



**ПРОЕКТ НА ПОСТАНОВЛЕНИЕ НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ ЗА
ПРИЕМАНЕ НА НАРЕДБА ЗА РЕГИСТРАЦИЯТА НА
ИНДИВИДУАЛНИТЕ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В
ОБЩИНИТЕ**

[линк към консултацията](#)

Информация

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

Номер на консултация: #12305-K

Област на политика: 02. Вътрешен ред и сигурност

Тип консултация: Акт на Министерския съвет

Вносител: Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата"

Тип носител: Национално

Съгласно разпоредбата на чл. 80а, ал. 9 от Закона за движението по пътищата с наредба на Министерския съвет се определят условията и редът за регистриране, отчет, прекратяване и възстановяване на регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС) в общините.

С предложения проект на наредба се постига детайлна правна регламентация по отношение на условията и реда за регистриране, отчет, прекратяване и възстановяване на регистрацията на ИЕПС в общините. Създава се необходимата подзаконова нормативна уредба, която има за цел да допълни и доразвие законовите правни норми, както и да създаде яснота и предвидимост в обществените отношения във връзка с процесите, свързани с регистрацията на ИЕПС.

Предвидените способности за подаване на заявленията, изричната регламентация на тяхната обработка и изчерпателната регламентация на правомощията на съответните регистрационни органи целят създаването на лесен, достъпен и ясен режим за регистрация, съобразен със законовите рамки.

Приемането на наредбата цели и повишаване на безопасността на движението по пътищата, увеличаване на превантивния ефект на нормативната уредба, подобряване ефективността и ефикасността на контролната дейност, ограничаване на усещането за безнаказаност у нарушителите на правилата за движението по

пътищата.

Отговорна институция

Отговорна институция

Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата"

Адрес: София, площад Света Неделя № 16, ет. 5

Електронна поща: agency@sars.gov.bg

Контактна информация

Борис Бунов/ страши експерт в дирекция Правно-техническа методология и контрол, ДАБДП | Електронна поща: BBunov@sars.gov.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:

[Доклад - вер. 1.0 | 21.04.2026](#)

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

[Мотиви - вер. 1.0 | 21.04.2026](#)

[Оценка на въздействие - вер. 1.0 | 21.04.2026](#)

[Становище на администрацията на Министерския съвет - вер. 1.0 | 21.04.2026](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Автор: Elma Elma (28.04.2026 14:26)

СТАНОВИЩЕ

Относно: Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС) в общините

Уважаеми госпожи и господа,

Във връзка с представения проект на Наредба за регистрацията на ИЕПС, изразявам следното становище и конкретни предложения за промени:

1. Дефиниране на мощността за регистрационните режими С цел постигане на максимална безопасност и ясно разграничение между леките градски превозни средства и по-мощните машини, предлагам да се въведе ясен праг от **350 вата (0.35 kW)** номинална мощност:

- **Регистрация в Общината:** На регистрация в общините да подлежат единствено ИЕПС с номинална мощност на двигателя **до 350 вата**. Това са масовите електрически тротинетки, предназначени за придвижване в градска среда с ниска скорост.
- **Регистрация в КАТ:** Всяко превозно средство, чиято номинална мощност **надвишава 350 вата**, следва да се счита за моторно превозно средство (категория L) и да подлежи на регистрация в КАТ по общия ред, предвиден за мотопедите и мотоциклетите.

2. Ред за извършване на техническа проверка и регистрация За да се гарантира, че декларираните данни отговарят на действителните технически характеристики на превозното средство, предлагам следния механизъм:

- **Експертен преглед:** Преди регистрация в общината, собственикът да е длъжен да премине технически преглед за установяване на мощността и изправността, извършен от **експерти на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“**.
- **Регистрация:** Само след издаване на положителен документ от „Автомобилна администрация“, потвърждаващ, че мощността е до 350 вата, собственикът да може да финализира процедурата по регистрация в съответната община.

