

НАИМЕНОВАНИЕ НА ИНСТИТУЦИЯ ...

СПРАВКА

ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И СТАНОВИЩА ОТ ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ ПО ПРОЕКТ НА ПОСТАНОВЛЕНИЕ НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ ЗА ПРИЕМАНЕ НА НАРЕДБА ЗА РЕГИСТРАЦИЯТА НА ИНДИВИДУАЛНИ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В ОБЩИНТЕ

№	Дата и начин на постъпване на становището (официално, по ел. поща, чрез Портала за обществени консултации и т.н.)	Име на лице/наименование ЮЛ	Деклариран данни дали лицето действа от свое име или защитава позиция от името на друго лице/група лица	Предложения и становища	Приети/неприети	Мотиви
1.	Официално, 21.05.2026 г.	Община Пловдив	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p>1. СТАНОВИЩЕ</p> <p>Относно: проект на „Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините”, публикувана в портала за обществени консултации на адрес: https://www.strategy.bg/bg/public-consultations/12305</p> <p>УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,</p> <p>Настоящото становище е изготвено във връзка с публикувания проект на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините</p>		

				<p>и съдържа предложения за редакции и допълнения, с оглед осигуряване на по-ефективна организация на административната дейност в Община Пловдив, оптимално разпределение на административната тежест и гарантиране на практическата приложимост на предвидените процедури.</p> <p>1. ОБЩИ СЪОБРАЖЕНИЯ:</p> <p>С проекта на наредба се въвежда изцяло нов административен режим по отношение на регистрацията, идентификацията, отчетността, прекратяването и възстановяването на регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС) по общини.</p> <p>Предвидените дейности включват прием и обработка на заявления, проверка на представените документи, извършване на идентификация и техническа проверка на превозните средства, издаване на регистрационни носители, водене и поддържане на регистри, извършване на последващи промени и архивиране на документация.</p> <p>Считаме, че концентрирането на всички регистрационни дейности в централната общинска администрация или в специализирано общинско предприятие, каквото е ОП Организация и контрол на транспорта", би довело до сериозно затруднение в изпълнението на основните функции на съответните структури, до забавяне на административното обслужване и до необходимост от допълнителен кадрови, технически и финансов ресурс.</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>В текущия си вид проектът създава значителна административна и организационна натовареност и тежест за общинските администрации, тъй като за големите общини, с районно деление, очакваният брой на ИЕПС и на заявления за регистрирането им ще бъдат значителни. Ето защо предлагаме цитираните дейности да бъдат осъществявани от съответните районни администрации.</p> <p>П. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА КОНКРЕТНИ РЕДАКЦИИ:</p>		
				<p>2. По чл. 2, ал. 1:</p> <p>Настоящ текст:</p> <p>„Регистрацията, промяната, прекратяването или възстановяването на регистрацията на ИЕПС се извършват по заявление на собственика, от съответната община.”</p> <p>Предлагаме следната редакция:</p> <p>„Регистрацията, промяната, прекратяването или възстановяването на регистрацията на ИЕПС се извършват по заявление на собственика, от кмета на общината или оправомощения със заповед кмет на район (за общините с районно деление) или други длъжностни лица.”.</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Съгласно чл. 44, ал. 1, т. 9 от ЗМСМА кметовете на общини могат да възлагат изпълнението на свои функции на кметовете на кметствата и районите, координират и осъществяват контрол за целесъобразността и законосъобразността при тяхното изпълнение.</p>
				<p>3. По чл. 4:</p> <p>Настоящ текст:</p> <p>„Местата за регистрация на ИЕПС се определят от кметовете на съответните общини.”</p>	<p>Приема се принцип</p>	<p>Текстът е премахнат и не се предвижда идентифициране и проверка на превозните средства.</p>

				<p>Предлагаме следната редакция:</p> <p>„Местата за регистрация на ИЕПС се определят от кметовете на съответните общини или кмет на район (за общините с районно деление) или други длъжностни лица:“.</p>		
				<p>4. По чл. 7, ал. 1:</p> <p>Настоящ текст:</p> <p>За първоначална регистрация на ИЕПС собственикът подава заявление по образец, съгласно приложение № в съответната община и представя превозното средство за идентифициране и проверка на наличието и изправността на:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. спиращки; 2. механичен или електронен звънец; 3. устройство за излъчване на бяла или жълта добре различима светлина отпред; 4. устройство за излъчване на червена светлина отзад. <p>Предлагаме следната редакция:</p> <p>„За първоначална регистрация на ИЕПС собственикът подава заявление по образец, съгласно приложение в съответната община или в неин район (за общините с районно деление) и представя документ, удостоверяващ, че превозното средство е с налични и изправни:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. спиращки; 2. механичен или електронен звънец; 	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Текстът е редактиран като не се предвижда идентифициране и проверка на превозните средства.</p>

			<p>3. устройство за излъчване на бяла или жълта добре различима светлина отпред;</p> <p>4. устройство за излъчване на червена светлина отзад“</p> <p>Проверката за наличието и изправността на частите и на самото ИЕПС да се извършват при лицензирани пунктове за технически преглед/ и/ или ГТП, а не от общината/района (за общините с районно деление), поради липса на техническа и финансова възможност. Мотиви:</p> <p>Предложените по-горе редакции ще позволят децентрализиране на административната услуга и равномерно разпределение на административната тежест между районните администрации. По този начин ще се осигури по-достъпно, бързо и ефективно обслужване на гражданите и ще се избегне свръхнатоварване на централната общинска администрация и специализираните общински предприятия.</p>		
			<p>5. По чл. 8 ал.1 т. 4:</p> <p>Настоящ текст:</p> <p>Чл. 8. (1) При извършване на регистрация на ИЕПС лицата по чл. 3, ал. 4, т. осъществяват проверки относно: 1. идентификацията на ИЕПС и съставят протокол по образец, съгласно приложение № 4; 2. данните на собственика чрез сверяване с документи за самоличност, 3. документите за придобиване на собствеността; 4. изправност на превозното средство и неговото комплектоване; 5. наличие на декларация за техническа изправност на ИЕПС по чл. 7, ал. 2, т. 4. Предлагаме следната редакция:</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Текстът е редактиран като не се предвижда идентифициране и проверка на превозните средства</p>

				<p>Чл. 8. (1) „При извършване на регистрация на ИЕПС лицата по чл. 3, ал. 4, т. 1 осъществяват проверки относно:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. идентификацията на ИЕПС и съставят протокол по образец, съгласно приложение № 4; 2. данните на собственика чрез сверяване с документи за самоличност; 3. документите за придобиване на собствеността; 4. документ за изправност на превозното средство от съответните технически служби или дружества и неговото комплектоване; 5. наличие на декларация за техническа изправност на ИЕПС по чл. 7, ал. 2, т. 4. <p>Мотиви:</p> <p>Проектът възлага на общинските служители дейности, свързани с техническа идентификация и проверка на съответствието на ИЕПС с нормативните изисквания. Тези дейности изискват специализирана техническа компетентност и създават предпоставки за административна и имуществена отговорност на служителите. Представянето на документ от технически служби и дружества ще осигури по-висока правна сигурност и качество на контрола и ще улесни извършването на услугата.</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>6. По чл. 18, ал. 1:</p> <p>Настоящ текст:</p> <p>„При промяна на постоянния адрес или на имената на собственика — физическо лице, както и при промяна на ЕТ, седалището или адреса на управление — за собственик юридическо лице или едноличен търговец, се подава заявление за промяна по образец, съгласно приложение №8 в съответната община“</p> <p>Предлагаме следната редакция:</p> <p>„При промяна на постоянния адрес или на имената на собственика — физическо лице, както и при промяна на ЕИК, седалището или адреса на управление — за собственик юридическо лице или едноличен търговец, се подава заявление за промяна по образец, съгласно приложение №8 в съответната община или в район (за общините с районно деление)“.</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Съгласно чл. 44, ал. 1, т. 9 от ЗМСМА кметовете на общини могат да възлагат изпълнението на свои функции на кметовете на кметствата и районите, координират и осъществяват контрол за целесъобразността и законосъобразността при тяхното изпълнение.</p>
				<p>7. По чл. 18, ал. 7:</p> <p>Настоящ текст:</p> <p>„Носителите на регистрационния номер на ИЕПС се получават:</p> <p>а) лично от общината по постоянния адрес на собственика” Предлагаме следната редакция:</p> <p>Носителите на регистрационния номер на ИЕПС се получават:</p> <p>а) лично от общината или от неин район (за общините с районно деление) по постоянния адрес на собственика“.</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Съгласно чл. 44, ал. 1, т. 9 от ЗМСМА кметовете на общини могат да възлагат изпълнението на свои функции на кметовете на кметствата и районите, координират и осъществяват контрол за целесъобразността и законосъобразността</p>

						при тяхното изпълнение.
				8. По чл. 19, ал. 1: Настоящ текст: „При промяна на собствеността на регистрирано ИЕПС приобретателят подава заявление за промяна по образец, съгласно приложение в съответната община“ Предлагаме следната редакция: „При промяна на собствеността на регистрирано ИЕПС приобретателят подава заявление за промяна по образец, съгласно приложение №8 в съответната община или от неин район (за общините с районно деление)“.	Приема се по принцип	Съгласно чл. 44, ал. 1, т. 9 от ЗМСМА кметовете на общини могат да възлагат изпълнението на свои функции на кметовете на кметствата и районите, координират и осъществяват контрол за целесъобразността и законосъобразността при тяхното изпълнение.
				9. По чл. 20, ал. 1: Настоящ текст: За издаване на нови носители на регистрационен номер поради повреда или унищожаване собственикът подава заявление за промяна по образец, съгласно приложение №8 в съответната община. Към заявлението собственикът прилага копие на документ, удостоверяващ заплащането на стойността на носителите, освен когато плащането е извършено по електронен път.” Предлагаме следната редакция: „За издаване на нови носители на регистрационен номер поради повреда или унищожаване собственикът подава заявление	Приема се по принцип	Съгласно чл. 44, ал. 1, т. 9 от ЗМСМА кметовете на общини могат да възлагат изпълнението на свои функции на кметовете на кметствата и районите, координират и осъществяват контрол за целесъобразността и законосъобразността при тяхното изпълнение.

				за промяна по образец, съгласно приложение №8 в съответната община или в неин район (за общините с районно деление)”. Към заявлението собственикът прилага копие на документ, удостоверяващ заплащането на стойността на носителите, освен когато плащането е извършено по електронен път.”		
				<p>10. По чл. 22, ал. 3:</p> <p>Настоящ текст:</p> <p>„В случаите на подадено заявление по електронен път собственикът се уведомява за извършената услуга по електронен път от съответната община по регистрацията.“</p> <p>Предлагаме следната редакция:</p> <p>„В случаите на подадено заявление по електронен път собственикът се уведомява за извършената услуга по електронен път от съответната община по регистрацията или от неин район (за общините с районно деление)“</p>	Приема се по принцип	Съгласно чл. 44, ал. 1, т. 9 от ЗМСМА кметовете на общини могат да възлагат изпълнението на свои функции на кметовете на кметствата и районите, координират и осъществяват контрол за целесъобразността и законосъобразността при тяхното изпълнение.
				<p>11. По чл. 27:</p> <p>Настоящ текст:</p> <p>„Всяко ИЕПС, регистрирано или с прекратена регистрацията, се води на отчет на териториално ниво в общината по адрес на собственика и на централно ниво в регистъра по чл. 3, ал. 1”.</p> <p>Предлагаме следната редакция:</p> <p>„Всяко ИЕПС, регистрирано или с прекратена регистрацията, се води на отчет на</p>	Приема се по принцип	Съгласно чл. 44, ал. 1, т. 9 от ЗМСМА кметовете на общини могат да възлагат изпълнението на свои функции на кметовете на кметствата и районите, координират и осъществяват контрол за

				териториално ниво в общината по адрес на собственика или в неин район (за общините с районно деление) и на централно ниво в регистъра по чл. 3, ал. 1		целесъобразността и законосъобразността при тяхното изпълнение.
f				<p>12. По чл. 28:</p> <p>Настоящ текст.</p> <p>„Всички документи, съдържащи данни за регистрация, промени в нея или прекратяване на регистрацията на ИЕПС, се подреждат по дати с опис на документите и се съхраняват в съответната община по регистрация за срок от пет години.”</p> <p>Предлагаме следната редакция:</p> <p>„Всички документи, съдържащи данни за регистрация, промени в нея или прекратяване на регистрацията на ИЕПС, се подреждат по дати с опис на документите и се съхраняват в съответната община по регистрация или неин район (за общините с районно деление) за срок от пет години.”</p> <p>Мотиви: Вписването или постановяването на отказ от вписване в регистъра се извършва от кмета на съответната община или оправомощено от него длъжностно лице по реда на чл. 80а от Закона за движение по пътищата, това налага процедурата да се извършва от общината или от неин район (за общините с районно деление).</p>	Приема се по принцип	Съгласно чл. 44, ал. 1, т. 9 от ЗМСМА кметовете на общини могат да възлагат изпълнението на свои функции на кметовете на кметствата и районите, координират и осъществяват контрол за целесъобразността и законосъобразността при тяхното изпълнение.
g				<p>13. По § 3 от Заключителните разпоредби:</p> <p>Настоящ текст:</p>	Приема се по принцип	В проекта е предвиден отлагателен срок. Предвиденият

				<p>„Тази наредба се приема на основание чл. 80а, ал. 9 от Закона за движението по пътищата.“</p> <p>Предлагаме следната редакция:</p> <p>(1) Тази наредба се приема на основание чл. 80а, ал. 9 от Закона за движението по пътищата и влиза в сила 3 месеца след създаването и въвеждането в експлоатация на регистъра по чл. 3, ал. 1 от нея.</p> <p>(2) От датата на въвеждане в експлоатация до датата на влизане в сила на настоящата наредба, регистърът на индивидуалните електрически превозни средства и техните собственици по чл. 80а, ал. 5 от Закона за движението по пътищата, поддържан от Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата”, работи в тестови режим, позволяващ последващо трансфериране на данните.“</p> <p>Мотиви:</p> <p>Към настоящия момент общините не разполагат с необходимата техническа обеспеченост, обучен персонал, софтуерна интеграция и организационна подготовка за прилагане на новия административен режим. Предоставянето на разумен преходен период е необходимо за осигуряване на ефективно и законосъобразно прилагане на наредбата.</p>		отлагателен срок осигурява необходимия разумен период от време за цялостно обезпечаване както на софтуерната интеграция, така и за организационната подготовка за прилагане на новия административен режим.
				<p>ДОПЪЛНИТЕЛНИ СЪОБРАЖЕНИЯ:</p> <p>Считаме също така, че в проекта липсва подробна оценка на очакваната административна и финансова тежест за общините. Въвеждането на нов</p>	Не се съдържа конкретно предложение	

				<p>регистрационен режим предполага необходимост от:</p> <ul style="list-style-type: none"> - разкриване на нови административни звена или увеличаване числеността на персонала; - осигуряване на помещения за обслужване на гражданите; - закупуване на техника и консумативи; - разработване и поддържане на електронни системи - обучение на служителите; - обезпечаване на архивиране и защита на личните данни. <p>IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ:</p> <p>С оглед изложеното считаме, че проектът на наредба следва да бъде прецизиран чрез въвеждане на възможност за децентрализирано административно обслужване чрез районните администрации, предвиждане на участие на технически компетентни външни структури, служби и/или дружества при идентификацията и проверките на ИЕПС, както и чрез осигуряване на реалистичен преходен период за организационна и техническа подготовка на общините.</p>		
2.	Официално, 21. 05.2026 г.	Болт Спорт Сървисис БГ" ЕООД	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p>1. От името на Volt искам да Ви благодаря за възможността да предоставим предложенията и коментарите си относно проекта на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините („Наредбата“), както и</p>	Не се съдържат конкретни предложения	

				<p>високото ниво на сътрудничество и комуникация между Вас и частния сектор.</p> <p>Във връзка с това, към настоящото писмо прилагаме коментари и предложения към проекта на Наредбата.</p> <p>Запознати сме с факта, че се разглежда процедура за регистрация на електрически тротинетки и оценяваме усилията на властите за повишаване на безопасността и отчетността. В същото време любезно насърчаваме тази процедура да отчете определени оперативни реалности, специфични за услугите за споделена микромобилност.</p> <p>От гледна точка на екологичност и устойчивост, споделените електрически тротинетки предоставят екологични ползи, съответстващи пряко на националните цели за устойчива мобилност. Само за последната година използването на споделени електрически тротинетки е спестило 173,2 тона CO₂, като 26,9% от пътуванията са се осъществили в часовете на пиково натоварване, когато емисиите и задръстванията са най-критични. Всяко пътуване с тротинетка има потенциала да замести пътуване с автомобил, в пълно съответствие с въведените от местните власти мерки за насърчаване на зелен транспорт. Някои допълнителни регулаторни изисквания, които затрудняват оперативното управление на флота, рискуват да нарушат вече постигнатия напредък.</p> <p>Във връзка с това, някои от настоящите разпоредби на проекта на Наредба създават значителни оперативни затруднения за</p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>доставчиците на споделена мобилност като Volt. Например, в случай на повреда на електрическа тротинетка (вкл. поради вандализъм), настоящият проект води до практическата невъзможност за своевременна подмяна, което едновременно излага потребителите на по-висок риск и намалява броя на наличните устройства за ползване. Освен това предвидената административна тежест води до нарастване на оперативните разходи, което неминуемо би се отразило върху крайната цена за потребителя или дори би поставило под въпрос жизнеспособността на услугата като цяло. Не на последно място, част от разпоредбите в проекта на Наредбата биха могли да ограничат навлизането на нови доставчици на пазара, и същевременно да поставят съществуващите оператори пред сериозни предизвикателства. В крайна сметка това би ограничило възможностите на гражданите за екологично придвижване или би насочило търсенето към лични електрически превозни средства, при които контролните механизми са значително по-слабо развити. В тази връзка предлагаме конкретни изменения, за които вярваме, че постигат целите на проекта на Наредбата, като същевременно запазят съществуването и достъпността на споделената електрическа мобилност, които са основани на следните съображения:</p> <p>1. Признаване на споделената мобилност като самостоятелна категория</p> <p>Настоящият проект не съдържа дефиниции за „споделено индивидуално електрическо превозно средство (СИЕПС)“, „доставчик на</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>СИЕПС" и „флот“, нито цялостна уредба за споделените електрически тротинетки. Приветстваме процедурата за групова регистрация по чл. 10, но считаме, че специалната дефиниция е необходима, тъй като без нея административната тежест за общините и операторите ще бъде значителна. Споделените услуги са централно наблюдавани, GPS-проследими и професионално поддържани, което ги отличава от индивидуални ИЕПС за целта на Наредбата и измененията в Закона за движение по пътищата.</p> <p>2. Електронна групова регистрация</p> <p>Предлагаме издаването на единно удостоверение за регистрация за целия флот по чл. 10, вместо отделни документи за всяко превозно средство. За облекчаване на административната тежест операторите би следвало да могат да регистрират, изменят и deregистрират флоти от ~2 000 превозни средства чрез автоматизиран механизъм (например API или структурирано подаване на данни), а не само чрез електронно заявление. Този модел функционира успешно в Кипър, където Volt предоставя на общината списък със серийните номера (VIN) на превозните средства, общината одобрява заявлението групово, а последващите промени във флота се отразяват чрез директна интеграция с държавната информационна система.</p> <p>Освен това операторите би следвало да могат да заменят повредени или откраднати тротинетки без нова регистрационна процедура, например при подмяна на 50</p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>тротинетки след вандалски актове операторът не следва да подава 50 отделни заявления.</p> <p>3. Носители на регистрационни номера, издавани от оператора</p> <p>Големият брой ИЕПС, с които операторите на споделени електрически тротинетки разполагат и оперират, и високото ниво на ползваемост, неминуемо води до потенциално нарушаване на целостта на носителите на регистрационни номера. Поради това, операторите следва да имат право самостоятелно да произвеждат, поставят и заменят носители на регистрационни номера при спазване на одобрени стандарти, без такса за всяка замяна. Прилагаме пример от Кипър, където този модел работи ефективно: Операторите предоставят списък с цялата информация за предварително одобрените тротинетки, включително VIN/сериен номер на шасито, шестцифрения QR код и наименованието на модела на превозното средство. След групово одобрение от общината Volt самостоятелно отпечатва стикери с уникален 4-цифрен номер и ги поставя върху всяка тротинетка, без да е необходима допълнителна административна процедура за всяко превозно средство поотделно.</p> <p>Ако самостоятелното издаване не е осъществимо, алтернативно решение на гореописания проблем е предоставянето на поне 10 носителя на регистрационни номера за всяко ИЕПС при регистрацията и безплатна последваща замяна. За намаляване на административната тежест и нуждата от нови носители предлагаме опростена процедура за изменение на регистрацията,</p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>позволяваща повторното използване на същия регистрационен номер при превозни средства от идентична марка и модел след промяна на серийния номер в съответния регистър. По този начин се предотвратява излишното издаване на допълнителни регистрационни номера поради повреди на споделени ИЕПС.</p> <p>4. Такси</p> <p>Таксите следва да бъдат пропорционални, недискриминационни и ограничени на национално равнище, за да се предотврати използването им като де факто забрана за дейност. Таван на таксите на национално ниво би осигурил по-високо ниво на правна сигурност и предвидимост.</p> <p>5. Максимални срокове за обработване</p> <p>Наредбата следва да въведе задължителни срокове за административния орган за регистрация, изменение, deregистрация и издаване на табели с цел флотове да не бъдат блокирани в административно изчакване. С цел оперативна устойчивост предлагаме и гратисен период между подаване на заявлението и приключване на регистрацията, през който тротинетката може да се използва без физически стикер, при условие че е идентифицируема по друг начин (напр. чрез QR код или регистъра).</p> <p>6. Междуобщинска дейност</p> <p>Предлагаме централизиран национален регистър на ИЕПС, позволяващ използването им на територията на всички общини без пререгистрация. Веднъж регистрирана в София, тротинетка трябва да може да бъде</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>преместена в Пловдив за летния сезон без нова административна процедура. Ефикасен механизъм би бил с многообщинско покритие при първоначалната регистрация.</p> <p>Това предложение важи не само със споделена мобилност, а и за индивидуални ИЕПС. Поради високото ниво на преносимост и мобилност, едно ИЕПС лесно може да бъде използвано в различни общини, и не следва да има ограничения в статута му на регистрация между тях.</p> <p>7. Липсата на стикер не води автоматично до статут „нерегистрирано“ превозно средство</p> <p>Когато превозното средство е вписано в електронния регистър и може да бъде идентифицирано чрез него, липсата или повредата на физическия стикер не следва да го третира като нерегистрирано. Например тротинетка с откъснат стикер, но с валиден QR код и запис в регистъра, следва да се счита за надлежно регистрирана.</p> <p>По тези причини Ви предоставяме за преглед приложения по-долу документ, в който в табличен вид са изложени нашите предложени изменения и препоръки, насочени към постигането на балансирана регулаторна рамка, която подкрепя целите за безопасност, като същевременно осигурява продължаващата жизнеспособност и достъпност на услугите за споделена микромобилност.</p>		
				<p>2. Текст от Проект на Наредба Чл. 2, ал. 1.</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбата на чл. 10 и следващи относно</p>

				<p>Регистрацията, промяната, прекратяването или възстановяването на регистрацията на ИЕПС се извършват по заявление на собственика, от съответната община:</p> <p>1. по постоянния адрес на собственика – когато той е физическо лице; 2. по седалището и адреса на управление – когато собственикът е юридическо лице или едноличен търговец.</p> <p>Изменен текст</p> <p>Регистрацията, промяната, прекратяването или възстановяването на регистрацията на ИЕПС се извършват по заявление на собственика, от съответната община:</p> <p>1. по постоянния адрес на собственика – когато той е физическо лице;</p> <p>2. по седалището и адреса на управление – когато собственикът е юридическо лице или едноличен търговец.</p> <p>3. задължението по ал. 1 не следва да се прилага ако ИЕПС е регистрирано по реда, описан в чл. 10.</p> <p>Пояснителни бележки</p> <p>Изменението уточнява, че операторите/юридическите лица, регистрирани съгласно специалната процедура по член 10, се подчиняват на отделен и опростен режим, отразяващ оперативните реалности при големите флотилии от споделени тротинетки. Тъй като член 10 вече позволява електронна и масова обработка на данните за операторите, подаването на допълнителни официални</p>		<p>диференцираната процедура за регистрация са премахнати като в процеса по регистрация не се предвижда физическо идентифициране и проверка на превозните средства.</p>
--	--	--	--	--	--	---

				<p>заявления би създадо ненужна административна тежест, както за операторите, така и за органите. Поради това изменението гарантира, че подобни актуализации могат да продължат да се обработват чрез електронните процедури, вече предвидени в член 10.</p>		
				<p>Текст от Проект на Наредба</p> <p>Чл. 2, ал. 4. За извършването на дейностите по ал. 1 се заплаща цена на услуга, определена от съответния общински съвет по реда на чл. 9 от Закона за местните данъци и такси.</p> <p>Изменен текст</p> <p>За извършването на дейностите по ал. 1 се заплаща цена на услуга, определена от съответния общински съвет по реда на чл. 9 от Закона за местните данъци и такси, като не надвишават стойност от [...] евро.</p> <p>Пояснителни бележки</p> <p>Предложеното изменение има за цел да въведе по-голяма гъвкавост, като същевременно предотвратява несъразмерни или ограничителни практики при определянето на такси на общинско равнище. Макар да запазва възможността местните власти да въвеждат такси за услуги, когато това е оправдано, изменението избягва създаването на задължително изискване за налагането на такива такси. Това гарантира, че общините запазват правото си на преценка</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Текстовете относно цена на услуга отпадат от проекта. Придвижда се заплащане на стойността на носителите.</p>

				<p>въз основа на местните административни нужди. Същевременно изменението</p> <p>отстранява риска от некоординирани или прекомерни такси. Като изисква таксите да бъдат пропорционални, недискриминационни и да подлежат на определени на национално равнище ограничения, изменението предпазва от създаването на необосновани бариери за достъп до пазара. Накрая, изменението гарантира, че структурите на таксите отчитат оперативните реалности, особено при дейности с голям обем, като например групова регистрация, масово отписване или честа подмяна на тротинетки. Това спомага за предотвратяване на прекомерно тежки административни разходи и подпомага ефективни и мащабируеми операции за юридическите лица.</p>		
				<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 5, ал. 1. За всяко регистрирано ИЕПС се издават самозалепващи се носители на регистрационен номер по чл. 25, ал. 1 след заплащане на тяхната стойност и на цена на услугата, определена от съответния общински съвет.</p> <p>Изменен текст</p> <p>(1) За всяко регистрирано ИЕПС се издават самозалепващи се носители на регистрационен номер по чл. 25, ал. 1 след заплащане на тяхната стойност и на цена на услугата, определена от съответния общински съвет.</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбата на чл. 10 и следващи относно диференцираната процедура за регистрация са премахнати. Предвидена е възможност за издаване на нови носители на регистрационен номер и дубликат на регистрационен номер след заплащане на тяхната стойност.</p>

				<p>(2) В случай, че ИЕПС е регистрирано по реда, описан в чл. 10:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. при регистрация се издават 10 броя самозалепващи се носители на регистрационен номер по чл. 25, ал. 1 за всяко регистрирано ИЕПС; 2. след регистрация безплатно се издават допълнителни самозалепващи се носители на регистрационен номер по чл. 25 ал. 1. 3. като алтернатива собственикът може самостоятелно да изработва, поставя и подменя носители на регистрационен номер, при условие че те отговарят на установения формат, техническите спецификации и другите изисквания. <p>Пояснителни бележки</p> <p>Предложеното изменение въвежда оперативна гъвкавост, като позволява на операторите на споделени тротинетки самостоятелно да произвеждат, поставят и подменят регистрационни етикети, при условие че се спазват одобрените стандарти.</p> <p>На практика регистрационните етикети на споделените тротинетки често се износват поради атмосферни условия, вандализъм и интензивна ежедневна употреба, което често налага честа, а понякога дори ежедневна подмяна. Изискването операторите да получават всеки резервен етикет изключително чрез общинските власти може да създаде ненужна административна тежест.</p>		
--	--	--	--	--	--	--

				<p>Като дава възможност на операторите да управляват директно производството и подмяната на етикетите, при спазване на стандартизираните технически и други изисквания, изменението гарантира както спазване на нормативните изисквания, така и оперативна ефективност. Същевременно то предотвратява възникването на прекомерни или повтарящи се такси за услуги в ситуации, в които честата подмяна е неизбежна.</p> <p>Опростяването на регулаторната рамка за споделените тротинетки</p> <p>е в интерес както на потребителите, така и на публичните власти, тъй като тези услуги обикновено са по-безопасни и се наблюдават централизирано; поддържането и улесняването на тяхното функциониране допринася за</p> <p>по-добро спазване на изискванията.</p>		
				<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 6. (1) За всяко регистрирано ИЕПС от регистъра по чл. 3, ал. 1 се генерира електронно удостоверение за регистрация, което се подписва от лицата по чл. 3, ал. 4, т. 1.</p> <p>(2) Електронното удостоверение съдържа данни за регистрационния номер, фабричния или серийния номер, собственика, датата на регистрация и общината по регистрация.</p>	<p>Не се приема</p>	<p>При възникване на обстоятелства, налагащи промяна в регистрацията по отношение на отделни ИЕПС, това няма как да бъде отразено в едно общо удостоверение за регистрация. Издаването удостоверение би следвало да е относимо към отделно</p>

