



## Решение за одобряване на законопроект за допълнение на Закона за движението по пътищата (ЗДвП)

[линк към консултацията](#)

### Информация

**Откриване / Приключване:** 04.09.2025 г. - 18.09.2025 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #11516-K

**Област на политика:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** Закон

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

**Тип носител:** Национално

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 пътнотранспортни произшествия (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.

С предложението за допълнение на ЗДвП се цели вменяването на правомощие за председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ да извършва наблюдение/мониторинг на всички политики, функции и дейности, имащи отношение към безопасността на движението 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. 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 осъществяване на 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-съществените слабости да бъдат своевременно предоставяни на вниманието на Министерския съвет (МС), 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 че да се осигури съответното техническо изпълнение на функцията.

Предлага се също така и създаването на правна възможност за председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП) да включва в извършването на дейностите при проверките на пътната инфраструктура с оглед на безопасността на движението по пътищата одитори по пътна безопасност, вписани във водения регистър по чл. 36з1, ал. 1 от Закона за пътищата. През последните години следва да се има предвид, че беше изграден съществен капацитет от одитори и към момента техният брой е 93.

Одиторът по пътна безопасност играе ключова роля при извършването на проверки на пътната инфраструктура, като въз основа на своите знания и опит ще подпомогне ДАБДП при извършването на тази дейност. Основната му задача е да идентифицира рискове за безопасността на движението и да предложи мерки за тяхното отстраняване или минимизиране. Към настоящия момент експертния състав на агенцията е недостатъчен, за да може да извършва в необходимата степен и пълнота необходимите проверки на пътната инфраструктура. Като от друга страна одиторът по пътна безопасност може да предостави независим и професионален анализ, специализирано мнение, което може да бъде използвано при вземане на решения, както и данни за приоритизиране на интервенции (кои пътища/участъци са по-рискови).

При спазване на процедурата по чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове и проведената обществена консултация на проекта на закон, постъпи целесъобразно предложение за допълнение на Закона за допълнение на Закона за движението по пътищата от Българската браншова асоциация по пътна безопасност (ББАПБ). Във връзка с направения анализ на предложението на ББАПБ и включването му в проекта на Закон за допълнение на ЗДВП, беше допълнена съответно частичната оценка на въздействие на първоначално подготвения проект и беше изпратена за изразяване на становище от дирекция „Координация и модернизация на администрацията“ в администрацията на МС. Също така беше проведена отново обществена консултация на проекта на закон, като срока за предоставяне на предложения бе определен на 14 дни. Съгласно чл. 26, ал. 4 от Закона за нормативните актове, срокът за обществени консултации може да бъде по-кратък от 30 дни, когато има наложителност поради

изключителни обстоятелства или спешност, които изискват бързо приемане на нормативния акт. Мотивите за това са, че в процедурата на вече преминалото обществено обсъждане на първоначално подготвения проект на закон и на включените в него разпоредби, са постъпили само 2 становища, без в тях да се правят конкретни предложения за изменение или за допълнение, свързани с предмета на проекта на акт. От друга страна направеното допълнение е свързано с наличието на висок обществен интерес и рискове за здравето, живота или сигурността на гражданите, като се цели предотвратяване на пътнотранспортни инциденти, подобряване на пътната безопасност, защита на участниците в движението, чрез осигуряването на една безопасна и сигурна пътна инфраструктура. Направеното допълнително предложение създава една правна възможност, като това няма съществено въздействие върху права и интереси на заинтересованите страни.

## Отговорна институция

### Отговорна институция

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

Адрес: площад Света Неделя № 16, ет. 5

Електронна поща: ---

## Контактна информация

Венета Манова, ДАБДП | Електронна поща: [vmanova@sars.gov.bg](mailto:vmanova@sars.gov.bg)

## Мотиви за кратък срок

Повторна обществена консултация

## Начини на предоставяне на предложения и становища

чрез портала

## Документи

**Пакет основни документи:**

[Доклад-вносител.docx - вер. 1.0 | 04.09.2025](#)

[ЗД на ЗДвП.docx - вер. 1.0 | 04.09.2025](#)

[мотиви.docx - вер. 1.0 | 04.09.2025](#)

[ozenka-na-vasdeystviето.docx - вер. 1.0 | 04.09.2025](#)

[2316.30г.2025-становище\(1\).pdf - вер. 1.0 | 04.09.2025](#)

---

## Консултационен документ:

---

## Справка становища:

---

## Коментари

**Автор:** Valentin Rusev (15.09.2025 23:23)

Предложение за допълнение на чл.164в

3. ? ??164? ?? ?? ?????????? ?????????? ??????????????:

### Създава се ал. (5)

**„(5) Държавната агенция „Безопасност на движението по пътищата“ осигурява публичен достъп до събраните и обработени данни чрез годишни доклади, както и чрез предоставяне на информация в реално време или за определен период при поискване, по реда на Закона за достъп до обществена информация. Достъпът включва както обобщени статистически данни, така и информация по ал. 1, т. 22, която не съдържа лични данни.“**

### МОТИВИ:

1. Към настоящия момент ДАБДП изготвя годишни доклади и периодични анализи, но те съдържат ограничена и обобщена информация. Липсва възможност гражданите, научните среди и неправителствените организации да получават актуални и детайлни данни за пътнотранспортните произшествия. Това ограничава независимия анализ и участието на обществото в процеса на формиране на политики.

2. Пътната безопасност е въпрос от изключително висок обществен интерес. Публичният достъп до данните ще:

- засили прозрачността на дейността на институциите;
- позволи на НПО и изследователските общности да правят собствени анализи;
- повиши доверието в държавните политики, като даде възможност за граждански контрол.

