

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

# Становище относно застраховането и контрола на ИЕПС

**Относно:** Законопроект за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата № 52-654-01-148, внесен на 18.09.2026 г. от Нели Николаева Андриева и група народни представители — разпоредбите за индивидуалните електрически превозни средства.

**Дата:** 24 септември 2026 г.

**Уважаеми дами и господа народни представители,**

**БАЕМ настоява § 2 и § 16, т. 3 да не бъдат приети в предложения вид.**

Задължението за застрахователно покритие, неговият обхват и начинът за проверка трябва да бъдат уредени съгласувано в Закона за движението по пътищата (ЗДВП) и Кодекса за застраховането (КЗ), с реално изпълним ред за регистрация и сключване на застраховката. Санкция за неносене на документ не решава тези въпроси. Предлагаме да отпадне и § 16, т. 2, като се запази ясният териториален обхват на отговорността на родителите, настойниците и попечителите.

Подкрепяме защитата на пострадалите, надеждната идентификация на превозните средства и ефективния контрол върху опасното управление. Застраховането трябва да осигурява обезщетение при настъпила вреда, а правилата да позволяват на добросъвестния собственик и водач да изпълнят задълженията си по достъпен и проверим начин.

## 1 Незавършена промяна на застрахователното задължение

С § 2 в чл. 80а, ал. 1, т. 6 думата „има“ се заменя с „носи“. Получава се задължение водачът да „носи валидна застраховка“, докато § 16, т. 3 въвежда глоба 20 евро за

неносене на документ за сключена задължителна застраховка. Едновременно с това се заменя действащата ал. 5 на чл. 183а, която препраща към наказанията по чл. 638 КЗ. Това са различни правни въпроси: наличието на покритие, задължението за сключване на договор и доказването му при проверка. [1; 2]

В мотивите на законопроекта изрично е посочено, че задължението за застраховане и санкцията за неизпълнението му следва да бъдат закрепени в КЗ. Тази цел обаче не е доведена докрай в предложените текстове. Единствената промяна в КЗ — § 19 — засяга уведомяването за прекратяване на регистрацията по чл. 574, ал. 11. Тя не изменя обхвата по чл. 481, задължените лица и изключенията по чл. 483 или съответните санкционни състави. [1, PDF стр. 6 и 13]

Липсата на документ у водача не доказва липса на действащ договор. Обратно, носенето на разпечатка само по себе си не доказва, че покритието продължава да действа. Контролът трябва да установява актуалния застрахователен статус на конкретното превозно средство.

## **2 Обхватът на КЗ трябва да бъде изяснен изрично**

Член 80а ЗДВП поставя общо задължение пред водачите на индивидуални електрически превозни средства (ИЕПС). КЗ използва собствен обхват за целите на задължителното застраховане. Член 481, ал. 1 включва механично задвижвани по суша моторни превозни средства с максимална конструктивна скорост над 25 km/h или с максимална маса без товар над 25 kg и максимална конструктивна скорост над 14 km/h. Член 483, ал. 7 съдържа изключения, сред които самоходна техника с мощност до 10 kW, велосипеди с двигател и самобалансиращи се превозни средства. [3]

Следователно общото наименование „тротинетка“ не е достатъчно, за да се определи приложимият застрахователен режим. Необходимо е съпоставяне на техническите характеристики и правната категория на конкретното средство. Не може и всяка електрическа тротинетка да бъде обявена за „самоходна техника“ само защото мощността ѝ е под 10 kW. Подобно обобщение би заменило правния анализ с предположение.

Необходима е изрична законова връзка между двата режима: кои ИЕПС подлежат на задължително застраховане, кой е длъжен да сключи договора, как се установява изпълнението и коя санкция се прилага. Различният риск може да обоснове различни изисквания, но разграничението трябва да се основава на ясни и проверими технически критерии. Подзаконов акт или практика на отделен застраховател не могат да заместят липсващата яснота в закона.

