



Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити и Проект на Инструкция за изменение и допълнение на Инструкция № 3 от 17.10.2008 г. за организиране и провеждане на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 21.04.2026 г. - 21.05.2026 г. Активна

Номер на консултация: #12308-К

Област на политика: 19. Транспорт и съобщения

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

Основните изменения и допълнения в проектите са свързани с последните промени в чл. 152, ал. 1, т. 4 от Закона за движението по пътищата (ЗдвП), обнародвани в бр. 64 от 5.08.2025 г. на „Държавен вестник“, в сила от 7.09.2025 г., свързани с регламентиране на задължение на министъра на транспорта и съобщенията с наредба да определи условията и реда за провеждане на изпитите на лицата, на които временно е отнето свидетелството за управление по реда на чл. 171, т. 1, буква „б“ от същия закон, както и на водачите, които са лишени от правото да управляват моторно превозно средство на основание чл. 343г от Наказателния кодекс. С предложенията в двата проекта се постига съответствие с изискванията на нормативния акт от по-висока степен.

1. В проекта на НИД на Наредба № 38:

С § 1-4 относно чл. 1, ал. 1, т. 3 и 4, чл. 2, ал. 2, чл. 3, ал. 2, чл. 5, ал. 2, § 10 относно чл. 21, ал. 1, § 11 относно чл. 22, § 23 относно приложение № 2 към чл. 18, ал. 1, т. 1 и

§ 24 относно приложение № 2а към чл. 18, ал. 1, т. 2 от проекта на НИД на Наредба № 38 се предлага лицата, на които временно е отнето свидетелството за управление по реда на чл. 171, т. 1, буква „б“ от ЗДвП, както и на водачите, които са лишени от правото да управляват моторно превозно средство на основание чл. 343г от Наказателния кодекс, да се явяват на проверочен изпит след като е изтекъл срокът на наказанието или на принудителната административна мярка. Предложенията имат за цел да засилят превантивния ефект на въведеното с чл. 152, ал. 1, т. 4 от ЗДвП изискване към лицата, чието свидетелство за управление на моторно превозно средство е било отнето на основание чл. 171, т. 1, буква „б“ от същия закон или по реда на чл. 343г от Наказателния кодекс. С тях се цели да се гарантира, че преди възстановяване на правото им да управляват МПС, тези лица притежават необходимите и актуални знания по правилата за движение по пътищата, като по този начин се повишава безопасността.

Съгласно приетите промени в чл. 150а, ал. 2, т. 16 от ЗДвП със Закона за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата (обн., ДВ, бр. 64 от 2025 г.) в категория Т - трамвайна мотриси (Ттм) вече не се включват колесните трактори (Ткт). Във връзка с посочената промяна с настоящия проект на НИД на Наредба № 38 (§ 5 относно чл. 8, ал. 1, § 6 относно чл. 10, ал. 7, т. 1, § 8 относно чл. 15, ал. 1, т. 15, § 16 относно чл. 39, § 26 относно Приложение № 7 към чл. 2, ал. 3 и § 27 относно Приложение № 8 към чл. 7, ал. 2) се предвижда да отпадне провеждането на теоретични и практически изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория Ткт, тъй като тази категория вече не попада в приложното поле на наредбата.

С § 7 относно чл. 12, ал. 2, т. 1 от проекта се предлага отмяна на изискването в помещението за провеждане на теоретични изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС да има учебна дъска. С въвеждането на електронните тестове отпада необходимостта лицето, определено да проведе теоретичния изпит, да пише на учебна дъска началото и края на изпита или друга информация, свързана с решаването на тестовете. Цялата информация за решаването на тестовете (точки, продължителност) кандидатите виждат при стартирането на устройството за решаване на тестовете. Предложението цели да приведе нормативната уредба в съответствие с фактическото състояние на изпитния процес, като се премахнат норми, които са неприложими след въвеждането на електронните тестове.

