структури, както и всички общини имат правомощия, свързани с този процес. В хаоса от нарушения и процедури битуват много различни административни практики. Част от тях са успешни, други – не толкова. При някои видове глоби администрацията събира над 60% от наложените суми, при други – събираемостта е от 8 до 10%.

С цел да съдейства за прозрачността и отчетността при управление на публичните финанси и рационализиране на административно-наказателната политика на страната, Институт “Отворено общество” – София осъществи изследване на тема “Оценка на ефективността на процедурите за налагане и събиране на глоби и имуществени санкции”. Изследването е извършено в периода юни 2007 г. – февруари 2008 г. като неговата основната задача е да се оцени рационалността на съществуващите процедури по налагане и събиране на глоби и имуществени санкции. Този въпрос е изключително важен, тъй като липсата на ефективни механизми за санкциониране води до обезсмисляне на административно-наказателната дейност поради невъзможност да бъдат осъществени наказателната и превантивната функция на административните наказания.

Ефективността на процедурите по налагане и събиране на глоби и имуществени санкции зависи от съществуването на няколко предпоставки:

- ясни и непротиворечива нормативна уредба;
- ясни критерии за определяне на размера на глобата/имуществената санкция;
- бърза и прозрачна процедура за налагане и събиране на глобата/имуществената санкция;
- механизми за избягване на субективизма и корупционните условия при определянето на размера на глобата/имуществената санкция;
- гарантиране на възможност за участие в процедурата на санкционираното лице;
- възможности за бързо и лесно заплащане на наложената глоба/имуществена санкция;
- алтернативни механизми за осъществяване на наказанието, в случай, че лицето, на което е наложена глобата/ имуществената санкция не я заплати.

В хода на изследването е направена оценка на наличието на тези предпоставки, анализирани са добри и лоши практики с цел идентифициране на причините за ниската ефективност на санкционния процес в някои административно-наказващи органи и предприемане на мерки за нейното повишаване, извършено е сравнително изучаване на чуждестранната практика. Особен обект на внимание представлява санкционната дейност на отдел “Пътна полиция” към Национална служба “Полиция” и на “Столична компания за градски транспорт- София” ЕООД.

## **I. НАЛАГАНЕ НА ГЛОБИ И ИМУЩЕСТВЕНИ САНКЦИИ**

### **1. Правна уредба**

Българското право урежда административното наказание като специфична санкция за неспазване на установения ред в държавното управление. Налагането му се счита за израз на държавна принуда и е реализация на административната отговорност. Административното наказание, както и останалите санкции - наказателни, граждански и дисциплинарни, преследва определени цели – репресивни, превъзпитателни и превантивни.

Един от основните видове административни наказания, предвидени в българското законодателство е глобата. Общата уредба на правото на отделните органи да налагат глоби се съдържа в Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН), съгласно който глобата представлява наказание за извършено административно нарушение и се изразява в заплащане на определена парична сума. Глобата се налага на физически лица, а неин еквивалент за едноличните търговци и юридическите лица е имуществената санкция. В българското законодателство е възприето глобата и имуществената санкция да се посочват като конкретен размер, който може да варира в нормативно определените граници.

ЗАНН определя кои са административно-наказващите органи и каква е общата процедура за налагане на глобите, която включва: установяване на нарушението, издаване на акт за административно нарушение, ако същото не е маловажен случай, и след разглеждане на постъпилите възражения срещу акта съответният оправомощен орган издава наказателно постановление, което може да бъде обжалвано пред компетентния съд.

Глоби и имуществени санкции се налагат в полза на държавата и в полза на общината. Те се събират от органа, който ги е наложил, а когато не е извършено доброволно плащане, се пристъпва към принудително изпълнение чрез Агенцията за държавни вземания (АДВ).

## **2. Констатации и препоръки за усъвършенстване на уредбата и практиките по налагане на глоби и имуществени санкции**

В резултат на извършеното изследване могат да бъдат направени следните констатации и препоръки относно основните проблеми при осъществяване на административно-наказателната дейност, свързани със съществуването на нормативни пречки и неясноти, недостатъчен административен капацитет и техническа обезпеченост на санкциониращите органи:

2.1. Предвидената процедура за налагане на глоби/имуществени санкции е **дълга и тромава**. Тя отнема средно около два месеца и е свързана с твърде много разходи на време, усилия и средства, както от страна на административно-наказващия орган, така и от страна на санкционираното лице.

Решаването на този проблем е свързано с нормативни изменения в сега действащата уредба за облекчаване на процедурата по налагане на глоби/имуществени санкции.

В обсъждания в момента проект за Административно-наказателен кодекс<sup>1</sup> (АНК), който следва да замени Закона за административните нарушения и наказания е предвидено т.нар. бързо производство, в което не се съставя акт за установяване на нарушението, в случаите, когато с помощта на специални технически средства са установени нарушителят, допуснатото нарушение, времето и мястото на извършването му. В този случай събраните доказателства се изпращат на компетентния административно-наказващ орган.

В някои страни от Европейският съюз е възприето автоматично установяване на нарушението от техническо средство, чрез което наказанието се налага бързо и ефективно. Издава се уведомление за депозит, равен на стойността на глобата. Санкционираното лице има възможност да обжалва глобата след това пред административния орган и пред съд. Ако се постанови решение в подкрепа на

---

<sup>1</sup> В текста е използвана редакцията на проекта за АНК от 05.12.2007 г., публикуван на Интернет страницата на Министерството на правосъдието.

наложената глоба - внесеният депозит служи за нейното погасяване, а ако се отхвърли наложената глоба - депозитът се връща.

2.2. Друг проблем при осъществяването на административно-наказателната дейност е наличието на голям брой лица с **адресна регистрация, която не е актуална**, което затруднява връчването на наказателните постановления и на поканите за доброволно изпълнение.

2.3. Съгласно разпоредбите на ЗАНН глобата се определя в границите на наказанието, предвидено за извършеното нарушение. При определянето на размера трябва да се вземат предвид **тежестта на нарушението, подбудите за неговото извършване и другите смекчаващи и отегчаващи вината обстоятелства, както и имотното състояние на нарушителя.**

Не е ясно дали и как административно-наказващият орган взема предвид всички посочени критерии. Например: по какъв начин се отчита имотното състояние на нарушителя при определяне на размера на глобата при положение, че няма връзка между базите данни на отделните информационни масиви, свързани с имущественото положение на физическите и юридическите лица. А изискването на необходимата информация в някои случаи отнема време и административен ресурс, който административно-наказващият орган не може да отдели. От своя страна липсата на ясна обосновка на определянето на съответния размер на глобата е основание за отмяна на наказателното постановление от съда.