### **3 Промяната в Наредба 49 прави регистрацията непосредствена предпоставка за застраховане**

С изменението на Наредба № 49, обнародвано в ДВ, бр. 77 от 25.08.2026 г., е създадена нова ал. 2 на чл. 7: задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ за ИЕПС се сключва само след регистрацията му по установения ред. Наредбата вече съдържа и специални правила за издаването на съпътстващи застрахователни документи за ИЕПС. Поради това обсъждането трябва да отчита настъпилата нормативна промяна. [4]

Връзката е последователна: собственикът трябва да може да регистрира средството, застрахователят — да го идентифицира и да издаде полицата, а контролният орган — да провери действието ѝ. Проблем в първата стъпка блокира следващите. Ново наказание за последната стъпка не отстранява този проблем.

На 02.07.2026 г. Държавната агенция „Безопасност на движението по пътищата“ публично съобщава за липсата към тази дата на влязъл в сила подзаконов акт и техническа готовност за регистрация. НСОРБ от своя страна съобщава на 29.06.2026 г., че повторно обсъжданият проект предвижда отлагане на оперативните регистрационни разпоредби с 12 месеца след обнародването. Това е информация за съответния момент и за проект, а не основание автоматично да се обяви какво е фактическото положение през септември. [5; 6]

**Преди въвеждане на нова санкция Комисията следва да изиска актуален съвместен отчет от ДАБДП, МВР, КФН, Гаранционния фонд и общините чрез НСОРБ. Той трябва да посочи действащия регистрационен ред и датата на приложимостта му, възможността за подаване и приключване на заявления,**

идентификаторите, използвани при издаване на полиците, и възможността за проверката им от контролните органи. Необходими са и решения за заварените средства с непълна техническа документация, както и публикувани указания, еднакви за гражданите, общините, застрахователите и МВР.

Преходният режим трябва да бъде уреден със закон, с ясен начален момент и разумен срок за изпълнение. За бъдещата уредба настояваме санкционирането да бъде обвързано с ясно определено задължение и реална възможност за изпълнение. Предложението ни е законодателно решение на несъгласуваността, което да осигури предвидимо прилагане.

## 4 Предложения за редакция и завършване на режима

Предлагаме следния свързан пакет:

**Първо:** вместо замяната „има“ с „носи“, § 2 да уреди чл. 80а, ал. 1, т. 6 така:

„6. да управлява индивидуално електрическо превозно средство, за което е сключен и действа договор за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, когато застраховането му е задължително съгласно Кодекса за застраховането.“

Този редакция трябва да бъде приета заедно с необходимите уточнения в КЗ за приложимия обхват и отговорността на собственика и на водача. Ако законодателят иска по-широк задължителен обхват от действащия по КЗ, той следва да го установи изрично в кодекса след оценка на риска и разходите, включително на защитата на пострадалите.

**Второ:** § 16, т. 3 да не създава глоба за неносене на документ. При съгласуването на материалните и санкционните норми отговорността за несклучване на задължителна застраховка и за управление без изискуемото покритие да бъде уредена в КЗ. Замяната на сегашното препращане не трябва да оставя празнота или да поражда конкуриращи се основания за наказване.

**Трето:** в чл. 80а да се включи правило за проверката със следната редакционна основа:

„Наличието на действаща застраховка по ал. 1, т. 6 се проверява служебно по електронен път. Водачът може да удостовери наличието ѝ и с документ на хартиен или електронен носител. Самото непредставяне на документ не установява липса на застрахователно покритие.“

За технически прекъсвания следва да се предвиди последваща служебна проверка. Документът може да подпомага контрола, без застрахованият водач да бъде наказван само заради начина, по който носи или показва информацията. Правната стойност на данните от Информационния център вече е призната в чл. 574, ал. 12 КЗ. [3]

**Четвърто:** да се въведе законов преходен срок, съобразен с действителното въвеждане на регистрационната услуга и свързаното издаване на полици. Началният момент трябва да бъде публичен и проверим, а срокът да отчита капацитета на общините и броя на заварените средства. Не приемаме нова формална санкция да предхожда тази готовност.

## **5 Родителската отговорност и контролът за безопасност изискват точни състави**

БАЕМ подкрепя спазването на минималната възраст от 16 години и отговорността на родителите, настойниците и попечителите, които допускат дете под тази възраст да участва с ИЕПС в общественото пътно движение. Действащият чл. 183а, ал. 4 вече урежда такъв състав. Прилагането му трябва да установява конкретното допускане и обстоятелствата, предвидени в закона. [2]

Заличаването с § 16, т. 2 на уточнението за пътищата, отворени за обществено ползване, разширява текстовия обхват, без да изяснява връзката с чл. 2, ал. 3 ЗДВП. Последната разпоредба урежда отделно приложението на закона за непубличните пътища и компетентността на контролните органи. Затова предлагаме § 16, т. 2 да отпадне. Ако се цели допълнителна защита на деца в други

пространства, тя следва да бъде изрично определена и мотивирана, с ясни правила за контрол, без неяснота за обособени терени за обучение или спорт.