3. Мотиви към предложението:

- **Повишена безопасност:** Машини с мощност над 350 вата често развиват опасни скорости, които са несъвместими с придвижването по тротоари и пешеходни зони. Тяхното място е на пътното платно с регистрацията от КАТ.
- **Контрол върху производителите и вносителите:** Чрез задължителния преглед от „Автомобилна администрация“ ще се спре практиката на пазара да се предлагат мощни скутери, маскирани като „тротинетки“.
- **Експертност в процеса:** Общинската администрация няма ресурс да проверява техническите параметри на електромоторите, затова тази дейност трябва да бъде в прерогативите на специализирания държавен орган.

Автор: АНДРЕАН Желязков (27.04.2026 15:40)

Във връзка за забраната за нощно каране постановена в Закона за движението по пътищата в Чл.80а, Ал (2) т.б, имам предложение в бъдещата наредба която е обект на настоящото обществено обсъждане , да се създаде член които да задължи общините да въведат времеви диапазони за нощно движение на ИЕПС.

Общините да определят ясно дефиниран времеви диапазон ,например - от 00:00 до 05:00 часа. Аргументът е, че именно този интервал съвпада с най-ниската транспортна активност и с реалните „дълбоки нощни“ часове.

Закон за движението по пътищата няма ясно определение какво точно означава „нощни часове“. След като закона дава право общините да определят някой допълнителни наредби свързани с индивидуалните електрически превозни средства ,следователно оставя на общините свободата да дефинират и нощен диапазон за управление на ИЕПС.

Мотива за това предложение е че гражданите и ползватели на електрически тротинетки, изразяват сериозното си несъгласие със забраната за управление в тъмната част на денонощието.

Тази забрана на практика ограничава използването на този вид транспорт в почти половината от денонощието. За много граждани, които се придвижват до работа рано сутрин, късно вечер или работят на смени, използването на електрическа тротинетка става практически невъзможно.

Електрическите тротинетки са един от най-екологичните и ефективни начини за придвижване в градска среда. Те не създават задръствания, не замърсяват въздуха и позволяват на много хора да достигат до работните си места бързо и без да натоварват пътната инфраструктура. Особено притеснително е, че подобна забрана не съществува за други двуколесни превозни средства като велосипеди, мотопеди и мотоциклети. Това поставя ползвателите на електрически тротинетки в неравностойно положение спрямо други участници в движението.

Следва също да се отчете, че електрическите тротинетки фабрично са оборудвани с фарове, стопове и светлоотразителни елементи, което ги прави видими и безопасни за движение и в тъмната част на денонощието при спазване на стандартни правила за безопасност. В редица европейски държави движението на електрически тротинетки в тъмната част на денонощието е напълно разрешено при наличие на осветление и светлоотразителни елементи.

Поради това, всички ползватели на ИЕПС считат, че пълната забрана за движение на електрически тротинетки в тъмната част на денонощието е непропорционална мярка, която не решава реални проблеми с безопасността, а единствено ограничава правото на гражданите на свободно придвижване.

Автор: АНДРЕАН Желязков (27.04.2026 15:03)

След като прегледах текстовете на бъдещата наредба установих някои неща които считам че на са регламентирани или уточнени в наредбата и трябва да бъдат коментирани .

"Чл. 7(2) Към заявлението собственикът прилага:

1. копие на документ за придобиване на собствеността с данни за идентификация на превозното средство;

2. копие на техническа документация за ИЕПС, включваща фабричен/сериен номер и позволяваща определяне на марката, модела, постоянната номинална мощност на електродвигателя, максималната конструктивна скорост и масата на превозното средство;"

Във Връзка с Чл.7 Ал.2 е цитираните по долу точки :

Не във всяка техническа документация на превозните средства е отбелязан фабричният или сериен номер. В моята документация, има всичко друго но не и сериен номер. Тук изниква въпроса как ще се процедира ако документацията не включва фабричен/сериен номер? Ще се счита ли тази документация за непълна и негодна за да се интензифицира фабричен/сериен номер ? Също така ,не всяка документация има пълна информация за техническите характеристики,много често документацията е сведена до инструкции за експлоатация. В такива случай процедурата трябва да се конкретизира и да се укаже къде точно да бъде търсена тази техническа информация. .Обикновено такава техническа информация е отбелязана на стикери залепени на различни места за различните марки и модели превозни средства .