За да се отчита по-точно имотното състояние на глобявания се отправят предложения за възприемане на по-конкретни критерии при определянето на размера на глобата: дневния доход на лицето, което включва заплата, хонорари, наеми и др. В някои европейски държави (например в скандинавските страни) глобата може да се определя и като процент от доходите на нарушителя. Във всеки случай, за да се взема предвид имотното състояние на извършителя при налагането на глоби е необходимо създаването на механизъм за осъществяване на бърза обмяна на информация между различните органи и институции, като се осигурят гаранции за защита на личните данни.



2.4. **Голямата разлика между минималния и максималния размер** на глобата/имуществената санкция и липсата на детайлизирани критерии и правила за нейното индивидуализиране създават възможности за субективизъм, произвол и корупция от страна на административно-наказващия орган.

Например в самия ЗАНН е предвидено, че който не изпълни или наруши постановление, разпореждане или друг акт, издаден или приет от правителството се наказва с глоба от 100 до 2000 лв., в Закона за местните данъци и такси за неподаване на декларация или посочване на неверни данни е предвидена глоба в размер от 10 до 400 лв., а за юридическите лица - имуществена санкция в размер от 100 до 1000 лв. В Закона за защита на конкуренцията е предвидено за определени нарушения Комисията за защита на конкуренцията да налага имуществена санкция на предприятието в полза на държавата в размер от 5000 до 300 000 лв. В Кодекса за социалното осигуряване за нарушаване на определени разпоредби е предвидена глоба от 200 до 10 000 лв.

Консултативният съвет по законодателството към Народното събрание също отправя критики в тази посока като подчертава, че предвиждането на голяма разлика между минималния и максималния размер на глобата/имуществената санкция поставя въпросите: по какви критерии се определя размерът на санкцията и каква е гаранцията, че нарушителят, с цел да избегне налагане на парична санкция в максималния размер, няма да предложи на наказващия орган по-малка сума като подкуп. А по този начин не могат да се осъществят наказателната и превантивната функция на глобата/имуществената санкция.

С оглед на горепосоченото е необходимо да се предвидят механизми за ограничаване на възможността за субективизъм при налагането на глобите/имуществените санкции и при определянето на размера им. Така ще се намалят и възможностите за корупционни практики с цел избягване на налагането на глоба/имуществена санкция или определянето ѝ в най-ниския предвиден размер.

2.5. Във връзка с осигуряването на открито и безпристрастно налагане на глобата/имуществената санкция, се обсъжда и въпросът кой **орган** според новият Административно–наказателен кодекс да има право да налага този вид наказания - административен орган или съд. Въпреки първоначалните предложения за налагане на

глобата/имуществената санкция от съд, в последната редакция на проекта за АНК е предвидено налагането на глобата/имуществената санкция да се извършва от административно-наказващия орган, като има възможност за обжалване пред съд-каквато е и сега действащата уредба.

2.6. От особено важно значение при налагането на глоби/имуществени санкции е наличието на достатъчен **административен капацитет и техническа обезпеченост** на съответния санкциониращ орган. В някои случаи обемът на извършваните нарушения е толкова голям, че е необходим допълнителен човешки, технически и финансов ресурс за ефективно осъществяване на административно-наказателната дейност (напр. при глобите, налагани от органите на пътна полиция).

Едно от възможните решения на този проблем е предоставяне на процент от събраните суми на административно-наказващия орган, който да бъде използван целево за подобряване на контролната и санкционната дейност посредством увеличаване на персонала, обучения, закупуване на технически средства за оптимизиране и облекчаване на процедурата по налагане на глоби/имуществени санкции.

## II. СЪБИРАНЕ НА ГЛОБИТЕ И ИМУЩЕСТВЕНИТЕ САНКЦИИ

### 1. Процедура

С реструктурирането на данъчната администрация след 01.01.2006 г. отпада задължението ѝ да събира глобите и имуществените санкции, наложени от други държавни органи. Доброволното заплащане вече се извършва като санкционираните лица превеждат сумите по нарочна банкова сметка на съответния административно-наказващ орган. В случай на неизпълнение на задължението за плащане в предвидения срок, съответният орган уведомява Агенцията за държавни вземания, която започва процедура по принудително събиране.

### 2. Констатации и препоръки за усъвършенстване на уредбата и практиките по събиране на глоби и имуществени санкции

Основните констатации и препоръки във връзка със събирането на глобите и имуществените санкции също са свързани с проблеми от нормативен, административен и технически характер, които водят до намаляване на ефективността на този процес:

2.1. Според сега действащата нормативна уредба необжалваемият размер на глобата е 10 лева. Този твърде **нисък необжалваем размер** води до неоправдано натоварване на органите, участващи в процедурите по налагане и събиране на глобите, тъй като разходите за събирането на ниски по размер суми са многократно по-големи. Необходимо е повишаване на необжалваемия размер на глобите, но без допълнително изследване на разходите на органите по събиране на глоби е трудно да се прецени какъв минимален размер да бъде предвиден. Проектът за АНК предлага необжалваемият размер да бъде фиксиран на 100 лева.

Във връзка с облекчаване и ускоряване на процедурата и разтоварване на администрацията от налагане на глоби в много нисък размер в проекта за АНК се предвижда и по-висок размер на глобите, налагани с фиш. Предвидено е, че за маловажни случаи на административни нарушения органът, овластен да състави акт за установяване на административното нарушение, може да наложи глоба до предвиден в

съответния закон размер, но не повече от 50 до 200 лева. По сега действащата уредба овластените контролни органи могат да налагат глоби с фиш в размер от 10 до 50 лв.

2.2. В някои нормативни актове като например Валутния закон, Закона за акцизите и данъчните складове, както и при търговията със стоки и технологии с възможна двойна употреба, при защита на конкуренцията, в Кодекса за социално осигуряване и др. е предвиден **изключително висок размер** на паричните санкции, което в определени случаи затруднява тяхното събиране.