С § 8 относно чл. 15, ал. 1, т. 16 от проекта се предлага отпадане на изискванията към пътните превозни средства от категория Ттм, тъй като същите са регламентирани и в т. 17 на цитираната алинея. С предложението се цели регламентиране на изисквания към превозните средства от категория Ттм, които съответстват на дефиницията, определена в чл. 150а, ал. 2, т. 16 от ЗДвП.

С § 9 относно чл. 19, ал. 7 от проекта се предлага думите „теоретичен и/или“ да се заличат, а думата „област“ да се замени със „същата област или друга“. Чрез редакцията се цели да се избегнат възможни неясноти при тълкуването и прилагането на разпоредбата и предоставяне на възможност кандидатите да се явяват на практически изпит за придобиване на правоспособност за управление на

МПС не само в област, различна от тази, в която са се обучавали, но и в същата такава.

В чл. 34, ал. 3 от Наредба № 38 е регламентирано, че председателят на изпитната комисия за провеждане на практическите изпити получава срещу подпис техническите устройства по чл. 15, ал. 3 и 4 и по чл. 42, ал. 3, а в същото време последната разпоредба препраща към техническо устройство по чл. 15, ал. 4 от наредбата. С цел яснота на текста, с § 13 относно чл. 34, ал. 3 от проекта на НИД на Наредба № 38 се предлага редакция на сега действащия текст на разпоредбата.

С § 14 относно чл. 35а, ал. 1 и 5 от проекта се предлага редакция на действащите разпоредби с цел прецизиране на тяхното съдържание и осигуряване на по-ясно и еднозначно прилагане. Предложената промяна е свързана с направеното препращане към разпоредбите на чл. 12, ал. 10 и 11, които уреждат изискванията към техническите устройства и работните места, с които са оборудвани изпитните зали на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. Чрез редакцията се цели да се избегнат възможни неясноти при тълкуването и прилагането на разпоредбите, както и да се осигури по-голяма нормативна последователност и яснота относно изискванията към техническата обезпеченост на изпитния процес.

С § 15, т. 1 относно чл. 38, ал. 1 от проекта се предлага редакционна промяна, при която думата „модулите“ се заменя с „програмите“. Целта на тази промяна е постигане на терминологична съгласуваност с изискванията и съдържанието на съответната учебна документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП, където се използва понятието „програми“. По този начин се осигурява по-голяма яснота и последователност в използваната терминология, както и съответствие между подзаконовата нормативна уредба и законовите разпоредби.

С § 15, т. 2 относно чл. 38, ал. 6 от проекта се предлага редакция на текста, с която се посочва правилната разпоредба, уреждаща езиците, на които могат да се решават електронните тестове при провеждането на теоретичните изпити. Необходимостта от тази промяна произтича от обстоятелството, че действащата препратка към ал. 4 на чл. 38 от Наредба № 38 урежда различни изисквания и не е свързана с езиците на провеждане на изпитите. С предложената редакция се цели отстраняване на неточността в препращането, като по този начин се гарантира правилното прилагане на разпоредбата и се избягват предпоставки за противоречиво тълкуване.

С § 17 относно чл. 40, ал. 1 и § 18 относно чл. 41, ал. 1 от проекта се предлага кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория С1 по време на теоретичния изпит да решават тестове, съдържащи 30 въпроса по съдържанието на учебната документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП за категория С1. Съгласно действащата разпоредба на чл. 41, ал. 1 от наредбата кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория С1 решават тестове от 15 въпроса по темите, предвидени в учебната документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП. Предложението за увеличаване на броя на въпросите в тестовете за провеждане на теоретичните изпити на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория С1 е с цел да се проверят знанията им по пълния обем от изучаваните теми, предвидени в програмата „Превоз

на товари“ от учебната документация. В тази връзка с § 29 от проекта се предлага преходна разпоредба, съгласно която след деня на обнародване на наредбата в „Държавен вестник“, лицата, започнали/преминали обучение за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство от категория С1 преди влизането в сила на наредбата, полагат теоретичен изпит по реда на чл. 40 от наредбата. Предложението има за цел да се осигури правна яснота и предвидимост относно условията и реда за полагане на теоретичния изпит от кандидатите, които са започнали или завършили обучението си при действащите към момента правила, но все още не са се явили на изпит.