3. Предоставянето на информация само чрез годишни доклади не е достатъчно. Необходимо е достъп до данни в реално време или за конкретни периоди по заявка, за да се реагира навременно при идентифициране на тенденции (например рязко

увеличение на ПТП с мотоциклети в даден сезон).

4. Новата алинея изрично предвижда, че публичният достъп ще обхваща обобщени статистически данни и първична информация, която не съдържа лични данни. Така се постига баланс между правото на обществеността да получава информация и изискванията за защита на личните данни.

**Автор:** Valentin Rusev (15.09.2025 23:21)

Предложение за допълнение на чл.164в  
2. ? ??164? ?? ?? ????????? ????????? ???????????:

**В ал. 2, т. 5 се създава буква „г”**

**„г) информация, съдържаща индивидуализирани данни за пътнотранспортни произшествия и за участниците в тях. Данните се предоставят ежедневно и в пълен обем чрез автоматизиран електронен обмен.”**

МОТИВИ:

1. В момента Гаранционният фонд предоставя на председателя на ДАБДП информация за:

- регистрираните действащи полици „Гражданска отговорност“ и „Злополука“;
- настъпили ПТП, документирани с двустранни констативни протоколи;
- уведомления за липса на застраховка.

Тази информация е **обща и статистическа**. Липсва изрично задължение фондът да предоставя **индивидуализирани данни** за самите пътнотранспортни произшествия и за участниците в тях. В резултат агенцията не разполага с пълна база данни, която да позволи качествен анализ.

2. За да бъдат изготвяни адекватни политики, ДАБДП се нуждае от информация, съдържаща:

- място, дата и час на произшествието;
- участващи превозни средства по вид и регистрация;
- профил на водачите и пътниците (пол, възраст, професионален статус и др.);
- обстоятелства, довели до произшествието.

Тази информация вече постъпва в Гаранционния фонд от МВР, застрахователите и други институции. Логично е тя да бъде предоставяна и на ДАБДП.

3. Динамиката на пътнотранспортните произшествия налага данните да бъдат предоставяни **ежедневно**, а не само периодично. Само така агенцията ще може да разполага с **актуална картина** и при нужда да реагира с превантивни мерки.

Предоставянето чрез **автоматизиран електронен обмен** е необходимо, защото:

- намалява риска от грешки и забавяне;
- гарантира пълнота и съпоставимост на данните;
- съответства на европейските изисквания за дигитализация и оперативна съвместимост.

#### **4. Очакван ефект**

- Създаване на **национална база данни за ПТП**, с висока степен на детайлност;
- Подобряване на анализите и стратегическите решения на ДАБДП;
- Повишаване на прозрачността и възможността данните да бъдат предоставяни на обществото и НПО по ЗДОИ;
- По-добро изпълнение на международните ангажименти на България в областта на пътната безопасност.

**Автор:** Valentin Rusev (15.09.2025 23:18)

Предложение за допълнение на чл.164в

**1. В чл.164в да се направят следните допълнения:**

**В ал.1 се създава т. 22:**

**„22. събира, систематизира, обработва и анализира всички данни за пътнотранспортните произшествия на територията на Република България, включително:**

- 1. мястото и времето на настъпване на произшествието;**
- 2. вида на участващите пътни превозни средства (лека кола, тежкотоварно моторно превозно средство, автобус, таксиметров автомобил, мотоциклет, велосипед и други);**
- 3. броя и категорията на участниците (водачи, пътници, пешеходци и други);**
- 4. демографски данни за водачите и участниците - пол, възраст, образование и др.;**
- 5. причините и обстоятелствата, довели до произшествието, съгласно данните от компетентните органи.”**

МОТИВИ:

1. В действащата уредба председателят на ДАБДП има правомощия да координира и получава данни за пътнотранспортните произшествия, но няма задължение да ги събира, систематизира и анализира в пълен обем. Това води до ситуация, при която агенцията отговаря, че не разполага с информация за конкретни категории ПТП (например с участието на таксиметрови автомобили). В резултат държавните политики се базират на частични данни и не са достатъчно адекватни.

2. За да се изготвят ефективни мерки за пътна безопасност, е необходимо да се знае:

- къде и кога настъпват най-много произшествия;
- кои превозни средства са най-често въввлечени в инциденти;
- какъв е профилът на водачите и участниците;
- кои фактори (човешки, технически, инфраструктурни) допринасят за инцидентите.

Без тази информация превенцията е невъзможна или е силно ограничена.

3. Обработването и анализа на данни ще позволи:

- по-точно идентифициране на рисковите групи (млади водачи, мотоциклетисти, професионални шофьори и др.);
- насочване на кампании и мерки към специфични проблеми (например безопасността на пешеходците или превозването на пътници в таксиметрови автомобили);
- планиране на инфраструктурни подобрения в райони с концентрация на ПТП.

4. Когато агенцията събира и систематизира данните, те могат да бъдат предоставяни на неправителствени организации и изследователски институти по реда на ЗДОИ. Това ще позволи независими анализи и ще допринесе за повишаване на качеството на политиките. Така държавата ще получи безплатно експертиза от научни среди и граждански организации.

5. В повечето държави членки на ЕС съществуват национални бази данни за ПТП, които съдържат именно тези елементи: място, време, вид превозно средство, участници, профил на водачите и причини. България следва да въведе аналогичен механизъм, за да бъде в унисон с европейските стандарти и да може да сравнява своите данни на ниво ЕС.

## История

**Начало на обществената консултация - 04.09.2025**

**Приключване на консултацията - 18.09.2025**

**Справка за получените предложения**

Справка или съобщение.

**Окончателен акт на Министерския съвет**

---