"(5) За извършване на идентификация и регистрация на ИЕПС в различни общини се заплащат цени на услуги, определени от съответните общински съвети, като всяка цена се заплаща в полза на общината, която извършва съответното действие. "

При определянето на такси от страна на общините е възможно да бъдат определени неоправдано високи такси за регистрация в някои общини.

Не е ли по удачно да се регламентират Държавните такси определени с тарифи,

"(7) За издаване на протокол по ал. 6 техническата служба извършва проверки и/или изпитвания за установяване на техническата изправност и техническите параметри на ИЕПС,включително фабричен/сериен номер, марка, модел, постоянна номинална мощност на електродвигателя (W), максимална конструктивна скорост (km/h) и маса на

превозното средство (kg)."

Към горния текст изниква въпроса ,ако се наложи да извършават изпитания за установяване на " постоянна номинална мощност на електродвигателя (W) и максимална конструктивна скорост (km/h)" с каква техника ще се извърши изпитанието?Има ли изобщо такава техника която ще установи- постоянна номинална мощност на електродвигателя (W) ? И ако има ,дали тази техника ще е налична във всяка една община .

Не е ли по целесъобразно да се изготвят списъци със марките и модели на превозните средства които ще могат да се регистрират. За да се улесни процедурата по установяване на техническите параметри на конкретното превозно средство за което липсва информация в техническата документация. На всеки модел от различните марки превозни

"Чл. 16. (1) Кметът на общината или оправомощено от него длъжностно лице постановява отказ за регистрация в случаите на:

1. ИЕПС, при които не може да се установи фабричният/сериен номер, поставен от производителя;"

Как ще установява наличието на фабричният/сериен номер?

Ако фабричният/сериен номер се търси единствено върху табела или стикер поставен/а върху превозното средство и не се установи наличие на табела или стикер, доста собственици ще бъдат оцетени поради това че лепенките с фабрични или серийни номера са отлепени или изтрети.

Фабричният сериен номер който е поставен от производителя във вид на залепващ стикер (лепенка),не е предвиден за регистрация. Този вид табели за фабричните или серийни номера във вид на лепенка, най често се намират в долна част на корпуса на превозното средство.Затова тези лепенки ,с течение на времето се отлепват или изтриват ,от метеорологични или механични влияния ,за което собствениците нямат вина. Във връзка с това считам че е целесъобразно да се взема под внимание фабричният/сериен номер който фигурира в мобилното приложение(ако е налично такова) с което е свързано превозното средство .

-

Мотивите за които давам всички описани по горе предложения е свързано с функционирането на цитирания регистър, както и за възможността за надлежно и точно изпълнение на законовото задължение за регистрация на ИЕПС, от техническите служби и оправомощените лица ,назначени от кметовете , по отношение на въпросите ,свързани с реда за регистрация. Необходимо е да има ясни точни указания за действие по непредвидени механизми, процедури и ред в

очертаните направления в настоящата наредба. Ако не се упоменати точни указания за действие има риск от компрометиране и отказ от регистрация.

Трябва много точно и ясно да бъдат описани действията и процедурите по предвидени и непредвидени обстоятелства. В предвид минималния, дори нулев опит на общините за извършване на регистрация, и съмненията за компетентността на назначените технически лица, ще доведе до обективна невъзможност за надлежното изпълнение на законовите разпоредби.

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.

Окончателен акт на Министерския съвет
