



Министерски съвет

Портал за обществени консултации

(www.strategy.bg)

КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА ПОСТАНОВЛЕНИЕ НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ ЗА ПРИЕМАНЕ НА НАРЕДБА ЗА РЕГИСТРАЦИЯТА НА ИНДИВИДУАЛНИТЕ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В ОБЩИНИТЕ

[линк към консултацията](#)

№	Дата	Наименование на лицето	Декларирайте дали действате от свое име или защитавате позиция от името на друго лице/група лица.	Коментар
---	------	------------------------	---	----------

СТАНОВИЩЕ на Община Добрич относно Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС) в общините. Във връзка с предоставения за съгласуване проект на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините, Общинската администрация на Община Добрич изразява следното становище:

ПРИНЦИПНИ ВЪЗРАЖЕНИЯ

Несъгласие с Финансовата обосновка: В предоставената Финансова обосновка изрично е посочено, че „с проекта на ПМС [...] не се предвижда да се извършат допълнителни разходи“ и че актът „не оказва въздействие върху бюджета“, тъй като Информационната система на МЕУ е безплатна. Категорично не споделяме този извод. Наредбата вменява изцяло нови задължения на общините по физическо производство, съхранение и предоставяне на светлоотразителни самозадепващи се носители

				<p>технически контрол; • с необходимата квалификация за установяване на съответствието на ИЕПС с нормативните изисквания. Практически е невъзможно общински служител да установи по безспорен начин:</p> <ul style="list-style-type: none">• дали действителната максимална скорост е до 25 км/ч;• дали софтуерът на ИЕПС е модифициран;• дали мощността на двигателя съответства на представената документация;• дали техническите характеристики са автентични;• дали представените технически документи са достоверни. <p>На практика се възлага дейност, сходна с регистрацията и техническата идентификация на моторни превозни средства, която традиционно се извършва от органите на МВР и специализирани технически служби. Липса на унифицирана практика и риск от неравно третиране. Проектът предоставя значителна самостоятелност на отделните общини относно:</p> <ul style="list-style-type: none">• организацията на регистрацията;• определянето на местата за регистрация;• определянето на длъжностни лица;• определянето на такси.
--	--	--	--	--

Съгласно чл. 165, ал. 1 от Закона за движението по пътищата контролните органи имат правомощие да контролират спазването на правилата за движение от участниците в движението, както и техническата изправност на движещите се по пътя пътни превозни средства.

Разпоредбата поставя контрола върху движението по пътищата в компетентността на съответните служби на МВР, в това число органите на „Пътна полиция“. В този смисъл индивидуалните електрически превозни средства, доколкото се използват по пътища, улици и други места, отворени за обществено ползване, следва да бъдат разглеждани като участници в движението по пътищата. Техните водачи участват в движението и създават права и задължения както спрямо останалите водачи, така и спрямо пешеходците и другите участници в движението. Поради това контролът върху спазването на правилата при управление на ИЕПС следва да се осъществява от органите на МВР и „Пътна полиция“, а не да бъде изведен

				<p>те липсват технически компетентни лица и специализирана експертиза за извършване на дейности, свързани с регистрацията на ИЕПС. Тази регистрация не представлява единствено формално административно вписване, а е пряко свързана с проверка на техническата автентичност на превозното средство, неговата идентификация, съответствие с приложимите изисквания и техническо състояние. Именно тези обстоятелства предполагат наличие на подготвени служители, техническа инфраструктура и унифицирани процедури, каквито по правило са присъщи на органите, които вече административат регистрацията и контрола на пътните превозни средства.</p>
--	--	--	--	---

				<p>Във връзка с предоставения за съгласуване проект на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините, Общинската администрация на Община Троян изразява следното становище, съдържащо принципни възражения и конкретни бележки по текстовете: I. ПРИНЦИПНИ ВЪЗРАЖЕНИЯ И ОТХВЪРЛЯНЕ НА ФИНАНСОВАТА ОБОСНОВКА 1. Несъгласие с Финансовата обосновка (Приложение № 2.2): В предоставената Финансова обосновка изрично е посочено, че „с проекта на ПМС [...] не се предвижда да се извършат допълнителни разходи“ и че актът „не оказва въздействие върху бюджета“, тъй като Информационната система на МЕУ е безплатна. Категорично не споделяме този извод. Наредбата вменява изцяло нови задължения на общините по физическо производство, съхранение и предоставяне на светлоотразителни самозалепващи се носители (стикери) с регистрационен номер. Разходите за проектиране, печат на защитени</p>
--	--	--	--	--

ативна отговорност за скрити дефекти или софтуерни модификации на ИЕПС (например софтуерно премахнати ограничения на скоростта над 25 км/ч).
Предложение за редакция: В Чл. 11 изрично да се запише, че „физическата проверка, извършвана от определеното от кмета длъжностно лице, има изцяло визуален характер и установява единствено физическото наличие на изискуемите по ЗДвП компоненти, без да сертифицира техническата им функционалност в дълбочина“.

Пълната отговорност за техническата изправност следва да остане върху собственика чрез Декларацията по Приложение № 2. 2. Гарантиране на пълно покритие на разходите за стикери чрез таксите: Тъй като цената на услугата ще се определя от Общинските съвети по реда на ЗМДТ, е необходимо в Наредбата изрично да се гарантира, че тази такса може да калкулира реалната себестойност на физическия стикер. Предложение: Да се допълни текст в Наредбата, указващ че цената на услугата

4	21.05.2026 09:14	Бойка Бойкова Балева	Защитава позиция от името на (Координатор по БДП- Община Варна)	СТАНОВИЩЕ: Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините Съгласно чл. 165, ал. 1 от Закона за движението по пътищата контролът по спазване на правилата за движение се осъществява от определените от министъра на вътрешните работи служби. Същевременно, съгласно действащата нормативна уредба, участник в движението е всяко лице, което се намира на пътя и със своето действие или бездействие оказва влияние върху движението по пътя, поради което индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС) попадат в приложното поле на Закона за движението по пътищата и съответно в обхвата на контролните правомощия по чл. 165 от закона. В тази връзка считаме, че при обсъждане на режим за регистрация, идентификация или въвеждане на допълнителни механизми за контрол върху ИЕПС следва задължително да бъде ангажиран компетентният контролен орган –
---	------------------	----------------------	--	--