			<p>(3) При изрично искане на собственика удостоверението може да бъде предоставено и на хартиен носител.</p> <p>Изменен текст</p> <p>(4) При регистрация по реда, уреден в чл. 10:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. един сертификат може да бъде издаден за повече от едно ИЕПС по преценка на общината; 2. фабричния или серийния номер в сертификата могат да бъдат променени без промяна на регистрационния номер до 10 пъти, при условие че моделът и марката са същите, и промяната е съобщена на съответната община по електронен или хартиен път. <p>Пояснителни бележки</p> <p>Предложеното изменение въвежда възможността за издаване на консолидирано свидетелство за регистрация за оператори, които регистрират превозни средства за споделено ползване (IEP) на едро.</p> <p>Операторите на услуги за споделено ползване обикновено пускат на пазара голям брой тротинетки едновременно. Изискването за индивидуално свидетелство за всяко превозно средство би създавало значителна административна тежест както за органите, така и за операторите, което би довело до удължаване на сроковете за обработка и до ненужни разходи.</p> <p>Освен това тротинетките за споделено ползване се експлоатират в обществени пространства и ежедневно са изложени на</p>		<p>превозно средство. Отделно текстовете са редактирани като е предвидена възможността заявителят да може да регистрира повече от едно ИЕПС с едно заявление.</p>
--	--	--	---	--	--

				<p>интензивна употреба, атмосферни условия, а също и на вандализъм. В резултат на това превозните средства често се нуждаят от ремонт или подмяна, понякога от един ден на друг. Строгата система с едно свидетелство за всяко превозно средство не би отразявала тези оперативни реалности и би могла да попречи на навременната подмяна и правилното управление на флотите.</p> <p>Като позволява издаването на консолидирано свидетелство, обхващащо множество превозни средства, изменението осигурява по-ефективна и мащабируема система за регистрация, като същевременно запазва възможността на органите да наблюдават и контролират флотите чрез подходящи механизми за идентификация и докладване.</p>		
				<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 7, ал. 8. Когато към заявлението не са приложени всички изискуеми документи или в приложените документи се установят грешки или несъответствия, заявителят се уведомява да отстрани нередовностите в срок от 15 дни от получаване на уведомлението, като се посочва, че при неизпълнение производството ще бъде прекратено.</p> <p>Изменен текст</p> <p>(9) Общината разглежда:</p> <p>а) заявления за регистрация в срок от най-много [...] работни дни;</p> <p>б) заявления за промяна в срок от най-много [...] работни дни;</p>	<p>Приема се</p>	<p>Текстовете са редактирани и бележките по същество относно сроковете са отразени в проекта на систематичните за тях места.</p>

				<p>в) заявления за отписване в срок от най-много [...] работни дни;</p> <p>г) заявления за издаване или подмяна на регистрационни номера в срок от най-много [...] работни дни.</p> <p>Пояснителни бележки</p> <p>Предложеното изменение спомага за предвидимостта и правната сигурност по отношение на продължителността на процеса на регистрация.</p> <p>Макар че съществуващата рамка определя срокове за кандидатите за отстраняване на нередностите и за обмена на информация между общините, тя не установява съответни задължения за органите след подаването на пълния пакет документи. Това създава риск от забавяния и несигурност при обработката на заявленията.</p> <p>Такива забавяния са особено проблематични в контекста на услугите за споделена мобилност, при които операторите разполагат с големи флоти от тротинетки, които трябва да бъдат регистрирани, преди да бъдат пуснати в експлоатация. Непредвидимите или удължени срокове за обработка могат да доведат до това превозните средства да останат неизползвани, което води до повишени оперативни разходи и намалена достъпност на услугата за потребителите.</p> <p>Освен това, тъй като споделените тротинетки се използват в обществени пространства и са изложени на интензивна употреба, метеорологични условия и вандализъм, операторите трябва да могат бързо да</p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>заменят, променят или отписват превозните средства. Административните затруднения в тези процеси могат да попречат на правилното управление на флота и да окажат отрицателно въздействие върху спазването на изискванията.</p>		
				<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 9, ал. 1. Допуска се идентификация на ИЕПС на територията на община, различна от съответната община по чл. 2, ал. 1, когато собственикът е заявил за регистрация не по-малко от 50 превозни средства.</p> <p>Изменен текст</p> <p>Предлагане за заличаване на клаузата. Използването в различни общини следва да бъде неограничено за регистрирани ИЕПС.</p> <p>Пояснителни бележки</p> <p>Следва да се създаде централизиран регистър на електрическите тротинетки без ограничения за използването им в различни общини, като се имат предвид мобилността и преносимостта на електрическите тротинетки, както и възможността за използването им в различни части на страната.</p> <p>На практика операторите управляват флотите динамично в различни градове, като преразпределят превозните средства въз основа на оперативни нужди, като сезонно търсене, оптимизация на флота или навлизане и излизане от пазара. Настоящата разпоредба, която поставя условие за междуобщинска експлоатация на минимален брой превозни</p>	<p>Приема се</p>	<p>Текстът е премахнат като не се предвижда идентифициране и проверка на превозните средства. Веднъж регистрирано в една община превозното средство може да се движи на територията на цялата страна.</p>

			<p>средства, не отразява напълно тези оперативни реалности и може да създаде ненужна ригидност.</p> <p>Освен това изискването за отделна регистрация или налагането на ограничения във всяка община може да доведе до фрагментация, увеличена административна тежест и забавяния при разгръщането на флота.</p> <p>Изменението и централизираният регистър гарантират, че след като даден оператор на електрически тротинетки бъде надлежно регистриран, той може да оперира в различни общини без ненужни бариери, като в същото време се позволява на властите да поддържат надзор чрез пропорционални и недискриминационни мерки.</p>		
			<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 9, ал. 5. За извършване на идентификация и регистрация на ИЕПС в различни общини се заплащат цени на услуги, определени от съответните общински съвети, като всяка цена се заплаща в полза на общината, която извършва съответното действие.</p> <p>Изменен текст</p> <p>Предлагане за заличаване на клаузата.</p> <p>Пояснителни бележки</p> <p>Не бива да се налагат допълнителни такси за ползването на електрически тротинетки в други общини. Въвеждането на такива допълнителни разходи за вече регистрирани превозни средства би могло да принуди</p>	<p>Приема се</p>	<p>Текстът е премахнат като не се предвижда физическо идентифициране и проверка на превозните средства.</p>

				<p>операторите да намалят броя тротинетки, да ограничат разширяването си или изобщо да се оттеглят от определени градове. Неизбежно тези увеличени оперативни разходи биха се отразили в по-високи цени за крайните потребители, което би намалило достъпността и привлекателността на услугите за споделени електрически тротинетки, особено за ценово чувствителни групи като студенти и хора, пътуващи ежедневно до работа. Освен това финансовата тежест, произтичаща от член 9, параграф 5, в съчетание с фрагментираните структури на общинските такси, може неволно да възпрепятства инвестициите в услуги за споделена микромобилност. Това би могло да намали достъпността на достъпни и екологично устойчиви алтернативи за транспорт, въпреки важната роля, която споделените електрически тротинетки играят в подкрепата на екологична градска мобилност, намаляването на задръстванията и емисиите, както и намаляването на зависимостта от личните автомобили. Такива резултати биха противоречили на по-широките цели за устойчивост и опазване на околната среда, насърчавани от общините и националните органи.</p>		
				<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 10, ал. 1. Собственик на повече от 100 ИЕПС може да подаде заявление по образец съгласно приложение № 6 за първоначална регистрация на не по-малко от 100 превозни средства, като не се прилагат изискванията</p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбата на чл. 10 и следващи относно диференцираната процедура за регистрация са премахнати, като не</p>

			<p>по чл. 7, ал. 1, 2, 4, 6 и 7 и чл. 8, ал. 1, т. 1 и 4 и ал. 2.</p> <p>Изменен текст</p> <p>Собственик на повече от 100 ИЕПС може да подаде заявление по образец съгласно приложение № 6 за първоначална регистрация на не по-малко от 100 превозни средства, като не се прилагат изискванията по чл. 7, ал. 1, 2, 4, 6 и 7 и чл. 8, ал. 1, т. 1 и 4 и ал. 2, като:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. след първоначална регистрация, собственикът не е необходимо да изпълни отново изискването от 100 броя при последващи промени и нови регистрации за ИЕПС, отговарящи на изискванията от ал. 2; 2. дерегистрацията на ИЕПС, регистрирани по този член, следва да бъде улеснена и да е възможно да бъде съвкупна; 3. процедурата за изменение на регистрацията следва да бъде извършена чрез онлайн заявление; 4. ИЕПС с вече подадено заявление имат временно разрешение да бъдат използвани преди приключване на регистрацията при условие, че могат да бъдат идентифицирани успешно от компетентните органи. <p>Пояснителни бележки</p> <p>Изменението предвижда опростен цифров процес, включващ възможност за подаване на изменения по електронен път, например чрез електронна поща или друга онлайн система, чрез предоставяне на структуриран файл, съдържащ необходимата информация, като</p>		<p>се предвижда идентификация и проверка на превозните средства в рамките на процедурата по регистрация. Отделно е предвидена възможността заявителят да може да регистрира повече от едно ИЕПС с едно заявление.</p>
--	--	--	---	--	---

				<p>сериен номер, регистрационен номер и актуализирани данни за превозното средство. Този подход би позволил на общините да поддържат ефективен контрол и проследимост, както и да осигурят мащабируем административен процес, адаптиран към дейността на големи флоти от тротинетки.</p>		
				<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 13, ал. 1. При подадено заявление по реда на чл. 10, ал. 1 размерът на цената на услугата по чл. 2, ал. 4 може да се определя диференцирано в зависимост от броя на заявените за регистрация превозни средства.</p> <p>Изменен текст</p> <p>При подадено заявление по реда на чл. 10, ал. 1 размерът на цената на услугата по чл. 2, ал. 4 може да се определя диференцирано в зависимост от броя на заявените за регистрация превозни средства, като не надвишава стойност от [...] евро.</p> <p>Пояснителни бележки</p> <p>Въвеждане на ценови таван на национално ниво с цел по-висока степен на предвидимост и правна сигурност. При големите флоти за споделено ползване въвеждането на ясен таван на приложимата такса е от особено значение за осигуряване на пропорционалност и предвидимост на оперативните разходи. Операторите на услуги за споделено ползване управляват едновременно стотици или хиляди превозни средства и в противен случай общата сума на таксите, свързани с регистрацията, може да се превърне в непропорционално голяма тежест,</p>	<p>Приема се принцип</p>	<p>Разпоредбата на чл. 10 и следващи относно диференцираната процедура за регистрация са премахнати.</p>

				<p>което би могло да засегне икономическата жизнеспособност на услугата.</p>		
				<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 14, ал. 2. При регистрация по реда на чл. 10, ал. 1 могат да се издадат повече от два носителя на съответния регистрационен номер за едно ИЕПС, когато това е заявено от собственика. Издадените носители се отнасят единствено до регистрираното ИЕПС и не могат да бъдат използвани за друго превозно средство.</p> <p>Изменен текст</p> <p>При регистрация по реда на чл. 10, ал. 1 могат да се издадат повече от два носителя на съответния регистрационен номер за едно ИЕПС, когато това е заявено от собственика. Издадените носители се отнасят единствено до регистрираното ИЕПС и не могат да бъдат използвани за друго превозно средство, освен в случай на ИЕПС, регистрирано по реда, уреден в чл. 10, когато промяната на серийния номер, принадлежащ към съответния регистрационен номер, е съобщена по надлежния ред.</p> <p>Пояснителни бележки</p> <p>Регистрационните табели често са изложени на риск от повреда, загуба или вандализъм, особено когато споделените тротинетки се използват в обществени пространства и са подложени на ежедневно износване. Изискването операторите да получават всяка нова табела изключително чрез общинските власти и тези табели да се използват само на</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Разпоредбата на чл. 10 и следващи относно диференцираната процедура за регистрация са премахнати. Не е предвиден ред за промяна на серийн/фабричен номер предвид обстоятелството, че такава промяна обективно не е възможна. Тези номера се поставят производителите и не могат да бъдат променени впоследствие.</p>

				<p>една тротинетка, без възможност за замяна на повредената електрическа тротинетка, може да доведе до забавяне и повтарящи се разходи.</p> <p>Като позволява на операторите самостоятелно да произвеждат и заменят номера в съответствие с одобрени технически и други приложими стандарти, изменението гарантира, че превозните средства могат да останат в съответствие с изискванията и да продължат да функционират без ненужни прекъсвания. Това е особено важно за големите флоти, където може да се налагат чести замени.</p> <p>В същото време изменението запазва проследимостта и контрола, като изисква пълно съответствие със стандартизираните спецификации и поддържа правилото, че номерата се поставят само на тротинетки, за които е уведомен съответният орган.</p>		
				<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 14, ал. 3.</p> <p>Допълнителните носители по ал. 2 са със същото съдържание и характеристики като основните носители и се предоставят срещу заплащане на определената им стойност.</p> <p>Изменен текст</p> <p>Допълнителните носители по ал. 2 са със същото съдържание и характеристики като основните носители и се предоставят безплатно.</p> <p>Пояснителни бележки</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Текстът относно възможността за издаване на допълнителни носители на регистрационен номер е премахнат от проекта. В алтернатива е предвидена възможността за издаване на дубликат при изгубване, кражба, повреждане или унищожаване на</p>

			<p>При тези условия допълнителните носители изискват редовна подмяна през целия експлоатационен цикъл на превозното средство, често поради фактори, които са извън контрола на оператора. Налагането на многократни такси на операторите за подмяна на стикери или носители, необходими за поддържане на съответствието, би създало непропорционална финансова и административна тежест, особено за големите флоти от тротинетки за споделено ползване. Безплатното предоставяне на такива допълнителни носители би подпомогнало практическото прилагане на изискванията, би гарантирало непрекъснато съответствие и би отразило реалностите при предоставянето на услуги за споделена мобилност в градска среда.</p>		<p>един от носителите на регистрационния номер, при заплащане на неговата стойност.</p>
			<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 17 ал. 1. Промяна в регистрацията на ИЕПС се извършва при:</p> <p>1. промяна на данните за собственика, въведени при първоначалната регистрация на превозното средство в регистъра по чл. 3, ал. 1</p> <p>Изменен текст</p> <p>Промяна в регистрацията на ИЕПС се извършва при:</p> <p>1. промяна на данните за собственика, въведени при първоначалната регистрация на превозното средство в регистъра по чл. 3, ал. 1, с</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Промяна в седалището или адреса на управление при ЮЛ следва да бъде заявена пред органа по регистрация за отразяване в регистъра с цел поддържане на неговото актуално състояние.</p>

			<p>изключение на промяна на постоянния адрес на собственика.</p> <p>Пояснителни бележки</p> <p>Предлагаме да се премахне изискването за уведомяване при промяна на адреса, тъй като такова уведомяване би създадо ненужна тежест както за собствениците, така и за общините, а това изискване няма практическа полза в смисъл, че адресът на регистрация има значение само в момента на регистрацията, но не и след това. Освен това при юридическите лица адресът на регистрация винаги може да бъде проверен в търговския регистър.</p>			
			<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 18 ал. 1. При промяна на постоянния адрес или на имената на собственика – физическо лице, както и при промяна на ЕИК, седалището или адреса на управление – за собственик юридическо лице или едноличен търговец, се подава заявление за промяна по образец, съгласно приложение № 8 в съответната община.</p> <p>Изменен текст</p> <p>При промяна на имената на собственика – физическо лице, както и при промяна на ЕИК – за собственик юридическо лице или едноличен търговец, се подава заявление за промяна по образец, съгласно приложение № 8 в съответната община.</p> <p>Пояснителни бележки</p> <p>Същото като по-горе.</p>	<p>Не се приема</p>		<p>Промяна в седалището или адреса на управление при ЮЛ следва да бъде заявена пред органа по регистрация за отразяване в регистъра с цел поддържане на неговото актуално състояние.</p>

				<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 18 ал. 7. Носителите на регистрационния номер на ИЕПС се получават:</p> <p>а) лично от общината по постоянния адрес на собственика, или</p> <p>б) чрез пощенска услуга за сметка на собственика, когато при подаване на заявлението е посочен конкретен адрес за доставка и е изразено такова искане.</p> <p>Изменен текст</p> <p>Носителите на регистрационния номер на ИЕПС се получават:</p> <p>а) лично от общината по постоянния адрес на собственика, или</p> <p>б) чрез пощенска услуга за сметка на собственика, когато при подаване на заявлението е посочен конкретен адрес за доставка и е изразено такова искане, (в) в случай на регистрация съгласно процедурата, предвидена в член 10, собственикът може самостоятелно да изработи и монтира регистрационните номера, при условие че те отговарят на установения формат, техническите спецификации и другите изисквания.</p> <p>Пояснителни бележки</p> <p>Като дава възможност на операторите да управляват директно производството и поставянето на етикети, при спазване на стандартизираните технически и други изисквания, изменението гарантира както</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Издаването на носителите на регистрационен номер представлява последният финален етап от предвидената процедура по регистрация. Материален носител на регистрационния номер обективира и самата регистрация като издаването му следва да бъде запазено като изключително правомощие за органа по регистрация.</p>
--	--	--	--	---	---------------------	--

			<p>спазването на нормативните изисквания, така и оперативната ефективност.</p>		
			<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 25, ал. 1. ИЕПС, което отговаря на изискванията на настоящата наредба, се регистрира, за което се издават два носителя на регистрационен номер – един с хоризонтално изписване и един с вертикално изписване на информацията по ал. 3, по образец, съгласно приложение № 10.</p> <p>Изменен текст</p> <p>ИЕПС, което отговаря на изискванията на настоящата наредба, се регистрира, за което се издават два носителя на регистрационен номер – един с хоризонтално изписване и един с вертикално изписване на информацията по ал. 3, по образец, съгласно приложение № 10. В случай, че ИЕПС е регистрирано по реда, уреден в чл. 10, преиздаването на носители на регистрационен номер (след извършена първоначална регистрация) е възможно самостоятелно от собственика, спазвайки изискванията на чл. 25.</p> <p>Пояснителни бележки</p> <p>Същото като по-горе.</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Издаването на носителите на регистрационен номер представлява последният финален етап от предвидената процедура по регистрация. Материален носител на регистрационния номер обективира и самата регистрация като издаването му следва да бъде запазено като изключително правомощие за органа по регистрация.</p>
			<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 25, ал. 2. Носителите по ал. 1 са с правоъгълна форма и размери 30 × 200 мм, с височина на цифрите 24 мм. Цифрите са черни на цвят върху бял матиран фон.</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Предложената в проекта редакция на текста в достатъчна степен регламентират необходимите</p>

				<p>Носителят на регистрационния номер е самозалепващ се и е изработен от материал с лепилен слой, устойчив на атмосферни условия и механично въздействие, а печатът трябва да бъде устойчив на пряка слънчева светлина, механично въздействие и неблагоприятни атмосферни условия.</p> <p>Изменен текст</p> <p>Носителите по ал. 1 са с правоъгълна форма и размери 30 × 200 мм, с височина на цифрите 24 мм. Цифрите са черни на цвят върху бял матиран фон. Носителят на регистрационния номер е самозалепващ се и е изработен от висококачествен PVC фолиен материал с лепилен слой (3М), устойчив на атмосферни условия и механично въздействие, а печатът трябва да бъде устойчив на пряка слънчева светлина, механично въздействие и неблагоприятни атмосферни условия.</p> <p>Пояснителни бележки</p> <p>Качеството и издръжливостта на етикетите, издавани от общините, също са от решаващо значение. Според оперативния опит на Volt само висококачествените стикери от PVC фолио със силни залепващи свойства са в състояние да издържат на климатичните условия през цялата година, включително дъжд, сняг, високи температури и продължително излагане на слънчева светлина. Освен това етикетите трябва да са достатъчно издръжливи, за да устоят на износване, неправомерни манипулации и вандализъм през целия експлоатационен цикъл на превозното средство.</p>		<p>изискванията относно качествата на материалните носители на регистрационния номер.</p>
--	--	--	--	---	--	--

				<p>Текст от проект на Наредба</p> <p>Чл. 26, ал. 5. При липса на поставени носители на регистрационен номер се счита, че ИЕПС е нерегистрирано.</p> <p>Изменен текст</p> <p>При липса на поставени носители на регистрационен номер се счита, че ИЕПС е нерегистрирано, освен ако не е надлежно вписано в електронния регистър и може да бъде идентифицирано и проверено от компетентните органи чрез неговите уникални идентификатори. Собственикът осигурява поставянето на съответстващи регистрационни номера в разумен срок, съгласно приложимите изисквания.</p> <p>Пояснителни бележки</p> <p>Електрическите тротинетки за споделено ползване се разполагат в обществени пространства и физическите идентификатори, като табели и стикери, могат да бъдат изгубени или повредени. Очаква се такива случаи да възникват редовно поради ежедневната експлоатация, метеорологичните условия и вандализма. Освен това всички електрически тротинетки за споделено ползване са снабдени с уникални серийни номера, които могат да служат като надеждно средство за идентификация и проверка от компетентните органи, дори когато физическият стикер липсва или е повреден.</p>	<p>Не се приема</p>	<p>Фикционната норма е необходима и е предвидена, защото именно поставените носители обективират извършената регистрацията и правят мислима и възможна физическата идентификацията при движение на превозното средство от страна на контролните органи. Предвид задължението на собственика да поставя носителите, приемане на предложението би довело до злоупотреби и невъзможност за правоприлагане.</p>
--	--	--	--	--	---------------------	--

3.	Официално, 21.05.2026г.	Национално сдружение на общините в Република България	<input type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input checked="" type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: общините в Република България	<p>1. <u>НСОРБ проведе проучване сред общините, в резултат от което бяха систематизирани основните проблеми, с които биха се сблъскали различните по мащаб общини при практическото прилагане на предложения проект. В обобщен вид те са следните:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Малките общини (с население под 10 000 души, ограничен административен капацитет и малоброен персонал) са най-тежко засегнати. Тяжна типична характеристика е, че служителите изпълняват функциите на две-три длъжности едновременно и не разполагат нито с необходимата техническа подготовка. Тези общини нямат подходящо физическо пространство за приемане на ИЕПС, не разполагат в пълен обем с електронна идентификация с ниво „високо” и не са в състояние да извършват GPS контрол при процедурата за регистрация на над 100 ИЕПС.</u> • <u>Средните общини (с население между 10 000 и 50 000 души) са в по-добра позиция по отношение на физическата инфраструктура и персонала, но споделят едно и също фундаментално затруднение с малките общини - липсата на технически познания за физическа идентификация и проверка на изправността на ИЕПС. Те подчертават, че длъжностната отговорност по чл. 8, ал. 2 за достоверност на технически данни е</u> 	Не съдържа конкретно предложение	
----	----------------------------	---	---	--	----------------------------------	--

				<p>необоснован правен риск. Пазарът е наситен с десетки марки ИЕПС, чиито фабрични стикери лесно се манипулират, и общинският служител не би могъл да разграничи фабрично ограничена тротинетка до 25 км/ч от софтуерно или хардуерно модифицирана такава - което прехвърля юридическата отговорност върху общината при последващи пътни инциденти. Част от средните общини не разполагат в пълен обем с електронна идентификация с ниво „високо“.</p> <ul style="list-style-type: none"> Големите общини (с население над 50 000 души, включително общини с туристически профил с масово ползване на ИЕПС) разполагат с подобър капацитет, но идентифицират специфични затруднения. Те поставят въпроси относно необходимия времеви ресурс за изменение на наредбите за местните такси и цени - минимум 2 - 3 месеца само за тази цел, което само по себе си прави спазването на законовия срок за задължителна регистрация от 1 юли 2026 г. практически невъзможно, както и относно регистрацията на ИЕПС на чужденци с временна закрила, за които служебната проверка от общината в НБД „Население“ по чл. 18, ал. 4 от проекта е неприложима. <p>Преди да изложим конкретните си предложения, считаме за необходимо да</p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p><u>очертаем законовата рамка, в която следва да се вписва проектът на наредбата.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. Чл. 80а, ал. 7 ЗДвП определя кмета на общината по постоянен адрес или седалище на собственика като единствения компетентен орган, до когото се подава заявлението за регистрация.</u> <u>2. Чл. 80а, ал. 8 ЗДвП предвижда, че вписването или постановяването на отказ се извършва от кмета по постоянен адрес или седалище на собственика, и само на тази община.</u> <u>3. Чл. 167, ал. 2, т. 5 ЗДвП предвижда, че службите за контрол, определени от кметовете на общините, регистрират ИЕПС и контролират изпълнението на чл. 80а.</u> <u>4. Законовата делегация по чл. 80а, ал. 9 ЗДвП овластява Министерския съвет да определи с наредба единствено условията и реда за регистриране - т.е. административното вписване - и не може да се тълкува разширително като овластяване за въвеждане на задължения, непредвидени в закона, нито за отклонение от изричната компетентност по ал. 7.</u> <p><u>При тази законова уредба задълженията на общините се изчерпват със следното:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. приемане на заявления за регистрация, промяна, прекратяване и възстановяване на регистрация от</u> 	
--	--	--	--	--	--

				<p><u>собственици по постоянен адрес или седалище в съответната община;</u></p> <p>2. <u>документална проверка на заявлението и приложените документи за тяхната пълнота и формално съответствие с изискванията на наредбата;</u></p> <p>3. <u>сверяване на фабричния или серийния номер върху превозното средство с посочения в представените документи (имплицитно от чл. 80а, ал. 6, т. 5 - той подлежи на вписване) - единственото действие с физическия обект ИЕПС, което представлява документална проверка на идентичността, а не техническа оценка;</u></p> <p>4. <u>вписване в регистъра или постановяване на мотивиран отказ.</u></p> <p><u>Законът не възлага на общините техническа проверка на изправността на ИЕПС, верификация на декларираните технически параметри като максимална конструктивна скорост, собствена маса или номинална мощност, GPS контрол, физическо залепване на регистрационни носители, нито идентификация на ИЕПС на територията на друга община.</u></p> <p><u>Проектът на наредбата в редица разпоредби надхвърля тези предели:</u></p> <p>1. <u>Чл. 7 и 8 от проекта възлагат на общинския служител техническа идентификация и проверка на изправност на ИЕПС, включително</u></p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>на спирачки и светлини, която не е <u>административна дейност и не произтича от закона.</u></p> <p>2. <u>Чл. 8, ал. 2</u> <u>вменява на служителя отговорност за достоверността на технически данни, които той обективно не може да верифицира, тъй като пазарът е наситен с десетки марки ИЕПС с лесно манипулируеми фабрични стикери и софтуерно или хардуерно модифицирани ограничители на скоростта.</u></p> <p>3. <u>Чл. 9</u> <u>предвижда идентификация от служители на различна от компетентната по закон община, което противоречи на чл. 80а, ал. 7 и 8 ЗДвП.</u></p> <p>4. <u>Чл. 10–15</u> <u>въвеждат режим на масова регистрация без физическо представяне на ИЕПС и без индивидуална идентификация на всяко превозно средство - режим, какъвто законът не предвижда и делегацията по чл. 80а, ал. 9 не овластява, тъй като физическото установяване на фабричния или серийния номер е имплицитно изискване на чл. 80а, ал. 6, т. 5 ЗДвП.</u></p> <p>5. <u>Чл. 25–26</u> <u>възлагат на общинския служител физическото залепване на регистрационни носители върху конкретното превозно средство, което не е елемент от регистрирането по смисъла на ЗДвП и няма законово основание в делегацията по чл. 80а, ал. 9.</u></p>	
--	--	--	--	--	--

				<p><u>Посочените несъответствия с ЗДвП следва да бъдат отстранени преди приемането на наредбата. Конкретните предложения за тяхното преодоляване са развити в раздел II.</u></p> <p><u>На база гореизложеното Ви предоставяме следното становище:</u></p> <p><u>I. Принципни бележки</u></p> <p><u>Подкрепяме по принцип въвеждането на единен ред за регистрация на ИЕПС в общините и правим следните предложения за подобряване на предвидената правна уредба:</u></p> <p><u>Чл. 80а, ал. 7 и ал. 8 ЗДвП определят кметовете на общините като органи, до които се подава заявлението за регистрация на ИЕПС и от които се извършва вписването или постановяването на отказ. Чл. 167, ал. 2, т. 5 ЗДвП предвижда, че службите за контрол, определени от кметовете на общини, регистрират ИЕПС и контролират изпълнението на чл. 80а ЗДвП. При тази законова уредба е необходимо да се проведе ясно разграничение между двете съставни части на регистрационния процес: административната дейност по приемане на заявления, проверка на документи и вписване в регистъра, която е присъща функция на общинската администрация, и физическата техническа идентификация на превозното средство и проверката на неговата изправност, които не са административна дейност и излизат извън компетентността на общинските администрации. Общинският</u></p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>служител проверява само и единствено дали <u>представените документи са налице, пълни и формално съответстват на изискванията на наредбата. Той не прави преценка по същество - нито за техническото съответствие, нито за изправността, нито за верността на декларираните от собственика технически данни. Отговорността за това е изцяло на собственика обективирана чрез декларация или на техническа служба чрез протокол. Единственото действие с физическия обект ИЕПС, което остава за общинския служител, е сверяването на фабричния или серийния номер върху превозното средство с посочения в представените документи - единственото действие, което представлява документална проверка на идентичността, а не техническа оценка.</u></p> <p><u>Проектът предвижда редица срокове за изпълнение на задължения от собствениците на ИЕПС - 15-дневен срок за отстраняване на нередовности, двуседмичен срок за заявяване на промяна в собствеността, 3-дневен срок за предоставяне на GPS данни и т.н., без да предвижда срок, в рамките на който общината е длъжна да се произнесе или да изпълни определено действие. Липсват срокове за изпращане на уведомление при нередовности; извършване на регистрацията след комплектовано заявление; отразяване на промени; произнасяне по заявление за прекратяване и осигуряване на достъп на общините до регистъра от страна на ДАБДП. Тази асиметрия противоречи на принципите на АПК.</u></p>	
--	--	--	--	---	--

