

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

Становище относно изискването за категория АМ за ИЕПС

Относно: Законопроект за допълнение на Закона за движението по пътищата № 52-654-01-147, внесен на 18.09.2026 г. от Мария Златкова Димитрова и група народни представители

Дата: 24 септември 2026 г.

Уважаеми госпожи и господа народни представители,

Българската асоциация за електромобилност не подкрепя законопроекта в предложенния вид и предлага Комисията да не подкрепя приемането му на първо гласуване. Не приемаме общо задължение всеки водач на индивидуално електрическо превозно средство (ИЕПС) да притежава свидетелство за управление от категория „АМ или по-висока“, както предвижда проектът. Подкрепяме подготовката на водачите и предлагаме целеви режим: два класа ИЕПС според обективния риск, със специално обучение, практическа проверка и национално удостоверение само за класа с повишен риск.

Проектът добавя изискването за АМ или по-висока категория в чл. 80а, ал. 1, т. 7 ЗДВП, предвижда глоба от 150 евро и 500 евро при повторно нарушение чрез нови ал. 6 и 7 на чл. 183а и шестмесечно отложено влизане в сила. [1] Нашето възражение е към обхвата и обосновката на тази мярка. Безопасността изисква проверими умения за конкретното превозно средство, ефективен контрол и съразмерни правила.

1 Необходимостта от подготовка не доказва необходимост от АМ за всички

Познаването на правилата, опазването на пешеходците и безопасното взаимодействие с останалите участници в движението са задължителни за всеки водач на ИЕПС. БАЕМ подкрепя обучението по тези въпроси. От това обаче не следва, че свидетелство за управление на моторно превозно средство е единственият възможен начин за удостоверяване на нужните знания и умения.

Действащият чл. 80а вече определя минимална възраст от 16 години, защитна каска, ограничение на скоростта до 25 km/h и забрани за превозване на второ лице, движение по площи само за пешеходци и опасно управление. [2] Контролът върху тези правила има непосредствено отношение към поведението, което застрашава хората. Следва да се проверят резултатите от прилагането им, преди към всички законни ползватели да бъде добавено ново условие за достъп.

Възрастовата граница трябва да се спазва реално. Необходими са последователни проверки, работа с родителите и прилагане на предвидената отговорност при допускане на неправомерно ползване. Притежаването на книжка от други водачи не решава само по себе си проблема с деца, които управляват в нарушение на вече действаща забрана. Също така книжката не замества контрола върху скоростта, опасните маневри и движението сред пешеходци.

Посочените в мотивите пострадали са сериозен повод за действия. Те обаче не установяват причинна връзка между липсата на АМ и произшествията. Обобщената група от 0 до 17 години не позволява да се отделят водачите под законовия минимум от допустимата група на 16–17 години. Общият медицински брой обхваща ИЕПС и велосипеди извън София, а посочените 279 пострадали на 0–17 години не са разпределени по вид превозно средство. Не са представени разбивки по притежавано свидетелство, технически характеристики на средството, нарушения, тежест на травмите и интензивност на използване. [1] От тези данни не може да се изведе, че всички пълнолетни и правомерно управляващи ползватели без книжка създават риск, който налага един и същ лицензионен режим.

2 Практическа проверка с конкретния вид ИЕПС

Категория АМ е част от системата за правоспособност за моторни превозни средства. По чл. 150а, ал. 2, т. 1 ЗДВП тя обхваща определени моторни и леки четириколесни превозни средства. Действащото определение за ИЕПС в § 6, т. 18б има собствен обхват, включително максимална конструктивна скорост до 25 km/h. [2]

При първоначално придобиване на АМ има теоретична и практическа подготовка и изпитване. Наредба № 37 предвижда обучение с превозно средство от същата категория, а Наредба № 38 определя моторен от категория АМ за практическото изпит. [3][4] Затова възражението на БАЕМ не е, че при АМ няма практика. Въпросът е дали тя проверява именно необходимите умения за управление на конкретния вид ИЕПС.

Подготовката трябва да включва потегляне и контрол при ниска скорост, устойчиво положение на водача, дозирано и аварийно спиране, преценка на неравности и препятствия, включително кога е необходимо слизане и водене, избор на безопасна дистанция и отказ от рискована маневра. Важни са преценката на сцеплението и видимостта, поведението при пресичане и защитата на пешеходците. При различни конструкции тези задачи се изпълняват по различен начин.

