



Министерски съвет

Портал за обществени консултации

(www.strategy.bg)

КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № I-45 ОТ 24 МАРТ 2000 Г. ЗА РЕГИСТРИРАНЕ, ОТЧЕТ, СПИРАНЕ ОТ ДВИЖЕНИЕ И ПУСКАНЕ В ДВИЖЕНИЕ, ВРЕМЕННО ОТНЕМАНЕ, ПРЕКРАТЯВАНЕ И ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА РЕГИСТРАЦИЯТА НА МОТОРНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И РЕМАРКЕТА, ТЕГЛЕНИ ОТ ТЯХ, И РЕДА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ДАННИ ЗА РЕГИСТРИРАНИТЕ ПЪТНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

[линк към консултацията](#)

№	Автор	Коментар	Дата
---	-------	----------	------

1	Дамян Войновски	с Решение № 5050 от 15.05.2025 г. на ВАС по а. д. № 444 / 2025 г. и Решение № 881 от 27.01.2026 г. на ВАС по а. д. № 6384 / 2025 г. са отменени разпоредбите на чл. 15, ал. 1, т. 7 и приложение № 11 към чл. 15, ал. 1, т. 7 и чл. 15, ал. 13 и 14 от Наредба № I-45 от 2000 г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства (изм., ДВ, бр. 93 от 2023 г., в сила от 9.11.2024 г.). Сега действа старата разпоредба на чл. 15, ал. 1, т. 7, но чл. 18 не е променен. За това предлагам в § 7 относно чл. 15, в т. 1 да се създаде нова буква „б“ и да се създаде нова т. 3: „б) В т. 7 думите „чл. 18, т. 1“ да се заменят с „чл. 18, ал. 1, т. 1“ и думите „чл. 18, т. 2“ да се заменят с „чл. 18, ал. 1, т. 2“;“ 7. при възстановяване на прекратена регистрация - протокол от лаборатория за изпитване на ПС, акредитирана от Изпълнителна агенция "Българска служба за акредитация (ИА "БСА"), с изключение на ПС с прекратена регистрация на основание чл. 18, т. 1 във връзка с чл. 18а, ал. 3 и 5 или чл. 18, т. 2 във връзка с чл. 18б, ал. 1, т. 8 и 9;“ „3. В ал. 6 запетаята и думите след нея „ал. 3 и 5“ се заличават;“ След като не се изисква протокол в случаите на чл. 18а, ал. 3 и 5, не е необходимо да се поставят изключения в чл. 15, ал. 6 за тези случай.	16.02.2026 16:13
---	-----------------	--	------------------

2	Мария Георгиева	Административна тежест за наследници Съгласно изложените мотиви, една от целите на измененията е да се адресира следното: „Липсата на правно основание за служебно прекратяване на регистрацията създаваше проблеми за административните органи и наследниците.“ Моля да се има предвид, че предложенията само частично помагат за преодоляването на празнини в съществуващата уредба. Все по-често срещани са случаите, в които след смъртта на собственика има няколко наследници, част от които са трайно емигрирали в чужбина, прекратявайки всякакви връзки с родината и семействата си. В този случай е невъзможна както пререгистрацията на превозното средство, така и евентуалното му предаване за разкомплектоване. Две предишни обществени консултации – в периода 26.04-26.05.2022 г. и 13.07-13.08.2022 г. имаха за цел да разрешат тези проблеми, но поради политическата нестабилност, приетите тогава предложения (вж. справките с резултати от консултациите) така и не бяха обнародвани. Предлагам текстовете да бъдат разгледани повторно, а именно: В чл. 4 се правят следните изменения и допълнения: В ал. 2 думите „писмено упълномощаване от останалите“ се заличават. Това ще позволи пререгистрация без писмено упълномощаване от всички съсобственици. Настоящото изискване е ненужно, когато един от тях може да подаде пакета от документи. При наследяване, в удостоверение за наследници ще бъдат посочени всички наследници – съответно всички съсобственици, така че няма да има ошетени лица. 2.) В чл. 18а се правят следните изменения и допълнения: В ал. 6 думите „в случаите на ал. 5“ се заменят със „собственост на повече от едно лице“. Алтернативно, моля да се предвиди изрична разпоредба, която позволява след служебното прекратяване на регистрацията по чл. 143, ал. 15 от ЗДвП, един от наследниците да има правото да върне регистрационните табели при разкомплектоване на моторното превозно средство. Сегашната уредба създава следната ситуация при съсобственост на МПС по наследство: наследниците не могат да предадат автомобил за разкомплектоване при трайно емигрирал наследник, който не проявява интерес към собствеността – нито с цел пререгистрация, нито с цел рециклиране. Дори да бъде служебно дерегистриран, автомобилът продължава да съществува без никаква полезна функция – освен да генерира пътен данък в съответната община. Има и по-фрапиращи случаи, при които фирма за бракуване вече е приела автомобила за	15.02.2026 15:25
---	-----------------	---	------------------

