

ДО КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И СЪОБЩЕНИЯ
КЪМ ПЕТДЕСЕТ И ВТОРОТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Становище относно изменението на конструктивната скорост на ИЕПС

Относно: Законопроект за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата, № 52-654-01-134, внесен от Божидар Божанов и група народни представители на 10 септември 2026 г. — § 22, относно управлението на изменени индивидуални електрически превозни средства

Дата: 24 септември 2026 г.

Уважаеми дами и господа народни представители,

БАЕМ подкрепя целта да бъде санкционирано управлението на превозни средства с премахнати или изменени ограничения, когато намесата действително увеличава максималната им конструктивна скорост над законовата граница. Настояваме обаче § 22 да бъде преработен преди окончателното му приемане: с недвусмислен обхват, обективен ред за доказване и съразмерна отговорност.

Подкрепата ни за тази цел не представлява обща оценка на останалите, разнородни въпроси в законопроекта. Настоящото становище се отнася до ИЕПС и необходимото съгласуване на предложената санкция с определенията, правилата за движение и контрола върху тях.

1 Насоченият контрол е необходим и трябва да бъде приложим

С § 22 се предлага нова ал. 4 на чл. 183а: глоба, изписана в проекта като 500 лв., за водач, който управлява ИЕПС след изменение в конструкцията или софтуера, увеличило максималната конструктивна скорост над 25 km/h. Досегашните ал. 4 и 5 се преномерират. Мотивите изрично свързват по-тежката отговорност с преодоляването на това ограничение.^[1]

Този подход заслужава принципна подкрепа. Той търси конкретно техническо обстоятелство, свързано с безопасността, и може да допълни контрола върху опасното управление. Изрядните ползватели също имат интерес от ефективно пресичане на поведение, което застрашава пешеходците и останалите участници в движението.

Законът вече изисква техническа изправност и максимална скорост до 25 km/h, забранява развиването на скорост над 25 km/h и установява минимална възраст 16 години. Той предвижда отговорност и за родител, настойник или попечител, допускащ използване по обществените пътища от дете под тази възраст.[2] Новият състав трябва да допълни работещия контрол по тези правила. Самото увеличаване на санкциите не заменя установяването на нарушението и конкретния отговорен водач.

За БАЕМ безопасната микромобилност е част от обществения интерес: тя позволява кратки пътувания и връзка с обществения транспорт, а когато замества автомобилно пътуване, намалява необходимостта от автомобил и място за паркиране. Това изисква ясни граници за ползване и защита на пешеходците.

2 Противоречието с определението за ИЕПС трябва да се отстрани изрично

Съгласно § 6, т. 186 от допълнителните разпоредби на ЗДВП ИЕПС има максимална конструктивна скорост над 6 km/h, но не повече от 25 km/h. Определението съдържа и ограничения за масата и мястото за сядане.[2]

Възниква съществен въпрос: ако след намеса конструктивната скорост вече надвишава 25 km/h, превозното средство престава да изпълнява един от признаците на това определение. Предложеният санкционен състав обаче продължава да изисква управляваният обект да бъде „индивидуално електрическо превозно средство“. При буквално съпоставяне обхватът на определението и обхватът, търсен от санкцията, се разминават.

Законодателят трябва изрично да обхване превозното средство, което е отговаряло на определението за ИЕПС преди изменението и вследствие на него е надхвърлило скоростната граница. Това следва да се направи за целите на конкретната отговорност, със съгласуване на свързаните разпоредби. Общото разширяване на определението за ИЕПС само заради една санкция би имало последици и за достъпа до велосипедна инфраструктура, регистрацията и останалите задължения.

От посочения проблем не следва извод, че всяко такова превозно средство остава извън закона или извън всякакъв контрол. ЗДВП съдържа и общо определение за моторно превозно средство. Прилагането на друг режим обаче изисква самостоятелна правна и техническа квалификация. Надвишаването на 25 km/h не е достатъчно основание безседалкова електрическа тротинетка автоматично да се обяви за европейски типове одобрен мотореп: Регламент (ЕС) № 168/2013 изключва от обхвата си превозните средства без място за сядане и предвижда отделно изключение за определени ниски места за сядане.[3]

Следва да се уреди и разграничението между превозно средство, изменено след производството, и такова, което още във фабричната си конфигурация е извън параметрите за ИЕПС. Предложеният § 22 изисква изменение; той не може да замени квалификацията и контрола върху фабрично несъответстващи средства.