Проектът не предвижда отделна проверка на уменията с ИЕПС за притежателите на книжка. Съгласно чл. 155, ал. 2 ЗДВП водач с право за управление от която и да е категория по чл. 150а има право да управлява и АМ. [1][2] Така човек с книжка, който никога не е управлявал ИЕПС, ще изпълнява новото условие, а опитен и спазващ правилата ползвател без книжка ще трябва да премине подготовка за друго превозно средство. Законодателят следва да обоснове защо този критерий е подходящ за целия обхват на ИЕПС.

3 Два класа и обучение според риска

БАЕМ предлага законова рамка за разграничаване на лек клас с по-нисък риск и клас с повишен риск. Това развива принципа за двустепенно регулиране, изложен в наше

становище по законопроект № 51-554-01-236. [8] Класификацията трябва да отчита съвкупно собствената маса, максималната конструктивна скорост, спирачната система, характеристиките на задвижването, конструкцията и устойчивостта. Нужни са технически проверими критерии и ясни правила при промяна на фабричните характеристики. Конкретните прагове трябва да бъдат определени след техническа оценка и обсъждане, така че да могат да се прилагат еднозначно от гражданите и контролните органи.

За лекия клас предлагаме запазване на достъпа без общо изискване за АМ при спазване на възрастовия минимум и правилата за движение. Следва да бъдат осигурени достъпни образователни материали и практически инициативи за безопасно ползване. За класа с повишен риск подкрепяме задължителен специализиран курс, проверка на знанията и практическите умения и национално удостоверение.

Този режим трябва да бъде създаден със закон, който определя обхвата, компетентния орган, основните условия, признаването на вече придобити знания, контрола и последиците при нарушение. Подзаконовата уредба следва да конкретизира програмата, провеждането на практическата проверка и изискванията към обучаващите организации. Съществуващата книжка може да бъде основание за признаване на общата теоретична подготовка, но не и автоматично доказателство за практическите умения, необходими за по-рисковия клас ИЕПС.

Предложението ни не предоставя право за движение над 25 km/h. До евентуална изрична законодателна промяна остават приложими действащото определение за ИЕПС и ограниченията за движение. Средства извън това определение трябва да бъдат квалифицирани според действителните им технически характеристики и приложимия правен режим. Търговско наименование като „велосипед“ или „тротинетка“ не може да замества тази преценка.

4 Националният режим трябва да бъде юридически точен и практически достъпен

Не смесваме категорията на превозното средство с изискванията към неговия водач. Въвеждането на АМ като условие за управление на ИЕПС само по себе си не превръща ИЕПС в моторед. Различният предмет на действащата категория не е достатъчен самостоятелен аргумент за противоречие с правото на ЕС. Той обаче налага внимателна преценка дали избраният способ е необходим и съразмерен.

Европейската уредба на свидетелствата за управление и правилата за одобряване на превозни средства имат различен предмет. Регламент (ЕС) № 168/2013 изключва от своя обхват, наред с други, самобалансиращите се средства и средствата без поне едно място за сядане. [5] Директива 2006/126/ЕО урежда категория АМ, като предвидената ѝ обща отмяна с Директива (ЕС) 2025/2205 настъпва на 26.11.2029 г. [6][7] Предложеното от нас удостоверение трябва да бъде национален инструмент за специална подготовка, съобразен с приложимото право, без да се представя като нова хармонизирана европейска категория за правоспособност.

Оценката на въздействието на проекта признава тежестта от обучение, изпити, документи и такси. [1] Необходимо е тя да бъде измерена: колко ползватели ще бъдат засегнати, къде могат да се обучат, какво време и разходи ще понесат и има ли достатъчен капацитет за изпитване. Следва да се оценят отделно ефектите за работещи хора, учащи над допустимата минимална възраст и жители на населени места с ограничен достъп до обучение и обществен транспорт.

Липсата на значителен бюджетен разход не означава липса на обществена цена. Когато ИЕПС замества подходящо автомобилно пътуване или осигурява връзка с обществен транспорт, запазването на безопасния достъп до него обслужва и обществен интерес. Този ефект не е еднакъв за всяко пътуване и трябва да бъде изследван, а не пренебрегван. Ограничителната мярка следва да се сравни с целевото обучение, техническия контрол и прилагането на действащите забрани.