				<p><u>Чл. 80а, ал. 7 ЗДвП предвижда, че заявлението за регистрация на ИЕПС се подава до кмета на общината по постоянен адрес или седалище на собственика. Законът не урежда друга компетентна община. Чл. 80а, ал. 8 ЗДвП предвижда, че вписването се извършва от кмета на съответната община. Законовата делегация по чл. 80а, ал. 9 овластява Министерския съвет да определи условията и реда за регистриране, но тя не следва да се тълкува като овластяване за отклонение от ал. 7, която изрично определя коя е компетентната община. Съгласно чл. 9 от проекта идентификацията се извършва от служители на друга община, която няма правно основание да действа по заявление, подадено до различна от нея община. По чл. 10-11 регистрацията се извършва без физическо представяне на ИЕПС и без индивидуална идентификация - режим, който законът не предвижда и не делегира на наредбата да въведе като изключение. Освен това физическото установяване на фабричния или серийния номер е имплицитно изискване на чл. 80а, ал. 6, т. 5 ЗДвП, предвиждащ вписването му в регистъра.</u></p> <p><u>Чл. 80а, ал. 9 ЗДвП делегира на МС с наредба да определи условията и реда за регистриране - т.е. за административното вписване. Физическото залепване на самозалепващ носител върху конкретно превозно средство не е елемент от регистрирането по смисъла на ЗДвП и няма законово основание за възлагането му на общинския служител.</u></p> <p><u>Наредбата не урежда хипотезата на неправилно поставен и унищожен при отстраняване носител, нито за чия сметка са</u></p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>новите носители. Не е уреден редът за установяване на повредата или унищожаването, начинът за предаване или унищожаване на старите носители, предотвратяването на неправомерното им използване, нито воденето на отчетност за издадените, обезсилени и унищожени носители. При регистрацията по чл. 9 и по чл. 10-11 служителят не залепва носители, а собственикът ги получава и поставя сам, което потвърждава, че поставянето от служителя не е принципно необходимо и законово обусловено.</p> <p>Наредбата не предвижда преходен период, въпреки че въвежда нова административна дейност, изискваща организационна, кадрова и техническа подготовка. Процедурата по определяне на цените на услугите изисква изменение на общинската наредба за местните такси и цени, обществено обсъждане по чл. 26, ал. 4 от ЗНА с минимален 30-дневен срок, разглеждане от постоянните комисии и приемане от общинския съвет - производство с минимална продължителност от 2 - 3 месеца, което тече паралелно с останалата организационна подготовка. Без преходен период общините не могат законосъобразно да определят и събират цени от датата на влизане в сила на наредбата. Нито оценката на въздействието, нито финансовата обосновка съдържат реален анализ на финансовите последици за общинските бюджети и не е предвидено целево финансиране от централния бюджет.</p> <p>При чужденци с предоставена временна закрита данните за адресната регистрация се съхраняват в структурите на МВР, а не в НБД</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>„Население”. Служебната проверка по чл. 18, ал. 4 от проекта е неприложима за тях. Наредбата не урежда тази категория лица, нито механизма за снабдяване на общините с необходимите данни за верификация.</p> <p>Проектът <u>законосъобразно</u> използва <u>конструкцията цена на услуга по чл. 9 от ЗМДТ, тъй като в ЗМДТ и в ЗДвП не е уредена такса за регистрация на ИЕПС. При тази законова уредба обаче неминуемо ще възникнат различия между общините, а оттам и риск от неравнопоставеност на гражданите в зависимост от общината по регистрация.</u></p> <p>Наредбата не урежда как собственикът следва да достави ИЕПС за идентификация в общината, при положение че управлението на <u>нерегистрирано ИЕПС по пътищата е забранено считано от 1 юли 2026 г. по чл. 80а, ал. 2, т. 1 от ЗДвП. Собственикът е поставен в невъзможност да изпълни едновременно задължението за регистрация и забраната за управление на регистрирано ИЕПС. Наредбата следва да уреди законен способ за транспортиране на регистрирано ИЕПС до общината за целите на първоначалната регистрация.</u></p> <p><u>Изискването за документ за придобиване на собствеността по чл. 7, ал. 2, т. 1 е фактически неизпълнимо за значителна част от собствениците, закупили ИЕПС преди въвеждане на регистрационното задължение като потребителска електроника, при което те не разполагат с оригинални фактури или договори. Декларацията по Приложение № 3 следва да е общото правило, а не изключението по чл. 7, ал. 5.</u></p>		
--	--	--	--	--	--	--

				<p><u>От 1 юли 2026 г. е забранено управлението на нерегистрирано ИЕПС по чл. 80а, ал. 2, т. 1 ЗДВП, поради което регистрацията в общините следва да бъде извършена преди тази дата - срок, който е нереалистичен предвид обема на необходимите организационни мерки.</u></p>		
				<p>2. <u>По чл. 2</u> <u>По чл. 2, ал. 1</u> <u>Идентификацията на ИЕПС следва да бъде добавена изрично в чл. 2, ал. 1 като самостоятелна дейност, наред с регистрацията, промяната, прекратяването и възстановяването на регистрацията.</u> <u>Мотиви: Чл. 9, ал. 5 от проекта предвижда отделна цена на услугата за идентификацията, когато тя се извършва в различна община, което предполага, че идентификацията е самостоятелна административна услуга. Чл. 2, ал. 4 обаче обвързва плащането само с дейностите по ал. 1, сред които идентификацията не е включена. Тази непоследователност ще доведе до практически въпроси относно правното основание за събиране на цена за идентификацията. Включването ѝ в чл. 2, ал. 1 ще позволи на общинските съвети да приемат три отделни цени - за идентификация, за регистрация и за предоставяне на носители - при пълна прозрачност за гражданите.</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбите на чл. 9 от проекта отпадат като не се предвижда идентифициране и проверка на превозните средства.</p>
				<p>3. <u>По чл. 3</u> <u>По чл. 3, ал. 2</u></p>	<p>Приема се</p>	<p>Предложението е отразено в проекта.</p>

			<p><u>В наредбата следва да се предвиди срок - не по-дълъг от 5 работни дни - в рамките на който ДАБДП осигурява достъп до регистъра на определените от кметовете на общините длъжностни лица след подаване на заявлението.</u></p> <p><u>Мотиви: Без осигурен достъп до регистъра общинските длъжностни лица са в обективна невъзможност да предприемат каквито и да е действия по регистрация. Наредбата задължава ДАБДП да осигури достъп, но не определя в какъв срок - при липса на срок ДАБДП не е в нарушение дори ако осигури достъп месеци след влизане в сила на наредбата.</u></p>		
			<p><u>4. По чл. 4</u></p> <p><u>Наредбата следва да предвиди и възможност за въвеждане на електронна система за предварително записване на заявители с оглед организиране на потока от граждани, особено в общини с очакван голям брой регистрации.</u></p> <p><u>Мотиви: Значителна част от общините не разполагат с подходящо физическо пространство за приемане на ИЕПС. Административните сгради на общините не са пригодени за тази дейност. При очакван брой от около 1 000 регистрации само за средна по размер община, без предварително записване и организация на потока, рискът от сериозно затруднение в административното обслужване е реален.</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбите относно физическа идентификация и преглед на превозните средства отпадат.</p>

				<p>5. По чл. 5</p> <p><u>Наредбата следва да предвиди централизирана доставка на регистрационните носители чрез обществена поръчка, възложена от ДАБДП или от Министерския съвет, и предоставянето им на общините по заявка. Разходите за производство на носителите следва да се включат в цената на регистрационната услуга.</u></p> <p><u>Мотиви: Проектът въвежда технически изисквания към носителите, но не урежда кой ги произвежда, кой ги доставя на общините и за чия сметка са тези разходи. При липса на централизирана доставка всяка община трябва да проведе процедура по ЗОП за снабдяване с носители отговарящи на определен технически стандарт, което е трудно осъществимо за малките общини.</u></p>	<p>Не се приема</p>	<p>Съгласно предходната редакция на чл. 80а, ал. 4 от ЗДвП на всяка община беше предоставена възможността самостоятелно и в условията на оперативна самостоятелност да реши въпросите, свързани с разходите за производството и доставката на носителите на регистрационен номер. След измененията в законодателството не са въведени нови принципи положения в този смисъл.</p> <p>Последните законодателни изменения засягат единствено създаването на общ, централизиран регистър.</p> <p>Относно осигуряването на техническа безопасност е предвиден отлагателен срок.</p>
--	--	--	--	--	---------------------	--

			<p><u>6. По чл. 6, ал. 3</u></p> <p><u>Наредбата следва да предвиди технически стандарти за формата на хартиения вариант на удостоверението при изрично искане на собственика, включително формат, размер и начин на предоставяне.</u></p> <p><u>Мотиви: При липса на унификация ще се получат разнопосочни практики в различните общини и различно качество на издаваните удостоверения.</u></p>	<p>Не се приема</p>	<p>Електронното удостоверение се генерира автоматично от регистъра и няма да има различни технически стандарти. Хартиеният вариант на удостоверението ще отговаря на зададените еднакви технически стандарти.</p>
			<p><u>7. По чл. 7 и чл. 8</u></p> <p><u>Физическото представяне на ИЕПС при регистрацията следва да бъде запазено единствено за сверяване на фабричния или серийния номер върху превозното средство с посочения в представените документи. Всяка друга проверка на техническите характеристики и изправността на ИЕПС следва да бъде изключена от задълженията на общинските длъжностни лица.</u></p> <p><u>Техническото съответствие на ИЕПС с изискванията на закона се доказва единствено с декларация на собственика по чл. 7, ал. 2, т. 4 или - при липса на техническа документация - с протокол от нотифицирана техническа служба по чл. 138б-138г от ЗДВП. Тези два документа изчерпват допустимите способности за доказване на техническото съответствие.</u></p> <p><u>Общинските длъжностни лица отговарят единствено за административната проверка на представените документи - тяхната</u></p>	<p>Приема се</p>	<p>Разпоредбите относно физическата идентификация и преглед при регистрация отпадат от проекта.</p>

				<p><u>пълнота и формално съответствие с изискванията на наредбата. Отговорността по чл. 8, ал. 2 следва да бъде ограничена изрично до правилното и точното пренасяне на данните от представените документи в протокола - и само до това. Тя не може при никакви обстоятелства да обхваща достоверността на самите технически данни, тъй като служителят няма възможност да ги верифицира.</u></p> <p><u>В случай че вносителят счита обратното, наредбата следва задължително да предвиди:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>ясни и унифицирани технически критерии за всяко проверявано свойство;</u> <u>провеждане на обучение от ДАБДП преди влизане на наредбата в сила, обхващащо методи за локализиране на сериен номер, разчитане на технически табели на батерии и белези за очевидна манипулация на ограничителите на скоростта;</u> <u>изрично ограничаване на отговорността на служителя само до формалното съответствие на документите - при никакви обстоятелства тя не може да включва отговорност за техническо несъответствие на самото превозно средство.</u> 		
				<p><u>8. По чл. 7, ал. 1</u> <u>Наредбата следва да уреди срок – напр. 7 работни дни - в рамките на който</u></p>	<p>Приема се</p>	<p>Предложението е отразено в проекта</p>

				<p><u>длъжностното лице извършва регистрацията след представяне на комплектованото заявление с всички изискуеми документи и след сверяване на идентификационния номер.</u></p> <p><u>Мотиви: Наредбата предвижда процедури за подаване и обработка на заявленията, но не предвижда срок за вписване след изпълнение на всички условия. Тази липса противоречи на принципите на АПК - собственикът не знае кога е изпълнил законното си задължение за регистрация. При подадено в срок заявление, което е в процес на разглеждане от общината, собственикът не следва да носи отговорност за управление на нерегистрирано ИЕПС - наредбата следва да уреди изрично тази защита.</u></p>		
				<p><u>По чл. 7, ал. 2, т. 1</u></p> <p><u>Декларацията по Приложение № 3 следва да бъде уредена като общо правило за доказване на собствеността, а не като изключение по чл. 7, ал. 5, приложимо само при невъзможност за представяне на документ.</u></p> <p><u>Мотиви: Изискването за документ за придобиване на собствеността е фактически неизпълнимо за значителна част от собствениците, закупили ИЕПС преди въвеждане на регистрационното задължение като потребителска електроника - гражданите обичайно не съхраняват оригинални договори и фактури за такива покупки. При тези масово разпространени случаи изключителният характер на декларацията на</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Изпълнението на посоченото изискване ще бъде напълно изпълнимо за закупените след влизане в сила на наредбата ИЕПС. В този смисъл декларацията следва да остане като изключение, а не правило. Водещ и основен способ за доказване на собственост следва да остане представянето на документ за</p>

			<p><u>практика обезсмисля регистрационния режим за огромна група задължени лица.</u></p>		<p>придобиване на собствеността.</p>
			<p><u>По чл. 7, ал. 8</u></p> <p><u>Наредбата следва да предвиди срок от 7 работни дни от подаване на заявлението - в рамките на който длъжностното лице изпраща уведомлението до заявителя при констатирани непълноти или несъответствия.</u></p> <p><u>Мотиви: Наредбата урежда само срока за заявителя да отстрани нередовностите - 15 дни от получаване на уведомлението. Не е предвидено кога длъжностното лице е задължено да изпрати самото уведомление, което противоречи на АПК.</u></p>	<p>Приема се</p>	<p>Предложението е отразено в проекта</p>
			<p><u>По чл. 9</u></p> <p><u>Считаме, че предвиденият в чл. 9 механизъм за идентификация на ИЕПС на територията на община, различна от общината по постоянен адрес или седалище на собственика, противоречи на чл. 80а, ал. 7 и ал. 8 от ЗДВП - разпоредби, изрично определящи коя е компетентната община.</u></p> <p><u>В случай че вносителят счита обратното, наредбата следва задължително да предвиди:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>• унифициран електронен канал за обмен на заявления и протоколи между общините чрез ССЕВ или специализиран модул в</u> 	<p>Приема се</p>	<p>Разпоредбите относно физическа идентификация на превозните средства при регистрация отпадат от проекта.</p>

				<p><u>националната информационна система;</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>увеличаване на 7-дневния срок на 14-дневен;</u> • <u>при формално несъответствие между данните в протокола от идентифициращата община и данните в заявлението - независимо от неговия характер - производството се спира и заявителят се уведомява да отстрани несъответствието;</u> • <u>ясно разпределение на отговорността при забавяне - до момента на получаването на документите отговорността носи изпращащата община, след получаването - приемащата.</u> <p><u>Мотиви: 7-дневният срок е практически недостатъчен при обработка на заявления за 50 и повече ИЕПС от общини с ограничен персонал. В малките общини отсъствието на единствен отговорен служител напълно спира обработката на документи. Наредбата не урежда нито канала за комуникация между двете общини, нито отговорността при забавяне, нито реда при несъответствия между протоколите.</u></p>		
				<p><u>8. По чл. 13</u></p> <p><u>Наредбата следва да отстрани вътрешното противоречие между ал. 1 и ал. 2 на чл. 13. Предвидената в ал. 1 възможност за диференцирано определяне на цената на услугата според броя на регистрираните</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбите относно диференцираната процедура по регистрация отпадат от проекта.</p>

				<p><u>ИЕПС противоречи на ал. 2 на същия член, тъй като диференциацията по брой неизбежно поставя отделните заявители в неравнопоставено положение помежду им без обективно обоснован критерий. Наредбата следва да предвиди единна цена на услугата, независимо от броя на регистрираните ИЕПС на един собственик.</u></p>		
				<p><u>9. По чл. 14, ал. 2</u></p> <p><u>Наредбата следва да ограничи издаването на носители на регистрационен номер до не повече от два броя за едно ИЕПС при всички случаи на регистрация, включително при регистрация по реда на чл. 10, ал. 1. Предвидената възможност за издаване на повече от два носителя по заявление на собственика създава предпоставки за злоупотреба и поставя останалите граждани в по-неблагоприятно положение при евентуално снабдяване с нов носител на регистрационен номер.</u></p>	<p>Приема се</p>	<p>Текстът относно възможността за издаване на допълнителни носители на регистрационен номер е премахнат от проекта.</p>
				<p><u>По чл. 10 - 15</u></p> <p><u>Предвиденият в чл. 10-15 режим за регистрация на 100 и повече ИЕПС без физическо представяне и без индивидуална идентификация на всяко превозно средство противоречи на ЗДвП. Делегацията по чл. 80а, ал. 9 не овластява въвеждането на режим без физическо представяне, тъй като законът не предвижда такова изключение, а физическото установяване на фабричния или</u></p>	<p>Приема се</p>	<p>Разпоредбите относно предвидения диференциран режим за регистрация на повече от 100 бр. ИЕПС отпадат от проекта.</p>

				<p><u>сериен номер е имплицитно изискване на чл. 80а, ал. 6, т. 5 ЗДвП.</u></p> <p><u>Чл. 80а, ал. 6, т. 5 ЗДвП предвижда два способа за установяване на техническите параметри на ИЕПС-техническата документация или протокол от техническа служба при липса на такава. Режимът по чл. 10-11 от проекта не попада в нито един от тях, тъй като при него не се изисква нито техническа документация за всяко отделно ИЕПС, нито протокол от техническа служба, а само декларация на собственика и списък на ИЕПС. Наредбата не може да въвежда способ, непредвиден в закона.</u></p>		
				<p><u>По чл. 16, ал. 1, т. 3</u></p> <p><u>Наредбата следва да предвиди, че когато от представените от заявителя документи не може безспорно да се установи, че превозното средство съответства на дефиницията по § 6, т. 18б от допълнителните разпоредби на ЗДвП, регистрацията се извършва само въз основа на протокол от нотифицирана техническа служба. Преценката се прави единствено въз основа на данните в представените документи, а не въз основа на визуален оглед от общинския служител. Отказът за регистрация може да се постанови само ако от документите или от протокола на техническата служба безспорно следва несъответствие с дефиницията.</u></p> <p><u>Мотиви: Установяването на максималната конструктивна скорост и собствената маса изисква измерване, а не визуална преценка. Пазарът е наситен с модифицирани ИЕПС, при които е извършена манипулация на</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Отказът се прави, когато видно от предоставените документи, превозните средства не притежават техническите характеристики съгласно § 6, т. 18б от ДР на ЗДвП. Преценката се прави единствено въз основа на данните в представените документи, а не въз основа на визуален оглед от общинския служител.</p>

				<p><u>ограничителя на скоростта и служителят е в обективна невъзможност да ги идентифицира. Отказът въз основа на неподкрепена от документи или измерване преценка е уязвим при обжалване. Декларативният принцип означава, че при непълни или противоречиви документи служителят изисква допълнителен документ от компетентен орган. В допълнение, при установено несъответствие между предоставените данни общините не разполагат с необходимия административен и правен капацитет за постановяване на отказ по чл. 15 и за защита на издадения отказ при съдебно оспорване. Това допълнително налага отговорността за техническата верификация да бъде възложена на нотифицирана техническа служба, а не на общинския служител.</u></p>		
				<p>По чл. 17, ал. 4 и чл. 21, ал. 2</p> <p><u>Наредбата следва да уреди механизъм, по който общините получават информация за обстоятелствата, водещи до служебно прекратяване - в частност: осигуряване от ДАБДП на функционалност в информационната система за автоматична служебна справка в Търговския регистър при прекратяване на юридическо лице - собственик на ИЕПС, и автоматично сигнализиране при изтичане на двуседмичния срок за заявяване на промяна в собствеността без постъпило заявление. Следва да се предвиди и срок за извършване на служебното прекратяване след получаване на съответното уведомление.</u></p>	<p>Не се приема</p>	<p>Нормите на ЗДВП не предвиждат интеграция между системи. Необходимите данни ще бъдат достъпни чрез регистъра по чл. 3, ал. 1 от проекта.</p>

				<p><u>Мотиви: Наредбата задължава общините да извършват служебно прекратяване при настъпване на редица обстоятелства, без да урежда по какъв начин общината ще узнае за тях. Реалистичното решение е институцията, която администрира информационната система на регистъра, да осигури автоматични справки в Търговския регистър чрез интеграция между регистрите.</u></p>		
				<p><u>13. По чл. 18, ал. 4</u></p> <p><u>Наредбата следва да уреди изрично хипотезата на собственици на ИЕПС с предоставена временна закрила, за които служебната проверка в НБД „Население” е неприложима, като предвиди задължение за МВР да предоставя на общините по служебен път при поискване необходимите данни за верификация на адресната регистрация на тази категория лица.</u></p> <p><u>Мотиви: Данните за адресната регистрация на лицата с временна закрила се съхраняват в структурите на МВР, а не в НБД „Население”. При липса на изрична уредба общините са в обективна невъзможност да верифицират компетентността си по регистрацията на тези лица.</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	
				<p><u>По чл. 21, ал. 5</u></p> <p><u>Наредбата следва да предвиди йерархия от способи за уведомяване при служебно прекратяване: на първо място - чрез ССЕВ; при невъзможност - чрез препоръчана пощенска пратка с обратна разписка на</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Предложението е отразено в проекта.</p>

				<p><u>постоянния адрес на собственика; и едва при изчерпване на тези способности - чрез електронната поща, посочена при регистрацията. Посоченият при регистрацията електронен адрес се счита за адрес за уведомяване по смисъла на наредбата без необходимост от отделно изрично съгласие. Следва да се предвиди правило относно последиците при невъзможност за уведомяване по нито един от способите, аналогично на режима на АПК.</u></p> <p><u>Мотиви: Уведомяването само чрез електронна поща не е достатъчна гаранция за надлежно връчване. ССЕВ генерира законов електронен времеви печат за точното събитие на връчване, което прави актовете на общината стабилни при евентуално съдебно оспорване, за разлика от обикновената електронна поща, която не удостоверява по безспорен начин нито доставката, нито запознаването на адресата.</u></p>		
				<p><u>15. По чл. 24</u></p> <p><u>Наредбата следва да предвиди процедура за възстановяване на регистрацията, прекратена служебно на основание чл. 21, ал. 2, т. 4 (несъответствие с техническите изисквания), когато превозното средство е приведено в съответствие след прекратяването.</u></p> <p><u>Мотиви: Действащата редакция на чл. 24 допуска възстановяване само при доброволно прекратяване. Това ограничение е непропорционално по отношение на нарушения с технически характер, подлежащи на отстраняване.</u></p>	<p>Не се приема</p>	<p>Съответствието с техническите изисквания се преценява въз основа на представените от страна на заявителя документи. Изменението на техническите характеристики на превозното средство с оглед разпоредбата на чл. 21, ал. 2, т. 4 от проекта по същество представлява</p>

						<p>изменение на конструкцията на превозното средство. В този смисъл действията предприети след служебно прекратяване на регистрация и настъпилите вследствие на тях нови обстоятелства представляват основание за нова регистрация.</p>
				<p><u>По чл. 25 и 26</u></p> <p><u>Задължението за физическо поставяне на регистрационните носители следва да бъде вменено на собственика на ИЕПС, а не на служителя на общината. Служителят предоставя носителите на собственика след приключване на регистрацията. Собственикът носи отговорност за тяхното правилно поставяне при всички случаи на регистрация. Поставянето се удостоверява с декларация на собственика.</u></p> <p><u>Мотиви: Чл. 80а, ал. 9 от ЗДвП делегира на МС да определи условията и реда за регистриране - административното вписване. Физическото залепване на носител е последващо фактическо действие без законово основание за възлагането му на общинския служител. При неправилно поставяне носителят се унищожава, без наредбата да урежда кой заплаща новите</u></p>	<p>Приема се</p>	<p>Предложението е отразено в проекта</p>

				<p>носители, нито реда за установяване на повредата, унищожаването или загубата и воденето на отчетност. Наредбата следва да конкретизира и редакцията на чл. 25, ал. 4, изречение последно, в частта „под мястото за стъпване“-от текста не става ясно дали се има предвид физически под ИЕПС или отстрани на превозното средство. Неяснотата ще доведе до разнопосочна практика в различните общини и до правна несигурност при контрол на правилното поставяне на носителя.</p>		
				<p><u>По чл. 26, ал. 5</u></p> <p><u>Наредбата следва да предвиди срок за отстраняване на нарушението и процедура за уведомяване на собственика преди настъпване на правните последици по чл. 26, ал. 5. Фикционната норма се прилага само след изтичане на срока за отстраняване и при липса на обективна причина за отсъствие на носителя. Следва изрично да се уредят хипотезите на липса на носител поради повреда, загуба или кражба.</u></p> <p><u>Мотиви: Приравняването на липса на носител към липса на регистрация е непропорционална санкция при случаи, в които регистрацията е валидна в регистъра, но носителят временно липсва по обективни причини. Данните за ИЕПС са вписани в централния регистър и достъпни за контролните органи.</u></p>	<p>Не се приема</p>	<p>Фикционната норма е предвидена, защото именно поставените носители обективират извършената регистрация и правят мислима и възможна идентификацията на превозното средство. Предвид задължението на собственика да поставя носителите, отлагането на действието на разпоредбата ще доведе до злоупотреби и невъзможност за правоприлагане.</p>

				<p><u>По чл. 27 и 28</u></p> <p><u>Наредбата следва да предвиди централизирано електронно съхранение на документите по регистрацията в националната информационна система по чл. 52а от ЗЕУ като основна форма на съхранение, с физическо съхранение в общините само за документи, подадени на хартиен носител, при осигурено целево финансиране на хартиените архиви от централния бюджет.</u></p> <p><u>Мотиви: Значителна част от общините посочват недостатъчен физически или електронен архивен капацитет. Националната информационна система вече се поддържа от министъра на електронното управление и е безплатна за ползване от общините по чл. 52а, ал. 3 от ЗЕУ - включването на функционалност за централизирано съхранение е технически осъществимо. При документи, съдържащи снимков материал с висока резолюция, дигиталното архивно пространство на общините ще се изчерпи бързо, а липсата на автоматизиран архивиращ софтуер крие риск от загуба на данни.</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	
				<p><u>3. III. Предложение за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата</u></p> <p><u>На база на анализа на проекта на наредбата и постъпилите становища на общините предоставяме на Вашето внимание следните предложения за промени в Закона за движението по пътищата:</u></p>	<p>Предложенията са извън предмета на регулацията на проекта на нормативен акт.</p>	

				<p>1. <u>Удължаване на срока за влизане в сила на забраната по чл. 80а, ал. 2, т. 1 от ЗДвП за управление на нерегистрирано ИЕПС и осигуряване на общините на достатъчен времеви ресурс за организационна подготовка</u></p> <p><u>ЗДвП предвижда срок за задължителна регистрация на ИЕПС до 1 юли 2026 г. Този срок е практически неизпълним поради следните причини:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Съгласно ЗНА процедурата по приемане на такси или цени на услугите от общинските съвети отнема минимум 2-3 месеца;</u> • <u>Предоставянето на услугата по регистрация на ИЕПС и свързаните с нея услуги преди приемане на техните такси или цени от общинските съвети е недопустимо;</u> • <u>Организационната, кадровата и техническата подготовка на общините изисква минимум шест месеца.</u> <p><u>Предлагаме срокът по ЗДвП за задължителна регистрация притежаваните ИЕПС да бъде удължен до дата, не по-ранна от шест месеца след обнародването на наредбата. За ИЕПС, придобити след влизане в сила на наредбата, срокът за регистрация следва да тече от датата на придобиването.</u></p> <p>2. <u>Въвеждане на такси за регистрация на ИЕПС и свързаните с регистрацията услуги</u></p>		
--	--	--	--	--	--	--

Действащата редакция на чл. 80а не предвижда такси за регистрация на ИЕПС и свързаните с регистрацията услуги, поради което общините могат да събират само цена на услуга по чл. 9 от ЗМДТ. Това ще доведе до значителни различия в цените между общините и до неравнопоставеност на гражданите в зависимост от общината по регистрация. Предлагаме допълнение на чл. 80а с нова алинея, уреждаща заплащане на такси за регистрация на ИЕПС и свързаните с регистрацията услуги, чийто размер ще се определя по реда на ЗМДТ.

3. Разширяване на регистрационния режим върху самобалансиращите се превозни средства по § 6, т. 18в ДР ЗДвП

Чл. 80а урежда регистрацията само на ИЕПС по смисъла на § 6, т. 18б ДР ЗДвП, оставяйки извън обхвата на регулацията самобалансиращите се превозни средства по § 6, т. 18в ДР ЗДвП устройства с едно или две успоредно разположени колела, задвижвани от двигател с максимална конструктивна скорост до 25 км/ч.