3 Доказване на техническото изменение

Предложеният състав съдържа няколко отделни обстоятелства: управление от конкретен водач; изменение в конструкцията или софтуера; увеличение на максималната конструктивна скорост; причинна връзка между изменението и увеличението над 25 km/h. Установяването само на едно от тях не доказва останалите.

Необходимо е ясно разграничение между:

Максимална конструктивна скорост — техническа характеристика на превозното средство в съответната конфигурация, подлежаща на установяване при определени условия.

Фактическа скорост на движение — скоростта в конкретен момент и на конкретно място. Превишаването ѝ може да бъде нарушение на правилата за движение, но само по себе си не доказва промяна в конструкцията или софтуера.

Движение по наклон — влияние на условията на пътя, което не установява автоматично техническа намеса.

Показание при въртене на повдигнато задвижващо колело — резултат без обичайното натоварване при движение. То не бива самостоятелно да се приема за доказана максимална конструктивна скорост над границата.

Също така софтуерна актуализация, ремонт, смяна на компонент или подобряване на спирачките не изпълняват предложения състав само защото са „промяна“. Трябва да е доказан предвиденият в него резултат. Обратно, софтуерното премахване на действащ ограничител не трябва да се изключва от контрол само защото няма видима механична намеса.

БАЕМ предлага преди прилагането на новата санкция да бъде осигурена публична, единна методика със законова делегация, която урежда:

1. Идентифицирането на конкретната бройка и първоначалната ѝ конфигурация чрез надеждна техническа документация и проверими данни за модела.
2. Документирането на установената намеса, състоянието на ограничителя и релевантните софтуерни настройки, включително разграничаването на обичаен избор на режим от заобикаляне на ограничението.
3. Възпроизводимо изпитване с определено натоварване, настилка или валидиран изпитвателен стенд, условия на захранване и подходящо измервателно средство; предварително определени допустима грешка и начин за отчитането ѝ.
4. Протокол, позволяващ на водача и съда да проверят резултата, както и възможност за повторно техническо изследване при оспорване.

Не настояваме всеки изряден собственик да закупува експертиза за всяка полицейска проверка. Официалните данни за моделите трябва да се използват

служебно, а индивидуално изследване да се предприема при обоснована необходимост. Това развива досегашното предложение на БАЕМ за централен каталог на моделите и за разграничаване на общите технически характеристики от състоянието на конкретната бройка.[6]

4 Предпоставки и съразмерност на отговорността

Новият текст наказва водача, управляващ измененото средство; той не се ограничава до лицето, извършило самата намеса. Това разграничение е съществено при наем, заемане, сервизно обслужване или покупка на употребявано средство.

Общите правила на ЗАНН изискват вина и лична административна наказателна отговорност.[4] Не е достатъчно да се установи само несъответствие на машината. Трябва да се прецени и докаже виновното поведение на конкретния водач. Същевременно отсъствието на собственоръчно извършена модификация не освобождава автоматично водач, който виновно управлява несъответстващо средство.

Фиксираният размер, изписан в проекта като 500 лв., следва да получи конкретна обосновка спрямо санкцията за действително превишаване на скоростта и останалите нарушения по чл. 183а. Подкрепяме разграничаване на основния случай, повторното нарушение и случаите на доказана непосредствена опасност, със съгласувани последици. Конкретните размери трябва да бъдат определени след оценка на риска и възможностите за прилагане.

Необходимо е изрично съгласуване с чл. 80а, ал. 1, т. 2 и ал. 2, т. 2 и съответните санкции. Трябва да бъде ясно кое поведение е погълнато от специалния състав и кога има действително отделни нарушения. Санкционирането не бива да се превръща в механично натрупване на квалификации за едно и също установено обстоятелство. При отделни доказани нарушения остава приложим общият ред за налагане на наказание за всяко нарушение.