		разкомплектоване и е издала необходимия документ, но Пътна полиция отказва да го приеме поради отсъствието на наследник, който понякога е неоткриваем. Тогава продължава да се начислява пътен данък за автомобил, който отдавна е рециклиран. Така намиращите се в България наследници се оказват принудени да съхраняват МПС, което не е в движение. Моля тези въпроси да бъдат внимателно разгледани и да се потърси ефективно решение на реалните казуси, свързани с наследяването на МПС.	
3	Любомир Владов	Относно въвеждането на ограничение за издаване транзитни табели до два пъти считам, че това ще доведе до допълнително ограничаване на конкурентността между участниците на пазара на автомобили. За издаване на временни табели с регистрационен номер по чл. 30 ал. 1 има ограничение да се издават само на лице - търговец по смисъла на Търговския закон, извършващо като основна търговска дейност внос, производство и/или продажба на превозни средства а на останалите търговци и физически лица ,на които това не им е основната дейност не се разрешава издаването на временни табели. До сега това се компенсираше в известен смисъл с взимането на транзитни табели за да може когато дойде клиент за автомобила да го тества, да се закара до сервиз за преглед или след закупуване да го придвижи до КАТ за регистрация. След тази промяна търговците, на които търговията на превозни средства не им е основна дейност и тези по чл. 30 ал. 1 се поставят в неравностойно положение като се ограничава възможността клиентите да тестват автомобила и след закупуване са задължени да ползват специализиран автомобил за превозване до КАТ. За да се избегне тази дискриминация трябва да се даде възможност на всеки търговец, който желае и отговаря на условията издаване на временни табели с регистрационен номер по чл. 30 защото всички търговци имат право търгуват с автомобили като допълнителна дейност. За да може да се гарантира, че няма да се движат по пътищата тех. неизправни превозни средства може да се предвиди при издаване на втори ли пореден транзитен номер да се извършва тех. преглед както при първоначална регистрация.	11.02.2026 22:21

4	Мартин Стоянов	С оглед гарантиране на безопасността на движението по пътищата и спазването на принципите, заложи в действащата нормативна уредба и ратифицираната от България, Конвенция за движение по пътищата, е необходимо да се въведе изискване за наличие на валиден технически преглед при издаване на транзитни табели, с изключение на новите превозни средства, със следните мотиви: Съгласно чл. 140, ал. 1 от ЗДвП, по пътищата, отворени за обществено ползване, се допускат само моторни превозни средства и ремаркета, които са регистрирани и са с табели с регистрационен номер, поставени на определените за това места. От своя страна, § 6, т. 18а от ДР на ЗДвП определя „регистрацията“ като административно разрешение за превозното средство да участва в пътното движение, включващо идентификацията на превозното средство и издаването на табели с регистрационен номер. Транзитните табели, макар и с временен характер, по същество представляват форма на регистрация, тъй като чрез тях се предоставя административно разрешение превозното средство да участва в пътното движение. Следователно, допускането на моторно превозно средство до движение с транзитни табели следва да бъде подчинено на същите основни принципи за безопасност, които се прилагат и при стандартната регистрация. Съгласно чл. 147, ал. 1 от Закона за движението по пътищата, регистрираните моторни превозни средства подлежат на задължителен периодичен преглед за проверка на техническата им изправност. Липсата на изискване за технически преглед при издаване на транзитни табели създава предпоставки за участие в пътното движение на технически неизправни превозни средства, което увеличава риска от пътнотранспортни произшествия и застрашава живота и здравето на участниците в движението. Във връзка с горното: - в чл.27, ал.2, т.3 от Наредбата да се добави „Документ удостоверяващ техническата изправност на превозното средство с изключение на новите превозни средства“. При липса на такъв документ следва да се извърши преглед в пункта за регистрация. За целта: - в чл. 32, ал.1, т.1, след първоначална да се добави „и транзитна“.	25.01.2026 19:38
---	----------------	--	------------------

