

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ПЕТДЕСЕТ И ВТОРО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Вх. № 52-654-01-147

Датум: 18.09.2026 г.

ДО
Г-ЖА МИХАЕЛА ДОЦОВА
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

11.02
приш

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ПРЕДСЕДАТЕЛ,

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България и чл. 70, ал. 1 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание, внасяме законопроект за допълнение на Закон за движението по пътищата с мотиви към него и предварителна оценка на въздействието.

Молим, законопроектът да бъде представен за разглеждане и гласуване, съгласно установения ред.

ВНОСИТЕЛИ:

Мария Филипова
Стефан Мирев
Владо Назаров
Костянтин Ангелов
Деница Савева
Красимир Вълчев
Христо Терзиев
Илиана Жекова
Красимир Стоев
Димитрина Бачева
Валентин Минашев
Евгений Венков
Росен Белазков
Владислав Вранов

Тетянка Пелава
Младен Найденов Маринков
Ружан Антониев Сергеев
Мими Софиев Хемиски
Ганя Стоянова Василев
Стефан Анастолов Анастолов
Красен Георгиев Кривош
Изгезор Божилов Еванов
Александър Кейселич Ивандов
Стефан Антонов Кривош
Георги Тетев Станков
Георги Георгиев

ЗАКОНОПРОЕКТ ЗА ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

(обн., ДВ, бр. 20 от 1999 г.; изм., бр. 1 от 2000 г., бр. 43 и 76 от 2002 г., бр. 16 и 22 от 2003 г., бр. 6, 70, 85 и 115 от 2004 г., бр. 79, 92, 99, 102, 103 и 105 от 2005 г., бр. 30, 34, 61, 64, 80, 82, 85 и 102 от 2006 г., бр. 22, 51, 53, 97 и 109 от 2007 г., бр. 36, 43, 69, 88 и 102 от 2008 г., бр. 74, 75, 82 и 93 от 2009 г., бр. 54, 98 и 100 от 2010 г., бр. 10, 19, 39 и 48 от 2011 г.; Решение № 1 на Конституционния съд от 2012 г. – бр. 20 от 2012 г.; изм., бр. 47, 53, 54, 60 и 75 от 2012 г., бр. 15 и 68 от 2013 г., бр. 53 и 107 от 2014 г., бр. 14, 19, 37, 79, 92, 95, 101 и 102 от 2015 г., бр. 13, 50, 81, 86, 98 и 101 от 2016 г., бр. 9, 11, 54, 58, 77 и 97 от 2017 г., бр. 2, 7, 17, 55, 59, 62, 77, 86 и 105 от 2018 г., бр. 13, 17 и 60 от 2019 г., бр. 51, 60, 69, 71, 104 и 109 от 2020 г., бр. 18 и 23 от 2021 г.; Решение № 3 на Конституционния съд от 2021 г. – бр. 26 от 2021 г.; изм., бр. 80 от 2021 г.; Решение № 11 на Конституционния съд от 2021 г. – бр. 84 от 2021 г.; изм., бр. 102 от 2022 г., бр. 14 от 2023 г.; Решение № 6 на Конституционния съд от 2023 г. – бр. 59 от 2023 г.; изм., бр. 65, 66, 67, 84 и 102 от 2023 г., бр. 13 и 41 от 2024 г.; Решение № 4 на Конституционния съд от 2025 г. – бр. 38 от 2025 г.; изм., бр. 61, 63 и 64 от 2025 г., бр. 16 от 2026 г.; Решение № 3 на Конституционния съд от 2026 г. – бр. 23, 51 и 55 от 2026 г.)

§ 1. В чл. 80а, ал.1 се създава т. 7:

„7. да притежава валидно свидетелство за управление категория АМ или по - висока“.

§ 2. В чл. 183а се създават ал. 6 и 7:

„(6) Наказва се с глоба 150 евро водач, който управлява индивидуално електрическо превозно средство в нарушение на чл. 80а, ал. 1, т. 7.

(7) Когато нарушението по ал. 6 е извършено повторно, наказанието е глоба 500 евро.