В сега действащата разпоредба на чл. 44 е регламентирано, че „когато лицата, положили успешно теоретичния изпит, получат отрицателна оценка на практическия изпит, при всяко следващо явяване полагат само практически изпит, освен в случаите по чл. 10, ал. 3“. Съгласно приетите промени в НИД на Наредба № 38 (обн., ДВ, бр. 77 от 2024 г.) разпоредбата на чл. 10, ал. 3 е отменена. Във връзка с посочената промяна с настоящия проект на НИД на Наредба № 38 (§ 19 относно чл. 44) се предвижда, когато лицата, положили успешно теоретичния изпит, получат отрицателна оценка на практическия изпит, при всяко следващо явяване да полагат само практически изпит, освен в случаите по чл. 18а, ал. 3 от наредбата. Целта е привеждане на разпоредбата в съответствие с действащата нормативна уредба и отстраняване на препратка към отменен текст.

С § 20, т. 1 от проекта се предлага прецизиране на разпоредбата на чл. 48, ал. 3, като изчерпателно се изброят хипотезите за прекратяване на практическия изпит – 1) при повторна намеса на комисията, когато действията на кандидата са опасни за другите участници в движението, 2) при допускане на ПТП по вина на кандидата или 3) по изрично негово желание да преустанови изпита. Предложената промяна цели прекратяването на изпита поради пътнотранспортно произшествие да се прилага само в случаите, когато то е настъпило по вина на кандидата. Сега действащата уредба налага оценка „Неиздържал“ дори при инциденти, причинени от други участници в движението, което поставя кандидатите в неравностойно положение спрямо другите кандидати, които са положили изпита си в нормална пътна обстановка. Друга цел на предложението е да се регламентира възможност за прекратяване на изпита по изрично желание на кандидата (вследствие на силен стрес, емоционално състояние или здравословни причини). Това отговаря на констатираните в практиката на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ случаи, в които председателите на изпитните комисии нямат нормативно основание да прекратят изпит на кандидат, който не е в състояние да продължи изпита до изтичане на регламентираното време.

Съгласно приетите промени в чл. 7 от Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 38 (обн., ДВ, бр. 77 от 2024 г.) са отменени ал. 7-9 и ал. 11, които регламентират вида на изпитите, на които трябва да се явят кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категории А2 и А, когато притежават правоспособност за управление на МПС съответно от категория А1 и А2, както и от категория В с прикачено ремарке с допустима максимална маса над 750 kg, когато допустимата максимална маса на състава надвишава 3500 kg. Във връзка с

посочената промяна с § 20, т. 2 относно чл. 48, ал. 4 от проекта се предлага редакция на цитираната разпоредба, като се конкретизират кандидатите, чиито практически изпит е с продължителност 20 минути.

Предложението в § 21, т. 1 от проекта е с цел привеждане в съответствие на сроковете за съхранение на снимките, направени в произволно избрани моменти по време на изпита на кандидата, към решените тестове, със сроковете, предвидени в чл. 38, ал. 4 от наредбата. Към момента в нормативната уредба са предвидени различни срокове за съхранение на тези материали, което създава несъответствие и затруднения при прилагането на разпоредбите.

С § 21, т. 2 от проекта се предлага допълнение на разпоредбата на чл. 53а, ал. 4, с което се предвижда съхранение и на записите от проведените теоретични изпити. Съгласно действащата уредба е предвидено съхранение за срок от 24 месеца единствено на записите от практическите изпити. Предложението има за цел да се осигури възможност за обективна проверка и изразяване на становище при евентуални жалби или сигнали за нарушения при провеждането на теоретичните изпити.

