

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

Становище относно общата забрана за ИЕПС

Относно: Законопроект за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата, № 52-654-01-54, внесен от Халил Летифов и група народни представители на 4 юни 2026 г.

Дата: 24 септември 2026 г.

Уважаеми дами и господа народни представители,

БАЕМ предлага законопроект № 52-654-01-54 да не бъде подкрепен на първо гласуване. Възражяваме срещу общата забрана за движение на индивидуални електрически превозни средства (ИЕПС) и срещу премахването на специалния режим за тяхната безопасна употреба. Подкрепяме строгата защита на пешеходците, реалното прилагане на минималната възраст и санкционирането на опасното управление. Тези цели изискват работещ контрол и правила, съобразени с риска.

Потвърждаваме възражението си срещу общата забрана, изразено в становището на БАЕМ от 18 юни 2026 г. по същия законопроект, и го допълваме с предложения за прилагане и усъвършенстване на действащия режим.[9]

1 Обхват и последици на предлаганата обща забрана

Чрез § 1 ИЕПС се включват в забраната по чл. 9, ал. 1 ЗДВП за движение по пътищата, отворени за обществено ползване. § 2 добавя забрана за управление в паркове, градини, детски площадки и пешеходни зони. § 4 отменя целия чл. 80а, § 9 предвижда отпадане на специални общински правомощия, а § 11 отменя специалните санкции по чл. 183а. § 10 добавя санкция за самото управление в

забранените места, с изрично предвидена глоба 500 евро при повторно нарушение. Промените в останалите параграфи обслужват същия забранителен модел.[1]

Така ограничението ще засегне и пълнолетния водач, който използва технически изправно ИЕПС, носи каска, спазва скоростта и се движи по велосипедна инфраструктура. Проектът не разграничава това поведение от движение с несъобразена скорост сред пешеходци. Не предвижда изключение за обособени велосипедни маршрути в паркове. Именно това прави обхвата му неприемлив за БАЕМ.

Изричните забрани за управление по площи, предназначени само за пешеходци, и за опасни маневри трябва да бъдат запазени и ефективно прилагани. Общата забрана обаче премахва и законосъобразния начин за употреба на превозните средства, вместо да подобри разграничаването и пресичането на конкретните нарушения.

2 Действащият режим вече съдържа съществени ограничения и отговорност

След измененията от 2025 г. законът изисква минимална възраст 16 години, защитна каска, изправно превозно средство и спазване на максимална скорост 25 km/h. Забранени са превозването на друго лице, опасните маневри, управлението по площите само за пешеходци и движението в тъмната част на денонощието. Предвидени са правила за светлини и видимост, за пресичане и за паркиране. Чл. 183а, ал. 4 урежда и отговорност на родител, настойник или попечител, който допуска дете под 16 години да използва ИЕПС по пътищата, отворени за обществено ползване.[2]

През февруари 2026 г. е създадена законовата рамка за общ регистър, поддържан от ДАБДП, с вписване чрез общините и ред, определян с наредба на Министерския съвет. Следователно въпросът за идентификацията изисква оценка на изпълнението на този модел. Отмяната на целия чл. 80а би премахнала и неговото законово основание.[3]

Нужни са отчет за приложението на правилата, отстраняване на установените пречки и ясна координация между МВР и общините. Общата забрана също трябва да

бъде контролирана: трудностите при установяване на нарушителя няма да изчезнат само защото всяко управление се обявява за нарушение.

3 Мотивите не обосновават необходимостта от толкова широко ограничение

Животът и здравето на пострадалите са водещият обществен интерес. Данните за произшествия трябва да се използват за установяване на причините и за избор на най-резултатните мерки. В мотивите към проекта са посочени стойности за произшествия, загинали и ранени през 2024 г. Тези данни предхождат същественото затягане на режима през септември 2025 г. и сами по себе си не установяват неговия резултат.[1, 2]

Не е представено разграничение между изправни ИЕПС в законовите параметри и устройства, които не отговарят на определението; между произшествия при разрешено движение и произшествия, свързани с вече забранени действия; между възрастови групи и категории пострадали. Липсва и съпоставка с обема на използване. Без такъв анализ не може надеждно да се прецени към кои водачи, места и технически характеристики следва да бъде насочена допълнителната намеса.