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 3. Законопроектът влиза в сила 6 месеца след обнародването му в "Държавен вестник",

ВНОСИТЕЛИ:

Мария Анишкова

Стефан Николов
РАА НАЗАРЯН

Кристина Ангелова
Делица Савлева

Красимир Велков
Христо Терзиев
Илианка Шенова

Красимир Гетов

Звездела Бачева

Валентин Милушев

Евгений Мухомов

Тосен Шеляков

Владислав Горанов

Теменишка Петрова

Младен Найденов Маринов

Ваня Димитров Христов

Милин Стойчев Димитров

Ган Гюрова Василева

Стефан Ангелов Ангелов

Красен Георгиев Крестов

Юзеф Бочилков Иванов

Александер Кайсеров Иванов

Георги Антонов Арсов

Георги Тетев Стоянов

Георги Георгиев

МОТИВИ

към Законопроект за допълнение на Закона за движението по пътищата

1. Причини за приемане на законопроекта.

През последните години индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС) или по-точно електрическите тротинетки се превърнаха в широко използвано средство за придвижване.

Разпространението им създава необходимост от ясни правила относно подготовката, правоспособността и отговорността на лицата, които ги управляват.

По официални данни за периода от 1 януари 2025 г. до 30 юни 2026 г. общият брой на лицата в страната, извън столицата, получили спешна медицинска помощ вследствие на пътнотранспортно произшествие при управление на индивидуално електрическо превозно средство или велосипед, възлиза на 705, от които 498 лица са пострадали при ПТП с електрическа тротинетка.

Най – тревожни са данните за възрастовата характеристика на пострадалите. Според официални данни на Центровете за спешна медицинска помощ 279 са пострадалите във възрастовата група 0-17 години.

По закон всички участници по пътищата на България трябва да са с равни права и отговорности. Недопустимо е на пътното платно да има участници, които управляват ИЕПС без да са запознати със ЗДвП. Единственият начин да се удостоверят познания по ЗДвП е притежанието на Свидетелство за управление на МПС.

Съществуващата правна рамка вече поставя редица изисквания към водачите на индивидуални електрически превозни средства (ИЕПС), включително минимална възраст, използване на защитна каска, ограничение на скоростта, но далеч не ги определя като самостоятелна група, както другите ППС.

2. Основна цел

Предлага се всеки водач на ИЕПС да притежава свидетелство за управление на моторно превозно средство от категория АМ или по-голяма.

Така лицата, които вече притежават категория АМ или по-голяма няма да бъде задължени да преминават отделно обучение.

3. Необходимост от обучение

Управлението на ПС от вида ИЕПС включва взаимодействие с пешеходци, велосипедисти, автомобили, автобуси и други участници в движението. Познаването на ЗДвП е задължителна част за безопасността на всички участници в движението.

Поради тази причина се предлага обучение за категория АМ (минимално) да включва, както ЗДвП така и поведение при конфликтни

ситуации и оказване на първа помощ, както и поемане на лична отговорност като част от общата отговорност на пътя.

Това е необходимо за по-ефективно установяване на отговорността при причиняване на материални щети, телесни повреди или други последици от настъпване на произшествие или нарушение.

4. Очаквани резултати

Очаква се приемането на промяната в ЗДвП да доведе до:

- регулиране на водачите на ПС от вида ИЕПС и тяхната отговорност към движението по пътищата на Република България, както предвижда ЗДвП.

- намаляване на опасното управление на ИЕПС с цел намаляване на траматичните произшествия.

- по-ефективен контрол.

- по-ясна лична отговорност при нарушения.

- повишаване на пътната безопасност.

4. Финансови последици

Прилагането на закона няма да изисква административна и техническа организация от компетентните държавни органи (не се налага създаване на нов орган).

Не се очаква необходимост от значителни допълнителни бюджетни средства, тъй като контролът върху водачите на ПС от вида ИЕПС може да бъде интегриран в съществуващите информационни системи.