				<p>СТАНОВИЩЕ на Българската асоциация по електромобилност относно проекта на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините</p> <p>До: Министерски съвет на Република България Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“</p> <p>Министерство на транспорта и съобщенията Министерство на електронното управление</p> <p>Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“</p> <p>Българска търговско-промишлена палата Национално сдружение на общините в Република България</p> <p>Относно: Проект на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините I.</p> <p>Обща позиция на БАЕМ</p> <p>Българската асоциация по електромобилност подкрепя въвеждането на единен национален ред за регистрация на индивидуалните електрически превозни средства, когато този ред повишава безопасността, осигурява възможност за идентификация и ограничава лошите практики при</p>
--	--	--	--	---

				<p>АЕМ предлага в наредбата изрично да бъдат отразени следните принципи: Преходен режим за заварените ИЕПС — собствениците на законно придобити преди влизането в сила на наредбата ИЕПС да имат реалистичен срок и опростен ред за регистрация. Минимална административна тежест — регистрацията да бъде бърза, разбираема, електронна и достъпна. Служебно използване на наличните държавни данни — заявителите да не бъдат задължавани да предоставят данни, които вече се съдържат в държавни регистри. Еднократно представяне на техническа документация за модела — когато техническите данни за даден модел ИЕПС са вече налични в централен каталог, гражданите да не представят повторно същата документация. Разграничаване между данни за модела и данни за конкретната бройка — техническите характеристики на модела да се използват служебно, а при регистрацията на конкретно ИЕПС да се проверяват индивидуалните му данни и идентификатор. Належдна</p>
--	--	--	--	--

редложен текст § ... За индивидуалните електрически превозни средства, придобити преди влизането в сила на тази наредба, в срок от дванадесет месеца се прилага опростен преходен ред за регистрация. Заявителят представя декларация по образец, в която посочва известните му данни за превозното средство, и снимков материал за идентификация. Не се изисква представяне на пълна техническа документация или фактура. Предложение 2 — Лесна и максимално електронна регистрация Проблем Проектът допуска електронно заявление и електронно удостоверение, което БАЕМ подкрепя. Въпреки това е необходимо ясно да се гарантира, че електронният път е реална, а не формална възможност. За да се счита процесът за реално електронен, заявителят трябва да може да извърши всички административни стъпки по регистрацията дистанционно, без да се изисква физическо посещение или представяне на документи на хартиен носител, освен когато това е необходимо за идентификация на превозното средство или за проверка на

				<p>данни, заложен в законодателството за електронно управление. Предложение на БАЕМ Да се предвиди изрично служебно попълване и служебна проверка на данните, които вече се съдържат в държавни регистри. Заявителят не следва да бъде задължаван да предоставя данни, които администрацията може да получи служебно. Къде да се промени В чл. 7, ал. 2 на проекта и чрез нова разпоредба в Глава първа. Предложен текст Чл. ... Електронната система за регистрация попълва служебно данните за собственика въз основа на електронно идентифициране на заявителя чрез средствата на електронното управление. Заявителят не е длъжен да предоставя данни, които вече се съдържат в Националната база данни „Население“, в Търговския регистър или в други регистри, поддържани от държавни органи. Предложение 4 — Централен каталог на модели ИЕПС и разграничаване между данни за модела и данни за конкретната бройка Проблем Проектът изисква към заявлението за първоначална</p>
--	--	--	--	---

ията. При регистрация на конкретно ИЕПС от вече вписан модел собственикът не следва да представя повторно техническа документация за модела. В този случай общината следва да използва служебно данните от каталога и да проверява само индивидуалните данни за конкретната бройка — собственик, фабричен/сериен номер или друг надежден идентификатор, документ или декларация за придобиване и наличие на задължителните елементи за безопасност. Вписването на нови модели в каталога може да става по заявление от: производител; официален представител; вносител; дистрибутор; техническа служба; браншова организация. ДАБДП следва да проверява постъпилата информация за пълнота, достоверност и съответствие с изискванията. Каталогът следва да се актуализира при постъпване на нови данни или промяна в параметрите на моделите. Следва да се предвиди и прозрачен механизъм за сигнализиране и коригиране на грешки от заинтересованите

				<p>отказ Проблем При много ИЕПС фабричният или серийният номер е поставен върху лепенка или друг нетраен носител. Такава лепенка може да се отлепи, повреди или заличи при нормална употреба — от атмосферни условия, почистване, механично триене или износване. Автоматичният отказ в такива случаи е непропорционален, особено когато превозното средство може да бъде надеждно идентифицирано чрез други източници. Предложение на БАЕМ Да се въведе принципът на надеждна идентификация, а не изискване за задължителна физическа лепенка. Допустими източници за установяване на идентификатор могат да бъдат: техническа документация; официално приложение на производителя; електронен профил на устройството; документ за придобиване; гаранционна информация; сервизна диагностика; протокол от техническа служба; помощен сервизен протокол, когато наредбата го допуска. Къде да се промени В разпоредбите</p>
--	--	--	--	---

циализирани сервизи могат да издават помощен сервизен протокол за установяване на идентификационни данни на ИЕПС, включително чрез официално приложение, сервизна диагностика, снимков материал или документална проверка, когато това не замества протокол от техническа служба по чл. 138б-138г от Закона за движението по пътищата.IV. Обобщение на предложенията БАЕМ предлага следните конкретни изменения и допълнения: № Предложение Къде 1 Преходен режим за заварени ИЕПС Преходни и заключителни разпоредби 2 Лесна и максимално електронна регистрация Чл. 7 3 Служебно използване на наличните държавни данни Чл. 7 и Глава първа 4 Централен каталог на модели ИЕПС и разграничаване между данни за модела и данни за конкретната бройка Глава първа / Глава втора 5 Липсваща, повредена или паднала лепенка със сериен номер да не води автоматично до отказ Чл. 7-8 6 Помощен сервизен протокол, без да се смесва с техническа служба Глава втора V.

