

НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вх. No	51-554-D1-236
Дата	19 / 12 2025г.

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ПЕТДЕСЕТ И ПЪРВО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

04
10

ДО
Г-ЖА РАЯ НАЗАРЯН
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

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 изменение и допълнение на Закона 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:

Александър Иванов

ПРОЕКТ

**ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И 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. 64 от 2025 г.)

§ 1. В чл. 13, ал. 3 накрая се добавя „освен такива, предназначени за контрол на правилата за движение и за видеонаблюдение“.

§ 2. В чл. 80а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2, в т. 1 думите „ал. 4“ се заменят с „ал. 9“;

2. В ал. 4:

а) в т. 1 думите „т. 1“ се заменят с „т. 2“;

б) точка 3 се отменя.

3. Създават се ал. 5 - 10:

„(5) Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ създава и поддържа регистър на индивидуалните електрически превозни средства и техните собственици.

(6) В регистъра по ал. 5 се вписват:

1. данни за собственика на индивидуалното електрическо превозно средство:

а) за физическо лице - имена, единен граждански номер или личен номер на чужденец и постоянен адрес;

б) за юридическо лице или едноличен търговец – ЕИК и седалище и адрес на управление;

2. данни за индивидуалното електрическо превозно средство:

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);

3. област и община, в която е извършена регистрацията;

4. регистрационен номер на индивидуалното електрическо превозно средство;

5. номер, дата и техническа служба, издала протокол, в случаите на липса на техническа документация за индивидуалното електрическо превозно средство.

(7) Заявление за вписване на индивидуалното електрическо превозно средство в регистъра по ал. 5 се подава до кмета на съответната община по постоянен адрес на собственика – за физическите лица и седалище и адрес на управление – за юридическите лица и едноличните търговци.

(8) Вписването или постановяването на отказ от вписване в регистъра по ал. 5 се извършва от кмета на съответната община или оправомощено от него длъжностно лице.

(9) Условиата и редът за регистриране, отчет, прекратяване и възстановяване на регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините се определя с наредба на Министерския съвет.

(10) Обработването на лични данни в регистъра по ал. 5 се осъществява в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ, L 119/1 от 4 май 2016 г.) и Закона за защита на личните данни.“

§ 3. В чл. 183, ал. 1, т. 6 се отменя.

§ 4. В Закона за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата (ДВ, бр. 64 от 2025 г.) в преходните и заключителни разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. Параграф 104 се отменя.

2. В § 113:

а) в т. 1 думите „§ 19 относно чл. 80а, ал. 2, т. 1“ се заличават.

б) създава се т. 5:

“5. параграф 19 относно чл. 80а, ал. 2, т. 1, който влиза в сила от 1 юли 2026 г.“

Заключителни разпоредби

§ 5. (1) Министерският съвет в срок до три месеца от влизането в сила на този закон приема наредбата по чл. 80а, ал. 9.

(2) В срок до пет месеца от влизането в сила на този закон председателят на Държавната агенция „Безопасност на движението по пътищата“ изгражда регистъра на индивидуалните електрически превозни средства по чл. 80а, ал. 5.

§ 6. В срок до 1 юли 2026 г. собствениците на индивидуални електрически превозни средства ги регистрират съгласно чл. 80а, ал. 9.

ВНОСИТЕЛИ:

Карин — [Signature]
Андреи — Рунчев

МОТИВИ

към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата

Предложението за прецизиране на чл. 13, ал. 3 от Закона за движение по пътищата произтича от една реална практическа нужда, която от години създава трудности както на институциите, така и на общините и органите за контрол. Към момента няма изрично разрешение за поставяне на автоматизирани технически средства и системи за видеонаблюдение върху конструкциите на светофарните уредби. Това води до разнопосочни тълкувания – в някои случаи администрациите приемат, че монтажът е допустим като част от оборудването за регулиране на трафика, а в други се смята, че не могат да се поставят върху светофарите, тъй като не са „устройства“ по смисъла на закона.

Тази неяснота води до спорове още на ниво одобряване на проекти, съгласуване по ЗУТ и упражняване на контрол на движението, а понякога и до съдебно оспорване на доказателства, получени чрез подобни средства. Затова е необходимо в закона да се въведе изрична и точна формулировка, която да премахне всякакви съмнения. Добавянето на текста, че изключение се прави за устройствата, „предназначени за контрол на правилата за движение и за видеонаблюдение“, гарантира именно тази яснота.

Най-голямата концентрация на пътни произшествия, конфликтни точки и рискови ситуации е именно на кръстовищата със светофари. Това са местата, през които ежедневно преминават десетки хиляди пешеходци, включително деца, ученици, възрастни хора и хора с ограничена подвижност. Автоматизираните технически средства и системи за видеонаблюдение на такива кръстовища имат силно превантивно действие – доказано е, че нарушителите, които обичайно преминават на червено или извършват забранени маневри, значително намаляват броя си, когато знаят, че зоната е обект на автоматичен контрол.