Тези превозни средства са сходни по своите характеристики, рискове и начин на използване с ИЕПС-използват се по същата пътна инфраструктура, развиват същата максимална скорост и създават сходни рискове за останалите участници в движението, включително при манипулиране на софтуерния ограничител на скоростта. Понастоящем те се движат по пътищата, отворени за обществено ползване, без

				<p>каквито и да е изисквания за регистрация, идентификация или застраховане.</p> <p><u>Предлагаме законодателна промяна, с която самобалансиращите се превозни средства по § 6, т. 18в ДР ЗДвП да бъдат включени в обхвата на наредбата по чл. 80а, ал. 9 ЗДвП и да подлежат на регистрация, при условия, аналогични на тези за ИЕПС.</u></p> <p>4. <u>Административнонаказателни разпоредби</u></p> <p><u>Чл. 183а ЗДвП урежда санкции за водачи на ИЕПС, но не обхваща манипулирането на техническите параметри след регистрацията, управлението на ИЕПС с липсващи носители на регистрационен номер по причини, различни от нерегистрираност, и неизпълнението на задължението за уведомяване при промяна в обстоятелствата. Предлагаме допълнение на чл. 183а с нови алинеи, предвиждащи санкции за тези хипотези, включително имуществена санкция за юридически лица.</u></p> <p><u>С увереност, че конструктивният диалог между НСОРБ и ДАБДП ще допринесе за приемането на работеща и приложима от общините нормативна уредба</u></p>		
4.	<p>Чрез Портала за обществени консултации , 21.05.2026</p>	<p>dobrich@dobrich.bg</p>	<p><input type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: Община Добрич</p>	<p><u>СТАНОВИЩЕ на Община Добрич относно Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС) в общините.</u></p>	<p>Не се съдържа конкретно предложение</p>	

Във връзка с предоставения за съгласуване проект на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините, Общинската администрация на Община Добрич изразява следното становище:

ПРИНЦИПНИ ВЪЗРАЖЕНИЯ

Несъгласие с Финансовата обосновка:

В предоставената Финансова обосновка изрично е посочено, че „с проекта на ПМС [...] не се предвижда да се извършат допълнителни разходи“ и че актът „не оказва въздействие върху бюджета“, тъй като Информационната система на МЕУ е безплатна. Категорично не споделяме този извод. Наредбата вменява изцяло нови задължения на общините по физическо производство, съхранение и предоставяне на светлоотразителни самозалепващи се носители (стикери) с регистрационен номер. Разходите за проектиране, печат на защитени стикери, логистика и администриране ще бъдат изцяло за сметка на общинските бюджети. Вменяването на задължения по проверка и регистрация на ИПЕС води със себе си необходимост от допълнителни технически средства като измервателна техника, стендове и оборудване за изпитване и други, с които общините не разполагат и трябва да бъдат закупени. Вменяването на нови държавни функции без осигурено целево финансиране от републиканския бюджет нарушава принципите на Закона за

				<p><u>местните финанси и финансовата децентрализация.</u></p> <p><u>Вменяване на неприсъщи за общините контролно-технически функции.</u></p> <p><u>С проекта на наредбата на общините се възлагат дейности по:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>• идентификация на ИЕПС;</u> <u>• проверка на технически характеристики;</u> <u>• проверка на съответствие с нормативните изисквания;</u> <u>• регистрация;</u> <u>• прекратяване и възстановяване на регистрация;</u> <u>• водене на регистри и административен контрол.</u> <p><u>Съгласно чл. 7, чл. 8 и § 2 от проекта длъжностните лица в общините следва да извършват проверки относно:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>• фабрични и серийни номера;</u> <u>• постоянна номинална мощност;</u> <u>• максимална конструктивна скорост;</u> <u>• маса на превозното средство;</u> <u>• техническа изправност;</u> <u>• съответствие с изискванията на Закона за движението по пътищата.</u> 		
--	--	--	--	--	--	--

			<p><u>Следва да се отбележи, че общинските администрации не разполагат:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>с технически специалисти в областта на превозните средства;</u> • <u>със сертифицирани експерти;</u> • <u>с измервателна техника;</u> • <u>със стендове и оборудване за изпитване;</u> • <u>с методики за технически контрол;</u> • <u>с необходимата квалификация за установяване на съответствието на ИЕПС с нормативните изисквания.</u> <p><u>Практически е невъзможно общински служител да установи по безспорен начин:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>дали действителната максимална скорост е до 25 км/ч;</u> • <u>дали софтуерът на ИЕПС е модифициран;</u> • <u>дали мощността на двигателя съответства на представената документация;</u> • <u>дали техническите характеристики са автентични;</u> • <u>дали представените технически документи са достоверни.</u> <p><u>На практика се възлага дейност, сходна с регистрацията и техническата идентификация на моторни превозни средства, която традиционно се извършва от органите на МВР и специализирани технически служби.</u></p>		
--	--	--	---	--	--

			<p><u>Липса на унифицирана практика и риск от неравно третиране.</u></p> <p><u>Проектът предоставя значителна самостоятелност на отделните общини относно:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>организацията на регистрацията;</u> • <u>определянето на местата за регистрация;</u> • <u>определянето на длъжностни лица;</u> • <u>определянето на такси.</u> <p><u>Това ще доведе до:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>различна практика между отделните общини;</u> • <u>различни административни изисквания;</u> • <u>неравнопоставеност между гражданите;</u> • <u>затруднения при осъществяване на контрол.</u> <p><u>Липса на последващ контрол След извършване на регистрацията не е предвиден.</u></p> <p><u>Проектът не предвижда:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>периодичен технически контрол;</u> • <u>механизъм за последваща проверка;</u> • <u>контрол върху софтуерни модификации;</u> • <u>периодична техническа инспекция.</u> <p><u>Това означава, че ИЕПС може формално да отговаря на изискванията към момента на регистрацията, но впоследствие да бъде</u></p>		
--	--	--	---	--	--

				<p>модифицирано и да развива значително по-висока скорост.</p> <p><u>По своята същина дейностите по регистрация, отчет и проверка на техническата изправност на пътни превозни средства по Закона за движението по пътищата (ЗДВП) са специализирана дейност на Министерството на вътрешните работи (Пътна полиция). Общинските администрации не разполагат с технически квалифициран персонал, нито с измервателна апаратура за извършване на прегледи и замервания на превозни средства. Превръщането на общините в регистрационни пунктове по подобие на КАТ ще доведе до правен и административен хаос.</u></p>		
5.	<p>Чрез Портала за обществени консултации , 21.05.2026</p>	Денислав Стаменов	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: Община Видин</p>	<p><u>Съгласно чл. 165, ал. 1 от Закона за движението по пътищата контролните органи имат правомощие да контролират спазването на правилата за движение от участниците в движението, както и техническата изправност на движещите се по пътя пътни превозни средства. Разпоредбата поставя контрола върху движението по пътищата в компетентността на съответните служби на МВР, в това число органите на „Пътна полиция“.</u></p> <p><u>В този смисъл индивидуалните електрически превозни средства, доколкото се използват по пътища, улици и други места, отворени за обществено ползване, следва да бъдат разглеждани като участници в движението по пътищата. Техните водачи участват в движението и създават права и задължения както спрямо останалите водачи, така и</u></p>	Не се приема	<p>Съгласно законовата разпоредба на чл. 80а, ал. 8 от ЗДВП 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.</p> <p>Отделно разпоредбите относно идентификация и преглед на превозните средства отпадат от проекта на нормативен акт.</p>

спрямо пешеходците и другите участници в движението.

Поради това контролът върху спазването на правилата при управление на ИЕПС следва да се осъществява от органите на МВР и „Пътна полиция“, а не да бъде изведен извън общия режим на пътния контрол. Обратното би създадо неяснота относно компетентния контролен орган и би затруднило ефективното прилагане на правилата за безопасност на движението.

Следователно, доколкото ИЕПС са средство за придвижване в пътната среда и техните водачи са участници в движението, логичното и законосъобразно разрешение е контролът върху тях да бъде възложен и упражняван от същите органи, които по закон осъществяват контрол върху движението по пътищата — МВР и „Пътна полиция“.

Допълнителен аргумент в тази насока е обстоятелството, че „Пътна полиция“ вече разполага с изградена административна и техническа система за регистрация на пътни превозни средства. Регистрацията на ППС се извършва именно в звената на „Пътна полиция“, което показва наличие на установена организация, персонал, процедури и информационна инфраструктура за администриране на такива режими.

Поради това интегрирането на евентуална регистрация на ИЕПС в съществуващата система на „Пътна полиция“ би било значително по-целесъобразно, ефективно и административно оправдано, отколкото създаването на паралелен регистрационен режим към общините. Възлагането на

				<p><u>подобна дейност на общините би довело до фрагментация на контрола, различна практика по места и необходимост от изграждане на нови административни механизми, докато МВР и „Пътна полиция“ вече притежават компетентност, опит и инфраструктура в тази област.</u></p> <p><u>Следва да се отчете и че в значителна част от общините липсват технически компетентни лица и специализирана експертиза за извършване на дейности, свързани с регистрацията на ИЕПС. Тази регистрация не представлява единствено формално административно вписване, а е пряко свързана с проверка на техническата автентичност на превозното средство, неговата идентификация, съответствие с приложимите изисквания и техническо състояние. Именно тези обстоятелства предполагат наличие на подготвени служители, техническа инфраструктура и унифицирани процедури, каквито по правило са присъщи на органите, които вече администрират регистрацията и контрола на пътните превозни средства.</u></p>		
6.	<p>Чрез Портала за обществени консултаци 21.05.2026г.</p>	<p>Цветелина Калчева</p>	<p><input type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input checked="" type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: Община Троян</p>	<p><u>Във връзка с предоставения за съгласуване проект на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините, Общинската администрация на Община Троян изразява следното становище, съдържащо принципни възражения и конкретни бележки по текстовете:</u></p>	<p>Не се съдържа конкретно предложение</p>	

I. ПРИНЦИПНИ ВЪЗРАЖЕНИЯ И ОТХВЪРЛЯНЕ НА ФИНАНСОВАТА ОБОСНОВКА

1. Несъгласие с Финансовата обосновка (Приложение № 2.2): В предоставената Финансова обосновка изрично е посочено, че „с проекта на ПМС [...] не се предвижда да се извършат допълнителни разходи“ и че актът „не оказва въздействие върху бюджета“, тъй като Информационната система на МЕРУ е безплатна. Категорично не споделяме този извод. Наредбата вменява изцяло нови задължения на общините по физическо производство, съхранение и предоставяне на светлоотразителни самозалепващи се носители (стикери) с регистрационен номер. Разходите за проектиране, печат на защитени стикери, логистика и администриране ще бъдат изцяло за сметка на общинските бюджети. Вменяването на нови държавни функции без осигурено целево финансиране от републиканския бюджет нарушава принципите на Закона за местните финанси и финансовата децентрализация.

2. Вменяване на неприсъщи за общините контролно-технически функции: По своята същина дейностите по регистрация, отчет и проверка на техническата исправност на пътни превозни средства по Закона за движението по пътищата (ЗДВП) са специализирана дейност на Министерството на вътрешните работи (Пътна полиция). Общинските администрации не разполагат с технически квалифициран персонал, нито с измервателна апаратура за извършване на прегледи и замервания на превозни средства.

				<p><u>Превръщането на общините в регистрационни пунктове по подобие на КАТ ще доведе до сериозна административна тежест и забавяне на основните местни услуги.</u></p>		
				<p><u>1. Ясно разграничаване на отговорността при физическия оглед (Чл. 11): В сегашния си вид проектът задължава общинския служител да извърши физическа проверка и да подпише Протокол за идентификация, с което удостоверява изправността на спирачната система и светлините. Общинските служители нямат техническо образование и не могат да носят лична или административна отговорност за скрити дефекти или софтуерни модификации на ИЕПС (например софтуерно премахнати ограничения на скоростта над 25 км/ч).</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Предложение за редакция: В Чл. 11 изрично да се запише, че „физическата проверка, извършвана от определеното от кмета длъжностно лице, има изцяло визуален характер и установява единствено физическото наличие на изискуемите по ЗДвП компоненти, без да сертифицира техническата им функционалност в дълбочина“.</u> Пълната отговорност за техническата изправност следва да остане върху собственика чрез Декларацията по Приложение № 2. 	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбите относно индивидуализация и преглед на превозното средство отпадат от проекта.</p>

				<p><u>2. Гарантиране на пълно покритие на разходите за стикери чрез таксите: Тъй като цената на услугата ще се определя от Общинските съвети по реда на ЗМДТ, е необходимо в Наредбата изрично да се гарантира, че тази такса може да калкулира реалната себестойност на физическия стикер.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Предложение: Да се допълни текст в Наредбата, указващ че „цената на услугата по регистрация покрива пълния обем на административните разходи за обработка, включително стойността на материалите за изработка на светлоотразителния регистрационен стикер“.</u> 	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Текстовете относно цена на услуга отпадат от проекта. Придвижда се заплащане на стойността на носителите.</p>
				<p><u>Осигуряване на гратисен период за внедряване: Проектът не предвижда време за технологична подготовка на общините. На администрацията ще е необходимо време за провеждане на обществени поръчки/запитвания за изработка на стикерите, определяне и оборудване на места за оглед и обучение на персонала за работа с Информационната система.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Предложение: В Заключителните разпоредби да се предвиди, че Наредбата влиза в сила най-рано 6 (шест) месеца след нейното обнародване в Държавен вестник.</u> <p><u>Общинската администрация на Община Троян счита, че без приемането на горепосочените бележки, Наредбата ще остане практически неприложима на местно</u></p>	<p>Приема се</p>	<p>Предложението е отразено в проекта. Предвиден е 12 месечен отлагателен срок за влизане в сила на наредбата.</p>

				<u>ниво и ще генерира правен и административен хаос.</u>		
7.	Чрез Портала за обществени консултации, 21.05.2026	Бойка Бойкова Балева	<input type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input checked="" type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: Община Варна	<p><u>СТАНОВИЩЕ: Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините</u></p> <p><u>Съгласно чл. 165, ал. 1 от Закона за движението по пътищата контролът по спазване на правилата за движение се осъществява от определените от министъра на вътрешните работи служби.</u></p> <p><u>Същевременно, съгласно действащата нормативна уредба, участник в движението е всяко лице, което се намира на пътя и със своето действие или бездействие оказва влияние върху движението по пътя, поради което индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС) попадат в приложното поле на Закона за движението по пътищата и съответно в обхвата на контролните правомощия по чл. 165 от закона.</u></p> <p><u>В тази връзка считаме, че при обсъждане на режим за регистрация, идентификация или въвеждане на допълнителни механизми за контрол върху ИЕПС следва задължително да бъде ангажиран компетентният контролен орган – Министерството на вътрешните работи, с оглед неговите законово установени правомощия по прилагане и контрол на разпоредбите на Закона за движението по пътищата.</u></p>	Не се приема	<p>Предложението противоречи на законова разпоредба от ЗДвП.</p> <p>Съгласно чл. 80а, ал. 8 от ЗДвП 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.</p>

8.	Официално, 20.05.2026 г.	Кмет на община Русе	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input checked="" type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: Община Русе	<p><u>1. Община Русе подкрепя целите на проекта, насочени към повишаване безопасността на движението и създаването на по-ефективен контрол върху използването на индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС). Проектът е разработен подробно, като в него са обхванати редица въпроси, свързани с регистрацията, отчетността и контрола върху процесите по регистрация на ИЕПС. Част от предвидените механизми за постигане на поставените цели пораждаат практически и организационни затруднения, които биха възникнали при прилагането на предлагания режим.</u></p> <p><u>На първо място, желая да отбележа, че подхода регистрацията, отчетът, прекратяването и възстановяването на регистрацията на ИЕПС да се извършват от общините е неправилен. Регистрацията на превозни средства по своята правна същност представлява държавна регистрационна дейност. Към настоящия момент регистрацията на моторни превозни средства (МПС) се извършва от структурите на Министерството на вътрешните работи (МВР), където е изграден специализиран административен и технически капацитет за осъществяване на този вид дейност.</u></p> <p><u>Предложеният проект на наредба възлага на общините не само административни функции, но и дейности, свързани с идентификация на превозните средства, проверка на технически елементи, установяване на технически характеристики и съставяне на протоколи. Тези дейности по своя характер представляват технически контрол, който изисква специализирана</u></p>	Приема се по принцип	<p>Съгласно законовата разпоредба на чл. 80а, ал. 8 от ЗДвП 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. В този смисъл именно кметовете на общини са органите по регистрация.</p> <p>Отделно разпоредбите относно идентификация и преглед на превозните средства отпадат от проекта на нормативен акт.</p>
----	-----------------------------	------------------------	--	--	----------------------	---

				<p><u>материално-техническа</u> <u>обезпеченост,</u> <u>измервателна техника и експертен капацитет,</u> <u>с каквито общинските администрации по</u> <u>принцип не разполагат.</u></p> <p><u>Воден от горното, считам за целесъобразно в</u> <u>наредбата да се предвиди, че регистрирането,</u> <u>отчета, прекратяването и възстановяването на</u> <u>регистрацията на ИЕПС в общините, се</u> <u>извършва от съответната областна дирекция</u> <u>на МВР, сектор „Пътна Полиция“.</u> Тук следва да се отбележи, че това не противоречи на разпоредбите на ЗДвП, предвид факта, че <u>законодателя не въвежда изискване</u> <u>регистрацията на ИЕПС да се извършва от</u> <u>общините. Законодателя въвежда изричното</u> <u>изискването,</u> <u>вписването</u> <u>или</u> <u>постановяването на отказ от вписване в</u> <u>регистъра по чл. 80а, ал. 5 от ЗДвП да се</u> <u>извършва от кмета на съответната община</u> <u>или оправомощено от него длъжностно лице,</u> <u>но предоставя компетентността на</u> <u>Министерски съвет (МС) да определи</u> <u>условията, при които ще се извърши</u> <u>регистрацията в общините, включително да</u> <u>определи и органа на територията на</u> <u>общината, който ще извършва регистрацията.</u></p> <p><u>Допълнително следва да се отчете, че</u> <u>проектът предвижда определените от кмета</u> <u>длъжностни лица да извършват проверки, да</u> <u>съставят протоколи и да носят отговорност за</u> <u>правилното и точното попълване на данните,</u> <u>както и за достоверността на установените</u> <u>обстоятелства. Това на практика възлага на</u> <u>общинските служители отговорности,</u> <u>свързани с техническа оценка и</u> <u>удостоверяване на технически</u> <u>характеристики и изправност на превозните</u></p>	
--	--	--	--	--	--

				<p><u>средства, без да е предвидена необходимата специализирана техническа обезпеченост и експертен капацитет. В този смисъл възлагането на подобни функции на общините би довело до необходимост от разходване на допълнителен обществен ресурс за обучение на персонал, изграждане на административен капацитет и закупуване на специализирана техника. Считаю, че подобен подход не е целесъобразен, предвид обстоятелството, че на национално ниво вече съществува изградена система за регистрация на превозни средства и извършване на технически прегледи чрез компетентни държавни органи и лицензирани пунктове за технически прегледи.</u></p> <p><u>В тази връзка считаю за целесъобразно, регистрацията и техническите прегледи на ИЕПС да се извършват в рамките на съществуващата национална система за регистрация и технически контрол, включително чрез структурите на МВР и лицензирани технически пунктове. Считаю, че това не противоречи на разпоредбите на ЗДВП, доколкото чл. 80а, ал. 7, 8 и 9 регламентират вписването в регистъра и възможността МС да определи условията и реда за извършване на регистрацията, без изрично да уреждат задължение всички фактически и технически действия по регистрационния процес да се извършват от общинските администрации.</u></p>		
				<p><u>2. На следващо място, предоставянето на възможност всяка община самостоятелно да определя организацията на процеса, включително такси и административни</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Текстовете относно цена на услуга отпадат от проекта. Придвижда се</p>

				<p>механизми, би могло да доведе до различна практика и различна административна тежест за гражданите в зависимост от населеното място. Възможността всяка община да определя самостоятелно размера на таксите създава предпоставки за неравно третиране на гражданите – за една и съща административна услуга гражданите да заплащат различна цена.</p>		заплащане на стойността на носителите.
				<p>3. Допълнително, предвиденият облекчен режим за оператори, управляващи голям брой ИЕПС, създава предпоставки за различно третиране между физическите лица и търговските субекти, без да са изложени достатъчно мотиви относно необходимостта от подобно разграничение. На практика се формира по-благоприятен административен режим за бизнеса спрямо индивидуалните потребители. Това поставя под съмнение ефективността и практическата приложимост на предложения режим.</p>	Приема се	Разпоредбите относно диференцираната процедура за регистрация отпадат от проекта
				<p>4. Не на последно място, следва да се отбележи, че с повишаването на цените на горивата и засиленото търсене на алтернативни форми на придвижване, пазарът предлага все по-голяма разновидност от електрически превозни средства, част от които не попадат в дефиницията на § 6, т. 18б от Допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата (ЗДвП) и едновременно с това не могат да бъдат отнесени към друга категория превозни средства по смисъла на закона. Проектът на наредба третира единствено ИЕПС, по</p>	Не се приема	Предложението засяга обществени отношения извън предмета на регулиране на проекта на нормативен акт – регистрация на индивидуални електрически превозни средства, така както са определени в § 6, т.

				<p><u>смисъла на закона, поради което за останалите видове електрически превозни средства остава неясно какъв режим следва да се прилага по отношение на тяхната регистрация, техническа изправност и участие в движението по пътищата. Това води до обективна невъзможност за извършването на контрол по отношение на тези превозни средства.</u></p>		<p>186 от Допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата (ЗДвП)</p>
9.	<p>Чрез Портала за обществени консултаци, 20.05.2026 г.</p>	<p>Българска Асоциация за Електромобилност</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>Обща позиция на БАЕМ</u></p> <p><u>Българската асоциация по електромобилност подкрепя въвеждането на единен национален ред за регистрация на индивидуалните електрически превозни средства, когато този ред повишава безопасността, осигурява възможност за идентификация и ограничава лошите практики при използването им.</u></p> <p><u>Индивидуалните електрически превозни средства са важен елемент на съвременната градска мобилност. Те осигуряват достъпен, тих и нискоемисионен транспорт, намаляват зависимостта от автомобили в градска среда и подкрепят устойчивото развитие на населените места.</u></p> <p><u>Регулацията на ИЕПС трябва да бъде пропорционална, ясна и приложима. Регистрацията не бива да създава административни, финансови или технически</u></p>	<p>Не се съдържа конкретно предложение</p>	

				<p><u>бариири за гражданите, бизнеса и операторите.</u></p> <p><u>Основната позиция на БАЕМ е:</u></p> <p><u>Регистрацията на ИЕПС трябва да гарантира ред, безопасност и отговорност, без да възпрепятства развитието на индивидуалната електрическа мобилност.</u></p> <p><u>БАЕМ счита, че проектът трябва да се прецизира в три основни направления:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>лесна регистрация за всички;</u> 2. <u>ограничаване на лошите практики;</u> 3. <u>премахване на ненужни пречки пред развитието на ИЕПС.</u> <p><u>В тази връзка БАЕМ предлага следните конкретни изменения и допълнения към проекта:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>въвеждане на преходен режим за заварени ИЕПС;</u> 2. <u>гарантиране на лесна и максимално електронна регистрация;</u> 3. <u>служебно използване на наличните държавни данни в съответствие с принципа „еднократно събиране“;</u> 4. <u>създаване на централен каталог на модели ИЕПС и разграничаване между данни за модела и данни за конкретната бройка;</u> 5. <u>възможност за надеждна идентификация при липсваща, повредена или паднала лепенка със сериен номер;</u> 	
--	--	--	--	---	--

				<p>6. <u>допускане на помощен сервизен протокол, когато това подпомага идентификацията, без да се замества протокол от техническа служба.</u></p> <p><u>II. Основни принципи, които БАЕМ предлага да бъдат заложиени в наредбата</u></p> <p><u>БАЕМ предлага в наредбата изрично да бъдат отразени следните принципи:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Преходен режим за заварените ИЕПС — собствениците на законно придобити преди влизането в сила на наредбата ИЕПС да имат реалистичен срок и опростен ред за регистрация.</u> 2. <u>Минимална административна тежест — регистрацията да бъде бърза, разбираема, електронна и достъпна.</u> 3. <u>Служебно използване на наличните държавни данни — заявителите да не бъдат задължавани да предоставят данни, които вече се съдържат в държавни регистри.</u> 4. <u>Еднократно представяне на техническа документация за модела — когато техническите данни за даден модел ИЕПС са вече налични в централен каталог, гражданите да не представят повторно същата документация.</u> 5. <u>Разграничаване между данни за модела и данни за конкретната бройка — техническите характеристики на модела да се използват служебно, а при</u> 	
--	--	--	--	--	--

				<p><u>регистрацията на конкретно ИЕПС да се проверяват индивидуалните му данни и идентификатор.</u></p> <p>6. <u>Надеждна идентификация вместо формален отказ — липсваща, повредена или паднала лепенка със сериен номер да не води автоматично до отказ, когато ИЕПС може да бъде идентифицирано по друг надежден начин.</u></p> <p>7. <u>Ясно разграничаване между техническа служба и специализиран сервиз — сервизен протокол да може да подпомага идентификацията, без да замества протокол от техническа служба, когато такъв е изрично необходим.</u></p>		
				<p><u>Предложение 1 — Преходен режим за заварени ИЕПС</u></p> <p><u>Проблем</u></p> <p><u>В настоящия си вид проектът може да доведе до ситуация, при която значителен брой законно придобити ИЕПС няма да могат да бъдат регистрирани поради липса на пълна техническа документация, фактура или трайно запазена фабрична маркировка. Това би засегнало собственици, които са придобили превозните средства преди въвеждането на регистрационния режим и не са могли да предвидят бъдещите документални изисквания.</u></p> <p><u>Такъв резултат би могъл да доведе до фактическо обезсмисляне на собствеността върху вече придобити ИЕПС, без обективна</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Предвидена е опростена декларативна регистрация, като с оглед на изискуемата техническа документация относими и релевантни са и електронни извлечения на техническите спецификации, посочени и публикувани от производителя.</p>

				<p><u>вина на собственика. Поради това БАЕМ счита, че е необходим изричен преходен режим.</u></p> <p><u>Предложение на БАЕМ</u></p> <p><u>Да се въведе изричен преходен режим за заварените ИЕПС, който допуска опростена декларативна регистрация без задължително представяне на пълна техническа документация или фактура. Срокът за преходна регистрация следва да бъде не по-кратък от дванадесет месеца от влизането в сила на наредбата.</u></p> <p><u>Къде да се добави</u></p> <p><u>В Преходните и заключителни разпоредби.</u></p> <p><u>Предложен текст</u></p> <p><u>§ ... За индивидуалните електрически превозни средства, придобити преди влизането в сила на тази наредба, в срок от дванадесет месеца се прилага опростен преходен ред за регистрация. Заявителят представя декларация по образец, в която посочва известните му данни за превозното средство, и снимков материал за идентификация. Не се изисква представяне на пълна техническа документация или фактура.</u></p>		
				<p><u>Предложение 2 — Лесна и максимално електронна регистрация</u></p> <p><u>Проблем</u></p> <p><u>Проектът допуска електронно заявление и електронно удостоверение, което БАЕМ подкрепя. Въпреки това е необходимо ясно да</u></p>	Приема се	<p>Предложението е отразено в проекта, като разпоредбите относно идентификация и преглед на превозните средства отпадат от проекта.</p>

				<p><u>се гарантира, че електронният път е реална, а не формална възможност.</u></p> <p><u>За да се счита процесът за реално електронен, заявителят трябва да може да извърши всички административни стъпки по регистрацията дистанционно, без да се изисква физическо посещение или представяне на документи на хартиен носител, освен когато това е необходимо за идентификация на превозното средство или за проверка на задължителните елементи за безопасност.</u></p> <p><u>Регистрацията на ИЕПС не трябва да бъде толкова обременяваща, колкото регистрацията на моторни превозни средства.</u></p> <p><u>Предложение на БАЕМ</u></p> <p><u>Да се гарантира реална възможност за електронно подаване на заявлението и електронно издаване на удостоверение за регистрация. Присъствено представяне на ИЕПС да се изисква само в случаите, когато е необходимо за идентификация или проверка на задължителните елементи за безопасност.</u></p> <p><u>Къде да се промени</u></p> <p><u>В разпоредбите относно подаване на заявление за първоначална регистрация — около чл. 7 от проекта.</u></p> <p><u>Предложен текст</u></p> <p><u>Заявлението за регистрация може да се подава по електронен път, като присъствено представяне на ИЕПС се изисква само за целите на идентификацията и проверката за наличие на задължителните елементи за безопасност.</u></p>	
--	--	--	--	--	--

				<p><u>Допълнителен текст:</u></p> <p><u>Удостоверението за регистрация се издава в електронна форма, освен когато заявителят изрично поиска издаване на хартиен носител.</u></p>		
				<p><u>Предложение 3 — Служебно използване на наличните държавни данни (принцип „еднократно събиране“)</u></p> <p><u>Проблем</u></p> <p><u>Проектът предвижда заявителя да предоставя данни, които държавата вече притежава или може да установи служебно — например постоянен адрес, данни за юридическо лице или едноличен търговец, както и данни, налични в други регистри, поддържани от държавни органи.</u></p> <p><u>Това създава излишна административна тежест и противоречи на принципа за еднократно събиране на данни, заложен в законодателството за електронно управление.</u></p> <p><u>Предложение на БАЕМ</u></p> <p><u>Да се предвиди изрично служебно попълване и служебна проверка на данните, които вече се съдържат в държавни регистри. Заявителят не следва да бъде задължаван да предоставя данни, които администрацията може да получи служебно.</u></p> <p><u>Къде да се промени</u></p> <p><u>В чл. 7, ал. 2 на проекта и чрез нова разпоредба в Глава първа.</u></p>	<p>Не се приема</p>	<p>Заложените в проекта текстове отразяват в достатъчна степен изискванията за минимална административна тежест.</p>