6	18.05.2026 15:25	Николай Гелов	Действа от свое име	Относно влизането в сила на наредбата Предлагам в наредбата да се предвиди отлагателен срок за нейното влизане в сила. Например един месец след обнародването. Така ще се даде време на общинските съвети да приемат цени на услугите по регистрация и на кметовете да определят местата, където ще се извършва идентификация и регистрация на ИЕПС.
---	------------------	---------------	---------------------	--

7	18.05.2026 15:22	Николай Гелов	Действа от свое име	<p>Относно допълнителните разпоредби Авторите на проекта явно са се чудили с какво съдържание да запълнят допълнителните разпоредби на наредбата. Защото не мога да си обясня по друг начин защо: в §1 от ДР се обяснява как с правомощията на собственици на ИЕПС по тази наредба се ползват и техните пълномощници или законни представители. Сякаш не е ясно каква роля имат тези правни фигури и как те осъществяват дейността си. В §2, т. 1 от ДР се дава определение за „регистрация“, което се различава от определението по §6, т. 18а от ДР на ЗДвП, което е явно нарушение на нормите на ЗНА (по-конкретно на чл. 15, ал. 1 и 3). Заслужава си да се припомни на авторите на проекта, че наредбата се издава по силата на чл. 80а, ал. 9 от ЗДвП, за да уреди регистрирането (по смисъла на ЗДвП) на ИЕПС. Което изключва възможността на думата „регистрация“ да се придава значение, което се различава по смисъл от въведеното със ЗДвП. В §2, т. 2 от ДР е посочено, че „идентификация“ включва и</p>
---	------------------	---------------	---------------------	--

8	18.05.2026 15:18	Николай Гелов	Действа от свое име	<p>Относно глава четвърта Възражявам срещу „постното“ описание на процедурата за водене на отчет, дадено в глава четвърта на наредбата. И предлагам авторите на проекта да вземат пример от съдържанието на глава шеста от наредбата по чл. 140, ал. 2 ЗДвП. Предлагам в чл. 28 да отпадне ал. 2, тъй като тази разпоредба не съответства на нормите на чл. 10, ал. 1 и чл. 12 ЗНА. Съгласно тези норми е недопустимо наредбата за регистрация на ИЕПС да определя правила за вътрешния оборот на документи в администрациите.</p>
---	------------------	---------------	---------------------	--

9	18.05.2026 15:17	Николай Гелов	Действа от свое име	<p>Относно глава трета Възразявам срещу предложението носителите на регистрационен номер да бъдат под формата на стикери тип „ваденка“. И предлагам те да бъдат под формата на табели, за да може наредбата да съответства на ЗДвП. Мотиви: Съгласно чл. 7, ал. 2 ЗНА наредбата е нормативен акт, който се издава за прилагане на отделни разпоредби или подразделения на нормативен акт от по-висока степен. Като според чл. 15, ал. 1 ЗНА наредбата трябва да съответства на другите нормативни актове от по-висока степен. Следователно наредбата не може да противоречи на ЗДвП, където в §6, т. 18а от ДР изрично е отбелязано, че регистрацията на пътно превозно средство включва и „издаването на табели с регистрационен номер“. Така че наредбата не може да регламентира за ИЕПС да се издават други носители на регистрационен номер, различни от табели.</p>
---	------------------	---------------	---------------------	---

10	18.05.2026 15:16	Николай Гелов	Действа от свое име	Относно чл. 24 Възразявам срещу предложението да не се позволява възстановяване на служебно прекратена регистрация. Особено в случаите на прекратяване по реда на чл. 21, ал. 2, т. 5. Смятам, че това ограничение засяга необосновано правата на гражданите.
11	18.05.2026 15:15	Николай Гелов	Действа от свое име	Относно чл. 23 Предлагам в чл. 23, ал. 2 след думите „Органите за контрол по ...“ да се добави „чл. 165 и чл. 167, ал. 2“. Мотиви: За да не става объркване за кои точно органи за контрол по ЗДвП става въпрос. Тъй като и тези по чл. 166 осъществяват контрол, но не върху ИЕПС.

				<p>Относно чл. 21 и чл. 22 Предлагам разпоредбата на чл. 21, ал. 1, т. 1 да се допълни по следния начин: “Чл. 21. (1) Регистрацията на ИЕПС се прекратява: 1. по писмено заявление на собственика – при наличие на някое от основанията по чл. 143, ал. 6 ЗДвП; Мотиви: ИЕПС са пътни превозни средства и следователно за прекратяването на тяхната регистрация по искане на собственика също следва да важи нормата на чл. 143, ал. 6 ЗДвП. Съответно предлагам в чл. 22, ал. 1 и в приложение №9 да се добавят основанията за прекратяване на регистрацията по чл. 143, ал. 6 ЗДвП и да се включи изискване собственикът на ИЕПС да декларира в заявлението съответното основание. Също така предлагам в чл. 21, ал. 2, т. 5 да се промени по следния начин: „5. при промяна на собствеността на регистрирано ИЕПС на собственик, който в двумесечен срок от придобиването не изпълни задължението си по чл. 17, ал. 2 или в случаите, когато собственикът е починал и в шестмесечен срок от настъпване на това обстоятелство не е</p>
--	--	--	--	--

13	18.05.2026 15:12	Николай Гелов	Действа от свое име	Относно чл. 20 Предлагам в ал. 2 да се посочи по-ясно кой документ по ал. 1 трябва да се приложи към заявлението за издаване на нови носители на рег. номер, когато това заявление се подава по електронен път. Защото в ал. 1 се говори за „копие“ на документ, удостоверяващ заплащането на стойността на новите носители на рег. номер. Като такова копие не се изисква, когато плащането е извършено по електронен път.
14	18.05.2026 15:11	Николай Гелов	Действа от свое име	Относно чл. 19 Предлагам в чл. 19 да се укаже изрично дали при промяна на собствеността новите носители на рег. номер се издават безплатно. Защото в чл. 19 липсва разпоредба, която да съответства по смисъл на тази по ал. 8 в чл. 18 или на тази по изречение второ на чл. 20, ал. 1.

Относно чл. 18 1. Предлагам в ал. 1 да се допълни, че заявление за промяна се подава и при промяна в името на юридическо лице - собственик.

2. Предлагам ал. 5 да се прецизира, тъй като от предложената редакция не става ясно: кой решава дали могат да бъдат подменени носителите на регистрационния номер; как е възможно да се заяви подмяна на носители на регистрационния номер, които са здрави (не са повредени или унищожени) и въобще допустимо ли е това, при положение че в чл. 17, ал. 1 липсва подобно основание за промяна в регистрацията, съответно в приложение № 8 също няма предвидена такава услуга (за подмяна на здрави и годни носители на рег. номер); ако собственикът не е поискал подмяна на носителите на регистрационен номер поради промяна на постоянния му адрес, тоест ИЕПС остане със старите си номера, и впоследствие носителите на номерата бъдат повредени или унищожени, той ще може ли да поиска издаване на нови носители със същия рег. номер