5	Николай Гелов	Относно чл. 30, ал. 19 Авторите на наредбата предлагат чл. 30, ал. 19 да се промени по следния начин: „(19) При използване на временни табели с регистрационен номер не по установения ред или когато същите са с изтекъл срок на валидност, табелите се изземват със съставянето на АУАН от органите на МВР и се уведомява отдел "Пътна полиция" при ГДНП. Табелите се изпращат на отдел/сектор "Пътна полиция" при СДВР или ОДМВР, където са издадени.“ Но не става ясно за какво в тези случаи трябва да се съставя АУАН (акт за установяване на административно нарушение). В чл. 2, ал. 1 от ЗАНН изрично е указано, че деянията, които съставляват административни нарушения, се определят единствено със закон или указ. Но използването на временни табели с регистрационен номер не по установения ред или когато същите са с изтекъл срок на валидност не е посочено като административно нарушение в нито един нормативен акт от подобен ранг. Единствено в чл. 175, ал. 1, т. 7 от ЗДвП се споменава нарушение, свързано с управление на МПС, за което има издадено разрешение за временно движение. Но това нарушение не е обвързано пряко с използването на временни табели с регистрационен номер. Ето защо предлагам изземването на табелите да става с протокол, а не с АУАН, защото липсва законово основание за съставянето на такъв акт. Алтернативно, предлагам да се поясни за какво точно нарушение се съставя АУАН, с който става изземването на табелите.	23.01.2026 13:21
---	---------------	---	------------------

6	Николай Гелов	Предлагам в чл. 1, ал. 5 текстът на т. 6 да се запази във вида, който има в момента т. 9 от същата алинея (съгласно действащата в момента версия на наредбата), а именно: „6. индивидуални електрически превозни средства по смисъла на § 6, т. 186 от допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата“. Мотиви: Нормата по чл. 143, ал. 5а от ЗДвП не се отнася абсолютно за всички индивидуални електрически превозни средства, а само до тези по смисъла на § 6, т. 186 от ДР на ЗДвП. Наредбата, като подзаконов акт, не бива да допуска разширително тълкуване на законовите разпоредби, а трябва да ги прилага стриктно съгласно смисъла и значението, които им е придал законодателя. Алтернативно, ако авторите на проекта искат разпоредбата на чл. 1 ал. 5 да изглежда „едно към едно“ с тази по чл. 143, ал. 5а от ЗДвП, предлагам в допълнителните разпоредби към наредбата да се добави определение за индивидуално превозно средство.	23.01.2026 13:19
7	Николай Гелов	В чл. 3, ал. 5 за пръв път се използва съкращението „ПС“, но без да се пояснява какво означава то. Такова пояснение се съдържа чак в ал. 1 на чл. 7. Кое е в разрез с правилата за изготвяне на нормативни документи. Предлагам този пропуск да се отстрани със съответно допълнение на чл. 3, ал. 5 или, алтернативно, §2, т. 1 от ДР да се допълни по следния начин: „1. "Превозни средства (ПС)" са моторните превозни средства“	23.01.2026 13:17

8	Симеон Топчийски	Моето предложение касае отпадането на стикера за техническа изправност при първоначална регистрация на МПС, поради това че той не носи никаква информация сам по себе си (само номер), и е едно безсмислено задължение, което продължава да съществува необезпокоявано вече доста години. Информацията от извършения първоначален технически преглед се обменя автоматично и на момента по електронен път между звената на „Пътна полиция“ и Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и при осъществяване контрол на пътя, справките се правят електронно, което прави стикера напълно излишен! Другият съществен проблем (който също не е засегнат от готвените изменения) е талончето (Знак) за първоначален технически преглед от „Приложение 4“ в същата наредба, заради което българските шофьори имат доста проблеми в чужбина от тамошните контролни органи, поради това, че е леко несериозно документ попълнен на ръка, без никакви подробни данни за автомобила (категория, модел, VIN, данни от километропоказателя и др) да служи за „доказателство“, че имаш преглед. И наистина са прави! В тази връзка предлагам хармонизиране между МВР и ИААА, и издаване на единен документ за техническа изправност при първоначален и периодичен технически преглед (Например: Удостоверение за техническа изправност от Наредба 32), което ще важи с еднаква тежест извън граница и ще облекчи както институциите, така и шофьорите. Другият проблем който ще се реши веднага, чрез това хармонизиране е категоризирането на автомобилите в екологични групи съгласно Наредба 32 още при първоначалната регистрация и така ще се ограничи свободното придвижване на коли втора употреба до преминаването на периодичен технически преглед, чак след една година!	23.01.2026 09:42
9	А В	към коментар: abopa 20.01.2026 11:21 вероятно полето за коментар има ограничение в броя на символите, защото липсва началното пояснение за направеното предложение, а именно, че се касае за Въвежданото ограничение за издаване на транзитни табели с регистрационен номер до два пъти.	22.01.2026 15:46