				<p><u>Предложен текст</u></p> <p><u>Чл. ... Електронната система за регистрация попълва служебно данните за собственика въз основа на електронно идентифициране на заявителя чрез средствата на електронното управление. Заявителят не е длъжен да предоставя данни, които вече се съдържат в Националната база данни „Население“, в Търговския регистър или в други регистри, поддържани от държавни органи.</u></p>		
				<p><u>Предложение 4 — Централен каталог на модели ИЕПС и разграничаване между данни за модела и данни за конкретната бройка</u></p> <p><u>Проблем</u></p> <p><u>Проектът изисква към заявлението за първоначална регистрация да се представя техническа документация за ИЕПС, включваща фабричен/сериен номер и позволяваща определяне на марка, модел, постоянна номинална мощност, максимална конструктивна скорост и маса.</u></p> <p><u>На практика част от тези данни са технически характеристики на модела, а не индивидуални данни за всяка отделна бройка. Данни като марка, модел, постоянна номинална мощност, максимална конструктивна скорост и маса обичайно са еднакви за всички превозни средства от съответния модел. За разлика от тях, данни като собственик, фабричен/сериен номер, регистрационен номер и състояние на конкретното превозно средство са индивидуални данни за конкретната бройка.</u></p> <p><u>Смесването на тези две категории ще доведе до излишна административна тежест. Няма</u></p>	Не се приема	<p>Предвидените в проекта изисквания към техническата документация и начините за нейното представяне са актуализирани и възможно най-опрестени и олекотени за заявителите. По отношение на изискването за представяне на техническата документация относими и релевантни са и техническите спецификации (представляващи техническа документация по смисъла на закона), посочени и публикувани от производителите,</p>

				<p><u>логика всеки собственик на един и същ масов модел — например Xiaomi M365 или друг разпространен модел — да представя повторно една и съща техническа документация. Това ще затрудни гражданите, общините и бизнеса, без да допринася допълнително за безопасността или контрола.</u></p> <p><u>Предложение на БАЕМ</u></p> <p><u>Да се създаде централен каталог на модели ИЕПС, поддържан от ДАБДП или друг компетентен орган, в който техническата документация за конкретен модел да се представя еднократно и да се използва служебно при последващи регистрации.</u></p> <p><u>Каталогът следва да съдържа техническите данни за модела, включително марка, модел, постоянна номинална мощност, максимална конструктивна скорост, маса и други данни, необходими за регистрацията.</u></p> <p><u>При регистрация на конкретно ИЕПС от вече вписан модел собственикът не следва да представя повторно техническа документация за модела. В този случай общината следва да използва служебно данните от каталога и да проверява само индивидуалните данни за конкретната бройка — собственик, фабричен/сериен номер или друг надежден идентификатор, документ или декларация за придобиване и наличие на задължителните елементи за безопасност.</u></p> <p><u>Вписването на нови модели в каталога може да става по заявление от:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>производител;</u> • <u>официален представител;</u> 	<p>отразяващи именно общите масови белези на даден модел и марка.</p>
--	--	--	--	--	--

				<ul style="list-style-type: none"> • <u>вносител;</u> • <u>дистрибутор;</u> • <u>техническа служба;</u> • <u>браншова организация.</u> <p><u>ДАБДП следва да проверява постъпилата информация за пълнота, достоверност и съответствие с изискванията. Каталогът следва да се актуализира при постъпване на нови данни или промяна в параметрите на моделите. Следва да се предвиди и прозрачен механизъм за сигнализиране и коригиране на грешки от заинтересованите лица.</u></p> <p><u>Къде да се добави</u></p> <p><u>В Глава първа, след разпоредбите за регистъра, или в Глава втора, Раздел I, след чл. 7.</u></p> <p><u>Предложен текст</u></p> <p><u>Чл. ... Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ поддържа централен каталог на модели индивидуални електрически превозни средства, в който се вписват марка, модел, постоянна номинална мощност на електродвигателя, максимална конструктивна скорост, маса на превозното средство и други технически данни, необходими за регистрацията.</u></p> <p><u>Чл. ... Техническата документация за модел ИЕПС може да бъде предоставена еднократно от производител, официален представител, вносител, дистрибутор, техническа служба или браншова организация.</u></p> <p><u>Чл. ... Когато ИЕПС е от модел, вече вписан в каталога, собственикът не е длъжен да</u></p>	
--	--	--	--	---	--

				<p><u>представя повторно техническа документация за модела. В този случай общината използва служебно данните от каталога.</u></p> <p><u>Чл. ... При регистрация на ИЕПС от вече вписан модел се извършва идентификация на конкретното превозно средство чрез фабричен/сериен номер или друг надежден идентификатор, проверка на данните за собственика и проверка за наличие на задължителните елементи за безопасност.</u></p> <p><u>Чл. ... Данните в каталога се актуализират при постъпване на нова информация, при установяване на неточности или при промяна в техническите характеристики на модел. Заинтересованите лица могат да подават сигнали за корекция или допълване на данните в каталога.</u></p>		
				<p><u>Предложение 5 — Липсваща, повредена или паднала лепенка със сериен номер да не води автоматично до отказ</u></p> <p><u>Проблем</u></p> <p><u>При много ИЕПС фабричният или серийният номер е поставен върху лепенка или друг нетраен носител. Такава лепенка може да се отлепи, повреди или заличи при нормална употреба — от атмосферни условия, почистване, механично триене или износване.</u></p> <p><u>Автоматичният отказ в такива случаи е непропорционален, особено когато превозното средство може да бъде надеждно идентифицирано чрез други източници.</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Предложението е отразено в проекта, като е изрично предвидена възможността фабричният/сериен номер да бъде удостоверен и чрез извлечение от мобилно или цифрово приложение, предназначено за съответното превозно средство. Предвиденият отказ за регистрация не е автоматичен, а</p>

				<p><u>Предложение на БАЕМ</u></p> <p><u>Да се въведе принципът на надеждна идентификация, а не изискване за задължителна физическа лепенка.</u></p> <p><u>Допустими източници за установяване на идентификатор могат да бъдат:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>техническа документация;</u> • <u>официално приложение на производителя;</u> • <u>електронен профил на устройството;</u> • <u>документ за придобиване;</u> • <u>гаранционна информация;</u> • <u>сервизна диагностика;</u> • <u>протокол от техническа служба;</u> • <u>помощен сервизен протокол, когато наредбата го допуска.</u> <p><u>Къде да се промени</u></p> <p><u>В разпоредбите относно идентификацията и отказа за регистрация — около чл. 7 и чл. 8 от проекта.</u></p> <p><u>Предложен текст</u></p> <p><u>Когато фабричният или серийният номер не е наличен върху физическа маркировка на ИЕПС, но може да бъде установен по надежден и проверим начин чрез техническа документация, официално приложение на производителя, електронен профил на устройството, документ за придобиване, гаранционна информация, сервизна диагностика или протокол от техническа</u></p>	<p>приложим само при невъзможност фабричният/серийният номер да бъде установен както от заявителя, така и в хода на нарочна проверка от страна на техническите служби.</p>
--	--	--	--	---	---

				<p><u>служба, регистрацията не се отказва само на това основание.</u></p> <p><u>Начинът на установяване на идентификатора се описва в протокола за идентификация.</u></p>		
				<p><u>Предложение 6 — Да се допусне помощен сервизен протокол, без да се смесва с техническа служба</u></p> <p><u>Проблем</u></p> <p><u>Проектът предвижда протокол от техническа служба при липса на техническа документация. Това е правилно в случаите, когато трябва да се установят технически параметри.</u></p> <p><u>Но има практически случаи, при които не е необходима пълна техническа служба — например:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>паднала лепенка със сериен номер;</u> • <u>проверка на номер чрез приложение;</u> • <u>установяване на модел чрез сервизна диагностика;</u> • <u>снимково документиране;</u> • <u>поставяне на дубликат на вече доказан идентификатор.</u> <p><u>В тези случаи насочването на гражданите към техническа служба е непропорционално.</u></p> <p><u>Предложение на БАЕМ</u></p> <p><u>Да се предвиди възможност специализирани сервиси да издават помощен сервизен протокол, който не замества протокол от</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Случаите на липса на техническа документация, предвид наличието на посочени и публикувани от производителите технически спецификации, са минимизирани.</p>

				<p><u>техническа служба, но подпомага общината при идентификация.</u></p> <p><u>Къде да се добави</u></p> <p><u>В Глава втора, Раздел I, след правилата за липса на техническа документация.</u></p> <p><u>Предложен текст</u></p> <p><u>Специализирани сервизи могат да издават помощен сервизен протокол за установяване на идентификационни данни на ИЕПС, включително чрез официално приложение, сервизна диагностика, снимков материал или документална проверка, когато това не замества протокол от техническа служба по чл. 138б–138г от Закона за движението по пътищата.</u></p>		
				<p><u>V. Заключение</u></p> <p><u>БАЕМ подкрепя въвеждането на ред и регистрация на индивидуалните електрически превозни средства, когато режимът е ясен, пропорционален, лесен за прилагане и насочен към реалните проблеми: безопасност, идентификация, контрол върху лошите практики и развитие на устойчива градска мобилност.</u></p> <p><u>Същевременно настояваме наредбата да не създава излишни административни, финансови или технически пречки за гражданите и бизнеса.</u></p> <p><u>Регистрацията трябва да бъде:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>лесна;</u> • <u>достъпна;</u> 	<p>Не съдържа конкретно предложение</p>	

				<ul style="list-style-type: none"> • <u>електронна;</u> • <u>базирана на служебно използване на вече налични данни;</u> • <u>съобразена със заварените ИЕПС;</u> • <u>насочена към ограничаване на лошите практики, без да наказва изрядните ползватели.</u> <p><u>БАЕМ счита, че въвеждането на преходен режим за заварените ИЕПС, реална електронна регистрация, служебно използване на наличните държавни данни, централен каталог на модели, надеждна идентификация при липсваща физическа маркировка и възможност за помощен сервизен протокол ще направят режима по-ефективен, справедлив и приложим за всички участници.</u></p> <p><u>Финалната позиция на БАЕМ е:</u></p> <p><u>Да има ред, но не и бариери. Да има контрол върху лошите практики, но не и наказание за изрядните ползватели. Да има регулация, която стимулира устойчивата мобилност, а не такава, която я задушавя.</u></p> <p>-</p> <p><u>С _____ уважение,</u> <u>Управителен _____ съвет</u> <u>Българска асоциация по електромобилност (БАЕМ)</u> <u>София, май 2026 г.</u></p>		
10.	Официално, 19.05.2026 г.	Община Пирдоп	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име		Не се съдържа	

			<input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>Във връзка с искане за предоставяне на становище по проекта на Наредба за условията и реда за регистриране, отчет и възстановяване на регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства в общините, изразяваме следното становище:</u></p> <p><u>Считаме, че с предложения проект на наредба се възлагат значителни по обем нови административни функции и отговорности на общините, без да е предвидено съответното финансово, кадрово и техническо обезпечаване.</u></p> <p><u>Предвидените дейности по регистрация и отчет на индивидуални електрически превозни средства, поддържане на регистри и база данни, обработка и съхранение на информация, прекратяване и възстановяване на регистрации, административно обслужване на граждани, упражняване на контролни функции, ще доведат до допълнителна административна натовареност на общинските администрации.</u></p> <p><u>Следва да се има предвид, че голяма част от общините не разполагат с необходимия административен капацитет и човешки ресурс за осъществяване на подобна дейност, особено при липса на:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>допълнително финансиране;</u> - <u>разработени и предоставени унифицирани електронни системи;</u> - <u>методически указания и техническа обезпеченост;</u> 	конкретно предложение	
--	--	--	--	---	------------------------------	--

				<p><u>- предварителна оценка на въздействието върху общинските бюджети и административната дейност.</u></p> <p><u>Считаме, че с проекта на практика се прехвърля значителна част от отговорността по регулирането и администрирането на този вид превозни средства към общините, без да са създадени необходимите условия за ефективно изпълнение на тези функции.</u></p> <p><u>В тази връзка предлагаме при формиране на общото становище на Национално сдружение на общините в Република България да бъдат поставени въпросите относно:</u></p> <ol style="list-style-type: none"><u>1. Необходимостта от финансова обезпеченост на новите дейности;</u><u>2. Осигуряване на централизирана електронна система;</u><u>3. Ограничаване на административната тежест за общините;</u><u>4. Ясно разграничаване на отговорностите между държавните органи и местната власт;</u><u>5. Извършване на цялостна оценка на въздействието преди приемане на нормативната уредба.</u>	
--	--	--	--	---	--

11.	<p>Чрез Портала за обществени консултаци, 18.05.2026 г.</p>	<p>Николай Гелов</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>Относно допълнителните разпоредби</u></p> <p><u>Авторите на проекта явно са се чудили с какво съдържание да запълнят допълнителните разпоредби на наредбата. Защото не мога да си обясня по друг начин защо:</u></p> <p><u>в §1 от ДР се обяснява как с правомощията на собственици на ИЕПС по тази наредба се ползват и техните пълномощници или законни представители. Сякаш не е ясно каква роля имат тези правни фигури и как те осъществяват дейността си.</u></p> <p><u>В §2, т. 1 от ДР се дава определение за „регистрация“, което се различава от определението по §6, т. 18а от ДР на ЗДвП, което е явно нарушение на нормите на ЗНА (по-конкретно на чл. 15, ал. 1 и 3). Заслужава си да се припомни на авторите на проекта, че наредбата се издава по силата на чл. 80а, ал. 9 от ЗДвП, за да уреди регистрирането (по смисъла на ЗДвП) на ИЕПС. Косто изключва възможността на думата „регистрация“ да се придава значение, което се различава по смисъл от въведеното със ЗДвП.</u></p>	<p>Приема се</p>	<p>Предложенията са отразени в проекта</p>

				<p><u>В §2, т. 2 от ДР е посочено, че „идентификация“ включва и действия за проверка за съответствие на всички данни на представеното ИЕПС с данните, описани в документите за собственост и в техническата документация на превозното средство. Интересно как в общините ще проверяват спирачната ефективност, собственото тегло, постоянната номинална мощност на електродвигателя и максималната скорост на движение. Общините нито имат подходящи измервателни уреди, нито имат обучен персонал, нито имат акредитация да извършват такива проверки и измервания.</u></p> <p><u>Затова си позволявам да предложа от проекта изцяло да отпаднат допълнителните разпоредби.</u></p>		
12.	<p>Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.</p>	<p>Николай Гелов</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>Относно глава четвърта</u></p> <p><u>Възразявам срещу „постното“ описание на процедурата за водене на отчет, дадено в глава четвърта на наредбата. И предлагам авторите на проекта да вземат пример от съдържанието на глава шеста от наредбата по чл. 140, ал. 2 ЗДВП.</u></p> <p><u>Предлагам в чл. 28 да отпадне ал. 2, тъй като тази разпоредба не съответства на нормите на чл. 10, ал. 1 и чл. 12 ЗНА. Съгласно тези норми е недопустимо наредбата за регистрация на ИЕПС да определя правила за</u></p>	<p>Не се приема</p>	<p>Предвидените в проекта текстове от глава четвърта в достатъчна степен регламентират принципните положения, свързани с необходимостта от водене на отчет и съхраняване на документи. Разпоредбата на чл. 28, ал. 2 е преразглеждана по своя характер, а не урежда самостоятелен ред.</p>

				<u>вътрешния оборот на документи в администрациите.</u>		
13.	Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>Относно глава трета</u></p> <p><u>Възразявам срещу предложението носителите на регистрационен номер да бъдат под формата на стикери тип „ваденка“. И предлагам те да бъдат под формата на табели, за да може наредбата да съответства на ЗДвП.</u></p> <p><u>Мотиви: Съгласно чл. 7, ал. 2 ЗНА наредбата е нормативен акт, който се издава за прилагане на отделни разпоредби или подразделения на нормативен акт от по-висока степен. Като според чл. 15, ал. 1 ЗНА наредбата трябва да съответства на другите нормативни актове от по-висока степен. Следователно наредбата не може да противоречи на ЗДвП, където в §6, т. 18а от ДР изрично е отбелязано, че регистрацията на пътно превозно средство включва и „издаването на табели с регистрационен номер“. Така че наредбата не може да регламентира за ИЕПС да се издават други носители на регистрационен номер, различни от табели.</u></p>	Не се приема	Съгласно разпоредбата на чл. 143, ал. 5а, т. 6 от ЗДвП индивидуалните електрически превозни средства не подлежат на регистрация по реда на ЗДвП. В проектът на наредба не се съдържа противоречие със ЗДвП, а самостоятелен ред за регистрация, Особеностите на този самостоятелен ред (които са вследствие на особеностите на самия обект на регистрация - ИЕПС) рефлектират и се отразяват и върху материалния субстрат, обективиращ извършената регистрация – носителите на рег. Номер.

14.	Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p>Относно чл. 24</p> <p><u>Възразявам срещу предложението да не се позволява възстановяване на служебно прекратена регистрация. Особено в случаите на прекратяване по реда на чл. 21, ал. 2, т. 5. Смятам, че това ограничение засяга необосновано правата на гражданите.</u></p>	Приема се по принцип	Правата на гражданите не са накърнени или ограничени, предвид възможността за нова регистрация на ИЕПС, което отговоря на условията на Наредбата.
15.	Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p>Относно чл. 23</p> <p><u>Предлагам в чл. 23, ал. 2 след думите „Органите за контрол по ...“ да се добави „чл. 165 и чл. 167, ал. 2“.</u></p> <p><u>Мотиви: За да не става объркване за кои точно органи за контрол по ЗДВП става въпрос. Тъй като и тези по чл. 166 осъществяват контрол, но не върху ИЕПС.</u></p>	Приема се	Предложението е отразено в проекта
16.	Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p>Относно чл. 21 и чл. 22</p> <p><u>Предлагам разпоредбата на чл. 21, ал. 1, т. 1 да се допълни по следния начин:</u></p> <p><u>“Чл. 21. (1) Регистрацията на ИЕПС се прекратява:</u></p>	Не се приема	Редът за регистрация на ИЕПС изрично е изключен от обхвата на ЗДВП съгласно чл. 143, ал. 5а. Лимитативното изброяване на хипотезите на прекратяване по

			<p><u>1. по писмено заявление на собственика – при наличие на някое от основанията по чл. 143, ал. 6 ЗДвП;</u></p> <p><u>Мотиви: ИЕПС са пътни превозни средства и следователно за прекратяването на тяхната регистрация по искане на собственика също следва да важи нормата на чл. 143, ал. 6 ЗДвП.</u></p> <p><u>Съответно предлагам в чл. 22, ал. 1 и в приложение № 9 да се добавят основанията за прекратяване на регистрацията по чл. 143, ал. 6 ЗДвП и да се включи изискване собственикът на ИЕПС да декларира в заявлението съответното основание.</u></p>		<p>искане на заявителя неоснователно би ограничило възможностите за свободна преценка от страна на собственика.</p>
			<p><u>Също така предлагам в чл. 21, ал. 2, т. 5 да се промени по следния начин:</u></p> <p><u>„5. при промяна на собствеността на регистрирано ИЕПС на собственик, който в двумесечен срок от придобиването не изпълни задължението си по чл. 17, ал. 2 или в случаите, когато собственикът е починал и в шестмесечен срок от настъпване на това обстоятелство не е заявена промяна в данните за собственика.</u></p> <p><u>Мотиви: Смятам, че след като ИЕПС се смята за пътно превозно средство по смисъла на ЗДвП, служебното прекратяване на регистрацията при промяна на собствеността следва да се извършва в сроковете по чл. 143, ал. 15 ЗДвП, защото е недопустимо с подзаконов нормативен акт, какъвто е</u></p>	<p>Не се приема</p>	<p>Съгласно разпоредбата на чл. 143, ал. 5а, т. 6 от ЗДвП индивидуалните електрически превозни средства не подлежат на регистрация по реда на ЗДвП. Предвиденият срок за деклариране на промяна в собствеността е съобразен с особеностите на самостоятеления ред за регистрация – ИЕПС.</p>

				<u>наредбата, да се преуреждат и то по неблагоприятен за гражданите начин въпроси, които са уредени на законово ниво.</u>		
				<p><u>Допълнително предлагам в чл. 21, ал. 2 да се добави нова т. 6 със следното съдържание:</u></p> <p><u>„6. при получаване на уведомление от Гаранционния фонд по чл. 574, ал. 11 от Кодекса за застраховането. Служебно прекратена регистрация на ИЕПС се възстановява служебно при предоставени данни за сключена застраховка от Гаранционния фонд или по желание на собственика след представяне на валидна застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите.“</u></p> <p><u>Мотиви: След като за ИЕПС съществува законово задължение за сключване на задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите (чл. 80а, ал. 1, т. 6 ЗДвП), редно е да се прилага служебно прекратяване на регистрацията при липса на такава застраховка.</u></p>	Не се приема	<p>Законовото задължение за сключване на задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ не е необходим елемент и предпоставка в предвидената процедура по регистрация на ИЕПС.</p> <p>Съгласно КЗ уведомленията от „Гаранционния фонд“ се изпращат към автоматизираните системи на МВР, а не към предлагания в настоящия проект регистър.</p>
17.	Чрез Портала за обществени консултаци, 18.05.2026 г.	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>Относно чл. 20</u></p> <p><u>Предлагам в ал. 2 да се посочи по-ясно кой документ по ал. 1 трябва да се приложи към заявлението за издаване на нови носители на</u></p>	Приема се	Бележката е отразена в проекта

				рег. номер, когато това заявление се подава по електронен път. Защото в ал. 1 се говори за „копие“ на документ, удостоверяващ заплащането на стойността на новите носители на рег. номер. Като такова копие не се изисква, когато плащането е извършено по електронен път.		
18.	Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>Относно чл. 19</u></p> <p>Предлагам в чл. 19 да се укаже изрично дали при промяна на собствеността новите носители на рег. номер се издават безплатно. Защото в чл. 19 липсва разпоредба, която да съответства по смисъл на тази по ал. 8 в чл. 18 или на тази по изречение второ на чл. 20, ал. 1.</p>	Приема се по принцип	Текстът е редактиран. При промяна в собствеността не се предвижда издаване на нови носители.
19.	Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>Относно чл. 18</u></p> <p>1. Предлагам в ал. 1 да се допълни, че заявление за промяна се подава и при промяна в името на юридическо лице – собственик.</p>	Приема се	Предложението е отразено в проекта

				<p><u>2. Предлагам ал. 5 да се прецизира, тъй като от предложената редакция не става ясно:</u></p> <p><u>кой решава дали могат да бъдат подменени носителите на регистрационния номер;</u></p> <p><u>как е възможно да се заяви подмяна на носители на регистрационния номер, които са здрави (не са повредени или унищожени) и въобще допустимо ли е това, при положение че в чл. 17, ал. 1 липсва подобно основание за промяна в регистрацията, съответно в приложение № 8 също няма предвидена такава услуга (за подмяна на здрави и годни носители на рег. номер);</u></p> <p><u>ако собственикът не е поискал подмяна на носителите на регистрационен номер поради промяна на постоянния му адрес, тоест ИЕПС остане със старите си номера, и впоследствие носителите на номерата бъдат повредени или унищожени, той ще може ли да поиска издаване на нови носители със същия рег. номер от общината по стария си постоянен адрес. Защото, ако отделните общини са определили различни стойности на носителите на рег. номер, собственикът може да иска да плати възможно най-малко.</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Текстовете са редактирани. При промяна в регистрацията, изразяваща се в промяна на данните на собственика или промяна в собствеността, не се предвижда издаване на нови носители.</p>
				<p><u>3. Предлагам разпоредбите на ал. 7 и ал. 8 да се преместят в глава трета, където смятам, че е тяхното систематично място, предвид това, че се отнасят до носителите на рег. номер.</u></p>	<p>Приема се</p>	<p>Предложението е отразено в проекта</p>

				<p><u>Освен това обръщам внимание, че ал. 7 не е структурирана съгласно правилата за изработване на нормативни актове, съгласно които алинеите се състоят от точки, а не от букви, както е в предложената редакция.</u></p>		
				<p><u>Също така предлагам в чл. 18 или в глава трета (в зависимост от това къде ще бъде разположена разпоредбата по ал. 7) да се добави разпоредба как се процедира, когато носителите на рег. номер се изпращат с пощенска услуга и:</u></p> <p><u>пратката бъде загубена или повредена – кой има право на обезщетение от пощенския оператор, трябва ли да се подава ново заявление за издаване на нови носители на рег. номера, съответно да се плаща тяхната стойност;</u></p> <p><u>собственикът откаже или не може (не е на адреса за доставка) да получи пратката.</u></p>	Не се приема	Предложението е извън предмета на регулиране на проекта на нормативен акт
20	<p>Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.</p>	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>Относно чл. 17</u></p> <p><u>Предлагам ал. 3 на чл. 17 да се прецизира, тъй като от предложената редакция не става ясно:</u></p> <p><u>защо праводателят (старият собственик) трябва да подаде информация само за</u></p>	Приема се по принцип	<p>Предложението относно подаваните от страна на праводателя данни съгласно ал. 3 на чл. 17 е отразено в проекта!</p> <p>Съгласно цитираната разпоредба на</p>

			<p><u>превозното средство, но не и за приобретателя (новия собственик). Освен това липсва изискване за представяне на документ или декларация за прехвърляне на собствеността, аналогично на това по чл. 19, ал. 2. Така излиза, че се разчита само на честна дума;</u></p> <p><u>защо трябва да се подава отделно информация за кода на областта и кода на общината, в която е регистрирано ИЕПС, при положение че трябва да се подаде информация и за регистрационния номер, от който лесно може да се разбере и кода на областта, и кода на общината по месторегистрация;</u></p> <p><u>трябва ли праводателят (старият собственик) да попълва приложение №8 или може да подаде информацията в свободна форма;</u></p> <p><u>дали праводателят (старият собственик) дължи такса за административната услуга по промяна на регистрацията съгласно чл. 18, ал. 3.</u></p> <p><u>Също така искам да обърна внимание, че ал. 4 не е съобразена с ал. 3, тъй като предвижда изрично прекратяване на регистрацията на ИЕПС, ако приобретателят не е заявил промяна в регистрацията в двуседмичен срок от промяната на собствеността. А така се обезсмисля подаването на искане за промяна в регистрацията от страна на прехвърлителя/праводателя (стария собственик) по реда на ал. 3.</u></p> <p><u>Освен това не става ясно как ще се процедира в случай на промяна в собствеността поради смърт на собственика, ако няма информация кой и кога е приел ИЕПС като наследство,</u></p>	<p><u>праводателя не е възложено задължение, а е предвидена една правна възможност, за която не се дължи такса или цена. Възможността е предвидена с цел обезпечаване на информация, в случай че новият собственик не изпълни своето задължение.</u></p>
--	--	--	--	--

				съответно не е известно от кога и за кого тече срока за изпълнение на задължението по ал. 2.		
21.	Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p>Относно чл. 16</p> <p><u>Предлагам терминологията в чл. 16 да се приведе в съответствие с тази по ЗДВП, където в чл. 80а, ал. 8 се говори за постановяване на „отказ от вписване в регистъра“.</u></p> <p><u>Освен това смятам, че изброяването на основанията за постановяване на отказ от „регистрация“ в ал. 1 от чл. 16 е неточно и непълно по следните съображения:</u></p> <p><u>В т. 1 от ал. 1 е посочено, че ИЕПС не подлежи на регистрация, ако не може да се установи фабричният/серийният номер, поставен от производителя. Но този номер е само един от реквизитите, които трябва да бъдат вписани в регистъра като данни за ИЕПС съгласно изискването на чл. 80а, ал. 6, т. 2 ЗДВП. Всички тези данни трябва да бъдат проверени и удостоверени, без изключение, за да бъде извършено вписването на едно ИЕПС в регистъра. Като при липса на техническа документация, в която са отразени тези данни, законът изисква издаване на протокол от техническа служба за извършена проверка за установяване на тези данни (за справка - чл. 80а, ал. 6, т. 5 ЗДВП). Следователно при невъзможност за</u></p>	Приема се по принцип	Разпоредбата на чл. 16 е редактирана. Разпоредбите относно идентификация на превозното средство, както и приложение № 4, отпадат от проекта

				<p><u>установяване и на други данни, например на марката и/или модела, също трябва да се постановява отказ от вписване. Това мое разбиране намира потвърждение и в образеца на протокола за идентификация (приложение № 4 към чл. 8, ал. 1, т. 1), където е посочено, че по време на идентификацията трябва да се установят и други данни за ИЕПС, а не само неговият фабричен/сериен номер.</u></p> <p><u>В т. 3 от ал. 1 е посочено, че не подлежат на регистрация превозни средства, които не притежават техническите характеристики съгласно изискванията на § 6, т. 18б от ДР на ЗДВП. Но тези технически характеристики включват и височината на точка R (референтна точка на седене) за превозните средства с място за седене. А нито в образеца на протокола за идентификация (приложение № 4 към чл. 8, ал. 1, т. 1), нито в различните образци на заявление за регистрация се изисква посочване на тази техническа характеристика.</u></p> <p><u>Също така смятам, че в случаите на издаване на протокол за идентификация (приложение № 4 към чл. 8, ал. 1, т. 1), отказ от вписване в регистъра може да бъде постановен само ако в самия протокол е отбелязано, че превозното средство не отговаря на изискванията. В противен случай, ако заключенията от идентификацията на превозното средство не се вземат предвид, се обезсмисля цялата идентификация.</u></p> <p><u>На база на горните забележки предлагам ал. 1 на чл. 16 да се промени по следния начин:</u></p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p><u>“Чл. 16. (1) Отказ от вписване в регистъра по чл. 3, ал. 1 може да бъде постановен от кмета на съответната община или оправомощено от него длъжностно лице в следните случаи:</u></p> <p><u>1. когато не може да се установят всички данни за ИЕПС, както следва:</u></p> <p>а) <u>фабричен или сериен номер;</u></p> <p>б) <u>марка;</u></p> <p>в) <u>модел;</u></p> <p>г) <u>постоянна номинална мощност на електродвигателя (W);</u></p> <p>д) <u>максимална конструктивна скорост (km/h);</u></p> <p>е) <u>собствена маса (kg);</u></p> <p><u>2. когато лицето, което е обявено за собственик на превозното средство:</u></p> <p>а) <u>не е с постоянен адрес в съответната община – ако е физическо лице;</u></p>	
--	--	--	--	--	--