16	18.05.2026 15:08	Николай Гелов	Действа от свое име	<p>Относно чл. 17 Предлагам ал. 3 на чл. 17 да се прецизира, тъй като от предложената редакция не става ясно:защо праводателят (старият собственик) трябва да подаде информация само за превозното средство, но не и за приобретателя (новия собственик). Освен това липсва изискване за представяне на документ или декларация за прехвърляне на собствеността, аналогично на това по чл. 19, ал. 2. Така излиза, че се разчита само на честна дума;защо трябва да се подава отделно информация за кода на областта и кода на общината, в която е регистрирано ИЕПС, при положение че трябва да се подаде информация и за регистрационния номер, от който лесно може да се разбере и кода на областта, и кода на общината по месторегистрация;трябва ли праводателят (старият собственик) да попълва приложение №8 или може да подаде информацията в свободна форма;дали праводателят (старият собственик) дължи такса за административната услуга по</p>
----	------------------	---------------	---------------------	--

				<p>Относно чл. 16 Предлагам терминологията в чл. 16 да се приведе в съответствие с тази по ЗДвП, където в чл. 80а, ал. 8 се говори за постановяване на „отказ от вписване в регистъра“. Освен това смятам, че изброяването на основанията за постановяване на отказ от „регистрация“ в ал. 1 от чл. 16 е неточно и непълно по следните съображения: В т. 1 от ал. 1 е посочено, че ИЕПС не подлежи на регистрация, ако не може да се установи фабричният/серийният номер, поставен от производителя. Но този номер е само един от реквизитите, които трябва да бъдат вписани в регистъра като данни за ИЕПС съгласно изискването на чл. 80а, ал. 6, т. 2 ЗДвП. Всички тези данни трябва да бъдат проверени и удостоверени, без изключение, за да бъде извършено вписването на едно ИЕПС в регистъра. Като при липса на техническа документация, в която са отразени тези данни, законът изисква издаване на протокол от техническа служба за извършена проверка за установяване на тези данни (за справка - чл. 80а, ал. 6, т. 5</p>
--	--	--	--	--

“Чл. 16. (1) Отказ от вписване в регистъра по чл. 3, ал. 1 може да бъде постановен от кмета на съответната община или оправомощено от него длъжностно лице в следните случаи: 1. когато не може да се установят всички данни за ИЕПС, както следва: а) фабричен или сериен номер; б) марка; в) модел; г) постоянна номинална мощност на електродвигателя (W); д) максимална конструктивна скорост (km/h); е) собствена маса (kg); 2. когато лицето, което е обявено за собственик на превозното средство: а) не е с постоянен адрес в съответната община – ако е физическо лице; б) не е със седалище и адрес на управление в съответната община – ако е юридическо лице; 3. когато към заявлението за регистриране не са приложени всички изискуеми документи и непълнотите не са отстранени в срока по чл. 7, ал. 8; 4. когато предложеното за регистрация превозно средство не отговаря на изискванията на § 6, т. 18б от допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата.”

Възражявам срещу ал. 2, тъй като тя предвижда в случай на

18	18.05.2026 15:01	Николай Гелов	Действа от свое име	<p>Относно чл. 15 Възразявам срещу чл. 15, защото от тази разпоредба не става ясно:кой е адресатът на заповедта, издавана от кмета на общината или от оправомощено от него длъжностно лице. Най-малкото не изглежда нормално кметът на общината да нарежда сам на себе си да откаже прилагането на реда за регистрация по чл. 10, ал. 1;дали заповедта за отказ да се приложи реда за регистрация по чл. 10, ал. 1 е равносилна на отказ за регистрация по смисъла на чл. 16, съответно дали подлежи на обжалване. Действително, при подадено заявление за регистрация, включително такова по чл. 10, ал. 1, се дължи произнасяне от страна на кмета на общината или оправомощено от него лице. Но това произнасяне не може да бъде под формата на заповед, а единствено: вписване в регистъра на посоченото в заявлението ИЕПС или постановяване на отказ от вписване. Освен това посочените в чл. 15 основания за отказ от прилагане на реда за регистрация по чл. 10, ал. 1 се припокриват с основанията за</p>
----	------------------	---------------	---------------------	--

19	18.05.2026 15:00	Николай Гелов	Действа от свое име	<p>Относно чл. 14 Възражявам срещу чл. 14 по следните причини: Систематичното място на чл. 14 е в глава трета, която специално е посветена на носителите на регистрационни номера. Първата алинея от чл. 14 е лишена от смисъл, защото на практика, без значение по какъв ред е извършена регистрацията, носителите на регистрационен номер се получават по реда на чл. 18, ал. 7. С ал. 2 се допуска пряка дискриминация на база имуществено състояние, в явно нарушение на забраната по чл. 4, ал. 1 от ЗЗДискр, тъй като само собственици на повече от 100 ИЕПС имат право да заявят получаване на допълнителни носители на регистрационен номер. Отделен въпрос е, че от ал. 2 не става ясно: под каква форма се подава заявлението за издаване на повече от 2 носителя на регистрационен номер, защото в приложение №6 към чл. 10, ал. 1 липсва съответен реквизит; дали собственикът може да заяви допълнителни носители на регистрационен номер само от един вид – например само с хоризонтално изписване; за какво служат допълнителните</p>
----	------------------	---------------	---------------------	--

20	18.05.2026 14:58	Николай Гелов	Действа от свое име	Относно чл. 12 Предлагам да се отмени ал. 8 от чл. 12. Мотиви: Съгласно ал. 1 от чл. 12 електронната база данни трябва да е за всички регистрирани ИЕПС. Тоест, задължението за поддържане на тази база данни възниква след изпълнение на услугата по регистриране на ИЕПС. Съответно няма как кметът на общината да откаже на собственика на ИЕПС да ползва облекчения ред за регистрация по чл. 10 постфактум, след като тази услуга вече е била предоставена.
----	------------------	---------------	---------------------	--

21	18.05.2026 14:56	Николай Гелов	Лейства от свое име	<p>Относно чл. 9 Буди недоумение защо ал. 3 от чл. 9 изисква изпращане на оригиналите на заявленията от общината по регистрация до общината по идентификация, но не и тяхното връщане обратно. А в същото време, според ал. 4, протоколите за идентификация трябва да се изпратят в общината по регистрация. Защо въобще е нужно да има такива изрични регламентации в наредбата, при положение че има наредба за обмена на документи в администрацията, с която, видно от чл. 28, ал. 2, са запознати и авторите на проекта. Затова предлагам ал. 3 да се промени по следния начин: „(3) В случаите по ал. 1 обменът на документи между различните общини се извършва съгласно Наредбата за обмена на документи в администрацията.“</p> <p>От разпоредбата на ал. 5 в чл. 9 човек остава с впечатлението, че идентифицирането и регистрацията на едно ИЕПС представляват две независими една от друга услуги, като за всяка от тях общинските съвети трябва да определят съответна цена. Което противоречи на нормата на чл. 8, ал. 1, според</p>
----	------------------	---------------	---------------------	--