10	стефан Желев	Приветствам предложенията за промяна на чл. 14, ал. 2 от Наредбата, касаещ идентификация на МПС при промяна на собствеността. Предлагам възрастовото ограничение от 10 години от датата на първа регистрация на превозното средство да отпадне. Считам, че ако трябва да има ограничения, то такива биха могли да бъдат или екологичната категория или наличие на валиден годишен технически преглед, или и двете. Например: екологична категория 5 и по-висока и ГТП.	21.01.2026 14:47
----	--------------	--	------------------

11	А В	Считам този период за сериозно ограничение с оглед идеята на законодателя за наличието въобще в нормативната уредба на възможността за използване на транзитни табели, а именно – привеждане в изряден вид за регистрация и състояние за безопасно използване, както и набавяне на всички необходими за целта документи. Постигането на тази цел е сериозно предизвикателство за срок от 2 месеца в случай на необходимост от доставка на определена резервна част, след като обикновено официалните сервизи предвиждат срок за доставка от около 15-20 дни (често работни), с оглед ограничените им складови наличности и изпращането ѝ от друг континент (в повечето случаи). След доставка е необходимо тя да се монтира, за което следва да се има предвид запълнения график на сервиза, т.е. отново се добавят няколко дни. Вместването в графика много често е дори след месеци (!), когато става въпрос за услуги за ремонт на купе и боядисване. Лесно може да се провери, че доверените сервизи работят със запълнен за 2-3 месеца напред график, като изпълняват с предимство поръчките, които попадат в договорните им отношения със застрахователните компании. Жонглирайки с графици, срокове и нормативни ограничения се стига (за определени автомобили) до още поне 10 дни чакане за излишното според мен, когато става въпрос за внос на автомобил без конструктивни изменения, типово одобрение (хомологация) - процес на официално сертифициране, който гарантира, че даден продукт отговаря на всички закони и технически стандарти за безопасност, екологичност и качество. Тук отварям една скоба – кога най-накрая Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ ще влезе в 21 век, като използва дигиталните технологии, а не чака хартиени документи, издадени от съответната нотифицирана техническа служба и донесени „на гише“? Затварям скобата. Придвижването измежду всички тези локации с транзитна регистрация се извършва със задължително предварително сключена застраховка Гражданска отговорност (ГО) с най-краткия възможен период на валидност от 3 месеца, например. В описания пример реално времето минава в чакане, т.е. плаща се за нещо, което в действителност не се ползва през по-голямата част от срока на валидност. Следваща възможна житейска ситуация е при смяна на собственост след използвана втора възможност за издаване на транзитни табели с регистрационен номер и необходимост от придвижването на автомобила от Хасково до	20.01.2026 11:21
----	-----	--	------------------

		Видин (или обратното). Решението, макар и никъде да не се споменава явно, е използване на специализиран автомобил (репатрак). В което не би имало нищо лошо, ако е въпрос на избор, а не на нормативна принуда. Разбирам мотивите на вносителя от необходимостта на това ограничение, макар изменението да изглежда чисто лобистко – използване на определен вид транспортна услуга (подозренията ми са в същата посока по отношение промяната с обратен знак при издаване на временни табели с регистрационен номер по чл. 30 - от една на три години). Ето защо предлагам ограничението да е за максимум 3 месеца за едно ПС. Така поне сочи логиката, обвързвайки го с минималния срок на задължителната застраховка. В противен случай е сигурно, че през третия месец задължително плащаш двойно – репатрак и ГО. В заключение считам, че най-разумна би била възможността за до 3 пъти издаване на транзитни табели с регистрационен номер , което надявам се ще удовлетвори и вносителя на промените и гражданите.	
--	--	--	--