Например в Закона за защита на конкуренцията е предвидено при определени случаи за извършването на повторно нарушение Комисията за защита на конкуренцията да налага имуществена санкция в размер от 100 000 до 500 000 лева, а за физическите лица - глоба в размер от 2000 до 20 000 лв. В Кодекса за социалното осигуряване при извършването на определени нарушения са предвидени имуществени санкции от 10 000 до 50 000 лв., а за повторно нарушение- от 20 000 до 100 000 лв.

Във връзка с това се поставя въпросът дали основният ефект от засилването на репресията чрез увеличаване на размера на глобите/имуществените санкции се изразява в намаляване на нарушенията или е условие за създаване на корупционни практики.

2.3. В много случаи лицата, на които са наложени глоби не желаят или нямат финансова възможност да заплатят наложената глоба/имуществена санкция. Анализът на резултатите от изследването показва, че най-висока е събираемостта, когато има **допълнителен стимул или принуда** върху санкционираните лица да заплатят глобата/имуществената санкция:

2.3.1. Предвиждането на възможности за **намаляване на размера** на глобата/имуществената санкция при незабавно плащане и/или **нарастване на нейния размер** в случай, че не бъде заплатена доброволно в предвидения срок има много положителен ефект върху събираемостта на глобите/имуществените санкции. Такива разпоредби съществуват в законодателствата на Англия и Франция.

2.3.2. Предвиждане на възможност за **сключване на споразумение с нарушителя**. Такъв механизъм е въведен в Агенция „Митници”. Споразумението цели ускоряване и облекчаване на процедурата по реализация на административно-наказателната отговорност на нарушителя. Предоставя се възможност той да участва активно в процеса по определяне на размера на паричната санкция, което води до повишаване на броя на доброволно платените суми. Освен това се облекчава процеса на доказване в производството по установяване на нарушението и налагането на административното наказание. Позитивен е ефектът и върху съдебната система, която се разтоварва от подобен род дела. Констатира се необходимостта от по-задълбочено изследване на процедурата по прилагане на споразумението и неговите ефекти, за да се предвиди оптимално работещ механизъм.

В проекта за АНК също е предвидена възможност за сключване на споразумение между административно-наказващия орган и нарушителя при определени условия.

2.3.3. Събираемостта е висока в случай, че е **предвидено отнемане на разрешение или отказ за издаване на документи**, както и **налагане на различни видове ограничения** докато не бъде заплатена глобата/имуществената санкция. Пример в това отношение са глобите/имуществените санкции, налагани от Дирекцията за национален строителен контрол, при които не се издават съответните разрешения до заплащане на глобата. Друг пример са глобите, налагани от органите на пътна полиция, при които се отнема контролният талон, който се връща след заплащане на глобата. Освен това е предвиден отказ за издаването на други документи до заплащането на наложените глоби.

Възможно е да бъдат предвидени и други мерки в тази посока: забрана за напускане на страната, в случай, че наложената глоба не е платена; отказ за издаване на документ, че лицето няма задължения към държавата (по този начин се препятства получаването на кредити); временно спиране на моторното превозно средство от движение до заплащане на глобите и др.

Въпреки положителният ефект върху събираемостта, тези допълнителни инструменти трябва да се използват балансирано и да се планират много внимателно, защото са свързани с допълнително ограничаване на правата на гражданите и административно натоварване на органите.

2.4. За да се осъществят наказателната и превантивната функция на наказанието е необходимо да бъдат обсъдени и приети най-ефективните механизми за **алтернатива** на наложената глоба, в случай, че санкционираното лице е социално слабо и няма имущество, върху което да бъде изпълнена глобата, както и в случай на отказ за плащане.

Във връзка с решаването на проблемите, свързани с невъзможност или отказ от страна на санкционираното лице да плати глобата се обсъждат различни предложения за алтернатива, които да бъдат предвидени в новият Административно-наказателен кодекс: задържане в поделение на Министерството на вътрешните работи; полагане на общественополезен труд, пробация, лишаване от свобода. Изтъкват се аргументи, че лишаването от свобода, включително и задържането в поделенията на МВР за неплащане на глоби не може да бъде подкрепено по редица морални, правни и практически съображения. Но е възможно да се предвиди връзка между изградената пробационна система, в рамките на която се наблюдава и изпълнението на мярката “обществено полезен труд” и процедурата по събиране на глоби.

2.5. Както за налагането, така и за събирането на глоби/имуществени санкции важно значение има **административния капацитет и техническа обезпеченост** на съответния орган. Позитивен ефект има предоставянето на процент от събраните суми на административно-наказващия орган, като средствата се използват целево за подобряване на превантивната и санкционната дейност, повишаване на административния капацитет и техническата обезпеченост.

Добър пример в това отношение е Дирекцията за национален строителен контрол (ДНСК). В системата на Дирекцията за национален строителен контрол се издават наказателните постановления за нарушения на разпоредбите по устройство на територията (проектиране, строителство, недопускане и отстраняване на незаконно

строителство и др.). Процентът събираемост на глоби и имуществени санкции за 2004 г. е 69,99 %, а за 2005г.- 64,08 %.<sup>2</sup>

В края на 2005 г. са приети изменения на Закона за устройство на територията, които предвиждат 50 % от събраните от ДНСК приходи за бюджета, представляващи такси, глоби и имуществени санкции, да се предоставят обратно на ДНСК като се разходват само за премахване на незаконно строителство, за развитие на материалната база, за повишаване на квалификацията и за стимулиране на служителите на ДНСК при условия и ред, определени с наредба на Министъра на регионалното развитие и благоустройството. По този начин се стимулира и самоинициативата на административно-наказващия орган да извършва планирани цели проверки.

С цел повишаване на ефективността на санкционния процес в ДНСК е приета и Процедура по издаване на наказателни постановления и последващи действия за събиране на вземанията от глоби и имуществени санкции в системата на ДНСК. Въведено е ежедневно обновяване на базата данни за платените парични санкции след получаване на банкова справка относно извършените плащания по наказателни постановления, издадени от ДНСК. През 2006 г. събираемостта на глобите и имуществените санкции на ДНСК се е повишила на 73,64 %.