С § 22 относно чл. 55а, ал. 7 от проекта се предлага прецизиране на текста относно хипотезите за издаване на заповед в случаите на обжалване на резултат от проведен практически изпит. Съгласно действащата разпоредба е предвидена възможност за промяна на изпитния резултат, но на практика комисията, определена да изрази становище по основателността на проведения изпит, респективно резултат, не разполага с технически средства за преглед на видеозаписа от практическия изпит, на базата на които да направи безспорни изводи за неправомерното оценяване на кандидата, подал жалбата, следователно да предложи промяна на резултата. С промените в чл. 157, ал. 1 от ЗДвП (обн., ДВ, бр. 67 от 2023 г.) е отпаднало изискването при издаване на свидетелство за управление притежателят му да получава контролен талон за потвърждаване валидността на притежаваното свидетелство и определен брой контролни точки за отчет на извършваните нарушения. Предложението в § 25, т. 1, относно приложение № 5 към чл. 36, ал. 1, т. 1 от проекта, е с цел привеждане в съответствие на текстовете в т. 2 от приложението в съответствие с действащата нормативна уредба.

С § 25, т. 2 от проекта се предлага в т. 10 от приложение № 5 към чл. 36, ал. 1, т. 1 от наредбата да се създаде ново тире, с което да се регламентира поставянето на десет наказателни точки в случаите, когато кандидатът не осигури предимство на пешеходец на пешеходна пътека. Понастоящем в нормативната уредба не е изрично определен броя на наказателни точки, които следва да се поставят на кандидат в тази хипотеза. По време на практическия изпит кандидатите трябва да покажат знания, умения и поведение за безопасно управление на превозното средство, в т.ч. и поведение към пешеходците съгласно правилата, регламентирани в ЗДвП. Предложението е с цел да се провери и оцени поведението на кандидатите спрямо уязвимите участници, каквито са пешеходците, както и да се осигури по-ясна регламентация и да се гарантира, че при оценяването на кандидатите се отчита тяхното поведение спрямо уязвимите участници в движението, каквито са пешеходците. По този начин се насърчава формирането на отговорно и безопасно

поведение при управление на моторно превозно средство.

2. В проекта на ИИД на Инструкция № 3:

С § 1 относно чл. 4, ал. 6 от проекта се предлага редакция на текста, тъй като в чл. 1 от Инструкция № 3 е посочено съкращението на Наредба № 38. Предложението е с цел привеждане на чл. 4, ал. 6 от Инструкция № 3 в съответствие с изискванията на чл. 41, ал. 1 от Указ № 883 от 24.04.1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове.

Съгласно приетите промени в чл. 38 от Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 38 (обн., ДВ, бр. 77 от 2024 г.) са направени промени в номерацията на алинеите, като досегашната ал. 5 е станала ал. 6. Във връзка с горното, с проекта (§ 2 относно чл. 10, ал. 6) се предлага редакция на текста, чрез която да се посочи правилната разпоредба, свързана с езиците, на които могат да се решават електронните тестове за провеждане на теоретичните изпити, тъй като сегашната препратка към ал. 4 на чл. 38 от Наредба № 38 регламентира други изисквания.

С § 3 относно чл. 15, ал. 3 се предлага абривиатурата „МПС“ да се замени с „ППС“, тъй като по време на практическото обучение се използват не само моторни превозни средства, но и пътни превозни средства, каквото средство е това от категория Ттм. Съгласно § 6, т. 10 от Допълнителните разпоредби на ЗДвП към пътните превозни средства се приравняват трамваите (Ттм). Предложението е с цел привеждане в съответствие на разпоредбите на Инструкция № 3 с определенията, дефинирани в закона.

С § 4, т. 1 относно чл. 16, ал. 2 от проекта се предлага редакция на текста, като се посочи правилната разпоредба по отношение на информационната система, в която се отразяват обстоятелствата, свързани със замяна на учебно превозно средство или член на комисия, тъй като сегашната препратка към чл. 24, ал. 1 от Наредба № 38 регламентира други изисквания.

С промените в § 4, т. 2 относно чл. 16, ал. 4 от проекта се предвижда отпадане на задължението лицето, определено за провеждане на изпита, да записва на учебната дъска номера на протокола и датата, на която се провежда изпитът, и номера на съответния телефон за подаване на сигнали за корупция. С въвеждането на електронните тестове отпада необходимостта лицето, определено да проведе теоретичния изпит, да пише на учебна дъска началото и края на изпита или друга информация, свързана с решаването на тестовете. Цялата информация за решаването на тестовете (точки, продължителност) кандидатите виждат при стартирането на устройството за решаване на тестовете. Предложението цели да приведе нормативната уредба в съответствие с фактическото състояние на изпитния процес, като се премахнат норми, които са неприложими след въвеждането на електронните тестове. Също така това ще доведе до синхронизиране с предложеното в § 7 относно чл. 12, ал. 2, т. 1 от ИИД на Наредба № 38.