По § 16, т. 1 заличаването на препращането към възрастта в ал. 2 следва да се разглежда заедно с общите правила за административнонаказателна отговорност на непълнолетните и с отговорността по ал. 4. То не трябва да се представя пред обществото като отпадане на минималната възраст — чл. 80а, ал. 3 остава непроменен.

Подкрепяме принципа на ефективен контрол за алкохол и наркотични вещества, към който е насочен § 17. Нужни са приложим ред за проверката, ясна връзка между материалното задължение и санкцията за отказ, както и разграничение от случаите на наказателна отговорност. Новият състав за водачи на пътни превозни средства трябва да бъде разграничен и от чл. 174, ал. 3 ЗДВП, така че да не създава конкуренция между различни административни санкции за един отказ. Това е контрол върху конкретен риск за живота и здравето.

При общо разглеждане на законопроектите № 52-654-01-134, № 52-654-01-147 и № 52-654-01-148 е необходимо да се съгласуват номерацията и препращанията в чл. 183а: единият проект преномериращ съществуващи алинеи, друг създава нови, а настоящият изменя действащите ал. 4 и 5. Материалните решения и съответните санкции трябва да останат еднозначно свързани.

Настояваме Комисията да обвърже обсъждането на тези текстове с обща техническа и правна работа на компетентните институции и представителите на ползвателите. Работещата регистрация, действителното застрахователно покритие и проверимият контрол защитават едновременно пешеходците, останалите участници в движението и добросъвестните водачи на ИЕПС.

**Владислав Стоицов**

Председател на Българската асоциация за електромобилност

## Източници

1. Народно събрание, законопроект № 52-654-01-148: § 2 — PDF стр. 3; § 16–19 — стр. 6; мотиви — стр. 13–14: <https://www.parliament.bg/bills/52/52-654-01-148.pdf> . Разпределение, потвърждаващо вносителя и гамата: <https://www.parliament.bg/bills/52/52-650-01-307.pdf> .
2. ЗДВП, чл. 2, ал. 3; чл. 80а; чл. 183а. Консолидиран текст на ИА „Автомобилна администрация“: <https://rta.government.bg/upload/16221/zdvp.docx> . Проверени последващи изменения: ДВ, бр. 51/05.06.2026 г., § 29 — <https://dv.parliament.bg/DVWeb/showMaterialDV.jsp?idMat=243769> ; ДВ, бр. 55/16.06.2026 г., § 38 — <https://dv.parliament.bg/DVWeb/showMaterialDV.jsp?idMat=243857> .
3. КЗ, чл. 481, 483, 574, ал. 12 и 638; консолидиран текст, публикуван от КФН: [https://www.fsc.bg/wp-content/uploads/2026/07/kz%C2%AD\\_dv\\_67\\_2026.pdf](https://www.fsc.bg/wp-content/uploads/2026/07/kz%C2%AD_dv_67_2026.pdf) — чл. 481: PDF стр. 201–202; чл. 483: стр. 203–204; чл. 638: стр. 275. Официален индекс: <https://www.fsc.bg/zastrahovatelna-deynost/normativna-uredba/kodeksi/> .
4. Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 49, ДВ, бр. 77/25.08.2026 г., § 3, т. 3 и § 4, т. 2: <https://dv.parliament.bg/DVWeb/showMaterialDV.jsp?idMat=245401> .
5. ДАБДП, „ДАБДП с информация за напредъка по изготвяне на Наредба за регистрация на ИЕПС“, 02.07.2026 г.: <https://www.sars.gov.bg/gabgn-c-информация-за-напредъка-по-изг/> .
6. НСОРБ, „Повторно обществено обсъждане на Наредбата за регистрация на индивидуалните електрически превозни средства“, 29.06.2026 г., описание на проекта, т. 6: Официална публикация на [www.namrb.org](http://www.namrb.org) .