В дългосрочен план повишаването на безопасността на движение, намаляването на травматизма и урегулирането на ИЕПС може да доведе до намаляване на обществените разходи, свързани с пътнотранспортни произшествия и причинени вреди, както и драстично да намали траматичния ефект, който те създават при движението си.

Изискването за притежание на свидетелство за управление на МПС на лице управляващо ИЕПС значително ще намали възможността за настъпване на ПТП както на платното за движение. Също така това изискване ще доведе до повишаване отговорността на водачите на ИЕПС и ограничи ползването на тези ПС от малолетни и непълнолетни граждани.

5. Съответствие с правото на Европейския съюз

Предлаганите изменения следва да бъдат прилагани по начин, съобразен с приложимото право на Европейския съюз и с режима на свидетелствата за управление на моторни превозни средства.

ВНОСИТЕЛИ:

Мария Димитрова

Стефан Мидев

Радн. Азизов

Кристина Ангелова

Деница Савева

Красимир Вачев

Христо Терзиев

Илиана Жекова

Красимир Гиб

Хосеф Бачева

Валентин Милушев

Евгений Янков

Тоан Шенков

Владислав Горанов

Темнушка Петрова

Младен Найденов Маринов

Димитр Димитров Христов

Мили Стойчев Демис

Ган Стоянов Василев

Стефан Ангелов Ангелов

Красимир Кръстов

Везар Богданов Везар

Александар Канчев Шанд

~~Георги Антонов Христов~~

Георги Тенев Стоянов

Георги Георгиев

ПРЕДВАРИТЕЛНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ЗАКОНОПРОЕКТА ЗА ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

1. Основания на законодателната инициатива.

Предложеният законопроект има за цел да въведе допълнително изискване към водачите на индивидуални електрически превозни средства, а именно притежаването на валидно свидетелство за управление на моторно превозно средство от категория „АМ“ или по -висока по ЗДвП.

Необходимостта от законодателната промяна произтича от увеличеното използване на индивидуални електрически превозни средства в населените места и необходимостта от повишаване на безопасността на движението по пътищата. Тези превозни средства се използват както в градска среда, така и в райони с интензивно движение на пешеходци и други участници в движението.

Предложението цели да въведе минимално изискване за доказана правоспособност на лицата, които управляват индивидуални електрически превозни средства. Притежаването на свидетелство за управление категория „АМ“ предполага придобиване на определени знания относно правилата за движение, пътните знаци, поведението на участниците в движението и основните изисквания за безопасност.

С проекта се предвижда и санкционен механизъм за неспазване на новото изискване. За първо нарушение се предлага глоба в размер на 150 евро, а при повторно нарушение - 500 евро.

Законопроектът се основава на необходимостта от постигане на по-висока степен на пътна безопасност чрез превенция и повишаване на отговорността на водачите.

Предложеното регулиране съответства на принципите на необходимост, обосновааност, пропорционалност и предвидимост, които са сред принципите при изработването на нормативни актове.

Проблемът, който се цели да бъде решен, е управлението на индивидуални електрически превозни средства от лица, които не са доказали чрез съответната правоспособност наличието на минимални знания и умения за участие в движението по пътищата.

Цел на предложението:

- повишаване безопасността на движението;
- повишаване на информираността и подготовката на водачите;
- намаляване на риска от нарушения и пътнотранспортни произшествия;
- създаване на ясна санкция при неспазване на изискването.

2. Заинтересовани групи.

2.1. Водачи на индивидуални електрически превозни средства

Това е основната група, върху която законопроектът ще има пряко въздействие.

Лицата, които управляват такива превозни средства, ще трябва да притежават валидно свидетелство за управление категория „АМ или по – висока по ЗДвП“. За лицата, които вече притежават свидетелство за управление от категория, включваща необходимата правоспособност, промяната би имала ограничено допълнително въздействие.

За лицата без необходимата правоспособност ще възникне необходимост да придобият съответното свидетелство, преди да продължат да управляват индивидуално електрическо превозно средство.

2.2. Собственици и ползватели на индивидуални електрически превозни средства

В тази група попадат лица, които притежават или предоставят за ползване такива превозни средства.