С § 5 относно чл. 17 от проекта се предлага редакция на текста, като се посочи, че теоретичните изпити са писмени и се провеждат чрез решаване на електронен тест

със съдържание, посочено в чл. 38, ал. 3 от Наредба № 38. Предложението е с цел синхронизиране на разпоредбата с изискванията на чл. 38, ал. 3 от Наредба № 38.

Предложенията в § 6 относно чл. 18, ал. 2 и § 9 относно чл. 28, ал. 7 от проекта на ИИД на Инструкция № 3 са с цел синхронизиране на текстовете с направените предложения в § 1-4 относно чл. 1, ал. 1, т. 3 и 4, чл. 2, ал. 2, чл. 3, ал. 2, чл. 5, ал. 2, § 10 относно чл. 21, ал. 1, § 11 относно чл. 22, § 23 относно приложение № 2 към чл. 18, ал. 1, т. 1 и § 24 относно приложение № 2а към чл. 18, ал. 1, т. 2 от проекта на ИИД на Наредба № 38.

С § 7 относно чл. 19, ал. 3, т. 2 от проекта се предвижда лицето, определено да проведе теоретичния изпит, да дава указание, че след предаване на тестовете по електронен път кандидатите могат да напуснат кабинета, в който се провежда изпитът, без да пречат на останалите кандидати. Съгласно изискванията на Наредба № 38 времето, необходимо за решаване на електронните тестове за провеждане на теоретичните изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС от съответните категории, е различно. Това отговаря на констатираните в практиката на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ случаи, при които кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория С (времето за решаване на теста е 30 минути) не искат да останат в изпитния кабинет, за да изчакат кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория В да приключат с решаването на своя тест (времето за решаване на теста е 40 минути).

Съгласно приетите промени в чл. 150а, ал. 2, т. 16 от Закона за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата (обн., ДВ, бр. 64 от 2025 г.) в категория Т - трамвайна мотриси (Ттм) вече не се включват колесните трактори (Ткт). Във връзка с посочената промяна с настоящия проект на ИИД на Инструкция № 3 (§ 8 относно чл. 24, ал. 2, т. 3) се предвижда да отпадне провеждането на теоретични и практически изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория Ткт, тъй като тази категория вече не попада в приложното поле на инструкцията.

С цел правилно и еднозначно прилагане на лицата, които могат да присъстват на учебна площадка по време на практическия изпит, с § 10 от проекта се предлага редакция на направената препратка.

Очакваните резултати от приемането на проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити и на проекта на Инструкция за изменение и допълнение на Инструкция № 3 от 17.10.2008 г. за организиране и провеждане на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, са повишаване на дисциплината на водачите и на безопасността на движението по пътищата чрез гарантиране, че водачите, които са извършили тежки или системни нарушения, притежават необходимите актуални знания, преди да се върнат в движението по пътищата.

Предложеният проект на наредба не оказва пряко или косвено въздействие върху държавния бюджет и не са необходими финансови и други средства за прилагането на новата уредба. Приемането на наредбата няма да окаже негативно въздействие върху заинтересованите лица, а ще доведе до намаляване на административната тежест за гражданите и бизнеса, както и оптимизиране на административното обслужване. С проекта на наредба не се въвеждат разпоредби от актове на Европейския съюз, поради което не е изготвена и не се прилага таблица на съответствието с европейското право.

