



**Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за движение по пътищата**

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 24.07.2025 г. - 23.08.2025 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #11332-K

**Област на политика:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** Закон

**Вносител:** Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата"

**Тип носител:** Национално

---

**ПРОЕКТ НА ЗИД НА ЗДВП**

С предлаганото изменение и допълнение на посочения закон се дефинира нова функция за председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, така че за същия възниква правомощие да упражнява мониторинг върху политиките, функциите и дейността на централните и териториални органи на изпълнителната власт, доколкото същите имат отношение към безопасността на движението по пътищата.

Причината да разглеждаме настоящият проект за изменение и допълнение на закона е инспирирана от необходимостта да се предприемат мерки на ниво изпълнителна власт, целящи съществено подобрене и постигане на синхрон и ефективност в дейността на институциите по отношение на безопасността на движението по пътищата в страната.

Картината за травматизма по пътищата към момента е следната:

Макар да се отчитат положителни тенденции по някои показатели на пътнотранспортния травматизъм в страната, цялостната ситуация продължава да сочи, че е налице системен проблем.

Употребата на личен транспорт и интензивността на движението по ключови пътни артерии стават все по-високи. Увеличаването на автомобилния пробег на годишна база за последните пет години е с 14.4% - резултат от нарастващия брой автомобили

на пътя.

През 2024 г. в страната са настъпили над 77 000 пътнотранспортни произшествия, което представлява намаление с 13% спрямо 2019 г., но пък увеличение с 4.9% спрямо 2023 г. Това покачване е неблагоприятен индикатор, въпреки отбелязания в исторически план спад. Тежките ПТП се увеличават и достигат 7 173 - със 178 повече от 2023 г. и с 443 над нивото от 2019 г. Макар че броят на загиналите - 478, бележи спад спрямо 2019 г. с 23.9% и с 9% спрямо 2023 г., нивото на травматизма при ПТП е тревожно високо. На този фон се увеличават тежко ранените - 1 888 през 2024 г. спрямо 1 794 през 2023 г. Особено тъжно е, че България губи 13 деца, а над 1 200 биват ранени за година. Рисков контингент остават пешеходците, които представляват голяма част от жертвите на пътя. През 2024 г. са загинали 111 пешеходци, 70% от които в населени места, а 1 643 са ранени. Налице е сериозен брой на инцидентите с водачи на двуколесни МПС - 805 за 2024 г.

В контекста на тези данни от изпълнителната власт на централно и териториално ниво се очаква да предприеме адекватни действия не само за контрол, но и по отношение образованието и превенцията, свързани с постигане по-високи нива на безопасност при движението по пътищата. Де факто става въпрос за реализиране на хоризонтални политики, доколкото всеки гражданин се явява участник в движението, а отговорността за различни, повлияващи безопасността действия е възложена на множество, физически и функционално обособени органи, често действащи несъгласувано както по отношение на територията, така и съдържателно.

За да се избегнат коментираните дефицити, през 2019 г. правителството взе решение да образува държавна агенция, която да координира и свърже политиките и дейностите на отделните звена в общ съгласуван план, каквато е Стратегията за периода 2021-2030, разработена от въпросната агенция съгласно водещата световна практика. В хода на изпълнението на Стратегията обаче стана ясно, че е налице системен дефицит, свързан с наблюдението и осъществяването на обратна връзка по отношение на дейностите, заложили за изпълнението ѝ. Съобразно златните стандарти за изграждане на контролни системи като елемент и съставна функция от всяко управление, мониторингът се явява неизменна част, източник за оценка на ефективността и мотивирано предприемане на коригиращи дейности. Този пасивен контролен компонент обаче не е развит в българската правна среда и оттам следва увреждане на друг задължителен компонент от контролния механизъм, а именно информацията и комуникацията. Казано иначе, не е налице наблюдаващ модул, осигуряващ надежда и навременна обратна връзка до управляващите центрове за вземане на навременни и уместни решения, базирани на обективно наблюдение.

Заедно с горното, както беше отбелязано, държавата разполага с изградена структура, позиционирана така, че да осигури изпълнението на тази дейност.