				<p><u>б) не е със седалище и адрес на управление в съответната община – ако е юридическо лице;</u></p> <p><u>3. когато към заявлението за регистриране не са приложени всички изискуеми документи и непълнотите не са отстранени в срока по чл. 7, ал. 8;</u></p> <p><u>4. когато предложеното за регистрация превозно средство не отговаря на изискванията на § 6, т. 18б от допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата.”</u></p>		
				<p><u>Възразявам срещу ал. 2, тъй като тя предвижда в случай на отказ за регистрация да се извърши вписване на превозното средство в регистъра.</u></p> <p><u>Това противоречи както на житейската логика, така и на закона (чл. 80а, ал. 6 ЗДВП), а също и на разпоредбата на чл. 3, ал. 1 от наредбата, която предвижда в регистъра да се вписват само регистрацията, промяната, прекратяването или възстановяването на регистрацията на ИЕПС, но не и отказ за регистрация.</u></p> <p><u>Освен това искам да обърна специално внимание на това, че ал. 2 не прави разграничение между основанията за отказ от вписване в регистъра, посочени в ал. 1. Така се оказва, че дори и ако превозното средство</u></p>	Не се приема	<p>Изискването отказът от регистрация да бъде отразяван в регистъра е предвидено с оглед необходимостта органите по регистрация да имат достъп до вече извършени констатации при предходни опити от страна на заявител да регистрира превозно средство, което не отговаря на законовите изисквания.</p>

				<p><u>не се смята за ИЕПС, защото не отговаря на изискванията по § 6, т. 18б от ДР на ЗДвП (основание за отказ от регистрация по ал. 1, т. 3), то все пак трябва да бъде вписано в регистъра (който е само за ИЕПС).</u></p> <p><u>Затова предлагам ал. 2 да отпадне или да се промени по следния начин:</u></p> <p><u>„(2) При постановяване на отказ за вписване не се създава запис в регистъра по чл. 3, ал. 1.“</u></p>		
22.	<p>Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.</p>	<p>Николай Гелов</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>Относно чл. 15</u></p> <p><u>Възразявам срещу чл. 15, защото от тази разпоредба не става ясно:</u></p> <p><u>кой е адресатът на заповедта, издавана от кмета на общината или от оправомощено от него длъжностно лице. Най-малкото не изглежда нормално кметът на общината да нарежда сам на себе си да откаже прилагането на реда за регистрация по чл. 10, ал. 1;</u></p> <p><u>дали заповедта за отказ да се приложи реда за регистрация по чл. 10, ал. 1 е равностилна на отказ за регистрация по смисъла на чл. 16, съответно дали подлежи на обжалване.</u></p> <p><u>Действително, при подадено заявление за регистрация, включително такова по чл. 10,</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбите относно диференцираната процедура за регистрация отпадат от проекта.</p>

				<p><u>ал. 1, се дължи произнасяне от страна на кмета на общината или оправомощено от него лице. Но това произнасяне не може да бъде под формата на заповед, а единствено:</u></p> <p><u>вписване в регистъра на посоченото в заявлението ИЕПС или</u></p> <p><u>постановяване на отказ от вписване.</u></p> <p><u>Освен това посочените в чл. 15 основания за отказ от прилагане на реда за регистрация по чл. 10, ал. 1 се припокриват с основанията за постановяване на отказ за регистрация по чл. 16, ал. 1, т. 2. И така се получава, че при непълнота в документацията може да се извършат две различни действия – едно по чл. 15 и друго по чл. 16.</u></p>		
				<p><u>Относно чл. 14</u></p> <p><u>Възразявам срещу чл. 14 по следните причини:</u></p> <p><u>Систематичното място на чл. 14 е в глава трета, която специално е посветена на носителите на регистрационни номера.</u></p> <p><u>Първата алинея от чл. 14 е лишена от смисъл, защото на практика, без значение по какъв ред е извършена регистрацията, носителите на регистрационен номер се получават по реда на чл. 18, ал. 7.</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбите относно диференцираната процедура за регистрация и относно възможността за издаване на допълнителни носители на регистрационен номер отпадат от проекта.</p>

				<p><u>С ал. 2 се допуска пряка дискриминация на база имуществено състояние, в явно нарушение на забраната по чл. 4, ал. 1 от ЗЗДискр, тъй като само собственици на повече от 100 ИЕПС имат право да заявят получаване на допълнителни носители на регистрационен номер.</u></p> <p><u>Отделен въпрос е, че от ал. 2 не става ясно:</u></p> <p><u>под каква форма се подава заявлението за издаване на повече от 2 носителя на регистрационен номер, защото в приложение №6 към чл. 10, ал. 1 липсва съответен реквизит;</u></p> <p><u>дали собственикът може да заяви допълнителни носители на регистрационен номер само от един вид – например само с хоризонтално изписване;</u></p> <p><u>за какво служат допълнителните носители на регистрационен номер.</u></p>		
23.	<p>Чрез Портала за обществени консултаци, 18.05.2026 г.</p>	<p>Николай Гелов</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>Относно чл. 12</u></p> <p><u>Предлагам да се отмени ал. 8 от чл. 12.</u></p> <p><u>Мотиви: Съгласно ал. 1 от чл. 12 електронната база данни трябва да е за всички регистрирани ИЕПС. Тоест, задължението за поддържане на тази база данни възниква след изпълнение на услугата по регистриране на ИЕПС. Съответно няма как кметът на общината да откаже на собственика на ИЕПС да ползва облекчения ред за регистрация по</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбите относно диференцираната процедура за регистрация отпадат от проекта</p>

				<u>чл. 10 постфактум, след като тази услуга вече е била предоставена.</u>		
24.	Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>Относно чл. 9</u></p> <p><u>Буди недоумение защо ал. 3 от чл. 9 изисква изпращане на оригиналите на заявленията от общината по регистрацията до общината по идентификация, но не и тяхното връщане обратно. А в същото време, според ал. 4, протоколите за идентификация трябва да се изпратят в общината по регистрацията.</u></p> <p><u>Защо въобще е нужно да има такива изрични регламентации в наредбата, при положение че има наредба за обмена на документи в администрацията, с която, видно от чл. 28, ал. 2, са запознати и авторите на проекта.</u></p> <p><u>Затова предлагам ал. 3 да се промени по следния начин:</u></p> <p><u>„(3) В случаите по ал. 1 обменът на документи между различните общини се извършва съгласно Наредбата за обмена на документи в администрацията.“</u></p> <p><u>От разпоредбата на ал. 5 в чл. 9 човек остава с впечатлението, че идентифицирането и регистрацията на едно ИЕПС представляват две независими една от друга услуги, като за</u></p>	Приема се по принцип	Разпоредбите относно идентификация и преглед на превозното средство отпадат от проекта

				<p><u>всяка от тях общинските съвети трябва да определят съответна цена.</u></p> <p><u>Кое то противоречи на нормата на чл. 8, ал. 1, според която идентификацията на ИЕПС се прави при „извършване на регистрация“, което подсказва, че тази дейност е част от услугата по регистрация. Освен това нормата на чл. 2, ал. 4 предвижда общинските съвети да могат да определят цени само за услугите по регистрация, промяна, прекратяване или възстановяване на регистрацията. Но не и отделна цена за услуга „идентифициране на ИЕПС“.</u></p> <p><u>А съгласно чл. 7, ал. 2, т. 3 се изисква представяне на копие от документ за заплатена цена за регистрация и документ за заплатена стойност на носителите на регистрационния номер, но не и документ за заплатена цена за идентифициране.</u></p> <p><u>С оглед на всичко гореизложено предлагам в наредбата изрично да се уточни:</u></p> <p><u>идентифицирането на ИЕПС част ли е от услугата по регистрация или е съвсем отделна услуга;</u></p> <p><u>ако идентифицирането на ИЕПС е отделна услуга, могат ли общинските съвети да определят цена за нея с оглед на разпоредбата на чл. 2, ал. 4.</u></p>	
--	--	--	--	---	--

25.	<p>Чрез Портала за обществени консултаци, 18.05.2026 г.</p>	<p>Николай Гелов</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>Относно чл. 8</u></p> <p><u>Предлагам чл. 8 да се промени по следния начин:</u></p> <p><u>“Чл. 8. (1) При идентифициране на ИЕПС съответното длъжностно лице от службите за контрол по чл. 167, ал. 2 от Закона за движението по пътищата проверява:</u></p> <p><u>1. дали заявлението за регистрация е окомплектовано с всички необходими документи;</u></p> <p><u>2. дали данните за марка, модел и фабричен/сериен номер на ИЕПС, посочени в заявлението и документите към него, съответстват на тези на представеното ИЕПС;</u></p> <p><u>3. данните на собственика-физическо лице чрез сверяване с документ за самоличност.</u></p> <p><u>(2) За всяка проверка по ал. 1 се съставя протокол по образец, съгласно приложение № 4, който се подписва от длъжностното лице, извършило проверката, като това лице носи отговорност за правилното и точното попълване на протокола, както и за достоверността на посочените в него данни.“</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбите относно идентификация и преглед на превозното средство отпадат от проекта</p>
-----	---	-----------------------------	---	---	------------------------------------	--

				<p><u>Мотиви: Както съм посочил в коментара си относно чл. 7, службите за контрол, определени от кметовете на общините по реда на чл. 167, ал. 2 ЗДвП, не могат да упражняват контрол за спазване на изискванията по чл. 79 ЗДвП. Следователно от ал. 1 трябва да отпадне проверката дали са спазени тези изисквания. Освен това трябва по-детайлно да се посочи какво точно представлява идентифицирането на едно ИЕПС, а именно сверяване на заявените от собственика данни с тези на представеното за идентифициране ИЕПС.</u></p> <p><u>Съответно предлагам да се промени част от съдържанието на приложение № 4, както следва:</u></p> <p><u>„По време на идентификацията е проверено и установено, че представеното индивидуално електрическо превозно средство е с:</u></p> <p><u>Фабричен/серисен _____ номер:</u> <u>.....;</u></p> <p><u>Марка:</u> <u>.....</u> <u>;</u></p> <p><u>Модел:</u> <u>.....</u> <u>;</u></p>	
--	--	--	--	---	--

				<p><u>Горепосочените данни съответстват на посочените в заявлението за регистрация.</u></p> <p>.... Да Не</p>		
26.	<p>Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.</p>	<p>Николай Гелов</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>Относно чл. 7</u></p> <p><u>В чл. 167, ал. 2 ЗДвП са изрично определени правомощията на службите за контрол, определени от кметовете на общините, като в т. 5 от тази алинея е посочено, че тези служби регистрират ИЕПС и контролират изпълнението на разпоредбата на чл. 80а. Но законът (ЗДвП) не дава право на тези служби да контролират изпълнението на разпоредбата на чл. 79 ЗДвП.</u></p> <p><u>Трябва да се има предвид и това, че в чл. 80а, ал. 6, т. 2 ЗДвП изчерпателно са изброени данните за ИЕПС, които се вписват в регистъра. Като те не включват данни нито за оборудването, нито за изправността на ИЕПС.</u></p> <p><u>От всичко това може да се направи обоснован извод, че законът не поставя изисквания относно оборудването и изправността на ИЕПС като условие за тяхната регистрация. А наредбата следва да бъде съобразена със</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбите относно физическа идентификация и преглед отпадат от проекта.</p>

				<p><u>закона, който е нормативен акт от по-висока степен.</u></p> <p><u>С оглед на всичко гореизложено предлагам от алинея 1 на чл. 7 да се заличат думите „... и проверка на наличието и изправността на:</u></p> <p><u>1. спирачки;</u></p> <p><u>2. механичен или електронен звънец;</u></p> <p><u>3. устройство за излъчване на бяла или жълта добре различима светлина отпред;</u></p> <p><u>4. устройство за излъчване на червена светлина отзад.”</u></p> <p><u>Като допълнително основание за заличаването на посочения текст мога да посоча и това, че в чл. 7, ал. 2, т. 4 се съдържа изискване за подаване на декларация относно изправността на ИЕПС, което обезсмисля проверката на това обстоятелство от страна на длъжностните лица по чл. 3, ал. 4, т. 1 от наредбата.</u></p> <p><u>Съответно предлагам в ал. 4 да се заличат думите „проверка на изправността и комплектоването му“ заедно със запетаята пред тях.</u></p>	
--	--	--	--	--	--

				<p><u>Също така предлагам в ал. 7 да се заличат думите „техническата изправност и“.</u></p> <p><u>Мотиви: В текста на алинеята са посочени изрично само техническите параметри на ИЕПС.</u></p> <p><u>Предлагам в ал. 8 да се направи следната промяна:</u></p> <p><u>(8) Когато към заявлението не са приложени всички изискуеми документи или в приложените документи се установят грешки или несъответствия, заявителят се уведомява да отстрани нередовностите в срок от 15 дни от получаване на уведомлението, като се посочва, че при неизпълнение производството ще бъде прекратено постановен отказ от вписване в регистъра по чл. 80а, ал. 5 от Закона за движението по пътищата.</u></p> <p><u>Мотиви: Предложената промяна е с цел уеднаквяване на терминологията както по отношение на чл. 16 от наредбата, така и на чл. 80а, ал. 8 ЗДвП.</u></p>		
27.	Чрез Портала за обществени консултации,	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<u>Относно чл. 6</u>	Приема се по принцип	Предложението относно включването на данни за марка и модел в

	18.05.2026 г.			<p><u>По отношение на тази разпоредба следва да се има предвид, че нейното систематично място не е в глава първа, а по-скоро в глава втора.</u></p> <p><u>Също така искам да обърна внимание, че наредбата не предвижда предоставяне на свободен (публичен) достъп до регистъра по чл. 3, ал. 1. А това означава, че застрахователите, предлагащи задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите, ще бъдат лишени от достъп до данните в този регистър. Което означава, че те винаги ще изискват представяне на удостоверението за регистрация на хартиен носител, за да знаят за кое точно ИЕПС сключват застраховка.</u></p> <p><u>Но дори и хартиеното удостоверение може би няма да им бъде от полза, защото в него не се съдържат нито техническите характеристики, нито дори марката и модела на ИЕПС.</u></p> <p><u>Отделно от това, с висока доза вероятност може да се предположи, че всеки собственик на ИЕПС ще иска да разполага с удостоверението на хартиен носител, най-малкото, за да е сигурен, че неговото ИЕПС действително е било регистрирано. И при евентуална проверка от служители на МВР да може да удостовери, че неговото ИЕПС има валидна регистрация, ако носителите на регистрационния номер са станали нечетливи поради изхабяване или повреда.</u></p> <p><u>Което ще превърне разпоредбата на ал. 3 от чл. 6 от пожелателна в задължителна.</u></p>	<p>удостоверението е отразено в проекта.</p> <p>Съгласно разпоредбата на чл. 6, ал. 1 от проекта удостоверението е електронно и се генерира от регистъра въз основа на данните за превозното средство в унифициран за цялата страна вид. Удостоверението е безсрочно. При изрично искане на всеки собственик удостоверението може да бъде предоставено и на хартиен носител. Разпоредбите са допълнени като са указани хипотезите, при които се генерира ново удостоверение.</p>
--	---------------	--	--	--	--

				<p><u>Освен това от проекта на наредбата не става ясно:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>дали удостоверението е безсрочно или се издава за определен срок;</u> 2. <u>дали при промяна в регистрацията или възстановяване на регистрацията се издава ново удостоверение;</u> 3. <u>дали за издаването на удостоверението на хартиен носител се заплаща отделна цена.</u> <p><u>Специално по отношение на издаването на удостоверението на хартиен носител бих искал да поставя още няколко въпроса, на които не намирам отговор в проекта на наредба:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Защо в наредбата не е предвиден образец на удостоверението, подобен на образеца на свидетелството за регистрация на МПС? Така излиза, че всяка община може да си издава удостоверения за регистрация на ИЕПС със собствен дизайн.</u> • <u>Ако удостоверението не се ламинира (подобно на свидетелството за регистрация на МПС), как ще се гарантира неговата дълготрайност?</u> • <u>Защо не е предвидена холограмна защита на удостоверението?</u> <p><u>Затова предлагам да се преосмисли както мястото на чл. 6 в структурата на наредбата, така и редът и условията за издаване на удостоверение за регистрация – в кои случаи,</u></p>	
--	--	--	--	---	--

				на какъв носител и в каква форма (дали ще има стандартизиран образец или ще се допуска свободна форма). Както и да се допълни неговото съдържание – най-вече с данни за марка и модел на ИЕПС.		
28.	Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>Относно чл. 5</u></p> <p><u>На първо място искам да отбележа това, че систематичното място на разпоредбата на чл. 5 не е в глава първа, а по-скоро в глава трета, която, както подсказва нейното наименование, би трябвало да урежда всички въпроси, свързани с носителите на регистрационен номер.</u></p> <p><u>Освен това в ал. 1 се говори за стойност на носителите на регистрационния номер, която следва да се заплати отделно от цената на някаква услуга. Относно това искам да отбележа следното:</u></p> <p><u>стойността на носителите на регистрационния номер следва да бъде включена в цената на административната услуга, предоставяна от общината;</u></p> <p><u>в ал. 1 следва да се поясни дали услугата, за която става въпрос, е услугата по регистрация по смисъла на чл. 2, ал. 1 от наредбата или се има предвид съвсем отделна услуга (може да я наречем условно „услуга по издаване на носители на регистрационен номер на ИЕПС“). Ако става въпрос за първата услуга (за регистрация), тогава ще е налице</u></p>	Приема се по принцип	<p>Систематичното място на текстовете относно носителите на регистрационен номер е отразено в проекта.</p> <p>Текстовете относно цена на услуга отпадат от проекта. Придвижда се заплащане на стойността на носителите.</p>

				<p>тавтология, тъй като ще има излишно повторение на разпоредбата по чл. 2, ал. 4. Но с оглед на разпоредбата на ал. 2 по-логично би било да става въпрос за съвсем отделна услуга, тъй като при издаване на нови носители на регистрационен номер вероятно ще трябва да се заплати и тяхната стойност.</p> <p>Затова предлагам да се преосмисли както мястото на тази разпоредба в структурата на наредбата, така и нейното съдържание.</p>		
29.	<p>Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.</p>	<p>Николай Гелов</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>Относно чл. 4</u></p> <p><u>Предлагам чл. 4 да се редактира по следния начин:</u></p> <p><i>„Чл. 4. Местата за представяне на ИЕПС за идентификация и регистрация се определят от кметовете на съответните общини.“</i></p> <p><u>Мотиви: Услугите по регистрация на ИЕПС не са по-различни от другите административни услуги, предоставяни от общините. И затова е логично да могат да се заявяват на едно и също място (обичайно в сградата на общината) и по един и същ начин. Затова е необходимо да се поясни в чл. 4 от наредбата, че става въпрос за местата, където се представят самите ИЕПС за идентификация.</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбите относно идентификация и преглед на превозното средство отпадат от проекта.</p>
30.	<p>Чрез Портала за обществени консултации,</p>	<p>Николай Гелов</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>Относно чл. 3</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Бележките са отразени в проекта на систематичните им места.</p>

	18.05.2026 г.			<p><u>1) Предлагам в ал. 1, т. 3, буква „е“ в началото да се добави „собствена“, за да няма противоречие между наредбата и чл. 83, ал. 6, т. 2 от ЗДВП. Същото предложение се отнася и до ал. 7 на чл. 7.</u></p> <p><u>2) Също така, предлагам в ал. 1, т. 6, както и във всички следващи разпоредби, като например в ал. 4, т. 1, вместо думите „индивидуалното електрическо превозно средство“ и производни на тях, да се използва съкращението „ИЕПС“.</u></p> <p><u>Мотиви: След като в чл. 1 от наредбата вече е посочено какво е съкращението на думите „индивидуални електрически превозни средства“, във всички следващи разпоредби трябва да се използва това съкращение съгласно чл. 41, ал. 1 от Указа за прилагане на ЗНА.</u></p> <p><u>3) Предлагам в края на т. 7 от ал. 1 да се сложи тире и след него да се изброят всички възможни статуси на регистрацията.</u></p> <p><u>Мотиви: В наредбата никъде не е указано какъв статус може да има регистрацията. Ако има предварително дефинирани варианти на статуса, те трябва да бъдат изрично посочени в нормативния акт. А ако няма такива – тогава във всяка община ще могат да си пишат какъвто искат статус.</u></p>	<p>Статусите, отразяващи регистрацията, ще бъдат предварително дефинирани в самия регистър и обновявани при необходимост.</p>
--	---------------	--	--	---	--

				<p><u>Предлагам примерен вид как да изглежда предлаганото от мен допълнение:</u></p> <p><u>„7. статус на регистрацията на ИЕПС – активна или прекратена.“</u></p> <p>4) Освен това предлагам в ал. 3, в края на изречението да се заличат думите „чл. 3“ и запетаята след тях.</p> <p><u>Мотиви: Когато се прави препратка към друга алинея в същия член, няма нужда да се указва специално за кой член става въпрос, защото това се подразбира. Което е видно и от препратката към същия регистър (по ал. 1), която се съдържа в ал. 2.</u></p>		
				<p>5) Тъй като чл. 167, ал. 2, т. 5 ЗДвП пределно ясно и недвусмислено указва кои лица извършват регистрацията на ИЕПС, намирам за недопустимо с ал. 4 от чл. 3 на наредбата да се дава възможност на кметовете на общини да възлагат такава дейност на длъжностни лица извън службите за контрол. Затова предлагам ал. 4 да се промени по следния начин:</p> <p><u>"(4) Кметовете на общини определят със заповед длъжностни лица от службите за контрол по чл. 167, ал. 2 от Закона за движението по пътищата, които следва да имат достъп до регистъра по ал. 1 и да извършват регистрацията, промяна,</u></p>	<p>Приема се принцип</p>	<p>Разпоредбата е съобразена с чл. 80а, ал. 8 от ЗДвП.</p>

				<u>прекрояване и възстановяване на регистрацията на ИЕПС."</u>		
31	Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>Относно чл. 2</u></p> <p><u>Предлагам разпоредбата на ал. 2 да се направи по-ясна, като се промени по следния начин:</u></p> <p><u>"(2) Към заявлението по ал. 1 собственикът прилага изискуемите документи за извършване на съответната дейност услуга."</u></p> <p><u>Мотиви: Дейностите по ал. 1 по същество представляват административни услуги и затова е редно да се наричат по този начин, за да не се бъркат с търговски дейности.</u></p> <p><u>Освен това чл. 9 от ЗМДТ предвижда общинските съвети да определят цени за услуги, а не за дейности. И е редно да се спазва вече утвърдената терминология.</u></p> <p><u>Със същите мотиви предлагам в ал. 4 да се направят следните редакционни промени:</u></p> <p><u>..(4) За извършването на дейностите услугите по ал. 1 се заплаща цена на услуга, определена от съответния общински съвет по реда на чл. 9 от Закона за местните данъци и такси."</u></p>	Приема се по принцип	Текстовете са редактирани.

32.	Чрез Портала за обществени консултации, 18.05.2026 г.	Николай Гелов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>Относно Портала на електронното управление</u></p> <p><u>На няколко места в проекта се говори за „Портала на електронното управление“, но без да се пояснява, че става въпрос за единния портал за достъп до електронни административни услуги по чл. 12, ал. 1 от Закона за електронното управление, достъпен в интернет на адрес www.eGov.bg.</u></p> <p><u>Затова предлагам в чл. 7, ал. 3, след думата "управление" да се добави "(eGov.bg)".</u></p>	Приема се по принцип	Предложението е отразено в разпоредбите от проекта чрез изрично препращане към чл. 12, ал. 1 от Закона за електронното управление.
33.	Чрез Портала за обществени консултации 18.05.2026 г.	Бойка Балева	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>СТАНОВИЩЕ: Проектът на наредба предвижда въвеждане на регистрационен режим, GPS проследимост, идентификация и отчетност на ИЕПС, включително възможност за установяване местоположението на превозните средства в реално време. В същото време към настоящия момент липсва достатъчна регламентация относно организацията на паркирането и ограничаването на хаотичното разполагане на ИЕПС в публичната градска среда. GPS проследимостта на ИЕПС създават техническа и организационна възможност за въвеждане на механизми за управление на движението, паркирането и зоните за експлоатация на ИЕПС.</u></p> <p><u>Към настоящия момент на територията на гр. Варна се наблюдава разполагане на електрически тротинетки върху: · тротоари; · пешеходни пространства; · подходи за лица с намалена</u></p>	Не се приема	С оглед разпоредбата на чл. 80а, ал. 4 от ЗДвП предложението засяга обществени отношения извън предмета на регулиране на проекта на нормативен акт.