2.6. Пречка за събираемостта създават и **ограничените способности за плащане** на глобите/имуществените санкции. Препоръчва се въвеждането на допълнителни форми за лесно и бързо заплащане на наложената глоба/имуществена санкция – напр. чрез пощенски превод, по електронен път чрез интернет. По този начин ще се спестят време, средства и усилия на санкционираните лица, което ще повиши процента на доброволно платените глоби/имуществени санкции.

2.7. Събираемостта на глобите/имуществените санкции зависи и от **спецификите на конкретния сектор**, в който се налага този вид наказание. В някои случаи определящо значение има профилът на нарушителите.

---

<sup>2</sup> Всички статистически данни са предоставени от съответния административно-наказващ орган, както и от Агенцията за държавни вземания.

Пример в това отношение е Държавната агенция по горите (ДАГ). Събираемостта на паричните санкции, наложени от ДАГ с влезли в сила наказателни постановления за 2004 г. е 10 %, за 2005 г.- 9,8%, а за 2006 г. – 8 % .

Социалното положение на нарушителите се посочва от ДАГ като един от основните проблеми при събирането на наложените глоби за нарушения на Закона за горите. Много често извършителите на нарушения не притежават или не декларират доходи и имущество, което е пречка за изпълнение на наложената глоба. Необходимо е приемането на допълнителни мерки за увеличаване на възможностите за реализиране на административните наказания, включително и предвиждане на алтернатива в случай, че наложената глоба не е платена.

Друг проблем е свързан с факта, че има разминаване между фактическите и „истинските“ извършители на нарушенията. Фактическите извършители са лица, които са изпратени от други, на които се предава откраднатият дървен материал и които реално печелят от неговата продажба. Фактическите извършители обикновено са безимотни, малолетни и непълнолетни лица, което е пречка за събирането на наложените глоби. Единствената мярка, която е довела до положителен ефект е задържането на вещите, послужили за извършване на нарушенията, включително и впрегатните животни, с които се извозва откраднатата дървесина, тъй като те осигуряват основния поминък на голяма част от извършителите. Тази практика обаче създава множество технически и финансови затруднения на административно-наказващия орган. Освен това, служителите, оправомощени да констатират и разкриват нарушенията се демотивират, тъй като за тях остават само негативните последствия от сблъсъка с нарушителите, без да виждат положителен резултат от своята дейност, което е и предпоставка за засилване на корупционния натиск върху тях.

2.8. Принудителното събиране на глобите и имуществените санкции се осъществява от Агенцията за държавни вземания (АДВ). Тя е създадена през 1999г. като основните правомощията на нейните органи са уредени в Закона за събиране на държавните вземания и Данъчно-осигурителния процесуален кодекс. Една от основните функции на АДВ е именно обезпечаването и принудителното събиране на публичните вземания.



При анализа на ефективността на принудителното събиране на глобите и имуществените санкции от Агенция за държавни вземания (АДВ) се очертават дефицити, свързани с намаления числен състав на служителите и непрекъснато увеличаващ се обем на работа: през 2007 г. в агенцията работят 184 публични изпълнители, всеки от които има по около 4000 изпълнителни дела.

Пречка за осъществяване на точен анализ на събираемостта на глобите и имуществените санкции представлява факта, че данните, предоставени от Агенцията за държавни вземания относно принудителното събиране на наложените глоби и имуществени санкции са по взискатели (административно-наказващи органи), а не по видове вземания. Това означава, че ако един и същ взискател е предал за събиране в АДВ няколко вида свои вземания, например едновременно глоби и данъци, то в АДВ не може да бъде направена справка за събираемостта на тези вземания поотделно. Такава справка може да бъде извършена само по отношение на взискатели, които установяват само и единствено глоби или имуществени санкции.

### **III. Ефективност на процедурите по налагане и събиране на глоби от органите на „КАТ-Пътна полиция” към Национална служба „Полиция” и от „Столична компания за градски транспорт- София”ЕООД**

Основен фокус на изследването е дейността на отдел „Пътна полиция” и „Столична компания за градски транспорт – София” ЕООД, тъй като от една страна налаганите от тях глоби засягат голяма част от обществото, а от друга страна може да бъде оценена ефективността на процедурите за налагане и събиране на глоби на централно и на местно равнище.

#### **1. Отдел „КАТ-Пътна полиция” към Национална служба “Полиция”**

Един от основните акценти на изследването е оценката на ефективността на процедурата по налагане и събиране на глоби от органите на “Пътна полиция”. От една страна безопасността на движението по пътищата е пряко свързана със спазването на правилата за движение и налагането на наказание на нарушителите, а от друга страна тези правила засягат практически почти всички граждани, тъй като се отнасят до всеки, който е участник в движението по пътищата – в качеството му на пешеходец, пътник или водач на моторно превозно средство (МПС).

В началото на изследването - през месец юни 2007 г., събираемостта на глобите, наложени от органите на пътната полиция е изключително ниска. За периода януари-септември 2006 г. тя е около 6%, според данните, изнесени в доклад на Сметната палата.<sup>3</sup> В доклада се описват проблемите със събираемостта на глобите, налагани от органите на „Пътна полиция”. Посочено е, че след измененията на данъчното законодателство от 01.01.2006 г. не е определен органът, който да събира приходите от глоби, налагани за нарушения на Закона за движение по пътищата (ЗДвП) и не са регламентирани процедури за контрол на приходите от глоби. Отбелязва се, че не е определен нормативно редът за предоставяне на информация за доброволно платените глоби, поради което органите на пътната полиция не могат да предприемат мерки чрез

---

<sup>3</sup> Доклад на Сметната палата за резултатите от извършен финансов одит на приходите от дейността по осъществяването на контрол върху безопасността на движение по пътищата, техническата изправност на моторните превозни средства и регистрацията им от Национална служба “Полиция” към Министерството на вътрешните работи за периода от 01.01.2006 г. до 30.09.2006 г.

Агенцията за държавни вземания (АДВ) за принудително събиране на неплатените суми. Така на практика не е осъществявано нито ефективно наказване на нарушителите, нито превенция. В доклада са предвидени мерки за отстраняване на констатираните проблеми и срок за тяхното изпълнение.