Шестмесечният срок не замества доказателствата за наличен капацитет и достъпност. Санкциите от 150 и 500 евро също следва да бъдат оценени заедно с

обхвата на задължението и реалната възможност то да бъде изпълнено. Отговорността за опасно поведение трябва да се реализира последователно; притежаването на свидетелство не освобождава никого от нея.

5 Конкретни предложения към Комисията

Предлагаме:

1. Законопроект № 52-654-01-147 да не бъде подкрепен на първо гласуване поради необоснования общ обхват на изискването за АМ.
2. Да се поиска допълнена оценка на въздействието с разграничени данни за произшествията, оценка на разходите и достъпността и сравнение на ефекта от универсална АМ, целево обучение и засилен контрол.
3. Да се организира работна група с МВР, Министерството на транспорта и съобщенията, ИА „Автомобилна администрация“, ДАБДП, общините, технически специалисти и представители на ползвателите за подготовка на два рискови класа ИЕПС и специално национално удостоверение само за класа с повишен риск.
4. При последващо разработване на такъв режим законът да обвърже прилагането му с подготвена нормативна уредба, реално достъпно обучение, практически проверки и обоснован преходен срок.

Ако въпреки изложеното проектът бъде приет на първо гласуване, БАЕМ предлага отпадане на § 1 и свързаните с него санкционни текстове в § 2. Нов режим за подготовка следва да бъде разработен цялостно с необходимите определения, компетентности и гаранции за достъпност. При изготвяне на общ законопроект трябва да се съгласуват номерацията на чл. 183а и препратките към него с предложенията по № 134 и № 148.

БАЕМ е готова да участва в тази работа. Нашата цел е правила, които защитават пешеходците, изграждат действителни умения и запазват индивидуалната електрическа мобилност като безопасна възможност за придвижване.

Владислав Стоицов

Председател на Българската асоциация за електромобилност

Източници

[1] Законопроект № 52-654-01-147 от 18.09.2026 г.: § 1–3, PDF стр. 3; мотиви, стр. 5–6; предварителна оценка на въздействието, стр. 8–11. <https://www.parliament.bg/bills/52/52-654-01-147.pdf>. Вносител и разпределение: <https://www.parliament.bg/bills/52/52-650-01-306.pdf>.

[2] ЗДВП, чл. 80а, ал. 1–3; чл. 150а, ал. 2, т. 1; чл. 151, ал. 1, т. 1; чл. 155, ал. 2; § 6, т. 186. Публикуван консолидиран текст на ИА „Автомобилна администрация“: <https://rta.government.bg/upload/16221/zdvp.docx>. Изменение на чл. 80а и определението: ДВ, бр. 64/05.08.2025 г., § 19 и § 101, т. 2, буква „а“: <https://dv.parliament.bg/DVWeb/showMaterialDV.jsp?idMat=236331>.

[3] Наредба № 37 от 02.08.2002 г., чл. 8, ал. 15, PDF стр. 4, и чл. 15, ал. 1–2, PDF стр. 7: <https://rta.government.bg/upload/12972/N37.pdf>.

[4] Наредба № 38 от 16.04.2004 г., чл. 7, ал. 2, PDF стр. 2; чл. 15, ал. 1, т. 18, PDF стр. 8; приложение № 8, PDF стр. 43: <https://rta.government.bg/upload/13049/n38.pdf>.

[5] Регламент (ЕС) № 168/2013, чл. 2, § 2, буква „и“ и „й“; консолидиран текст към 02.08.2026 г.: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:02013R0168-20260802>.

[6] Директива 2006/126/ЕО, чл. 4, § 2, чл. 6, § 2, буква „з“ и чл. 7, § 1, буква „б“: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32006L0126>.

[7] Директива (ЕС) 2025/2205, чл. 30, § 1 относно отмяната на Директива 2006/126/ЕО: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32025L2205>.

[8] Становище на БАЕМ относно законопроект № 51-554-01-236, архивен файл от 20.01.2026 г., раздел III, принцип за двустепенна категоризация: [Архивен документ на БАЕМ](#).