				<p><u>подвижност; · спирки на обществения транспорт; · площи в близост до кръстовища и пешеходни пътеки.</u></p> <p><u>Съществуващата практика създава затруднения за пешеходното движение, влошава градската среда и поражда предпоставки за възникване на пътнотранспортни произшествия и инциденти.</u></p> <p><u>С оглед изложеното предлагам да бъде анализирана възможността за допълване на наредбата и/или разработване на местни правила и механизми, свързани със:</u></p> <p><u>1. Обособяване на специализирани и обозначени зони за паркиране и престой на ИЕПС;</u></p> <p><u>2. Въвеждане на модел за използване на ИЕПС „от точка до точка“, при който електрическите тротинетки се вземат и оставят единствено в предварително определени зони;</u></p> <p><u>3. Въвеждане на географски ограничения в пешеходни зони, Обществени паркове, райони около училища и детски градини, тесни тротоари и конфликтни участъци;</u></p> <p><u>4. Използване на GPS проследимостта за:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>· контрол на неправилното паркиране;</u> <u>· управление броя на ИЕПС по райони;</u> <u>· ограничаване на движението в определени зони;</u> <u>· интеграция със системите за контрол и организация на движението на Общините;</u> 	
--	--	--	--	--	--

				<p><u>5. Въвеждане на задължения за операторите относно:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · <u>своевременно преместване на неправилно паркирани ИЕПС;</u> · <u>поддържане на реда в зоните за паркиране;</u> · <u>ограничаване концентрацията на ИЕПС в определени райони;</u> · <u>осигуряване на постоянен механизъм за контрол и реакция при сигнали.</u> <p><u>Считам, че подобни мерки биха допринесли за:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · <u>подобряване безопасността на движението;</u> · <u>ограничаване конфликтите между участниците в движението;</u> · <u>по-добра организация на градската среда;</u> · <u>интегриране на микромобилността към транспортната система на населените места;</u> · <u>повишаване ефективността на контрола върху ИЕПС.</u> 		
34.	<p>Чрез Портала обществени консултации 08.05.2026 г.</p>	<p>Георги Георгиев</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>Ограничението за максимална конструктивна скорост при електрическите гротинетки често се представя като мярка за безопасност, но на практика твърде ниските лимити могат да доведат до обратен ефект — повишаване на риска за водачите. При модели като <u>Xiaomi Electric Scooter Essential, Segway Ninebot E22E, Razor E Prime III, Okinawa Lite и Xiaomi Mi Electric Scooter 3 Lite</u> се вижда общ подход: ограничена мощност, малки гуми, малък капацитет на батерията и конструкция, проектирана единствено около изискването</u></p>	<p>Не се съдържа конкретно предложение</p>	

				<p><u>за ниска скорост. Това създава редица практически проблеми.</u></p> <p><u>Защо твърде ниската конструктивна скорост не винаги повишава безопасността</u></p> <p><u>1. Несъответствие с реалния градски трафик</u></p> <p><u>В градска среда автомобилите често се движат с 30–50 км/ч дори по второстепенни улици. Тротинетка, ограничена конструктивно до 20 км/ч, се превръща в „бавен участник“, който:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>затруднява потока на движение;</u> • <u>предизвиква рискови изпреварвания;</u> • <u>поставя водача в конфликт с автомобили и велосипеди;</u> • <u>увеличава времето, през което водачът е изложен на риск на пътя.</u> <p><u>В много ситуации по-важна за безопасността е способността за кратко ускорение и адаптация към трафика, а не абсолютното ограничение на скоростта.</u></p> <hr/> <p><u>2. Слабата мощност създава опасност при наклон и маневри</u></p> <p><u>Модели с около 250W често:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>губят скорост рязко при изкачване;</u> • <u>ускоряват твърде бавно;</u> • <u>не могат безопасно да се включат в движение;</u> • <u>стават нестабилни при неравности и натоварване.</u> 	
--	--	--	--	--	--

				<p><u>Това е особено проблемно в градове с наклони, лош асфалт и смесен трафик.</u></p> <hr/> <p><u>3. Малките гуми и олекотената конструкция намаляват стабилността</u></p> <p><u>Много от „entry-level“ тротинетките използват:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>8–9 инчови гуми;</u> • <u>тесни платформи;</u> • <u>слабо окачване или липса на такова;</u> • <u>малки батерии с ограничен ток.</u> <p><u>Тези фактори:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>увеличават риска при дупки, релси, бордюри и мокра настилка;</u> • <u>влошават сцеплението;</u> • <u>правят превозното средство нестабилно дори при умерена скорост.</u> <p><u>Следователно реалният риск често идва не от самата скорост, а от недостатъчната стабилност и контрол.</u></p> <hr/> <p><u>4. Конструктивното ограничение не отчита техническото качество</u></p> <p><u>Две тротинетки могат да се движат с една и съща скорост, но да имат напълно различно ниво на безопасност.</u></p> <p><u>По-безопасна може да бъде тротинетка с:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>по-големи гуми;</u> 	
--	--	--	--	---	--

				<ul style="list-style-type: none"> • <u>по-добри спирачки;</u> • <u>по-здрава рама;</u> • <u>качествено окачване;</u> • <u>по-голяма батерия и стабилно</u> <u>захранване;</u> • <u>по-добро разпределение на теглото,</u> <u>дори ако конструктивно позволява по-висока</u> <u>скорост.</u> <hr/> <p><u>Защо ограничението по kW не е оптимално</u></p> <p><u>Ограничаването само по номинална мощност</u> <u>(kW/W) също не е удачно, защото:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>мощността сама по себе си не</u> <u>определя реалната скорост;</u> • <u>по-мощен мотор може да бъде по-</u> <u>безопасен за изкачване и ускорение;</u> • <u>високата мощност позволява</u> <u>стабилна работа без претоварване;</u> • <u>съвременните контролери могат</u> <u>прецизно да ограничават</u> <u>поведението софтуерно.</u> <p><u>Например мотор от 500–800W, ограничен</u> <u>софтуерно до определена скорост, може да</u> <u>осигурява:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>по-добър контрол;</u> • <u>по-плавно ускорение;</u> • <u>по-ефективно спиране чрез</u> <u>рекуперация;</u> 	
--	--	--	--	--	--

				<ul style="list-style-type: none"> • <u>по-малко натоварване на електрическата система;</u> • <u>по-висока надеждност.</u> <hr/> <p><u>По-разумният подход: софтуерно ограничаване вместо конструктивно „осакатяване“ и без никакви други ограничения. Масовите модели продавани в Европа единствено имат софтуерно ограничение в скоростта и нямат ограничения нито в тегло и нито мощност на двигателите. Почти всеки инвестирал в скъпа тротинетка е било с идеята за своята безопасност, а не да развива максимална скорост!!!!!!!</u></p> <p><u>По-нормален и технологично съвременен подход би бил:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>превозното средство да има достатъчно мощност и стабилна конструкция;</u> • <u>максималната скорост да се регулира софтуерно;</u> • <u>ограниченията да могат да се адаптират според зоната и условията;</u> • <u>да се поставя акцент върху:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>спирачни системи;</u> ○ <u>осветление;</u> ○ <u>гуми;</u> ○ <u>стабилност;</u> ○ <u>ABS/traction control;</u> ○ <u>качество на рамата;</u> 		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>○ обучение и екипировка.</p> <p><u>Това вече се използва при много електрически автомобили и модерни електрически превозни средства.</u></p> <hr/> <p><u>Заклучение</u></p> <p><u>Прекалено ниското ограничение на конструктивната скорост не гарантира автоматично безопасност. В редица случаи то води до:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>по-слаба динамика;</u> • <u>нестабилни конструкции;</u> • <u>невъзможност за адаптация към графика;</u> • <u>по-голяма експозиция на риск.</u> <p><u>По-ефективна регулация би била такава, която:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>допуска по-качествени и по-стабилни превозни средства;</u> • <u>използва софтуерни ограничения вместо физическо ограничаване на конструкцията;</u> • <u>оценява цялостната безопасност на превозното средство, а не само максималната му скорост или номиналната мощност.</u> <p><u>Преди да правите някакви ограничения създайте база от данни за:</u></p> <p><u>- в кой населени места има произшествия;</u></p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>- <u>в коя част на деня са станали инцидентите;</u></p> <p>- <u>къде в какъв район е станал инцидента;</u></p> <p>- <u>водача на каква възраст е бил;</u></p> <p>- <u>в каква марка и модел е станал инцидента;</u></p> <p>- <u>каква е била индивидуалната скипировка на водача;</u></p> <p>- <u>причина за инцидента (висока скорост, пешеходци, лоша инфраструктура, тейническа неизправност, лоша видомост, липса на осветление и т.н)</u></p> <p><u>Когато има подобрен анализ можете да правите промени в закона, но не може един закон да обхване всички населени места, защото градските условия или изградените велоалей в големите градове не могат да бъдат съпоставими с малките градове и села. Създайте общи правила за регистрация и права, но нека всеки кмет да има права да ограничава или тотално забранява използването им според условията на инфраструктурата в съответното населено място.</u></p>		
35.	<p>Чрез Портала обществени консултаци 05.05.2026 г.</p>	<p>Георги Георгиев</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>ДОПЪЛНЕНИЯ КЪМ ПРОЕКТА НА НАРЕДБА</u></p> <p><u>В чл. 3, ал. 1, т. 3 се добавят нови букви:</u></p> <p><u>ж) категория на ИЕПС съгласно чл. 3а;</u></p> <p><u>з) минимален размер на гумите;</u></p> <p><u>и) наличие на ограничител на скоростта;</u></p> <p><u>к) наличие на GPS модул, когато е приложимо;</u></p>	<p>Не се приема</p>	<p>Предложенията засягат обществени отношения извън предмета на регулацията на нормативния акт. Правилата за движение, относими към водачите на ИЕПС, са</p>

				<p><u>д) вид и ниво на светлинна сигнализация;</u> <u>м) допустим режим на движение.</u></p> <hr/> <p><u>Нов чл. 3а. Категории на ИЕПС</u></p> <p><u>Чл. 3а. (1) Индивидуалните електрически превозни средства се разделят на следните категории:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Категория Т1 – нискоскоростни ИЕПС</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>максимална конструктивна скорост до 25 км/ч;</u> ○ <u>минимален размер на гумите: 8 инча;</u> ○ <u>предназначени за градска среда, велоалеи и зони с ниска скорост.</u> 2. <u>Категория Т2 – средноскоростни ИЕПС</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>максимална конструктивна скорост до 45 км/ч;</u> ○ <u>минимален размер на гумите: 10 инча;</u> ○ <u>задължителни две независими спирачни системи.</u> 3. <u>Категория Т3 – високоскоростни ИЕПС</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>максимална конструктивна скорост до 70 км/ч;</u> ○ <u>минимален размер на гумите: 11 инча;</u> 	<p>регламентирани в ЗДвП, и не са предмет на регламентация в настоящия проект.</p>
--	--	--	--	---	---

				<p>○ <u>задължително окачване, усилена конструкция и стоп светлина.</u></p> <p>4. <u>Категория Т4 – специални високоскоростни ИЕПС</u></p> <p>○ <u>максимална конструктивна скорост до 100 км/ч;</u></p> <p>○ <u>минимален размер на гумите: 12 инча;</u></p> <p>○ <u>задължителни мигачи, усилено осветление, две спирачни системи</u></p> <p><u>(2) Категорията на ИЕПС не дава право за движение с максималната конструктивна скорост във всички зони.</u></p> <p><u>(3) Допустимата скорост се определя от мястото на движение, видимостта, възрастта на водача и режима на движение.</u></p> <hr/> <p><u>Нов чл. 3б. Режими на движение</u></p> <p><u>Чл. 3б. (1) Въвеждат се следните режими според реалната скорост на движение:</u></p> <p>1. <u>S1 – до 15 км/ч</u></p> <p>○ <u>пешеходни зони, паркове, споделени пространства;</u></p> <p>○ <u>водачът е длъжен да дава предимство на пешеходците.</u></p> <p>2. <u>S2 – от 15 до 30 км/ч</u></p> <p>○ <u>VELOALEИ И ГРАДСКИ ЗОНИ С НИСКА СКОРОСТ.</u></p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>3. <u>S3 – от 30 до 50 км/ч</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>градски пътища, когато движението на ИЕПС е разрешено.</u> <p>4. <u>S4 – от 50 до 70 км/ч</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>само пътища, позволяващи безопасно движение с такава скорост.</u> <p>5. <u>S5 – от 70 до 100 км/ч</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>само за ИЕПС категория Т4, при условия на повишен контрол, правоспособност и задължителна защита.</u> <p><u>(2) ИЕПС от по-висока категория може да се движи в зона с по-нисък режим само ако реалната скорост е съобразена с ограничението за тази зона.</u></p> <hr/> <p><u>Нов чл. 3в. Максимална скорост според мястото</u></p> <p><u>Чл. 3в. Максимално допустимата скорост е:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>в пешеходни зони, паркове и споделени пространства – до 15 км/ч;</u> 2. <u>по велоалеи – до 30 км/ч;</u> 3. <u>по градски пътища – до 50 км/ч;</u> 4. <u>по извънградски участъци, когато е разрешено – до 100 км/ч.</u> <hr/> <p><u>Изменение в чл. 7, ал. 1</u></p> <p><u>Към проверката при регистрация се добавят:</u></p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>5. <u>размер и състояние на гумите;</u></p> <p>6. <u>наличие на ограничител на скоростта;</u></p> <p>7. <u>наличие на стоп светлина за ИЕПС от категории Т2, Т3 и Т4;</u></p> <p>8. <u>наличие на мигачи за ИЕПС от категория Т4;</u></p> <p>9. <u>наличие на две независими спирачни системи за ИЕПС над 30 км/ч;</u></p> <p>10. <u>наличие на усилено осветление за ИЕПС над 50 км/ч.</u></p> <hr/> <p><u>Нова глава след Глава втора</u></p> <p><u>Глава втора „а“</u></p> <p><u>УСЛОВИЯ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ИЕПС</u></p> <p><u>Чл. 16а. Възрастови изисквания</u></p> <p><u>(1) Минималната възраст за управление се определя според режима на движение:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>S1 – до 15 км/ч: навършени 12 години;</u> 2. <u>S2 – до 30 км/ч: навършени 14 години;</u> 3. <u>S3 – до 50 км/ч: навършени 16 години;</u> 4. <u>S4 и S5 – над 70 км/ч: навършени 18 години и правоспособност.</u> <p><u>(2) Лица под 16 години нямат право да управляват ИЕПС със скорост над 30 км/ч.</u></p>	
--	--	--	--	--	--

				<p><u>(3) Лица под 18 години нямат право да управляват ИЕПС със скорост над 50 км/ч.</u></p> <p><u>(4) Родителят, настойникът или попечителят носи отговорност, когато непълнолетно лице управлява ИЕПС в нарушение на тази наредба.</u></p> <hr/> <p><u>Чл. 16б. Защитни средства</u></p> <p><u>(1) Защитните средства се определят според реалната скорост:</u></p> <ol style="list-style-type: none"><u>1. до 15 км/ч – без задължителна защита за пълнолетни лица;</u><u>2. от 15 до 30 км/ч – каска за лица под 18 години, препоръчителна за пълнолетни;</u><u>3. от 30 до 50 км/ч – каска задължителна за всички;</u><u>4. от 50 до 70 км/ч – каска и ръкавици задължителни;</u><u>5. от 70 до 100 км/ч – пълна защитна екипировка.</u> <p><u>(2) Под пълна защитна екипировка се разбира: каска, ръкавици, защитно яке или облекло с протектори и светлоотразителни елементи.</u></p> <hr/> <p><u>Чл. 16в. Светлини и видимост</u></p> <p><u>(1) Всички ИЕПС трябва да имат:</u></p> <ol style="list-style-type: none"><u>1. предна бяла или жълта светлина;</u><u>2. задна червена светлина;</u>		
--	--	--	--	---	--	--

				<p>3. <u>светлоотразителни елементи.</u></p> <p><u>(2) При движение в тъмната част на денонощието или при намалена видимост:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>до 30 км/ч – задължително включени предна и задна светлина;</u> 2. <u>над 30 км/ч – задължителна стоп светлина;</u> 3. <u>над 50 км/ч – задължителни усилено осветление и странична видимост;</u> 4. <u>за категория Т4 – задължителни мигачи и стоп светлина.</u> <hr/> <p><u>Чл. 16г. Забрани</u></p> <p><u>Забранява се:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>движение със скорост, по-висока от допустимата за съответната зона;</u> 2. <u>управление от лице под допустимата възраст;</u> 3. <u>движение без задължителни светлини;</u> 4. <u>управление с мобилен телефон в ръка;</u> 5. <u>превозване на повече от едно лице;</u> 6. <u>премахване или манипулиране на ограничител на скоростта;</u> 7. <u>управление след употреба на алкохол или наркотични вещества.</u> <hr/> <p><u>Нова глава след Глава четвърта</u></p>		
--	--	--	--	--	--	--

				<p><u>Глава пета</u></p> <p><u>САНКЦИИ И ПРИНУДИТЕЛНИ АДМИНИСТРАТИВНИ МЕРКИ</u></p> <p><u>Чл. 29. Глоби за превишена скорост</u></p> <p><u>(1) За превишаване на допустимата скорост се налагат следните глоби:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>до 10 км/ч над допустимото – от 50 до 100 лв.;</u> 2. <u>от 10 до 20 км/ч над допустимото – от 100 до 300 лв.;</u> 3. <u>над 20 км/ч над допустимото – от 300 до 700 лв.</u> <p><u>(2) При повторно нарушение глобата се увеличава с 50 процента.</u></p> <p><u>(3) При трето нарушение в рамките на 12 месеца се допуска временно отнемане на ИЕПС.</u></p> <hr/> <p><u>Чл. 30. Глоби за възrastови нарушения</u></p> <p><u>(1) За управление от лице под допустимата възраст се налага глоба от 200 до 400 лв.</u></p> <p><u>(2) Когато нарушителят е непълнолетен, глобата се налага на родител, настойник или попечител.</u></p> <p><u>(3) При повторно нарушение ИЕПС може да бъде временно отнето за срок до 6 месеца.</u></p> <hr/> <p><u>Чл. 31. Глоби за липса на защитни средства</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>при липса на каска, когато е задължителна – от 50 до 150 лв.;</u> 	
--	--	--	--	---	--

				<p>2. <u>при движение над 50 км/ч без задължителна защита – от 150 до 300 лв.;</u></p> <p>3. <u>при движение над 70 км/ч без пълна защитна екипировка – от 300 до 500 лв.</u></p> <hr/> <p><u>Чл. 32. Глоби за липса на светлини</u></p> <p>1. <u>движение без светлини в тъмната част на денонощието – от 50 до 200 лв.;</u></p> <p>2. <u>движение над 30 км/ч без стоп светлина – от 100 до 300 лв.;</u></p> <p>3. <u>движение с ИЕПС категория Т4 без мигачи или усилено осветление – от 200 до 500 лв.</u></p> <hr/> <p><u>Чл. 33. Опасно управление</u></p> <p><u>(1) За опасно управление, застрашаващо други участници в движението, се налага глоба от 200 до 500 лв.</u></p> <p><u>(2) При повторно нарушение се налага глоба от 500 до 1000 лв. и временно отнемане на ИЕПС.</u></p> <hr/> <p><u>Чл. 34. Управление след употреба на алкохол или наркотични вещества</u></p> <p><u>(1) При управление след употреба на алкохол или наркотични вещества се прилагат санкции, съразмерни с тези за моторни превозни средства.</u></p>	
--	--	--	--	---	--

				<p><u>(2) Когато водачът притежава свидетелство за управление на МПС, може да бъде наложено временно отнемане на правото за управление.</u></p> <hr/> <p><u>Чл. 35. Отнемане на правоспособност</u></p> <p><u>(1) При тежко нарушение, извършено с ИЕПС категория Т3 или Т4, на водач, притежаващ свидетелство за управление, може да бъде наложено временно отнемане на правоспособност:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>от 1 до 3 месеца – при първо тежко нарушение;</u> 2. <u>от 3 до 6 месеца – при повторно нарушение;</u> 3. <u>до 12 месеца – при причиняване на пътнотранспортно произшествие.</u> <hr/> <p><u>Чл. 36. Временно отнемане на ИЕПС</u></p> <p><u>(1) ИЕПС може да бъде временно отнето при:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>управление от лице под допустимата възраст;</u> 2. <u>системно превишаване на скоростта;</u> 3. <u>управление без регистрация;</u> 4. <u>премахнат или манипулиран ограничител на скоростта;</u> 5. <u>опасно управление.</u> <p><u>(2) Срокът на временно отнемане е от 1 до 6 месеца.</u></p> <hr/>	
--	--	--	--	--	--

				<p><u>Чл. 37. Постоянно отнемане на ИЕПС</u></p> <p><u>Постоянно отнемане на ИЕПС се допуска при:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>повторно тежко нарушение след вече наложено временно отнемане;</u> 2. <u>използване на ИЕПС с манипуирани технически характеристики;</u> 3. <u>причиняване на тежко произшествие вследствие на грубо нарушение.</u> <hr/> <p><u>Допълнение към § 2 от Допълнителните разпоредби</u></p> <p><u>Добавят се нови точки:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 3. <u>„Категория на ИЕПС“ е класификация според максималната конструктивна скорост, техническите характеристики и изискванията за безопасност.</u> 4. <u>„Режим на движение“ е допустимата реална скорост на движение на ИЕПС според мястото, условията и водача.</u> 5. <u>„Намалена видимост“ е движение в тъмната част на денонощието, при мъгла, дъжд, снеговалеж или други условия, които ограничават възприемането на ИЕПС от останалите участници в движението.</u> 6. <u>„Пълна защитна екипировка“ е съвкупност от каска, ръкавици,</u> 	
--	--	--	--	--	--

защитно облекло и
светлоотразителни елементи.

АНАЛИЗ И ИЗВОДИ

Предложеният проект на наредба урежда основно административната регистрация на индивидуалните електрически превозни средства. Това е важна стъпка, защото въвежда отчетност, идентификация и възможност за контрол. Въпреки това проектът в първоначалния си вид не решава напълно проблема с безопасността, защото не прави достатъчна разлика между различните видове ИЕПС.

Основният недостатък е, че технически различни превозни средства се поставят под почти еднакъв режим. На практика една лека тротинетка до 25 км/ч и мощно превозно средство до 70 или 100 км/ч не създават еднакъв риск. Затова е необходимо да се въведат категории според максималната конструктивна скорост, размер на гумите, спирачки, светлини и техническо оборудване.

Втората важна промяна е правилата да не зависят само от това колко може превозното средство, а от това къде и с каква реална скорост се управлява. Така тротинетка, която технически може да достигне 100 км/ч, не следва да бъде забранена автоматично във велоалея, но там трябва да се движи със скоростта, допустима за велоалея. Това е по-справедлив и по-практичен подход.

Възрастта също трябва да бъде самостоятелен фактор. Много от произшествията са свързани с неопитност, неправилна преценка

				<p><u>и рисковото поведение при млади водачи. Затова моделът въвежда възрастови прагове според скоростта: по-ниска скорост за по-млади лица и по-високи изисквания за пълнолетни водачи при по-бързо движение.</u></p> <p><u>Светлините и защитните средства също трябва да се определят според риска. При ниска скорост в дневни условия изискванията може да са минимални. При движение през нощта, при намалена видимост или при скорост над 30–50 км/ч обаче са необходими по-сериозни светлини, стоп сигнал, странична видимост и при високите категории — мигачи.</u></p> <p><u>Санкциите са необходима част от регулацията. Без глоби, временно отнемане на превозното средство и възможност за отнемане на правоспособност при тежки нарушения правилата ще останат само формални. Затова се предлага ескалиращ модел: първо глоба, след това по-висока санкция, временно отнемане, а при тежки или системни нарушения — постоянна мярка.</u></p> <p><u>Красен извод</u></p> <p><u>Наредбата не трябва да бъде само регистрационен режим. Тя трябва да създаде цялостна система за контрол на риска. Най-правилният подход е:</u></p> <p><u>категория на превозното средство + реална скорост + място на движение + възраст на водача + условия на видимост = конкретни права, задължения и санкции.</u></p>	
--	--	--	--	--	--

36.	<p>Чрез Портала обществени консултации 05.05.2026 г.</p>	<p>Марио Димитров</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>ОФИЦИАЛНО СТАНОВИЩЕ И ПРАВЕН АНАЛИЗ</u></p> <p><u>в рамките на процедура по обществено обсъждане</u></p> <p><u>1. Нарушение на принципа на правната сигурност и легитимните очаквания</u></p> <p><u>Проектът на Наредба, разгледан в контекста на последните промени в ЗДвП, налага рестрикции върху вещи, придобити в условията на свободен пазар и липса на регулация. Държавата е допуснала свободната продажба и употреба на ИЕПС в продължение на години, а въвеждането на регистрационен режим със задна дата за вече придобити вещи, без адекватен преходен период или механизъм за закрила, нарушава принципа на правовата държава (чл. 4, ал. 1 от Конституцията). Липсата на диференциация между „мощност за скорост“ и „мощност за тяга“ наказва граждани с по-голямо собствено тегло, за които мощният двигател е техническа необходимост за преодоляване на денivelация, а не средство за превишаване на скоростта.</u></p> <p><u>2. Дискриминация спрямо други участници в движението</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>По признак „вид превозно средство“: Забраната за движение на ИЕПС в тъмната част на денонощието е акт на непряка дискриминация. Подобна забрана липсва за велосипедисти, мотопедисти и мотоциклетисти, които се движат в същата пътна среда. При еднакви технически изисквания за светлинна</u> 	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбите относно идентификация и преглед на превозното средство отпадат от проекта.</p> <p>Текстовете относно цена на услуга отпадат от проекта. Придвижда се заплащане на стойността на носителите.</p> <p>По отношение на елементите, заложи в законовата дефиниция в § 6, т. 186 от ЗДвП, не е допустимо предвиждането на изключение в подзаконов нормативен акт.</p>
-----	--	------------------------------	--	--	------------------------------------	--

				<p>сигнализация (чл. 9 от Проектонаредбата), ограничаването само на ИЕПС е необосновано и нарушава чл. 4 от Закона за защита от дискриминация.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Правна неяснота: Терминът „тъмна част на денонощието“ не е дефиниран с конкретни параметри (астрономическо време или часови пояси според сезона). Това създава риск от субективизъм и полицейски произвол, което противоречи на изискването за яснота и предвидимост на правната норма.</u> <p><u>3. Нарушение на правото на собственост и Конституционни принципи</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Чл. 17 от Конституцията: Изискването за физическо представяне на ИЕПС (чл. 10 от Проекта) в общината по постоянен адрес е непропорционална административна тежест. Това ограничава правото на ползване на законна частна собственост, особено в случаите, когато превозното средство не може да бъде транспортирано до общината по законен начин преди самата регистрация.</u> • <u>Скрита експроприация: Чрез налагане на забранителни режими за ползване (поради мощност или времеви ограничения), държавата практически лишава вещите от тяхната потребителна стойност.</u> 		
--	--	--	--	---	--	--

				<p><u>което е в разрез с Протокол №1 към ЕКПЧ.</u></p> <p><u>4. Противоречие с Европейските норми за „Зелен транспорт“</u></p> <p><u>Вместо да насърчава микромобилността като алтернатива на автомобилите (в съответствие с „Европейския зелен пакт“), Наредбата въвежда „наказателен“ режим. В Становището на дирекция „КМА“ към МС изрично се подчертава, че тежката процедура и липсата на служебно събиране на данни (в нарушение на принципа „Only Once“) ще отблъснат гражданите от използването на екологичен транспорт.</u></p> <p><u>5. Икономическа и териториална дискриминация</u></p> <p><u>Възлагането на Общинските съвети да определят таксите поотделно създава предпоставки за неравенство. Гражданите ще плащат различна цена за една и съща държавна услуга в зависимост от местоживеснето си, което е дискриминация по „териториален признак“ и „имуществено състояние“ (чл. 4, ал. 2 от ЗЗДискр).</u></p> <p><u>6. Липса на клаузи за форсмажор и техническа готовност</u></p> <p><u>Проектът не урежда хипотези на системни сривове в Единната информационна система или невъзможност за регистрация на стари модели ИЕПС с изгубена техническа документация. Това поставя хиляди собственици в ситуация на принудително закононарушение без тяхна вина.</u></p> <p><u>ПРЕДЛОЖЕНИЯ:</u></p>	
--	--	--	--	---	--

				<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Премахване на изискването за физическо представяне на ИЕПС и замяната му с цифрова декларация.</u> 2. <u>Отпадане на забраната за движение в тъмната част на денонощието, при наличие на изправна светлинна сигнализация, за изравняване с режима на велосипедистите.</u> 3. <u>Въвеждане на единна национална такса (или пълно освобождаване от такава) за стимулиране на зеления транспорт.</u> 4. <u>Дефиниране на изключения за мощността на ИЕПС, когато тя е технически обоснована от конструкцията и физическите нужди на водача, като фокусът на контрола бъде насочен към спазване на ограничението от 25 км/ч, осъществяван от контролните органи на принципа на контрола върху МПС (чрез радарни измервания и текущ надзор), а не чрез административна забрана на самите превозни средства.</u> 		
37.	<p>Чрез Портала обществени консултации 05.05.2026 г.</p>	<p>Андреан Желязков</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>СТАНОВИЩЕ</u></p> <p><u>Относно: Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС) в общините</u></p> <p><u>Уважаеми госпожи и господа,</u></p> <p><u>Във връзка с представения проект на Наредба за регистрацията на ИЕПС, изразявам</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Предвидена е опростена декларативна регистрация, като с оглед на изискуемата техническа документация относими и релевантни са и електронни извлечения на</p>

			<p><u>следното становище и конкретни предложения за промени в частта:</u></p> <p><u>НАРЕДБА ЗА РЕГИСТРАЦИЯТА НА ИНДИВИДУАЛНИТЕ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В ОБЩИНИТЕ</u></p> <p><u>Глава втора</u></p> <p><u>РЕГИСТРИРАНЕ НА ИНДИВИДУАЛНИ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА</u></p> <p><u>Раздел I</u></p> <p><u>Първоначално регистриране на индивидуални електрически превозни средства</u></p> <p><u>В Чл. 7.</u></p> <p><u>да се направи следното допълнение :</u></p> <p><u>Създава се ал. 9</u></p> <p><u>(9) Когато в представения документ за техническа документация за ИЕПС, не включва фабричен/сериен номер и в случаите при които не може да се установи фабричният/сериен номер поставен от производителя върху превозното средство, да се взема под внимание фабричен/сериен номер който фигурира в Bluetooth приложението за ИЕПС с което е свързано превозното средство.</u></p> <p><u>Мотиви</u></p> <p><u>Предложеното за създаване на ал.9 произтича от една реална практическа нужда която ще улесни процедурата по регистрация и е свързано с функционирането на цитирания регистър, както и за възможността за надлежно и точно изпълнение на законовото задължение за регистрация на</u></p>	<p><u>техническите спецификации, посочени и публикувани от производителя.</u></p> <p><u>Предложението относно серийния номер е отразено в проекта, като е изрично предвидена възможността фабричният/сериен номер да бъде удостоверен и чрез извлечение от мобилното/цифровото приложение, предназначено за съответното превозно средство.</u></p>
--	--	--	---	--

				<p><u>ИЕПС, от техническите служби и опровмощените лица назначени от кметовете по отношение на въпросите, свързани с реда за регистрация</u></p> <p><u>Ако не се установи наличие на табела или стикер с фабричният/сериен номер, поставен от предводителя, това не трябва да бъде причина за отказ от регистрация .</u></p> <p><u>Фабричният сериен номер който е поставен от производителя във вид на залепващ стикер (лепенка),не е предвиден за регистрация. Този вид табели за фабричните или серийни номера във вид на лепенка, най често се намират в долна част на корпуса на превозното средство.Затова тези лепенки ,с течение на времето се отлепват или изтриват ,от метеорологични или механични влияния ,за което собствениците нямат вина. Във връзка с това считам че е целесъобразно да се взима под внимание фабричният/сериен номер който фигурира в мобилното приложение(ако е налично такова) с което е свързано превозното средство .</u></p>		
38.	<p>Чрез Портала обществени консултации 02.05.2026 г.</p>	<p>Георги Георгиев</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>СТАНОВИЩЕ</u></p> <p><u>относно въвеждането на задължителна регистрация на електрически тротинетки</u></p> <p><u>Във връзка с предвиденото въвеждане на задължителна регистрация на електрически тротинетки и изискването за представяне на документи, удостоверяващи техническите им характеристики (включително сериен номер, марка, модел, номинална мощност и</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Разпоредбите относно идентификация и преглед на превозното средство отпадат от проекта. Предвидена е опростена декларативна регистрация, като с оглед на изискуемата</p>

				<p>максимална конструктивна скорост), изразяваме следното становище:</p> <p><u>На първо място, следва да се постави под въпрос ефективността на подобна мярка по отношение на основната ѝ цел – повишаване на пътната безопасност. Събирането на административна информация само по себе си не създава механизъм за превенция на нарушенията, нито гарантира по-отговорно поведение на участниците в движението.</u></p> <p><u>На второ място, съществува сериозен практически проблем, свързан с наличието на изискуемите данни. Значителна част от електрическите тротинетки на пазара са придобити чрез онлайн платформи или от чуждестранни производители, при което липсва пълна, стандартизирана и проверима техническа документация. В редица случаи не е наличен надежден сериен номер или официално удостоверени данни за мощност и конструктивна скорост.</u></p> <p><u>Това обективно води до:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>невъзможност за регистрация на вече използвани превозни средства;</u> • <u>поставяне на добросъвестни собственици в положение на фактическа невъзможност да изпълнят законовите изисквания;</u> • <u>създаване на прекомерна административна тежест, несъразмерна на преследваните цели.</u> <p><u>В този смисъл съществува реален риск мярката да доведе до нерегистриране на значителна част от електрическите</u></p>	<p>техническа документация, относими и релевантни са и електронни извлечения на техническите спецификации, посочени и публикувани от производителя.</p>
--	--	--	--	---	--