От страна на Национална служба "Полиция" са предприети действия за изпълнение на препоръките на Сметната палата. Създадена е възможност за обслужване на гражданите при доброволно заплащане на глоби по ЗДвП, като на територията на отдел "Пътна полиция" - СДП са изградени допълнителни банкови гишета; създаден е механизъм ежедневно обслужващите банкови клонове да предоставят аналитични справки за събраните суми от глоби по наказателни постановления; ежемесечно на отдел "Пътна полиция" се предоставя статистическа информация за събраните суми от глоби по ЗДвП по нарочно създадената банкова сметка.

В доклада на Сметната палата за изпълнение на препоръките<sup>4</sup> се отбелязва, че все още не е внедрена автоматизираната информационна система за контрол на автомобилния транспорт, която има изключително важно значение за осъществяване на санкционната дейност, тъй като би следвало да осигури бързия обмен на данни относно наказаните лица и неплатените глоби.

С оглед улесняване на събирането на глобите е препоръчително въвеждането на механизъм за предоставяне на аналитични справки от страна на обслужващата банка за внесените суми по наложени с наказателни постановления глоби във всички банки, а не само за сумите, внесени в банковите клонове в структурните звена на пътна полиция.

### 1.1. Процедура по налагане и събиране на глоби

На 01.07.2007 г. влизат в сила приетите изменения на Закона за движението по пътищата, които имат за цел повишаване на безопасността на движението, намаляване

---

<sup>4</sup> Доклад за резултатите от осъществения последващ контрол за изпълнение на препоръките по одитен доклад №0900000606 за извършен финансов одит на приходите от дейността по осъществяването на контрол върху безопасността на движение по пътищата, техническата изправност на моторните превозни средства и регистрацията им от Национална служба "Полиция" към Министерството на вътрешните работи за периода от 01.01.2006 г. до 30.09.2006 г.

на нарушенията и повишаване на събираемостта на наложените глоби. С влизането им в сила се променя процедурата по налагане и събиране на глоби по този закон: при констатиране на нарушението от контролния орган се съставя акт за установяване на нарушението и се отнема контролният талон на нарушителя. В едномесечен срок от издаване на акта, санкционираното лице трябва да провери дали му е издадено наказателно постановление. Наложена глоба се заплаща в едномесечен срок от влизане в сила на наказателното постановление или съдебното решение при обжалване. Контролният талон се връща на водача след заплащане на дължимите от него глоби. Въведено е ограничение, според което не се издава свидетелство за управление на МПС или негов дубликат, както и отнето свидетелство не се връща на лицето до заплащане изцяло на дължимите от него глоби.

Приети са и допълнения в Закона за административните нарушения и наказания, които засягат налагането и събирането на глоби за нарушения на ЗДвП, извършени от чужденци. Предвидено е, че когато е наложена глоба на нарушител без постоянен адрес в Република България, нарушителят внася сумата по сметка, посочена в наказателното постановление.

#### 1.2. Констатации и препоръки

В края на 2007 г. резултатите от въведените изменения в ЗДвП сочат увеличаване на събираемостта на глобите, наложени от органите на пътната полиция на 86%. Статистиката за 2007 г. преди и след въвеждането на измененията в Закона за движение по пътищата, събираемостта на глобите, наложени от органите на “Пътна полиция” е следната:

01.01.2007 – 30.06.2007 – 2 866 168,81 лв.

01.07.2007 – 31.07.2007 – 2 690 208,57 лв.

01.08.2007 – 31.08.2007 – 3 366 188,60 лв.

01.09.2007 -30.09.2007 - 3 070 808,61 лв.

01.10.2007 – 31.10.2007 - 3 869 937,12 лв.

01.11.2007 – 30.11.2007 – 3 903 030, 44 лв.

01.12.2007 – 31.12.2007 – 3 502 767,35 лв.

първо шестмесечие 2 866 168,81 лв.

второ шестмесечие 20 402 940,69 лв.

Освен драстичното увеличаване на процента на събираемостта на глобите, се отчита положителен ефект на нормативните промени и върху обема на тежките пътно-транспортни произшествия. Статистиката показва задържане и намаляване на техния брой, което е и една от основните цели на санкционната дейност.

Важно значение има и ефективността от гледна точка на организация на процеса по налагане и събиране на глоби и осъществяване на функциите на наложеното наказание. В рамките на изследването са проведени фокус-групови дискусии с цел да се регистрират обществените нагласи и мотивацията на поведението – културна, икономическа, психологическа - както на органите, налагащи административни наказания, така и на гражданите. Изследвани са противоположните гледни точки – от една страна на водачите на МПС и от друга страна на автоконтрольори от отдел „Пътна полиция” при Столична дирекция “Полиция”.

Анализът на резултатите от дискусиите показва, че съществуват проблеми, свързани със статута на пътните полицаи, административната структура, пътната инфраструктура в столицата, остарялата техника, методиката за налагане на глобите, която поражда у водачите на МПС съмнение за корупция. Следва да бъде отбелязано и непознаването на действащата нормативна уредба от страна на част от водачите на МПС.

Констатираните проблеми са основно от нормативен, административен и технически характер:

**А. Процедурата по налагането и събирането на глобите от органите на пътната полиция отнема много време, енергия и средства** както на административно-наказващия орган, така и на санкционираните лица.

В тази връзка органите на пътна полиция предлагат съкращаване и опростяване на процедурата по налагане на глоби: когато съответното нарушение е установено с техническо средство - да не се задейства цялата процедура, а директно да се издава

наказателно постановление, което да може да се обжалва, в случай, че лицето не е съгласно с наложената му глоба.

За да бъде използвана тази възможност обаче, е необходим финансов ресурс за въвеждането на автоматични радари с камери и премахването на човешкия фактор при установяване на нарушението. Според изчисленията, направени от МВР приблизително 40 млн. евро са необходими, за да бъдат установени стационарни радари в страната за контрол на скоростта. Анализите сочат, че годишно от глоби и санкции на водачи ще бъдат събрани над 40 млн.лв., като освен това се очаква сериозно намаляване на жертвите от катастрофи.

**В. Липсата на централизирана автоматизирана информационна система** относно наложените и доброволно платените глоби, в която да се актуализират ежедневно данните след получаване на справки от обслужващата банка, води до значително удължаване и утежняване на процедурата по налагане и събиране на глоби. Лицата, на които е наложена глоба трябва да проверят няколко пъти на място в териториалните звена на пътна полиция дали е издадено наказателното постановление и ако в рамките на един месец не е издадено да си презаверят издаденият им акт за установяване на нарушение. След като получат постановлението трябва да заплатят сумата и после да представят на наказващия орган документа за плащане, за да бъде отбелязана информацията, че е глобата е платена и да бъде върнат на лицето контролния талон.