Необходимо е и съгласуване между едновременно разглежданите проекти: № 52-654-01-134 преномериращ ал. 4 и 5 на чл. 183а в ал. 5 и 6; № 52-654-01-147 предлага

нови ал. 6 и 7, а № 52-654-01-148 изменя действащите ал. 4 и 5. При изработването на общ законопроект трябва да бъдат съгласувани номерацията, материалните задължения и санкционните препратки.[7]

5 Контролът да стъпи върху два ясно определени рискови класа

БАЕМ развива предлагания и в предходните си становища подход за разграничаване на лек клас с по-нисък риск и клас с повишен риск.[5] Законодателната рамка следва да отчита масата, конструктивната скорост, спирачната ефективност, характеристиките на задвижването и устойчивостта на превозното средство. Конкретните прагове трябва да се определят с техническа обосновка и ясни правила за проверка.

По-високият рисков клас трябва да предполага по-високи технически изисквания. Задължително специализирано обучение, практическа проверка и национално удостоверение следва да се изискват само за този клас, при достъпен ред за придобиването им. Това е предложение за бъдеща национална уредба. То не създава автоматично право на движение над действащата граница 25 km/h и не представлява нова хармонизирана европейска категория.

В такава рамка контролът върху промените ще има ясен предмет: запазва ли конкретното средство характеристиките на допустимия клас, как е установено отклонението и какво е виновното поведение на водача. Контролът на МВР трябва да обхваща и правилната квалификация на електрическите моторепеди и мотоциклети, предлагани под неточно търговско наименование. Търговското название не определя правния режим.

Искане към Комисията

Предлагаме Комисията да подкрепи целта на § 22, като изиска преди окончателното му приемане съгласуван пакет от изменения: ясен обхват спрямо § 6, т. 18б; правно основание и срок за единната методика; разграничение от фактическото превишаване на скоростта; доказване на личната вина; пропорционални санкции и правила за съотношението им. Влизането в сила на

новия състав трябва да бъде съобразено с готовността за надеждното му прилагане.

БАЕМ заявява готовност да участва в експертната работа с МВР, Министерството на транспорта и съобщенията, ДАБДП и технически специалисти. Целта е контролът да прекратява опасното използване и доказаното заобикаляне на ограниченията, а законът да осигурява предвидим режим за безопасните средства и отговорните им ползватели.

С уважение,

Владислав Стоицов

Председател на Българската асоциация за електромобилност

Източници

[1] Народно събрание, законопроект № 52-654-01-134/10.09.2026 г., § 22 — PDF с. 9; мотиви — PDF с. 19; общо влизане в сила по § 33 — PDF с. 14. Оригинален законопроект. Разпределение на водещата Комисия по транспорт и съобщения: разпореждане № 52-650-01-292/11.09.2026 г., PDF с. 1.

[2] ЗДВП, чл. 80а, чл. 183а и § 6, т. 11 и 18б: официална консолидирана публикация на ИА „Автомобилна администрация“, редакция до ДВ, бр. 23/27.02.2026 г.; ЗИД, ДВ, бр. 64/05.08.2025 г., § 19, § 88 и § 101. Проверени последващи изменения: ДВ, бр. 51/05.06.2026 г., § 29, и ДВ, бр. 55/16.06.2026 г., § 38; те не изменят посочените правила за ИЕПС.

[3] Регламент (ЕС) № 168/2013, чл. 2, параграф 2, букви „й“ и „к“ — изключения от обхвата; чл. 4 и приложение I — категоризация.

[4] ЗАНН, чл. 6, 7, 18, 24 и 27: консолидиран текст, публикуван от МВР, до ДВ, бр. 17/13.02.2026 г., PDF с. 2, 4–6.

[5] БАЕМ, становище относно законопроект № 51-554-01-236, архивен файл от 20.01.2026 г., раздел III „Визия за бъдещето: ясна категоризация“. Настоящото становище развива принципа на разграничаване според риска.

[6] БАЕМ, становище относно проекта на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините, май 2026 г., раздел III, предложение 4 — централен каталог на моделите.

[7] Народно събрание: законопроект № 52-654-01-147, § 2, PDF с. 3; законопроект № 52-654-01-148, § 16, PDF с. 6.