				<p><u>тротинетки и съответно – до разширяване на нерегулирания сектор, вместо до неговото „осветляване“.</u></p> <p><u>Наред с това следва да се отчете и въздействието върху основни права на гражданите. Съгласно Конституция на Република България, правото на свободно придвижване е гарантирано и може да бъде ограничавано само при наличие на необходимост, законосъобразност и пропорционалност на мерките.</u></p> <p><u>Въвеждането на регистрационен режим, който на практика е трудно приложим за значителна част от гражданите, създава предпоставки за непропорционално ограничаване на това право. Електрическите тротинетки представляват достъпно средство за индивидуална мобилност, особено в градска среда, и тяхното използване не следва да бъде възпрепятствано чрез прекомерни административни изисквания.</u></p> <p><u>С оглед на горното следва да се подчертае, че всяка регулаторна намеса трябва да отговаря на принципа на пропорционалност – да бъде необходима, адекватна и съразмерна спрямо преследваната цел. В противен случай съществува риск от неоправдано засягане на права, без реално подобрене на обществената безопасност.</u></p> <p><u>Поради това предлагаме да бъдат разгледани алтернативни и по-гъвкави подходи, включително:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>въвеждане на декларативен режим за предоставяне на данни от страна на собствениците;</u> 	
--	--	--	--	--	--

				<ul style="list-style-type: none"> • <u>създаване на опростена процедура за регистрация при липса на пълна техническа документация;</u> • <u>насочване на контрола към поведението на участниците в движението (спазване на ограниченията на скоростта, правилата за движение и зоните за ползване), вместо към формални технически параметри.</u> <p><u>Само чрез балансиран и практически приложим подход може да се постигне действително „осветляване“ на сектора, подобряване на безопасността и същевременно защита на правата и интересите на гражданите.</u></p>		
39.	<p>Чрез Портала обществени консултации 02.05.2026 г.</p>	<p>Георги Георгиев</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>Предложение за промяна на Наредбата относно електрическите тротинетки</u></p> <p><u>С оглед повишаване на безопасността и ефективния контрол върху използването на електрически тротинетки, предлагам въвеждането на следните мерки:</u></p> <p><u>1. Задължителна регистрация</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Да се въведе задължителна регистрация на електрическите тротинетки над определена мощност/скорост</u> • <u>Регистрацията да позволява идентификация на собственика и превозното средство</u> • <u>Въвеждане на регистрационен номер или стикер</u> 	<p>Не се приема</p>	<p>Предложението засяга обществени отношения извън предмета на регулацията на нормативния акт.</p> <p>Съгласно ЗДвП и предвидения проект на наредба за регистрация на превозни средства, отговарящи на дефиницията по § 6., т. 186 от ЗДвП.</p>

				<p>→ <u>Цел: по-лесен контрол и носене на отговорност при нарушения</u></p> <hr/> <p><u>2. Контрол чрез реално измерване на максималната скорост</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Да се закупят и въведат в употреба специализирани контролни уреди за измерване на максималната скорост на тротинетките</u> • <u>При спиране от контролен орган да може да се извършва проверка на място</u> • <u>Да се установява реалната максимална скорост, а не фабрично зададената</u> <p>→ <u>Цел: елиминиране на възможността за заобикаляне чрез софтуерни модификации</u></p> <hr/> <p><u>3. Софтуерни ограничения вместо фабрични</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Да се въведат задължителни софтуерни ограничения на скоростта</u> • <u>Ограниченията да могат да се адаптират според зоната (например градска среда, пешеходни зони и др.)</u> • <u>Да се допуска по-висока техническа възможност на тротинетките, но с контролиран достъп</u> <p>→ <u>Цел: баланс между безопасност и реална употреба</u></p>	
--	--	--	--	---	--

				<hr/> <hr/> <p><u>4. Санкции при манипулация и нарушения</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Високи глоби при установено:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>премахване или заобикаляне на ограниченията</u> ○ <u>софтуерна или техническа манипулация</u> • <u>При повторни нарушения:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>временно спиране от движение</u> ○ <u>отнемане на тротинетката или правото на управление</u> <p>→ <u>Цел: превенция чрез реална отговорност</u></p> <hr/> <hr/> <p><u>5. Минимални технически изисквания</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Въвеждане на задължителни стандарти за:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>гуми (размер/тип)</u> ○ <u>спирачни системи</u> ○ <u>осветление</u> • <u>Ограничаване на използването на опасни нискокачествени модели</u> <p>→ <u>Цел: намаляване на риска от инциденти поради технически причини</u></p> <hr/> <hr/> <p><u>6. Контрол върху поведението, а не върху модела</u></p>	
--	--	--	--	--	--

				<ul style="list-style-type: none"> • <u>Да се премахне универсалното фабрично ограничение от 25 км/ч</u> • <u>Да се контролира реалната скорост на движение, подобно на автомобилите</u> • <u>Санкции при превишаване на допустимата скорост в конкретна среда</u> <p>→ Цел: справедлив и ефективен контрол</p> <hr/> <p><u>Обобщение</u></p> <p><u>Предложеният подход измества фокуса от формални ограничения към реален контрол, измерване и отговорност. Чрез регистрация, технически контрол и строги санкции се създава работеща система, която не може лесно да бъде заобиколена и води до реално повишаване на безопасността.</u></p>		
40.	Чрез Портала обществени консултации 02.05.2026 г.	Георги Георгиев	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>СТАНОВИЩЕ</u></p> <p><u>относно въвеждането на задължително фабрично ограничение от 25 км/ч за електрически тротинетки</u></p> <p><u>Уважаеми дами и господа,</u></p> <p><u>С настоящото изразявам несъгласие с предложението за въвеждане на задължително фабрично ограничение на максималната скорост на електрическите тротинетки до 25 км/ч, тъй като считам, че</u></p>	Не се приема	<p>Предложението засяга обществени отношения извън предмета на регулацията на нормативния акт.</p> <p>Съгласно ЗДвП и предвидения проект на наредба регистрация е предвидена за всички</p>

			<p><u>подобна мярка няма да доведе до реално повишаване на безопасността и създава предпоставки за обратен ефект.</u></p> <p><u>По-високият клас електрически тротинетки не са проектирани с фабрично ограничение до 25 км/ч и разполагат със значително по-добри технически характеристики – по-големи гуми, окачване и надеждни спирачни системи, които осигуряват по-добра стабилност и контрол. Унифицираното ограничение би приравнило тези превозни средства с ниския клас и би обезсмислило използването на по-безопасни решения.</u></p> <p><u>Фабричното ограничение е лесно за заобикаляне чрез софтуерни промени или технически намеси, което го прави трудно приложимо и до голяма степен формално. В същото време безопасността зависи от реалната скорост на движение, а не от фабрично зададени параметри.</u></p> <p><u>Подобно на практиката при автомобилите, където не се ограничава фабричната максимална скорост, а се контролира поведението на пътя, по-ефективно е да се прилага контрол върху реално развиваната скорост и спазването на правилата.</u></p> <p><u>Допълнително, ограничението до 25 км/ч би насърчило използването на по-нисък клас тротинетки с по-лоши характеристики, което увеличава риска от инциденти дори при ниска скорост. Основните причини за инцидентите – лоша инфраструктура, липса на велоалеи и неподходящо поведение – остават нерешени.</u></p> <hr/> <p><u>Предложение</u></p>	<p>превозни средства, отговарящи на дефиницията по § 6., т. 186 от ЗДвП.</p>
--	--	--	--	---

				<p><u>Предлагам:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>да не се въвежда задължително фабрично ограничение от 25 км/ч</u> • <u>да се въведе регистрация на мощните електрически тротинетки</u> • <u>да се въведат задължителни софтуерни ограничения на скоростта (според зона и условия на движение)</u> • <u>да се осъществява реален контрол върху скоростта от контролните органи</u> • <u>при констатиране на манипулиране или неспазване на софтуерните ограничения да се налагат високи глоби</u> • <u>при системни нарушения да се предвижда отнемане на превозното средство или право на управление</u> <hr/> <p><u>Заключение</u></p> <p><u>Ефективната регулация следва да бъде насочена към реалното поведение, контрола и техническата безопасност, а не към формални ограничения, които лесно се заобикалят. Предложеният подход съчетава свобода на избор с реална отговорност и контрол.</u></p>		
41.	Чрез Портала обществени консултации	Диян Кабаиванов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>Разполагам с електрическа тротинетка, която ми е подарък. Нямам документ за придобиване, а същата е закупена от чужбина. Тротинетката е произведена в</u></p>	Не се приема	<p>Предложението засяга обществени отношения извън предмета на</p>

	02.05.2026 г.			<p><u>Китай, няма сериен номер или номер на рама(или са изтрети от употреба), нямам документ за придобиване.</u></p> <p><u>В момента карам с оранжева каска, а тротинетката съм боядисал в ярки електрикови цветове, за да бъде максимално видима.</u></p> <p><u>До сега съм бил блъскан 2 пъти от автомобили, които не спират на стоп и се включват в движението от път без предимство.</u></p> <p><u>Аз спазвам законите за движение по пътищата и имам шофьорска книжка. Движа се най-в дясно и това създава сериозен риск за безопасността ми - там има множество дупки от шахти, които не са равни с пътно платно и причиняват резки пропадания, които в комбинация с малките гуми на тротинетката създават сериозна опасност от злополука.</u></p> <p><u>Въпроса ми е - как тук обсъжданата наредба за регистрация би ме защитила от дискриминация спрямо собствениците на мотори, които конструктивно и фактически развиват скорости над 200км/ч и са далеч по-опасни от тротинетките?</u></p> <p><u>Защо тяхната регистрация е допустима, а се обсъждат ограничения по ватове и максимална скорост за тротинетките?</u></p> <p><u>При така дефинираните наредби и въведени ограничения с радост бих осъдил държавата за дискриминация спрямо водителите на мотоциклети и автомобили.</u></p> <p><u>Предлагам да отпаднат ограниченията за ватове и скорости(както е при всички МПС) и просто да бъде въведен регламент за</u></p>	<p>регулация на нормативния акт.</p>
--	---------------	--	--	---	---

				<p><u>движение с ограничена скорост, което ограничение при неспазване да се санкционира.</u></p> <p><u>Също така предлагам да отпадне забраната за движение по тротоарите, тъй като има участъци, в които движението по пътя е далеч по-опасно за водачите.</u></p> <p><u>Вместо това предлагам да бъде допуснато движение с до 5км/ч по тротоарите, което не се различава от скоростта с която човек би тичал по тях.</u></p> <p><u>Наясно съм, че част от предложенията касаят закони, които вече са приети и не подлежат на обсъждане тук, но намирам за целесъобразно да спомена предложенията, за да бъдат взети решения в интерес безопасността на водачите.</u></p>		
42.	<p>Чрез Портала обществени консултаци 02.05.2026 г.</p>	<p>Георги Тимнев</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име</p> <p><input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>ИЕПС в същия закон за движение по пътищата освобождава ИЕПС от регистрация,чл.143,ал.5а,т.6 . Статистиката от 2024г. отчита три пъти повече загинали при инциденти с велосипедисти , отколкото с ИЕПС , но се заяждат с водачите на ИЕПС?Агресията , липсата на умения за безопасно поведение на пътя е основна причина за над 400 жертви по пътищата годишно . Пропускат детските години, когато в семейството, в училищата трябва да възпитат тези умения, но вместо предмет в училищата, помощ на учители и ученици от МВР, общините с учебни клипове възпитаващи безопасно поведение чрез примери от квартала, измислят поредните безполезни наредби?Не взимат за пример Нидерландия, Великобритания,където изпитите по теория за кандидат водачи на</u></p>	<p>Не се съдържа конкретно предложение</p>	

				<p><u>превозни средства тестват умения за прогнозиране на опасности ,тук всички сме свидетели на допуснатите на пътя от изпитите на ИААА агресивни, потенциални нарушители. От училищата в учебните центрове идват кандидати без базови умения за безопасно поведение пешеходци, чието поведение на пътя виждаме и като водачи на ИЕПС, велосипеди, вместо предмет в училищата пак предлагат поредните глупости.При липса на умения за безопасно поведение на входа при учебните центрове и на изхода при изпитите провеждани от ИААА , контролът е съсредоточен върху учебните центрове , в 9 члена от закона задвижение по пътищата 18 условия за глоби , 2000-7000 лева несъразмерни с описаното нарушение, за нещо неспоменато в закона 300-500 лева , само причината "документация" е спомената 10 пъти в различни текстове? Така създаденото напрежение между преподаватели и агенция, вреди на обучението и изпитите. Вместо ИААА да си подредят своята агенция , постоянно обвинявана от своите министри в корупция ,не спират на изпитите агресивните, потенциални нарушители, викат "Дръжте крадеца!" обвинявайки учебните центрове?</u></p>		
43.	<p>Чрез Портала обществени консултации 30.04.2026 г.</p>	Ivan K	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>Уважаеми госпожи и господа,</u> <u>Смятам подхода на проекта за категоризация на ИЕПС по скорост и маса за правилен, а не по мощност, и считам предложението за праг от 350 W за необосновано и правно излишно.</u> <u>Мощността не определя скоростта. Съществуват двигатели над 350 W, фабрично ограничени до 20 km/h, и такива под 350 W без ефективно ограничение. Меродавният</u></p>	<p>Не се съдържа конкретно предложение</p>	

				<p><u>критерий е максималната конструктивна скорост — точно както е залегнало в § 6, т. 18б ЗДвП (< 25 km/h, < 50 kg). Превозните средства извън тези параметри вече подлежат на регистрация в КАТ. Ватовият праг не запълва празнина — той дублира съществуващ критерий, създавайки непропорционална тежест на регистрацията.</u></p> <p><u>Декларативният подход с последващ контрол и право за служебно прекратяване на регистрацията (чл. 21) е пропорционален и достатъчен.</u></p> <p><u>КАТ имат достатъчно задължения с другите видове транспортни средства, регистрация в общината е оптимален и правилен вариант.</u></p> <p><u>Този сектор се развива изключително бързо и всякаква техническа конкретизация би направила закона неприложим в близко бъдеще.</u></p> <p><u>Призовавам за внимателно премисляне и гъвкавост при определяне на критериите и административната тежест. Всяка допълнителна документална или техническа пречка, поставена пред хората ще доведе до изоставянето на този иновативен транспорт и замяната му със стандартния за България 30 годишен ДВГ, тровещ нашето здраве и това на децата ни.</u></p>		
44.	Официално, 29.04.2026 г.	Кемал Мехмедов	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>СТАНОВИЩЕ</u></p> <p><u>Относно: Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Наредба за регистрацията на индивидуалните</u></p>	Не се приема	Предложението е в противоречие със законите разпоредби на чл. 80а, ал. 8

			<p><u>електрически превозни средства (ИЕПС) в общините</u></p> <p><u>Уважаеми госпожи и господа,</u></p> <p><u>Във връзка с представения проект на Наредба за регистрацията на ИЕПС, изразявам следното становище и конкретни предложения за промени:</u></p> <p><u>1. Дефиниране на мощността за регистрационните режими С цел постигане на максимална безопасност и ясно разграничение между леките градски превозни средства и по-мощните машини, предлагам да се въведе ясен праг от 350 вата (0.35 kW) номинална мощност:</u></p> <p><u>· Регистрация в Общината: На регистрация в общините да подлежат единствено ИЕПС с номинална мощност на двигателя до 350 вата. Това са масовите електрически тротинетки, предназначени за придвижване в градска среда с ниска скорост.</u></p> <p><u>· Регистрация в КАТ: Всяко превозно средство, чиято номинална мощност надвишава 350 вата, следва да се счита за моторно превозно средство (категория L) и да подлежи на регистрация в КАТ по общия ред, предвиден за мотопедите и мотоциклетите.</u></p> <p><u>2. Ред за извършване на техническа проверка и регистрация За да се гарантира, че декларираните данни отговарят на действителните технически характеристики на превозното средство, предлагам следния механизъм:</u></p> <p><u>· Експертен преглед: Преди регистрация в общината, собственикът да е длъжен да</u></p>	<p><u>Съгласно ЗДвП и предвидения проект на наредба регистрация е предвидена за всички превозни средства, отговарящи на дефиницията по § 6., т. 186 от ЗДвП.</u></p> <p><u>Предвиден е опростен ред за регистрация. Извършването на техническа проверка от страна на техническа служба, определена и нотифицирана от изпълнителния директор на ИААА е предвидена единствено при липса на техническа документация. С оглед на изискуемата техническа документация, относими и релевантни са и електронни извлечения на техническите спецификации, посочени и публикувани от производителя.</u></p>
--	--	--	--	---

				<p><u>премине технически преглед за установяване на мощността и изправността, извършен от експерти на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.</u></p> <p>· <u>Регистрация: Само след издаване на положителен документ от „Автомобилна администрация“, потвърждаващ, че мощността е до 350 вата, собственикът да може да финализира процедурата по регистрация в съответната община.</u></p> <p><u>3. Мотиви към предложението:</u></p> <p>· <u>Повишена безопасност: Машини с мощност над 350 вата често развиват опасни скорости, които са несъвместими с придвижването по тротоари и пешеходни зони. Тяхното място е на пътно платно с регистрация от КАТ.</u></p> <p>· <u>Контрол върху производителите и вносителите: Чрез задължителния преглед от „Автомобилна администрация“ ще се спре практиката на пазара да се предлагат мощни скутери, маскирани като „тротинетки“.</u></p> <p>· <u>Експертност в процеса: Общинската администрация няма ресурс да проверява техническите параметри на електромоторите, затова тази дейност трябва да бъде в прерогативите на специализирания държавен орган.</u></p>		
45.	<p>Чрез Портала обществени консултации 28.04.2026 г.</p>	Elma Elma	<input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	<p><u>СТАНОВИЩЕ</u></p> <p><u>Относно: Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС) в общините</u></p>	Не се приема	<p>Предложението е в противоречие със законовите разпоредби на чл. 80а, ал. 8</p> <p>Съгласно ЗДвП и предвидения проект</p>

				<p><u>Уважаеми госпожи и господи,</u></p> <p><u>Във връзка с представения проект на Наредба за регистрацията на ИЕПС, изразявам следното становище и конкретни предложения за промени:</u></p> <p><u>1. Дефиниране на мощността за регистрационните режими С цел постигане на максимална безопасност и ясно разграничение между леките градски превозни средства и по-мощните машини, предлагам да се въведе ясен праг от 350 вата (0.35 kW) номинална мощност:</u></p> <p><u>Регистрация в Общината: На регистрация в общините да подлежат единствено ИЕПС с номинална мощност на двигателя до 350 вата. Това са масовите електрически тротинетки, предназначени за придвижване в градска среда с ниска скорост.</u></p> <p><u>Регистрация в КАТ: Всяко превозно средство, чиято номинална мощност надвишава 350 вата, следва да се счита за моторно превозно средство (категория L) и да подлежи на регистрация в КАТ по общия ред, предвиден за мотопедите и мотоциклетите.</u></p> <p><u>2. Ред за извършване на техническа проверка и регистрация За да се гарантира, че декларираните данни отговарят на</u></p>	<p>на наредба регистрацията е предвидена за всички превозни средства, отговарящи на дефиницията по § 6., т. 186 от ЗДвП.</p> <p>Предвиден е опростен ред за регистрация. Извършването на техническа проверка от страна на техническа служба, определена и нотифицирана от изпълнителния директор на ИААА е предвидена единствено при липса на техническа документация. С оглед на изискуемата техническа документация, относими и релевантни са и електронни извлечения на техническите спецификации, посочени и публикувани от производителя.</p>
--	--	--	--	--	--

				<p><u>действителните технически характеристики на превозното средство, предлагам следния механизъм:</u></p> <p><u>Експертен преглед: Преди регистрация в общината, собственикът да е длъжен да премине технически преглед за установяване на мощността и изправността, извършен от експерти на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.</u></p> <p><u>Регистрация: Само след издаване на положителен документ от „Автомобилна администрация“, потвърждаващ, че мощността е до 350 вата, собственикът да може да финализира процедурата по регистрация в съответната община.</u></p> <p><u>3. Мотиви към предложението:</u></p> <p><u>Повишена безопасност: Машини с мощност над 350 вата често развиват опасни скорости, които са несъвместими с придвижването по тротоари и пешеходни зони. Тяхното място е на пънното платно с регистрация от КАТ.</u></p> <p><u>Контрол върху производителите и вносителите: Чрез задължителния преглед от „Автомобилна администрация“ ще се спре практиката на пазара да се предлагат мощни скутери, маскирани като „тротинетки“.</u></p>	
--	--	--	--	--	--

				<p><u>Експертност в процеса: Общинската администрация няма ресурс да проверява техническите параметри на електромоторите, затова тази дейност трябва да бъде в прерогативите на специализирания държавен орган.</u></p>		
46.	<p>Чрез Портала обществени консултации 27.04.2026 г.</p>	<p>Андреан Желязков</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>Във връзка за забраната за нощно каране постановена в Закона за движението по пътищата в Чл.80а, Ал (2) т.6, имам предложение в бъдещата наредба която е обект на настоящото обществено обсъждане, да се създаде член които да задължи общините да въведат времеви диапазони за нощно движение на ИЕПС.</u></p> <p><u>Общините да определят ясно дефиниран времеви диапазон ,например - от 00:00 до 05:00 часа. Аргументът е, че именно този интервал съпада с най-ниската транспортна активност и с реалните „дълбоки нощни“ часове.</u></p> <p><u>Закон за движението по пътищата няма ясно определение какво точно означава „нощни часове“. След като закона дава право общините да определят някой допълнителни наредби свързани с индивидуалните електрически превозни средства, следователно оставя на общините свободата да дефинират и нощен диапазон за управление на ИЕПС.</u></p> <p><u>Мотива за това предложение е че гражданите и ползватели на електрически тротинетки, изразяват сериозното си несъгласие със забраната за управление в тъмната част на денонощието.</u></p>	<p>Не се приема</p>	<p>Предложението засяга обществени отношения извън предмета на регулацията на нормативния акт. Съгласно чл. 80а, ал. 9 от ЗДвП предложението проект на наредба следва да регламентира условията и редът за регистриране, отчет, прекратяване и възстановяване на регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства. Цитираната законова разпоредба очертава границите на предмета на наредбата.</p>

				<p><u>Тази забрана на практика ограничава използването на този вид транспорт в почти половината от денонощието. За много граждани, които се придвижват до работа рано сутрин, късно вечер или работят на смени, използването на електрическа тротинетка става практически невъзможно.</u></p> <p><u>Електрическите тротинетки са един от най-екологичните и ефективни начини за придвижване в градска среда. Те не създават задръствания, не замърсяват въздуха и позволяват на много хора да достигат до работните си места бързо и без да натоварват пътната инфраструктура. Особено притеснително е, че подобна забрана не съществува за други двуколесни превозни средства като велосипеди, мотопеди и мотоциклети. Това поставя ползвателите на електрически тротинетки в неравностойно положение спрямо други участници в движението.</u></p> <p><u>Следва също да се отчете, че електрическите тротинетки фабрично са оборудвани с фарове, стопове и светлоотразителни елементи, което ги прави видими и безопасни за движение и в тъмната част на денонощието при спазване на стандартни правила за безопасност. В редица европейски държави движението на електрически тротинетки в тъмната част на денонощието е напълно разрешено при наличие на осветление и светлоотразителни елементи.</u></p> <p><u>Поради това всички ползватели на ИЕПС считат, че пълната забрана за движение на електрически тротинетки в тъмната част на денонощието е непропорционална мярка, която не решава реални проблеми с</u></p>		
--	--	--	--	--	--	--

				<p><u>безопасността, а единствено ограничава правото на гражданите на свободно придвижване.</u></p>		
47.	<p>Чрез Портала обществени консултаци 27.04.2026 г.</p>	<p>Андреан Желязков</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Лицето действа от свое име <input type="checkbox"/> Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:</p>	<p><u>След като прегледах текстовете на бъдещата наредба установих някои неща които считам че на са регламентирани или уточнени в наредбата и трябва да бъдат коментирани .</u></p> <p><u>"Чл. 7(2) Към заявлението собственикът прилага:</u></p> <p><u>1. копие на документ за придобиване на собствеността с данни за идентификация на превозното средство;</u></p> <p><u>2. копие на техническа документация за ИЕПС, включваща фабричен/сериен номер и позволяваща определяне на марката, модела, постоянната номинална мощност на електродвигателя, максималната конструктивна скорост и масата на превозното средство;"</u></p> <p><u>Във Връзка с Чл.7 Ал.2 е цитираните по долу точки :</u></p> <p><u>Не във всяка техническа документация на превозните средства е отбелязан фабричният или сериен номер. В моята документация, има всичко друго но не и сериен номер. Тук изниква въпроса как ще се процедира ако документацията не включва фабричен/сериен номер? Ще се счита ли тази документация за непълна и негодна за да се интензифицира</u></p>	<p>Приема се по принцип</p>	<p>Предвиден е опростен ред за регистрация. Извършването на техническа проверка от страна на техническа служба, определена и нотифицирана от изпълнителния директор на ИААА е предвидена единствено при липса на техническа документация. С оглед на изискуемата техническа документация, относими и релевантни са и електронни извлечения на техническите спецификации, посочени и публикувани от производителя.</p> <p>По отношение серийния номер е</p>

				<p><u>фабричен/сериен номер? Също така ,не всяка документация има пълна информация за техническите характеристики,много често документацията е сведена до инструкции за експлоатация. В такива случай процедурата трябва да се конкретизира и да се укаже къде точно да бъде търсена тази техническа информация. .Обикновено такава техническа информация е отбелязана на стикери залепени на различни места за различните марки и модели превозни средства .</u></p> <p><u>"(5) За извършване на идентификация и регистрация на ИЕПС в различни общини се заплащат цени на услуги, определени от съответните общински съвети, като всяка цена се заплаща в полза на общината, която извършва съответното действие. "</u></p> <p><u>При определянето на такси от страна на общините е възможно да бъдат определени неоправдано високи такси за регистрация в някои общини.</u></p> <p><u>Не е ли по удачно да се регламентират Държавните такси определени с тарифи,</u></p> <p><u>"(7) За издаване на протокол по ал. 6 техническата служба извършва проверки и/или изпитвания за установяване на техническата изправност и техническите параметри на ИЕПС,включително фабричен/сериен номер, марка, модел, постоянна номинална мощност на електродвигателя (W), максимална конструктивна скорост (km/h) и маса на превозното средство (kg)."</u></p> <p><u>Към горния текст изниква въпроса ,ако се наложи да извършават изпитания</u></p>	<p>отразено в проекта, като е изрично предвидена възможността фабричния/сериен номер да бъде удостоверен и чрез чрез извлечение от мобилното/дигитално то приложение, предназначено за съответното превозно средство.</p>
--	--	--	--	--	--

				<p><u>за установявана на ” постоянна номинална мощност на електродвигателя (W) и максимална конструктивна скорост (km/h)” с каква техника ще се извърши изпитанието?Има ли изобщо такава техника която ще установи- постоянна номинална мощност на електродвигателя (W) ? И ако има дали тази техника ще е налична във всяка една община .</u></p> <p><u>Не е ли по целесъобразно да се изготвят списъци със марките и модели на превозните средства които ще могат да се регистрират. За да се улесни процедурата по установяване на техническите параметри на конкретното превозно средство за което липсва информация в техническата документация. На всеки модел от различните марки превозни</u></p> <p><u>"Чл. 16. (1) Кметът на общината или оправомощено от него длъжностно лице постановява отказ за регистрация в случаите на:</u></p> <p><u>1. ИЕПС, при които не може да се установи фабричният/серийният номер, поставен от производителя;"</u></p> <p><u>Как ще установява наличието на фабричният/серийният номер?</u></p> <p><u>Ако фабричният/серийният номер се търси единствено върху табела или стикер поставен/а върху превозното средство и не се установи наличие на табела или стикер, доста собственици ще бъдат ощетени поради това че лепенките с фабрични или серийни номера са отлепени или изтрити.</u></p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>Фабричният сериен номер който е поставен от производителя във вид на залепващ стикер (лепенка), не е предвиден за регистрация. Този вид табели за фабричните или серийни номера във вид на лепенка, най често се намират в долна част на корпуса на превозното средство. Затова тези лепенки ,с течение на времето се отлепват или изтриват ,от метеорологични или механични влияния ,за което собствениците нямат вина. Във връзка с това считам че е целесъобразно да _____ се взима _____ под внимание фабричният/сериенят номер който фигурира в мобилното приложение(ако е налично такова) с което е свързано превозното средство .</p> <p>- Мотивите за които давам всички описани по _____ горе предложения _____ е свързано с функционирането на цитирания регистър, както и за възможността за надлежно и точно изпълнение на законовото задължение за регистрация на ИЕПС, от техническите _____ служби и оправомощените лица ,назначени от кметовете , по отношение на въпросите ,свързани с реда за регистрация. Необходимо е да има ясни точни указания за действие по непредвидени механизми, процедури и ред в очертаните направления в настоящата наредба. Ако не се упоменати точни указания за действие има риск от компрометиране и отказ от регистрация.</p> <p>Трябва много точно и ясно да бъдат описани действията и процедурите по предвидени и непредвидени обстоятелства .В предвид минималния ,дори нулев опит на общините за</p>		
--	--	--	--	---	--	--

				<u>извършване на регистрация , и съмненията за компетентността на назначените технически лица, ще доведе до обективна невъзможност за надлежното изпълнение на законовите разпоредби.</u>		
--	--	--	--	---	--	--