Очевидна е необходимостта от оптимизиране на организацията по събиране на наложените глоби. Би следвало да се предприемат мерки за облекчаване и ускоряване на тази процедура. Решения в тази посока са например: налагането на глоби по фиш, заплащането на наложените глоби чрез пощенски запис и по електронен път:

- При маловажни случаи на нарушения, които са установени в момента на извършването им, на мястото на нарушението може да бъде наложена глоба с фиш в размер до 50 лв. Фишът се подписва от служителя, наложил глобата, и от нарушителя, който я заплаща доброволно на място. Събраните суми от наложените глоби с фиш се отчитат ежедневно в съответните структурни звена към областните дирекции "Полиция". В случай, че лицето оспорва извършеното от него нарушение или размера на наложената му глоба или откаже да подпише

фиша, се съставя акт. Освен възможността за бързо и лесно заплащане на място на глобата, наложена с фиш, друго предимство е обстоятелството, че с налагането на глоба по фиш не се отнемат контролни точки (такива могат да бъдат отнети само с наказателно постановление).

Въвеждане на налагането на глоби по фиш се предвижда да започне от месец април 2008 г. Според анализите в около 40% от случаите ще бъде използвана тази бърза процедура за налагане и събиране на глоби, което значително ще улесни плащането от страна на санкционираните лица и ще разтовари администрацията.

- В края на 2007 г. е сключен договор между Министерството на вътрешните работи и “Български пощи”ЕАД, според който глобите, наложени от пътната полиция ще могат да се плащат чрез запис във всички 2986 пощенски клона в страната. С платежния документ нарушителите ще могат да получат отнетите им документи в съответното териториално звено на пътна полиция. Целта е да се оптимизира организацията на събиране на глоби и да се повиши тяхната събираемост.

Предвижда се до края на 2008 г. и контролните талони да се получават чрез препоръчана пратка до съответното лице, което е платило глобата. Съществуват обаче множество въпроси относно връчването на наказателното постановление, получаването на контролния талон от санкционираните лица и др.

- До края на 2008 г. се предвижда създаване на електронен портал с цел улесняване на плащането на наложените глоби.

Но за да се осъществи какъвто и да било вид плащане е необходимо включване на пълни данни за банковата сметка в наказателното постановление. В рамките на изследването е проведен експеримент за плащане на глоби, наложени от пътна полиция, в няколко банки (различни от обслужващата сметката банка), но поради липса на определени данни за банковата сметка (име на получателя и код на вид плащане) в наказателните постановления, заплащането се оказва трудно, а някъде и невъзможно.

**С.** В хода на изследването на участниците в дискусиите е поставен въпросът дали **увеличаването на размера на глобите** води до намаляване на нарушенията на ЗДвП или и до увеличаване на корупционните условия. Голяма част от водачите на МПС отправят критики относно приемането на по-висок размер на глобите и изтъкват, че ефектът от тази мярка се изразява в повишаване на размера на подкупите и в нарастване на техния брой.

**Д.** Във връзка с ограничаването на корупционните условия е необходимо приемане на **мерки, които да осигуряват прозрачност** на процеса по налагане и събиране на глоби. Участниците в дискусиите отправят различни предложения в тази посока: запис на действията на автоконтрольора и водача на МПС чрез поставянето на УЕБ-камери в автомобилите на полицията; употребата на специална униформа, която да отличава автоконтрольорите от другите полицейски служители; въвеждане на по-строг вътрешен контрол в рамките на санкциониращия орган и др.

**Е.** Констатирани са проблеми, свързани с **административния капацитет и техническата обезпеченост** на административно-наказващия орган. След въвеждане на измененията на ЗДвП се заплащат 10 пъти повече глоби, а броят на служителите, които обработват информацията, е един и същ. В тази връзка е необходимо отпускането на средства за закупуване на технически средства, които да подпомагат дейността по установяване на нарушенията или увеличаване на състава на санкциониращия орган, за да може да се справи с нарасналия обем работа.

## **2. „Столична компания за градски транспорт -София” ЕООД**

### 2.1.Процедура по налагане на глоби

Процедурата по налагане и събиране на глоби е уредена в Наредбата за превоз на пътници и условия за пътуване с масовия градски транспорт на територията на Столична община, издадена от Столичен общински съвет. При установяване на обстоятелството, че дадено лице пътува без превозен документ, то трябва да заплати билет за нередовен пътник на стойност десетократния размер на цената на билет за единично пътуване. В случай на отказ от страна на санкционираното лице, то се заставя да слезе от превозното средство и му се налага глоба по фиш в размер на 10 лева, която



трябва да бъде платена в седемдневен срок. В случай, че нарушителят откаже да го подпише или плати в установения срок, се издава акт за административно нарушение и наказателно постановление на стойност стократно размер на цената на билет за единично пътуване. Наказателното постановление подлежи на обжалване пред съд.

## 2.2. Констатации и препоръки

Според предоставените от СКГТ статистически данни, основаващи се на частични преброявания и на база продадени билети и абонаментни карти, дневно СКГТ превозва около 1 500 000 пътници. При средно установен процент на нередовни пътници около 10 % (равняващи се на 150 000 единични пътувания на ден (при билет на стойност 0,70лв.)), дневните загуби за СКГТ възлизат на 105 000 лева. Поради тази причина въпросът за ефективността на контролната и санкционната дейност на СКГТ е изключително важен.

Данни за събираемостта на наложените глоби през последните три години:

### ГЛОБИ С БИЛЕТ ЗА НЕРЕДОВЕН ПЪТНИК:

2005 г. - 113 193 бр. x 7 лв. = 792 351 лв.

2006 г. - 97 645 бр. x 7 лв. = 683 515 лв.

2007 г. - 90 550 бр. x 7 лв. = 633 850 лв.

### ФИШ ЗА НЕРЕДОВЕН ПЪТНИК:

2005 г. съставени: 7 383 бр. x 10 лв. = 73 830 лв.