С предложението за изменение и допълнение на ЗДвП се цели вменияването на правомощие за председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ да извършва мониторинг на всички политики, функции и дейности, имащи отношение към пътната безопасност във всички органи по хоризонтала и вертикала,

така че да е налице цялостен поглед и обоснована мотивация при предприемане на действия на централно и регионално ниво, което в своята същност представлява системно интегрирани в процесите наблюдение, анализ и оценка, обхващащи действията на засегнатите лица на етап прогнозиране, планиране, реализиране и отчитане на дейността им. Мониторинговат се нормативно установените функции на компетентни институции, различни програми, разходване на бюджети, спазване на нормативно установени правила и заповеди, проследява се ефектът от проведени кампании, ефективността от разходването на бюджетни средства, като се съпоставят със статистически измерими резултати, за да стане ясно какъв точно ефект следва от дейността на централните и регионални органи и така да се даде обратна връзка към органите отговорни за вземане на решения, относно оптимизиране на нормативната уредба и дейността на органи и лица, с фокус върху ефикасността. Особено важно е, че мониторинга ще даде възможност да се свържат политиките на централно и регионално ниво, обединявайки ги, подчинявайки ги на един стандарт, принципи, маниерност и конкретни действия. Важно е да се подчертае, че този механизъм е пасивен, той не засяга функционалната самостоятелност на никой орган, не цели намеса в дейността му и не е обвързан с възможност за наказателна интервенция.

Независимо от това председателят на държавната агенция ще има възможност да предоставя препоръки на обхванатите от мониторинга лица, така че в оперативен план да се постига синхрон и ефективност на дейностите, а при необходимост ще му е осигурен и пряк достъп до министър-председателя, така че посредством последния по-съществени слабости да бъдат своевременно предоставяни на вниманието на Министерския съвет, а централната изпълнителна власт да предприема действия в кръга на своята компетентност по целия спектър от въпроси, имащи отношение към разглежданата хоризонтална политика за безопасност на движението по пътищата.

Технологията за изпълнение на дейностите по мониторинг следва да се регламентира в нарочен подзаконов нормативен акт, за приемането на който е предложена съответната правна норма в разглеждания законопроект, като реципрочно кадровият капацитет на агенцията следва да се укрепи, така щото да се осигури техническо изпълнение на функцията.

## Отговорна институция

### Отговорна институция

**Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата"**

Адрес: площад Света Неделя № 16, ет. 5

Електронна поща: ---

## Документи

**Пакет основни документи:**

[Проект на ЗИД на ЗДвП - вер. 1.0 | 24.07.2025](#)

[Мотиви - вер. 1.0 | 24.07.2025](#)

[Частична оценка на въздействието - вер. 1.0 | 24.07.2025](#)

[Становище МС - вер. 1.0 | 24.07.2025](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 27.08.2025](#)

---

### **Консултационен документ:**

---

### **Справка становища:**

---

## **Коментари**

**Автор:** Георги Тимнев (26.07.2025 18:20)

От полицаи не очакваме нищо друго освен причини за глоби. Не е ли по-добре сгрешилите хора да получат

ДАБДП е като арменски поп ,може да се оплачеш от нередности, но полза никаква. Една от многото администрации създадени за парашутисти, предимно пенсионирани полицаи да си допълват пенсиите. Малина Крумова беше назначена за да си вземе майчинството. Всички документи са произведения на фантазии, без срокове, отговорни лица, финасиране и наказания при неизпълнение. Всъщност отговорен за работата на всички подобни администрации е министър-председателя, но на него никой не му търси отговорност. Без мерки за образование , възпитание умения за безопасно поведение на пътя в училищата и след изпитите? Необразованият народ дава пари по-лесно! Най-лесно е да вземат пари от необразовани хора, като закуска от дете! Най-лесно дават пари за подкупи? Необразованият народ дава пари по-лесно! Административно-наказателните мерки по ЗДвП, от чл.177-185 , от 9 члена с причини за глоби: 10 пъти повторена "документация" в различни текстове ,като причина за различни глоби, една глоба 2000-7000 лева, глоби за нарушения за които няма предвидена глоба, две глоби за обучение без разрешение? Защо от 9 члена, има 16 причини за глоби срещу учебните центрове? Когато има външно оценяване от ИААА? Освен тях , искат да добавят още причини за глоби срещу учебна форма обучаваща за възстановяване на точки, вместо КАТ, които възстановяват точките? Най-лесно е да вземат пари от необразовани хора, като закуска от дете! Най-лесно дават пари за подкупи? Едни и същи лишени от логика текстове , вероятно от един и същ източник са минавали през комисията по транспорта и са гласувани от парламента. Промени без мерки за образование , възпитание умения за безопасно поведение на пътя в училищата и след изпитите?

## История

**Начало на обществената консултация - 24.07.2025**

**Приключване на консултацията - 23.08.2025**

**Справка за получените предложения - 27.08.2025**

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)

**Окончателен акт на Министерския съвет**

---