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

Контактна информация

Станко Иванов, директор на дирекция „Водачи на МПС“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ | Електронна поща: sivanov@rta.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените в „Контактна информация“ адреси
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Проект на акт - вер. 1.0 | 21.04.2026](#)

[Проект на акт - Инструкция № 3 - вер. 1.0 | 21.04.2026](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

Автор: Георги Тимнев (07.05.2026 16:42)

Съгласен съм с адвокат Миладинов , че поредната репресивна мярка няма да работи, защото нарушението не е поради липса на знания, каквито тества проверовъчния изпит в този вид. Хората се променят с времето , промени в здравето, в поведението , в загубата на знания и уменията са причина за нарушенията. За разлика от Нидерландия, Великобритания и други страни , в българското съдържание на изпитите по теория липсват тестове за умения, реакция при опасности чрез опасни ситуации. Например Германия , още при първо нарушение пращат нарушителите на "идиот-тест" , комплексна проверка причината за нарушението от специалисти психолози, преподаватели, лекарска комисия за установяване причината за нарушението , не чакат , както е тук да има жертви по пътищата. Неустановен диабетик , хипертоник, с проблеми в зрението зад волана не възприема ситуацията на пътя , като здрав човек, когато първоначално се явил на изпитите и няма да го излекуват с глоби, с проверовъчен в сегашен вид. Не е евтина мярка , но помощта на специалисти , връщане нарушителите към полезен за тях и за обществото начин на живот не може да се постигне с наказания. Бедата, също е в срока, когато не дотам кадърните, с проблемно поведение нарушители не са зад волана и губят не само знания, но и умения за безопасно поведение на пътя . Проверовъчен изпит без тестове за агресия, за умения да реагират при опасни ситуации пуска на пътя потенциални нарушители , които дори не знаят за какво са наказани и повтарят нарушенията. За да имаме качествено съдържание на изпитите по теория, трябва за него да отговарят качествени специалисти , те са в чл.153 на закона за движение по пътищата.

Автор: Георги Тимнев (02.05.2026 21:49)

При външно оценяване кандидатите за водачи на превозни средства от ИААА , отговорността за допуснатите агресивни , потенциални нарушители на пътя е некачествените изпити организирани и провеждани от агенцията. Липсата на предмет в училищата за възпитание умения за безопасно поведение на пътя, пропускат детските години, когато в семейството, в училищата трябва да възпитат тези умения. Вместо предмет в училищата, помощ на учители и ученици от МВР, общините с учебни клипове възпитаващи безопасно поведение чрез примери от квартала? Не взимат за пример Нидерландия, Великобритания, където изпитите по

теория за кандидат водачи на превозни средства тестват умения за прогнозиране на опасности, тук всички сме свидетели на допуснатите на пътя от изпитите на ИААА агресивни, потенциални нарушители. От училищата в учебните центрове идват кандидати без базови умения за безопасно поведение пешеходци, чието поведение на пътя виждаме и като водачи на ИЕПС, велосипеди. При липса на умения за безопасно поведение на входа при учебните центрове и на изхода при изпитите провеждани от ИААА, контролът е съсредоточен върху учебните центрове, в 9 члена от закона задвижение по пътищата 18 условия за глоби, 2000-7000 лева несъразмерни с описаното нарушение, за нещо неспоменато в закона 300-500 лева, само причината "документация" е спомената 10 пъти в различни текстове? Така създаденото напрежение между преподаватели и агенция, вреди на обучението и изпитите. Вместо ИААА да си подредят своята агенция, постоянно обвинявана от своите министри в корупция, не спират на изпитите агресивните, потенциални нарушители, викат "Дръжте крадеца!" обвинявайки учебните центрове?

Автор: Томислав Миладинов (24.04.2026 16:08)

Уважаеми дами и господа,

Депозирам настоящото Становище във връзка с провеждане на обществено обсъждане към проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити и проекта на Инструкция за изменение и допълнение на Инструкция № 3 от 17.10.2008 г. за организиране и провеждане на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство.

Притесненията ми в текста на наредба касаят най-вече предложението по т.1, а именно - лицата, на които временно е отнето свидетелството за управление по реда на чл. 171, т. 1, буква „б“ от ЗДвП, както и на водачите, които са лишени от правото да управляват моторно превозно средство на основание чл. 343г от Наказателния кодекс, да се явяват на проверочен изпит след като е изтекъл срокът на наказанието или на принудителната административна мярка.