2.3. Деца и млади хора

Тази група може да бъде засегната в по-голяма степен, доколкото част от потребителите на индивидуални електрически превозни средства са лица в по-млада възраст.

Изискването за категория „АМ“ би могло да ограничи самостоятелното използване на тези превозни средства от лица, които не отговарят на изискванията за придобиване на правоспособност.

2.4. Други участници в движението

Пешеходците, велосипедистите, водачите на автомобили и останалите участници в движението могат да бъдат положително засегнати чрез потенциалното намаляване на рисковете от неправилно управление на индивидуални електрически превозни средства.

3. Анализ на разходи и ползи.

Основната очаквана полза е повишаването на безопасността на движението.

Изискването за притежаване на категория „АМ“ предполага наличие на базова подготовка относно правилата за движение и безопасното поведение на пътя.

Очакваните положителни ефекти включват:

- по-добро познаване на правилата за движение;
- повишаване на отговорността на водачите;
- намаляване на вероятността от нарушения;
- потенциално намаляване на пътнотранспортните произшествия, свързани с неправилно управление;
- по-добра защита на пешеходците и останалите участници в движението;
- създаване на по-ясна връзка между правоспособността и отговорността при управление.

Допълнителна полза е въвеждането на конкретна санкция, което улеснява контрола и създава превантивен ефект.

4. Административна тежест и структурни промени.

Предлаганите изменения не създават нов административен режим за държавните органи извън необходимостта от контрол върху спазването на новото изискване.

За гражданите се създава допълнително нормативно изискване - притежаване на валидно свидетелство за управление категория „АМ“. Това означава допълнителна административна и времева тежест за лицата, които не притежават такава правоспособност.

Очакваната административна тежест може да се изрази в:

- записване и участие в обучение;
- полагане на изпити;
- подаване на документи;
- заплащане на съответните такси;
- проверка на валидността на свидетелството при контрол.

Не се предвиждат промени в структурата на Министерството на вътрешните работи или създаване на нови държавни органи.

Необходимо е компетентните контролни органи да разполагат с възможност за бърза проверка на валидността на свидетелството за управление.

Административната тежест може да бъде ограничена чрез използване на съществуващите електронни регистри и системи за проверка на правоспособността.

5. Въздействие върху нормативната база.

Законопроектът предвижда изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата, като:

- в чл. 80а, ал. 1 се създава т. 7;
- в чл. 183а се създават нови ал. 6 и 7;
- създава се заключителна разпоредба относно влизането в сила.

При приемането му ще бъде необходимо да се извърши проверка за съответствие на новите правила с останалите разпоредби на Закона за движението по пътищата, както и с подзаконовите нормативни актове, уреждащи придобиването, издаването и контрола на свидетелствата за управление.

Следва да се извърши и проверка за необходимост от съответни изменения в подзаконовата нормативна уредба.

Предвид предмета на законопроекта не се очаква необходимост от създаване на нова нормативна материя извън посочените изменения.

6. Равно третиране от държавата и балансирано демографско развитие.

Предлаганото изискване се прилага по общ критерий - начина на участие в движението, а не въз основа на пол, етническа принадлежност, местоживеене, социален статус или друг личен признак.

Поради това не се очаква дискриминация между отделните групи граждани.

По отношение на балансираното демографско развитие не се очаква въздействие върху демографските процеси.

ВНОСИТЕЛИ:

Мария Акимирова

Стефан Мирев

~~Рад. Азаров~~

Красимир Ангелов

Деница Свещева

Красимир Велчев

Христо Тодоров

Илиана Женева

Красимир Геврек

Александра Билева

Валентин Миланов

Евгения Иванова

Тодор Неланов

Владислав Георгиев

Темнашка Петрова

Младен Найденов Марков

Радан Акимирова Георгиев

Милан Стойков Деметров

Ган. Стойкова Василева

Стефан Николов Николов

Красимир Георгиев Кривоше

Владимир Божидаров Иванов

Александар Кевчев Иванов

Георги Антонов Антонов

Георги Тодор Стойков

Георги Георгиев