22	18.05.2026 14:44	Николай Гелов	Действа от свое име	<p>Относно чл. 8 Предлагам чл. 8 да се промени по следния начин: “Чл. 8. (1) При идентифициране на ИЕПС съответното длъжностно лице от службите за контрол по чл. 167, ал. 2 от Закона за движението по пътищата проверява: 1. дали заявлението за регистрация е окомплектовано с всички необходими документи; 2. дали данните за марка, модел и фабричен/сериен номер на ИЕПС, посочени в заявлението и документите към него, съответстват на тези на представеното ИЕПС; 3. данните на собственика-физическо лице чрез сверяване с документ за самоличност. (2) За всяка проверка по ал. 1 се съставя протокол по образец, съгласно приложение № 4, който се подписва от длъжностното лице, извършило проверката, като това лице носи отговорност за правилното и точното попълване на протокола, както и за достоверността на посочените в него данни.“ Мотиви: Както съм посочил в коментара си относно чл. 7, службите за контрол, определени от кметовете на общините по реда на чл. 167, ал. 2 ЗЛвП, не могат да упражняват</p>
----	------------------	---------------	---------------------	--

				<p>Относно чл. 7 В чл. 167, ал. 2 ЗДвП са изрично определени правомощията на службите за контрол, определени от кметовете на общините, като в т. 5 от тази алинея е посочено, че тези служби регистрират ИЕПС и контролират изпълнението на разпоредбата на чл. 80а. Но законът (ЗДвП) не дава право на тези служби да контролират изпълнението на разпоредбата на чл. 79 ЗДвП. Трябва да се има предвид и това, че в чл. 80а, ал. 6, т. 2 ЗДвП изчерпателно са изброени данните за ИЕПС, които се вписват в регистъра. Като те не включват данни нито за оборудването, нито за изправността на ИЕПС. От всичко това може да се направи обоснован извод, че законът не поставя изисквания относно оборудването и изправността на ИЕПС като условие за тяхната регистрация. А наредбата следва да бъде съобразена със закона, който е нормативен акт от по-висока степен. С оглед на всичко гореизложено предлагам от алинея 1 на чл. 7 да се заличат думите „... и проверка на наличието и изправността на: 1. спирачки; 2. механичен или електронен звънец; 3.</p>
--	--	--	--	---

Относно чл. 6 По отношение на тази разпоредба следва да се има предвид, че нейното систематично място не е в глава първа, а по-скоро в глава втора. Също така искам да обърна внимание, че наредбата не предвижда предоставяне на свободен (публичен) достъп до регистъра по чл. 3, ал. 1. А това означава, че застрахователите, предлагащи задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, ще бъдат лишени от достъп до данните в този регистър. Което означава, че те винаги ще изискват представяне на удостоверение за регистрация на хартиен носител, за да знаят за кое точно ИЕПС сключват застраховка. Но дори и хартиеното удостоверение може би няма да им бъде от полза, защото в него не се съдържат нито техническите характеристики, нито дори марката и модела на ИЕПС. Отделно от това, с висока доза вероятност може да се предположи, че всеки собственик на ИЕПС ще иска да разполага с удостоверението на хартиен носител. най-малкото.

				иран образец или ще се допуска свободна форма). Както и да се допълни неговото съдържание - най-вече с данни за марка и модел на ИЕПС.
--	--	--	--	--

25	18.05.2026 14:35	Николай Гелов	Действа от свое име	<p>Относно чл. 5 На първо място искам да отбележа това, че систематичното място на разпоредбата на чл. 5 не е в глава първа, а по-скоро в глава трета, която, както подсказва нейното наименование, би трябвало да урежда всички въпроси, свързани с носителите на регистрационен номер. Освен това в ал. 1 се говори за стойност на носителите на регистрационния номер, която следва да се заплати отделно от цената на някаква услуга. Относно това искам да отбележа следното:стойността на носителите на регистрационния номер следва да бъде включена в цената на административната услуга, предоставяна от общината;в ал. 1 следва да се поясни дали услугата, за която става въпрос, е услугата по регистрация по смисъла на чл. 2, ал. 1 от наредбата или се има предвид съвсем отделна услуга (може да я наречем условно „услуга по издаване на носители на регистрационен номер на ИЕПС“). Ако става въпрос за първата услуга (за регистрация), тогава ще е налице тавтология, тъй като ще има излишно повторение на разпоредбата по</p>
----	------------------	---------------	---------------------	---

26	18.05.2026 14:34	Николай Гелов	Действа от свое име	Относно чл. 4 Предлагам чл. 4 да се редактира по следния начин: „Чл. 4. Местата за представяне на ИЕПС за идентификация и регистрация се определят от кметовете на съответните общини.“ Мотиви: Услугите по регистрация на ИЕПС не са по-различни от другите административни услуги, предоставяни от общините. И затова е логично да могат да се заявяват на едно и също място (обичайно в сградата на общината) и по един и същ начин. Затова е необходимо да се поясни в чл. 4 от наредбата, че става въпрос за местата, където се представят самите ИЕПС за идентификация.
----	------------------	---------------	---------------------	---

Относно чл. 3 1) Предлагам в ал. 1, т. 3, буква „е“ в началото да се добави „собствена“, за да няма противоречие между наредбата и чл. 83, ал. 6, т. 2 от ЗДвП. Същото предложение се отнася и до ал. 7 на чл. 7. 2) Също така, предлагам в ал. 1, т. 6, както и във всички следващи разпоредби, като например в ал. 4, т. 1, вместо думите „индивидуалното електрическо превозно средство“ и производни на тях, да се използва съкращението „ИЕПС“. Мотиви: След като в чл. 1 от наредбата вече е посочено какво е съкращението на думите „индивидуални електрически превозни средства“, във всички следващи разпоредби трябва да се използва това съкращение съгласно чл. 41, ал. 1 от Указа за прилагане на ЗНА. 3) Предлагам в края на т. 7 от ал. 1 да се сложи тире и след него да се изброят всички възможни статуси на регистрацията. Мотиви: В наредбата никъде не е указано какъв статус може да има регистрацията. Ако има предварително дефинирани варианти на статуса, те трябва да бъдат изрично посочени в нормативния акт. А ако няма