Монтирането на автоматизирани технически средства и системи за видеонаблюдение върху съществуващи светофарни съоръжения спестява разходи за нови стълбове, за отчуждителни процедури, за допълнителни кабели и инфраструктура. То позволява на общините да внедрят контролни системи бързо, евтино и без да нарушават градската среда с излишни конструкции.

Предлаганото изменение е необходимо и в интерес на безопасността на движение на всички участници в процеса. По този начин законът се привежда в

съответствие с технологичните реалности, европейските практики и очакванията на хората за по-сигурни пътища.

Останалите предложения са свързани с прецизиране на приетата норма, с последно изменение на ЗДвП, в чл. 80а, ал. 4, т. 3, според която се вменява на общинските съвети с наредба да определят условията и редът за регистрация на индивидуални електрически превозни средства /ИЕПС/. В тази връзка със законопроекта се предвижда с единен подзаконов нормативен акт на Министерски съвет да се определят условията и реда за регистрация на ИЕПС. Също така се предлага и изграждането на единна автоматизирана информационна система за регистрация на ИЕПС, която да се ползва от всички общини на територията на страната. Това от своя страна би улеснило гражданите при управление на ИЕПС на територията на повече от една община, както и ще се улеснят контролните органи при изпълнение на законово определените им функции.

ВНОСИТЕЛИ:

Димитър Димитров
Андрей Вулицев

ПРЕДВАРИТЕЛНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО **на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за** **движението по пътищата**

I. Основания на законодателната инициатива.

Необходимостта от приемането на законопроекта произтича от засиленото използване на индивидуални електрически превозни средства (ИЕПС) в населените места и липсата на цялостна и ефективна система за тяхната регистрация, идентификация и контрол. Съществуващата нормативна уредба не осигурява достатъчни механизми за проследимост на собствеността, техническите характеристики и спазването на правилата за движение от страна на ползвателите на тези превозни средства.

С предлаганите изменения се цели:

- повишаване на безопасността на движението по пътищата;
- улесняване на контролните органи при установяване на нарушения;
- създаване на публичен регистър на ИЕПС;
- прецизиране на действащи разпоредби, включително относно видеонаблюдението и контрола на движението.

Законопроектът е в съответствие с държавната политика за намаляване на пътнотранспортния травматизъм и за по-добро регулиране на новите форми на мобилност.

II. Заинтересовани групи.

Заинтересовани от прилагането на законопроекта са:

- собствениците и ползвателите на индивидуални електрически превозни средства;
- общинските администрации и общинските съвети;
- Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“;
- органите на Министерството на вътрешните работи;
- органите на местното самоуправление;
- гражданите като участници в движението по пътищата;
- неправителствени организации, работещи в областта на пътната безопасност и устойчивата градска мобилност.

III. Анализ на разходи и ползи.

Очаквани разходи:

- разходи за изграждане и поддържане на регистъра на ИЕПС чрез системата по Закона за електронното управление;
- административни разходи за общините, свързани с обработка на заявленията и поддържане на регистрационните данни;
- разходи за гражданите, свързани със заплащане на регистрационна такса.

Очаквани ползи:

• повишена безопасност на движението и намаляване на инцидентите с участието на ИЕПС;

- по-ефективен контрол и възможност за идентифициране на нарушителите;
- по-добра статистическа информация за броя и вида на ИЕПС;
- повишена правна сигурност за собствениците и ползвателите;
- подобрена координация между държавните и общинските органи.

Очаква се ползите да надвишават направените разходи в средносрочен и дългосрочен план.

IV. Административна тежест и структурни промени.

Законопроектът въвежда нови административни задължения за собствениците на ИЕПС, свързани с тяхната регистрация. Предвижда се:

- използване на електронна система;
- ясна регламентация на данните и процедурите;
- възможност за определяне на таксите на местно ниво.

Не се предвиждат съществени структурни промени в администрацията, а се разчита на оптимално използване на съществуващите ресурси на общините и ДАБДП.

V. Въздействие върху нормативната база.

С приемането на законопроекта се изменят и допълват разпоредби на Закона за движението по пътищата, като се:

- въвежда нов регулаторен режим за ИЕПС;
- прецизират текстове, свързани с контрола на движението;
- създава законова делегация за приемане на подзаконов нормативен акт.

Не се установява противоречие с действащото национално и европейско законодателство.

VI. Равно третиране от държавата и балансирано демографско развитие.

Предлаганата уредба гарантира равнопоставено третиране на всички собственици и ползватели на индивидуални електрически превозни средства, независимо от местоживеенето им. Регистрацията на ИЕПС в общините създава условия за еднакво прилагане на закона на територията на страната.

Законопроектът има положително въздействие върху качеството на живот в населените места, като допринася за по-безопасна и подредена градска среда, което е фактор за задържане на населението и устойчиво местно развитие.

ВНОСИТЕЛИ:

Димитър Димитров
Васил Василев