Посоченият в мотивите инцидент в Русе е описан като настъпил при движение в забранена пешеходна зона. Тежестта на подобен инцидент изисква ефективно предотвратяване и санкциониране на нарушенията. Сам по себе си той не обосновава преустановяване и на безопасното движение по разрешена велосипедна инфраструктура.

Предварителната оценка заявява, че са разгледани запазването на режима и засилването на контрола, но не представя сравними резултати, разходи и показатели, с които тези варианти са отхвърлени. Твърдението, че контролът ще бъде улеснен, следва да бъде подкрепено с конкретна организация, ресурс и оценка на очаквания ефект. Не е оценено и отражението върху ежедневните пътувания, собствениците и възможността за комбиниране с обществен транспорт. Хората, придобили тези превозни средства при разрешена употреба, ще бъдат лишени от основното им транспортно предназначение в обществената пътна мрежа. Тази последица също изисква оценка.[1]

4 Необходима е конкретна проверка за съвместимост с правото на ЕС

Ограничението на употребата на стока може да затрудни достъпа ѝ до пазара, дори продажбата формално да остава разрешена. Това поставя въпрос за приложението на чл. 34 ДФЕС. Защитата на живота и здравето и пътната безопасност могат да оправдаят ограничения, но изискват преценка на тяхната пригодност и необходимост.[4]

По дело C-142/05, *Mickelsson и Roos*, Съдът на ЕС разглежда как силното ограничаване на присъщата употреба на продукт може да засегне потребителското търсене и достъпа до пазара. Решението изисква конкретна преценка на обосновката и пропорционалността.[5] То е относимо като правен критерий, без автоматично да разрешава въпроса за българските ИЕПС.

По дело C-110/05, *Комисията срещу Италия*, Съдът приема, че забрана за теглене на определени ремаркета от мотоциклети ограничава достъпа до пазара, но я намира за оправдана по съображения за пътна безопасност. Държавите разполагат със свобода да определят равнището на защита и могат да използват общи, лесно приложими правила.[6] Следователно възражението на БАЕМ изисква оценка на конкретната забрана, не предположение, че всяко ограничение е недопустимо. Представените към проекта материали не дават достатъчна основа да се отхвърлят по-целенасочените възможности.

Следва да бъде установено и дали проектът попада в приложното поле на Директива (ЕС) 2015/1535, чиято дефиниция за технически регламент обхваща при определени условия и забрани за употреба на продукт. Искаме компетентните органи да представят мотивирана преценка за приложимостта на процедурата и, ако тя е приложима, информация за извършеното уведомяване и спазването на сроковете.[7]

БАЕМ подготвя сезиране на Европейската комисия относно пропорционалността на ограниченията и приложимостта и спазването на европейските процедури. Тази подготовка не представлява установено нарушение или предварително решение на европейска институция.

5 Предлагаме мерки срещу действителния риск

Първо, МВР и общините да прилагат последователно изискването за навършени 16 години, правилата за пешеходните пространства, скоростта, каските и забраната за втори пътник. Отговорността на родителите следва да се прилага при установяване на законовите ѝ предпоставки. Нужни са проверки на местата с установен риск и публичен отчет за резултатите, включително за повторните нарушения.

Второ, техническите характеристики да определят приложимия режим. По действащото определение ИЕПС имат максимална конструктивна скорост до 25 km/h и собствена маса до 50 kg. Устройства извън това определение не следва да се включват автоматично в една обща статистическа и правна група с допустимите ИЕПС.[2] МВР трябва да прилага съответния режим за електрически моторни и мотоциклети, включително когато се предлагат като велосипеди. Класификацията изисква проверка на всички характеристики: електрическият двигател сам по себе си не превръща всеки велосипед в моторен, а превишаването на параметър на ИЕПС не определя автоматично европейска категория.[8]

Трето, да се разработи законова рамка за два класа ИЕПС според обективния риск. Разграничението трябва да отчита масата, конструктивната скорост, спирачките, задвижването и стабилността. Конкретните прагове следва да се определят след техническа оценка. За класа с повишен риск предлагаме достъпно специализирано обучение, практическа проверка и национално удостоверение. Това предложение не предоставя право за движение над действащото ограничение от 25 km/h и не създава самостоятелно нова хармонизирана европейска категория.

Четвърто, да се осигурят непрекъснати, ясно обозначени велосипедни маршрути и подходящи места за паркиране. Специалните ограничения трябва да следват риска и предназначението на конкретното пространство, като гарантират свободното и безопасно придвижване на пешеходците, особено на децата и хората с увреждания.