28	18.05.2026 14:30	Николай Гелов	Действа от свое име	<p>Относно чл. 2 Предлагам разпоредбата на ал. 2 да се направи по-ясна, като се промени по следния начин: "(2) Към заявлението по ал. 1 собственикът прилага изискуемите документи за извършване на съответната дейност услуга." Мотиви: Дейностите по ал. 1 по същество представляват административни услуги и затова е редно да се наричат по този начин, за да не се бъркат с търговски дейности. Освен това чл. 9 от ЗМДТ предвижда общинските съвети да определят цени за услуги, а не за дейности. И е редно да се спазва вече утвърдената терминология. Със същите мотиви предлагам в ал. 4 да се направят следните редакционни промени: „(4) За извършването на дейностите услугите по ал. 1 се заплаща цена на услуга, определена от съответния общински съвет по реда на чл. 9 от Закона за местните данъци и такси."</p>
----	------------------	---------------	---------------------	---

29	18.05.2026 14:28	Николай Гелов	Действа от свое име	Относно Портала на електронното управление На няколко места в проекта се говори за „Портала на електронното управление“, но без да се пояснява, че става въпрос за единния портал за достъп до електронни административни услуги по чл. 12, ал. 1 от Закона за електронното управление, достъпен в интернет на адрес www.eGov.bg . Затова предлагам в чл. 7, ал. 3, след думата "управление" да се добави "(eGov.bg)".
----	------------------	---------------	---------------------	---

СТАНОВИЩЕ: Проектът на наредба предвижда въвеждане на регистрационен режим, GPS проследимост, идентификация и отчетност на ИЕПС, включително възможност за установяване местоположението на превозните средства в реално време. В същото време към настоящия момент липсва достатъчна регламентация относно организацията на паркирането и ограничаването на хаотичното разполагане на ИЕПС в публичната градска среда. GPS проследимостта на ИЕПС създават техническа и организационна възможност за въвеждане на механизми за управление на движението, паркирането и зоните за експлоатация на ИЕПС. Към настоящия момент на територията на гр. Варна се наблюдава разполагане на електрически тротинетки върху:

- тротоари;
- пешеходни пространства;
- подходи за лица с намалена подвижност;
- спирки на обществения транспорт;
- площи в близост до кръстовища и пешеходни пътеки.

Съществуващата практика създава затруднения за пешеходното движение.

				ивността на контрола върху ИЕПС.
--	--	--	--	-------------------------------------

Ограничението за максимална конструктивна скорост при електрическите тротинетки често се представя като мярка за безопасност, но на практика твърде ниските лимити могат да доведат до обратен ефект — повишаване на риска за водачите. При модели като Xiaomi Electric Scooter Essential, Segway Ninebot E22E, Razor E Prime III, Okinawa Lite и Xiaomi Mi Electric Scooter 3 Lite се вижда общ подход: ограничена мощност, малки гуми, малък капацитет на батерията и конструкция, проектирана единствено около изискването за ниска скорост. Това създава редица практически проблеми. Защо твърде ниската конструктивна скорост не винаги повишава безопасността¹. Несъответствие с реалния градски трафик В градска среда автомобилите често се движат с 30–50 км/ч дори по второстепенни улици. Тротинетка, ограничена конструктивно до 20 км/ч, се превръща в „бавен участник“, който: затруднява потока на движение; предизвиква рискови изпреварвания; поставя водача в конфликт с автомобили и

по kW не е оптимално
Ограничаването само по номинална мощност (kW/W) също не е удачно, защото: мощността сама по себе си не определя реалната скорост; мощен мотор може да бъде безопасен за изкачване и ускорение; високата мощност позволява стабилна работа без претоварване; съвременните контролери могат прецизно да ограничават поведението софтуерно. Например мотор от 500–800W, ограничен софтуерно до определена скорост, може да осигурява: по-добър контрол; по-плавно ускорение; по-ефективно спиране чрез рекуперация; по-малко натоварване на електрическата система; по-висока надеждност. По-разумният подход: софтуерно ограничаване вместо конструктивно „осакатяване“ и без никакви други ограничения. Масовите модели продавани в Европа единствено имат софтуерно ограничение в скоростта и нямат ограничения нито в тегло и нито мощност на двигателите. Почти всеки инвестирал в скъпа тротинетка е било с идеята за своята безопасност, а не да развива

				<p>правност, лоша видомост, липса на осветление и т.н) Когато има подобрен анализ можете да правите промени в закона, но не може един закон да обхване всички населени места, защото градските условия или изградените велоалей в големите градове не могат да бъдат съпоставими с малките градове и села. Създайте общи правила за регистрация и права, но нека всеки кмет да има права да ограничава или тотално забранява използването им според условията на инфраструктурата в съответното населено място.</p>
--	--	--	--	---

ДОПЪЛНЕНИЯ КЪМ ПРОЕКТА НА НАРЕДБАВ чл. 3, ал. 1, т. 3 се добавят нови букви: ж) категория на ИЕПС съгласно чл. 3а; з) минимален размер на гумите; и) наличие на ограничител на скоростта; к) наличие на GPS модул, когато е приложимо; л) вид и ниво на светлинна сигнализация; м) допустим режим на движение. Нов чл. 3а. Категории на ИЕПС Чл. 3а. (1)

Индивидуалните електрически превозни средства се разделят на следните категории:

Категория Т1 – нискоскоростни ИЕПС максимална конструктивна скорост до 25 км/ч; минимален размер на гумите: 8 инча; предназначени за градска среда, велоалеи и зони с ниска скорост.

Категория Т2 – средноскоростни ИЕПС максимална конструктивна скорост до 45 км/ч; минимален размер на гумите: 10 инча; задължителни две независими спирачни системи. Категория Т3 – високоскоростни ИЕПС максимална конструктивна скорост до 70 км/ч; минимален размер на гумите: 11 инча; задължително окачване, усилена конструкция и стоп светлина. Категория Т4 –

авят: размер и състояние на гумите; наличие на ограничител на скоростта; наличие на стоп светлина за ИЕПС от категории Т2, Т3 и Т4; наличие на мигачи за ИЕПС от категория Т4; наличие на две независими спирачни системи за ИЕПС над 30 км/ч; наличие на усилено осветление за ИЕПС над 50 км/ч. Нова глава след Глава втораГлава втора „а“УСЛОВИЯ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ИЕПСЧл. 16а. Възrastови изисквания (1) Минималната възраст за управление се определя според режима на движение: S1 - до 15 км/ч: навършени 12 години; S2 - до 30 км/ч: навършени 14 години; S3 - до 50 км/ч: навършени 16 години; S4 и S5 - над 70 км/ч: навършени 18 години и правоспособност. (2) Лица под 16 години нямат право да управляват ИЕПС със скорост над 30 км/ч. (3) Лица под 18 години нямат право да управляват ИЕПС със скорост над 50 км/ч. (4) Родителят, настойникът или попечителят носи отговорност, когато непълнолетно лице управлява ИЕПС в нарушение на тази наредба.Чл. 16б. Защитни средства (1) Защитните средства