платени: 1 387 бр. x 10 лв. = 13 870 лв. (18,79%)

2006 г. съставени: 16 833 бр. x 10 лв. = 168 330 лв.

платени: 1664 бр. x 10 лв. = 16 640 лв. (9,89%)

2007 г. съставени: 13 932 бр. x 10 лв. = 139 320 лв.

платени: 2255 бр. x 10 лв. = 22 550 лв. (16,19%)

### НАКАЗАТЕЛНИ ПОСТАНОВЛЕНИЯ <sup>5</sup>:

2005 г. издадени: 5 773 бр. x 70 лв. = 404 110 лв.

платени: 230 бр. x 70 лв. = 16 100 лв. (3,98%)

---

<sup>5</sup> Според информацията, предоставена от СКГТ, обжалваемостта на наказателните постановления е около 1%.

2006 г. издадени: 9082 бр. x 70 лв. = 635 740 лв.

платени: 140 бр. x 70 лв. = 9 800 лв. (1,54 %)

2007 г. издадени: 7 549 бр. x 70 лв. = 528 430 лв.

платени: 188 бр. x 70 лв. = 13 160 лв. (2,49%)

Анализът на причините за ниската събираемост на наложените с фиш и наказателни постановления глоби, показва наличието на нормативни, организационни и технически проблеми при осъществяването на санкционната дейност. В рамките на изследването са проведени и фокус–групови дискусии с контрольори от СКГТ и пътници, използващи масовия градски транспорт с цел да бъдат проучени гледните точки на двете страни, участващи в санкционния процес.

Основни констатации и препоръки относно ефективността на процедурите по налагане и събиране на глоби от СКГТ:

**А.** Като един от основните проблеми при осъществяването на своята дейност контрольорите посочват **недостатъчно добре регламентираният си статут**<sup>6</sup>. Те подчертават, че освен констатиране на нередовността на пътника, не могат да извършат нищо повече – нито да принудят лицето да плати билет за нередовен пътник, в случай, че то не желае, нито да представи личната си карта, за да му съставят фиш или акт. Пътниците във дискусиите също посочват като аргумент за своето неправомерно поведение липсата на достатъчно правомощия на контрольорите.

**В.** Друг основен проблем при осъществяването на санкционната дейност е **неточната адресна регистрация на лицата**. Невъзможно е връчването на акт, наказателно постановление или покана за доброволно плащане при неточна адресна регистрация на санкционираните лица, което от своя страна е пречка за налагането и събирането на

---

<sup>6</sup> На 25.02.2008 г. Административен съд София–град постановява решение за частична отмяна на Наредбата на Столичния Общински Съвет за превоз на пътници и условия за пътуване с масовия градски транспорт на територията на Столична Община. Административният съд е приел, че отделни разпоредби на наредбата противоречат на императивни норми на Закона за защита на потребителите, Закона за автомобилните превози, Закона за нормативните актове и други подзаконовни нормативни актове с по-висша юридическа сила. Част от нормите, които са отменени като незаконосъобразни засягат налагането на административни наказания: отменят се разпоредбите относно принуждаването на нередовния пътник да слезе от превозното средство, както и разпоредбите, които предвиждат налагане на глоби от контрольорите с фиш за 10 лева и наказателно постановление в размер на 70 лева. Решението е обжалвано пред Върховния административен съд.

глобите. Броят на лицата, които са с временна регистрация в София е голям, а тя много често не отговаря на действителният им адрес на живеене. Това е проблем, който се отнася за глобите, налагани от всички административно-наказващи органи.

**С.** Като пречка за налагане и събиране на глоби се посочва обстоятелството, че в София има около 150 000 ученика, част от които са под 16 годишна възраст и нямат лични карти, поради което не може да им бъде съставен фиш или акт при установяване на нередовност. Според статистиката на СКГТ от общо 150 000 ученика и 120 000 студента в София само около 24 000 пътуват с абонаментни карти.

**Д.** Констатирани са и проблеми, свързани със **социално слаби граждани**, които нямат имущество, върху което да бъде изпълнена глобата.

Възможно решение на проблемите, свързани с налагането и събиране на глоби на социално слаби граждани е предвиждането на норми за полагането на общественно-полезен труд.

Друг проблем е свързан с лицата, които полагат труд към общините по програми на Министерството на труда и социалната политика (МТСП), което не осигурява средства за транспорт до съответното работно място. Решаването на този проблем трябва да се търси съвместно с МТСП.

**Е.** Констатирани са и проблеми от организационен и технически характер:

Ø В хода на изследването се констатира липсата на **механизъм за обмен на данни между Столична община и СКГТ** относно доброволно платените глоби. СКГТ не е уведомявана кои лица са заплатили наложените им глоби, поради което няма възможност да предприеме по-нататъшни действия за събиране на глобите. Проблемът е свързан с обстоятелството, че сумите по доброволно платените глоби постъпват в една сметка заедно с други плащания към общината.

В тази връзка е необходимо да бъдат предприети действия за осигуряване на постоянен обмен на информация между Столична община и СКГТ относно доброволно платените глоби.

Един от основните фактори за негативния образ на контролорите и осъществяваната от тях дейност, посочван от пътниците в дискусиите, е **методиката** по която се извършва проверката, характеризираща се със селективност, прикритост и изненада. Контролорите са длъжни да извършват проверката, облечени с елечи с отличителни знаци, които обаче не се носят постоянно, а се поставят изненадващо. Тази методика е наложена в резултат от политиката за реализиране на приходи в СКГТ контролорите да имат месечен норматив от реализирани билети за нередовен пътник. Месечният норматив на един контролор възлиза на 40 билета за нередовен пътник и 3000 отрязъка „контрола“. Така философията за реализиране на приходи е насочена не към повишаване на редовността на пътниците чрез закупуване на абонаментни карти – каквато е практиката в страните от ЕС, а чрез санкциониране на нередовните пътници и продажбата на билети за еднократно пътуване.

СКГТ е предприела действия за промяна на методиката на осъществяване на контролната дейност. Предвидено е въвеждане на постоянна униформа, която да отличава контролорите в масовия градски транспорт. Подготвя се и нова програма за промяна на критериите за контролна дейност, в която е предвидено да отпадне месечния норматив. Приоритетна задача на програмата е приемане на мерки за повишаване на редовността на пътниците и събираемостта на наложените глоби.