Пето, общата нощна забрана да бъде преработена, като се допуска управление от навършили 18 години при изправни и включени предна и задна светлина, светлоотразителна видимост и защитна каска, при скорост, съобразена с

видимостта и състоянието на настилката. Необходими са съгласувани изменения в чл. 80а, ал. 2, т. 6 и ал. 1, т. 4. Това е предложение за законова промяна; действащата забрана следва да се спазва до нейното изменение.

6 Искане към Комисията

Безопасната електромобилност има обществено значение като достъпен избор за кратки пътувания и връзка с обществения транспорт. Когато замества автомобилно пътуване, тя може да намали необходимостта от автомобилно пространство и свързаните с това пътуване емисии. Този принос зависи от реалното използване и трябва да бъде оценен наред с рисковете. Законосъобразният транспортен избор заслужава място в оценката на въздействието.

Предлагаме Комисията:

1. **Да не подкрепи законопроект № 52-654-01-54 на първо гласуване** поради общата забрана и отмяната на специалния режим за ИЕПС.
2. Да изиска от МВР и ДАБДП съпоставими данни след измененията от 2025 г., разграничени по възраст, технически вид, място, нарушение и тежест на последиците, както и отчет за контрола и прилагането на регистрационния режим.
3. Да организира подготовка на съгласувани, изпълними изменения с участие на общините, специалисти по пътна безопасност, пешеходните и велосипедните организации и представителите на ползвателите на ИЕПС.
4. Да изиска мотивирана оценка по чл. 34 и 36 ДФЕС и по приложимостта на Директива (ЕС) 2015/1535 преди последващи решения за общи ограничения на употребата.

БАЕМ е готова да участва в тази работа с конкретни технически и практически предложения. Целта ни е законът да осигурява едновременно безопасност за

пешеходците, предвидим контрол и реална възможност за отговорно придвижване.

За Българската асоциация за електромобилност:

Владислав Стоицов, председател на УС

Източници

[1] Народно събрание, законопроект № 52-654-01-54 от 04.06.2026 г.: § 1–11, PDF с. 3; мотиви, с. 4–5; предварителна оценка, с. 6–7. <https://www.parliament.bg/bills/52/52-654-01-54.pdf>

[2] ЗДВП: чл. 79, 80а, 167, ал. 2, чл. 183а и § 6, т. 186; консолидиран текст на ИА „Автомобилна администрация“ до ДВ, бр. 23/2026: <https://rta.government.bg/upload/16221/zdvp.docx>; измененията от 2025 г.: ДВ, бр. 64/05.08.2025, § 19, § 88 и § 101:

<https://dv.parliament.bg/DVWeb/showMaterialDV.jsp?idMat=236331>. Проверени са и последващите изменения, които не променят относимите разпоредби: ДВ, бр. 51/05.06.2026, § 29:

<https://dv.parliament.bg/DVWeb/showMaterialDV.jsp?idMat=243769>; ДВ, бр. 55/16.06.2026, § 38:

<https://dv.parliament.bg/DVWeb/showMaterialDV.jsp?idMat=243857>

[3] ЗИД на ЗДВП, ДВ, бр. 16/10.02.2026, § 2, 4 и 5:

<https://dv.parliament.bg/DVWeb/showMaterialDV.jsp?idMat=241028>

[4] Договор за функционирането на ЕС, чл. 34 и 36: https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2016/2025-03-15/eng

[5] Съд на ЕС, решение от 04.06.2009 г., C-142/05, ECLI:EU:C:2009:336, т. 24–28 и 34–44: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A62005CJ0142>

[6] Съд на ЕС, решение от 10.02.2009 г., C-110/05, ECLI:EU:C:2009:66, т. 56–69: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A62005CJ0110>

[7] Директива (ЕС) 2015/1535, чл. 1, § 1, б. „е“, чл. 5 и 6: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2015/1535/oj/eng>; разяснение на ЕК: https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/barriers-trade/20151535-notification-procedure_en

[8] Регламент (ЕС) № 168/2013, чл. 2, § 2, чл. 4 и приложение I; консолидирана редакция от 02.08.2026 г.: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02013R0168-20260802>

[9] БАЕМ, становище от 18.06.2026 г. по законопроект № 52-654-01-54:

https://docs.google.com/document/d/1d4Ki3N_JWD_IFSb6SiRVv_xlWXXcLXnf