Във мотивите към предложенията се цели „да се гарантира, че преди възстановяване на правото им да управляват МПС, тези лица притежават необходимите и актуални знания по правилата за движение по пътищата, като по този начин се повишава безопасността,,

На първо място, следва да се има предвид, че административните нарушения по чл. 5 ал. 3 т. 1 ЗДвП, и съответно - престъпленията, изпълващи съставите по чл. 343б от НК не представляват пропуски у знанията на нарушителите. Шофирането под въздействието на алкохол или след употреба на наркотични вещества не е следствие на пропуски или незнание на правилата за движение от страна на водачите, ами умишлено противоправно поведение, което е в противовес на елементарна житейска логика. В този смисъл не намирам ползата от полагането на повторен изпит. Дори към момента наказанията по чл. 343б са едни от най-строгите в целият ЕС - имаме на практика 4 наказания едновременно - лишаване от свобода, лишаване от право да се

управлява МПС, глоба и конфискация/заплащане на МПС, управлявано по време да деянието. В този смисъл считам, че всяка една възможна превенция с източник строгостта на закона е постигната. Нещо повече – според статистиката на МВР през 2022 година загиналите поради първо нарушение употреба на алкохол или наркотични вещества са общо 9 души (<https://www.mvr.bg/upload/19371/%D0%BF%D1%8A%D1%82%D0%BD%D0%BE%D1%82%D1%80%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B8%D0%B7%D1%88%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B8%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B7-2022-%D0%B3.pdf>, страница 17 долу и 18 – горе), а за 2025 година (три години след въвеждане на по-строгите мерки) загиналите вследствие на същите нарушения са общо 4 души (<https://www.mvr.bg/upload/307486/%D0%9F%D1%8A%D1%82%D0%BD%D0%BE%D1%82%D1%80%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B8%D0%B7%D1%88%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B8%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B7-2022-%D0%B3.pdf>, страница 26, под средата). От тук насетне считам, че **държавата е изпълнила своята роля в максимална степен, а загиналите вследствие на горепосочените нарушения са по-малко от 1% от всички загинали.**

Притесненията ми в посочената наредба обаче идват най-вече от друг наболял в обществото проблем, а именно т.н. „фалшиво положителни“ тестове за наркотици. Липсва официална статистика за това каква бройка от всички положителни тестове за наркотици се опровергават от дадена кръвна проба, но различни източници посочват поне 2000 прекратени досъдебни производства за престъпление по чл. 343б НК годишно.

Предложените промени вероятно ще накарат 2000 души годишно да се явяват на повторен изпит, без да са извършили каквото и да било нарушение на ЗДВП или НК. Считам, че това е една абсолютно излишна наказателна репресия, която ще увеличи броят на делата, водени срещу държавата, ще натовари администрацията на ДАИ и няма **по никакъв начин да спомогне да подобряването на безопасността по пътищата.** В този смисъл, ако може да се намери някаква логика за повторното явяване след осъждане по чл. 343б или алтернативно – след влязъл в сила АУАН и издадено и потвърдено НП за шофиране след употреба на алкохол между 0.5 и 1.2 промила, то **задължителното явяване на изпит само въз основа издаден ПАМ** е дълбоко неправилно, несправедливо и се явява отнемане на права без закономото основание за това. Съдебната практика е категорична, че издаването на ПАМ не е самостоятелно наказание, ами единствено метод за преустановяване на нарушение. **Не следва човек да бъде лишаван от права следствие на издадена ПАМ извън обхвата ѝ**, като намирам че ако бъде приета такава Наредба то същата ще противоречи на основния закон, както и чл. 152 ал. 1 т. 4 в този му вид.

Надявам се, че гореизложените съображения ще бъдат взети предвид при обсъждането на предложените промени.

С уважение,

адвокат Томислав Миладинов, Софийска Адвокатска Колегия

История

Включване на проекта

Това събитие описва запис на акт в ЗП или ОП.

Начало на обществената консултация - 21.04.2026

Приключване на консултацията - 21.05.2026

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.