се налагат следните глоби: до 10 км/ч над допустимото - от 50 до 100 лв.; от 10 до 20 км/ч над допустимото - от 100 до 300 лв.; над 20 км/ч над допустимото - от 300 до 700 лв. (2) При повторно нарушение глобата се увеличава с 50 процента. (3) При трето нарушение в рамките на 12 месеца се допуска временно отнемане на ИЕПС. Чл. 30. Глоби за възрастни нарушения (1) За управление от лице под допустимата възраст се налага глоба от 200 до 400 лв. (2) Когато нарушителят е непълнолетен, глобата се налага на родител, настойник или попечител. (3) При повторно нарушение ИЕПС може да бъде временно отнето за срок до 6 месеца. Чл. 31. Глоби за липса на защитни средства при липса на каска, когато е задължителна - от 50 до 150 лв.; при движение над 50 км/ч без задължителна защита - от 150 до 300 лв.; при движение над 70 км/ч без пълна защитна екипировка - от 300 до 500 лв. Чл. 32. Глоби за липса на светлини движение без светлини в тъмната част на денонощието - от 50 до 200 лв.; движение над 30 км/ч без стоп светлина - от 100 до 300 лв.; движение с ИЕПС

ПС се допуска при: повторно тежко нарушение след вече наложено временно отнемане; използване на ИЕПС с манипулирани технически характеристики; причиняване на тежко произшествие вследствие на грубо нарушение.

Допълнение към § 2 от Допълнителните разпоредби

Добавят се нови точки:

„Категория на ИЕПС“ е класификация според максималната конструктивна скорост, техническите характеристики и изискванията за безопасност. „Режим на движение“ е допустимата реална скорост на движение на ИЕПС според мястото, условията и водача. „Намалена видимост“ е движение в тъмната част на денонощието, при мъгла, дъжд, снеговалеж или други условия, които ограничават възприемането на ИЕПС от останалите участници в движението. „Пълна защитна екипировка“ е съвкупност от каска, ръкавици, защитно облекло и светлоотразителни елементи.

АНАЛИЗ И ИЗВОДИ

Предложеният проект на наредба урежда основно административната регистрация

				<p>движение през нощта, при намалена видимост или при скорост над 30-50 км/ч обаче са необходими по-сериозни светлини, стоп сигнал, странична видимост и при високите категории — мигачи. Санкциите са необходима част от регулацията. Без глоби, временно отнемане на превозното средство и възможност за отнемане на правоспособност при тежки нарушения правилата ще останат само формални. Затова се предлага ескалиращ модел: първо глоба, след това по-висока санкция, временно отнемане, а при тежки или системни нарушения — постоянна мярка. Краен извод Наредбата не трябва да бъде само регистрационен режим. Тя трябва да създаде цялостна система за контрол на риска. Най-правилният подход е: категория на превозното средство + реална скорост + място на движение + възраст на водача + условия на видимост = конкретни права, задължения и санкции.</p>
--	--	--	--	---

ОФИЦИАЛНО СТАНОВИЩЕ И ПРАВЕН АНАЛИЗ в рамките на процедура по обществено обсъждане 1. Нарушение на принципа на правната сигурност и легитимните очаквания Проектът на Наредба, разгледан в контекста на последните промени в ЗДвП, налага рестрикции върху вещи, придобити в условията на свободен пазар и липса на регулация. Държавата е допуснала свободната продажба и употреба на ИЕПС в продължение на години, а въвеждането на регистрационен режим със задна дата за вече придобити вещи, без адекватен преходен период или механизъм за закрила, нарушава принципа на правовата държава (чл. 4, ал. 1 от Конституцията). Липсата на диференциация между „мощност за скорост“ и „мощност за тяга“ наказва граждани с по-голямо собствено тегло, за които мощният двигател е техническа необходимост за преодоляване на денivelация, а не средство за превишаване на скоростта. 2. Дискриминация спрямо други участници в движението По признак „вид превозно

				<p>вие с „Европейския зелен пакт“), Наредбата въвежда „наказателен“ режим. В Становището на дирекция „КМА“ към МС изрично се подчертава, че тежката процедура и липсата на служебно събиране на данни (в нарушение на принципа „Only Once“) ще отблъснат гражданите от използването на екологичен транспорт. 5. Икономическа и териториална дискриминация Възлагането на Общинските съвети да определят таксите поотделно създава предпоставки за неравенство. Гражданите ще плащат различна цена за една и съща държавна услуга в зависимост от местоживеенето си, което е дискриминация по „териториален признак“ и „имуществено състояние“ (чл. 4, ал. 2 от ЗЗДискр). 6. Липса на клаузи за форсмажор и техническа готовност Проектът не урежда хипотези на системни сривове в Единната информационна система или невъзможност за регистрация на стари модели ИЕПС с изгубена техническа документация. Това поставя хиляди собственици в ситуация на принудително закононарушение без тяхна</p>
--	--	--	--	--

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 в частта: НАРЕДБА ЗА РЕГИСТРАЦИЯТА НА ИНДИВИДУАЛНИТЕ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В ОБЩИНИТЕ Глава втора РЕГИСТРИРАНЕ НА ИНДИВИДУАЛНИ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА Раздел I Първоначално регистриране на индивидуални електрически превозни средства В Чл. 7. да се направи следното допълнение : Създава се ал. 9 (9) Когато в представения документ за техническа документация за ИЕПС, не включва фабричен/сериен номер и в случаите при които не може да се установи фабричният/сериен номер поставен от производителя върху превозното средство, да се взема под внимание

□ СТАНОВИЩЕ относно въвеждането на задължителна регистрация на електрически тротинетки Във връзка с предвиденото въвеждане на задължителна регистрация на електрически тротинетки и изискването за представяне на документи, удостоверяващи техническите им характеристики (включително сериен номер, марка, модел, номинална мощност и максимална конструктивна скорост), изразяваме следното становище: На първо място, следва да се постави под въпрос ефективността на подобна мярка по отношение на основната ѝ цел - повишаване на пътната безопасност. Събирането на административна информация само по себе си не създава механизъм за превенция на нарушенията, нито гарантира по-отговорно поведение на участниците в движението. На второ място, съществува сериозен практически проблем, свързан с наличието на изискуемите данни. Значителна част от електрическите тротинетки на пазара са придобити чрез онлайн платформи или от чуждестранни