За да бъде стимулирано пътуването с абонаментни карти, СКГТ обсъжда предложението в случаите, когато на нарушителя е съставен фиш или акт, да има възможност да бъде спряно административно-наказателното производство, ако в определен срок санкционираното лице закупи едномесечна абонаментна карта за пътуване с масовия градски транспорт.

Ø Като пречки за редовността на пътниците се посочват принципът на **определяне на цената на билетите и организацията на тяхната продажба**. Поставя се под въпрос рационалността на принципа и се отправят критики относно липсата на възможности за закупуване на билети в самото превозно средство.

За решаването на тези проблеми се предвижда въвеждане на нова автоматизирана система за таксуване на пътниците от 01.07.2008 г. в трамвайния и тролейбусния транспорт и от 01.01.2009 в автобусите. При нея заплащането ще се извършва според времеви интервал, в който е осъществено пътуването чрез електронна карта, която се зарежда с определена сума. От тази сума се заплаща всяко пътуване в зависимост от избрания времеви интервал. Така отпада необходимостта от предварителното закупуване на билет или абонаментна карта.

Предвижда се и възможност за закупуване на билет срещу монети от монетен автомат в самото превозно средство. Върху този билет ще бъдат отпечатани часа, датата и избрания времеви интервал, номера на линията, превозното средство, водача и цената. Целта е да се създадат условия за повишаване на редовността на пътниците и улесняване на санкционния процес.

Ø Белег за наличието на сериозен системен проблем в администрирането на глобите е обстоятелството, че дори самите контрольори, поставени по време на дискусиата във фикционалната ситуация да са нередовни пътници заявяват, че не биха платили глобите, освен ако няма някаква принудителна мярка.

## Заклучение

Осъществяването на административно-наказателна дейност има за цел да накаже нарушителите и да предотврати извършването на други нарушения от тях и от останалите лица. Едно от най-широко прилаганите административни наказания е глобата/имуществената санкция. Целта на проведеното изследване е да се извърши оценка на рационалността на процедурите по налагане и събиране на глоби, да се очертаят предимствата и недостатъците на действащия санкционен режим и да се направят препоръки за повишаване неговата ефективност.

Основни констатации във връзка с налагането и събирането на глоби/имуществени санкции:

- Ø Предвидената процедура за налагане на глоби/имуществени санкции е дълга и тромава. Тя отнема средно около два месеца и е свързана с твърде много разходи на време, усилия и средства, както от страна на административно-наказващия орган, така и от страна на санкционираното лице.
- Ø Законодателните промени, извършвани с цел повишаване на събираемостта по правило не са съпроводени с предварителна обективна оценка на въздействието на законодателството и с предвиждането на съответни бюджетни и организационни ресурси, които на практика да подпомогнат влизането в сила на промените в законодателството.
- Ø Не е ясно дали и как административно-наказващият орган взема предвид всички посочени в закона критерии при индивидуализиране на глобата. От своя страна липсата на ясна обосновка на определянето на съответния размер на глобата е основание за отмяна на наказателното постановление от съда.
- Ø Голямата разлика между минималния и максималния размер на глобата/имуществената санкция и липсата на детайлизирани критерии и правила за нейното индивидуализиране създават възможности за субективизъм, произвол и корупция от страна на административно-наказващия орган.

- Ø Според сега действащата нормативна уредба необжалваемият размер на глобата е 10 лева. Този твърде нисък необжалваем размер води до неоправдано натоварване на органите, участващи в процедурите по налагане и събиране на глобите, тъй като разходите за събирането на ниски по размер суми са многократно по-големи.
- Ø Липса на добра организация на работа в някои санкциониращи органи - съществуват проблеми за регистриране на извършените доброволни плащания, липсват механизми за обобщаване и обмен на информация за наложени и събрани глоби на отделни физически и юридически лица.
- Ø В наказателните постановления не се съдържа пълна информация за банковата сметка, по която трябва да се извърши плащането, което затруднява нейното плащане от санкционираните лица.

Въз основа на констатираните проблеми се препоръчват редица мерки за оптимизиране на административно-наказателния процес, най-важните от които са:

- Ø В разглеждания в момента проект за Административно наказателен кодекс да бъдат предвидени:
  - бърза и облекчена процедура по налагане и събиране на глоби/имуществени санкции. В някои страни от Европейският съюз е възприето автоматично установяване на нарушението от техническо средство, чрез което наказанието се налага бързо и ефективно. Издава се уведомление за депозит, равен на стойността на глобата. Санкционираното лице има възможност да обжалва глобата след това пред административния орган и пред съд. Ако се постанови решение в подкрепа на наложената глоба - внесеният депозит служи за нейното погасяване, а ако се отхвърли наложената глоба - депозитът се връща.
  - ясни критерии за индивидуализиране на глобата/имуществената санкция;
  - алтернативна санкция в случай, че глобата/имуществената санкция не е платена.

- Ø Да се предприемат действия за изграждане на автоматизирани информационни системи във всеки административно-наказващ орган, които да съдържат актуална информация за наложените и платени глоби/имуществени санкции.
- Ø Да бъде изработен механизъм за бърз обмен на информация между различните органи и институции при гарантиране на защитата на личните данни.
- Ø Да бъдат предвидени допълнителни способи за лесно и бързо извършване на плащането на наложените глоби/имуществени санкции като например плащане чрез пощенски превод и чрез Интернет. В наказателните постановления да се съдържа цялостната информация, необходима за плащане на глобата/имуществената санкция, както и за възможните начини за нейното плащане.
- Ø Да бъдат предвидени възможности за намаляване на размера на глобата/имуществената санкция при незабавно плащане и/или нарастване на нейния размер в случай, че не бъде заплатена доброволно в предвидения срок.
- Ø Както за налагането, така и за събирането на глоби/имуществени санкции важно значение има административния капацитет и техническа обезпеченост на съответния орган. Позитивен ефект има предоставянето на процент от събраните суми на административно-наказващия орган, като средствата се използват целево за подобряване на превантивната и санкционната дейност, повишаване на административния капацитет и техническата обезпеченост.

Основната цел на препоръките е да се предприемат действия за осигуряване на ефективни механизми за гарантиране на прозрачен, справедлив и бърз процес по налагане и събиране на глобите и имуществените санкции, както и осуетяването на корупционни практики.