				<p>ципа на пропорционалност – да бъде необходима, адекватна и съразмерна спрямо преследваната цел. В противен случай съществува риск от неоправдано засягане на права, без реално подобрение на обществената безопасност. Поради това предлагаме да бъдат разгледани алтернативни и по-гъвкави подходи, включително: въвеждане на декларативен режим за предоставяне на данни от страна на собствениците; създаване на опростена процедура за регистрация при липса на пълна техническа документация; насочване на контрола към поведението на участниците в движението (спазване на ограниченията на скоростта, правилата за движение и зоните за ползване), вместо към формални технически параметри. Само чрез балансиран и практически приложим подход може да се постигне действително „осветляване“ на сектора, подобряване на безопасността и същевременно защита на правата и интересите на гражданите.</p>
--	--	--	--	---

				<p>Предложение за промяна на Наредбата относно електрическите тротинетки С оглед повишаване на безопасността и ефективния контрол върху използването на електрически тротинетки, предлагам въвеждането на следните мерки:1.</p> <p>Задължителна регистрация Да се въведе задължителна регистрация на електрическите тротинетки над определена мощност/скорост Регистрацията да позволява идентификация на собственика и превозното средство Въвеждане на регистрационен номер или стикер → Цел: по-лесен контрол и носене на отговорност при нарушения2. Контрол чрез реално измерване на максималната скорост Да се закупят и въведат в употреба специализирани контролни уреди за измерване на максималната скорост на тротинетките При спиране от контролен орган да може да се извършва проверка на място Да се установява реалната максимална скорост, а не фабрично зададената → Цел: елиминиране на възможността за заобикаляне чрез софтуерни</p>
--	--	--	--	---

СТАНОВИЩЕ относно въвеждането на задължително фабрично ограничение от 25 км/ч за електрически тротинетки

Уважаеми дами и господа, С настоящото изразявам несъгласие с предложението за въвеждане на задължително фабрично ограничение на максималната скорост на електрическите тротинетки до 25 км/ч, тъй като считам, че подобна мярка няма да доведе до реално повишаване на безопасността и създава предпоставки за обратен ефект. По-високият клас електрически тротинетки не са проектирани с фабрично ограничение до 25 км/ч и разполагат със значително по-добри технически характеристики – по-големи гуми, окачване и надеждни спирачни системи, които осигуряват по-добра стабилност и контрол. Унифицираното ограничение би приравнило тези превозни средства с ниския клас и би обезсмислило използването на по-безопасни решения. Фабричното ограничение е лесно за заобикаляне чрез софтуерни промени или технически намеси, което го прави трудно приложимо и до голяма степен

				<p>Разполагам с електрическа тротинетка, която ми е подарък. Нямам документ за придобиване, а същата е закупена от чужбина. Тротинетката е произведена в Китай, няма сериен номер или номер на рама(или са изтрети от употреба), нямам документ за придобиване. В момента карам с оранжева каска, а тротинетката съм боядисал в ярки електрикови цветове, за да бъде максимално видима. До сега съм бил блъскан 2 пъти от автомобили, които не спират на стоп и се включват в движението от път без предимство. Аз спазвам законите за движение по пътищата и имам шофьорска книжка. Движа се най-в дясно и това създава сериозен риск за безопасността ми - там има множество дупки от шахти, които не са равни с пътното платно и причиняват резки пропадания, които в комбинация с малките гуми на тротинетката създават сериозна опасност от злополука. Въпроса ми е - как тук обсъжданата наредба за регистрация би ме защитила от дискриминация спрямо собствениците на мотори, които конструктивно и фактически</p>
--	--	--	--	--

39	02.05.2026 13:58	Георги Тимнев	Действа от свое име	<p>ИЕПС в същия закон за движение по пътищата освобождава ИЕПС от регистрация,чл.143,ал.5а,т.6 . Статистиката от 2024г. отчита три пъти повече загинали при инциденти с велосипедисти , отколкото с ИЕПС , но се заяждат с водачите на ИЕПС?Агресията , липсата на умения за безопасно поведение на пътя е основна причина за над 400 жертви по пътищата годишно . Пропускат детските години, когато в семейството, в училищата трябва да възпитат тези умения, но вместо предмет в училищата, помощ на учители и ученици от МВР, общините с учебни клипове възпитаващи безопасно поведение чрез примери от квартала, измислят поредните безполезна наредби?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 кандидатите без базови умения за</p>
----	------------------	---------------	---------------------	---

40	30.04.2026 14:52	Ivan K	Действа от свое име	<p>Уважаеми госпожи и господа, Смятам подхода на проекта за категоризация на ИЕПС по скорост и маса за правилен, а не по мощност, и считам предложението за праг от 350 W за необосновано и правно излишно. Мощността не определя скоростта.</p> <p>Съществуват двигатели над 350 W, фабрично ограничени до 20 km/h, и такива под 350 W без ефективно ограничение.</p> <p>Меродавният критерий е максималната конструктивна скорост — точно както е залегнало в § 6, т. 186 ЗДвП (≤ 25 km/h, ≤ 50 kg). Превозните средства извън тези параметри вече подлежат на регистрация в КАТ. Ватовият праг не запълва празнина — той дублира съществуващ критерий, създавайки непропорционална тежест на регистрацията.</p> <p>Декларативният подход с последващ контрол и право за служебно прекратяване на регистрацията (чл. 21) е пропорционален и достатъчен. КАТ имат достатъчно задължения с другите видове транспортни средства, регистрация в общината е оптимален и правилен вариант.</p>
----	------------------	--------	---------------------	--

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 помощните 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 I) и да

Във връзка за забраната за нощно каране постановена в Закона за движението по пътищата в Чл.80а, Ал (2) т.6, 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 някои 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

				ални проблеми с безопасността, а единствено ограничава правото на гражданите на свободно придвижване.
--	--	--	--	--

След като прегледах текстовете на бъдещата наредба установих някой 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 фабричния 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

танието? 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/серийният номер, поставен от производителя;" Как ще установява наличието на фабричният/серийният номер? Ако фабричният/серийният 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

				общините за извършване на регистрация , и съмненията за компетентността на назначените технически лица , ще доведе до обективна невъзможност за надлежното изпълнение на законовите разпоредби.
--	--	--	--	---