



**ПРОЕКТ НА ПОСТАНОВЛЕНИЕ НА МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ ЗА
ПРИЕМАНЕ НА НАРЕДБА ЗА РЕГИСТРАЦИЯТА НА
ИНДИВИДУАЛНИТЕ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В
ОБЩИНИТЕ**

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 21.04.2026 г. - 21.05.2026 г. Активна

Номер на консултация: #12305-K

Област на политика: 02. Вътрешен ред и сигурност

Тип консултация: Акт на Министерския съвет

Вносител: Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата"

Тип носител: Национално

Съгласно разпоредбата на чл. 80а, ал. 9 от Закона за движението по пътищата с наредба на Министерския съвет се определят условията и редът за регистриране, отчет, прекратяване и възстановяване на регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС) в общините.

С предложения проект на наредба се постига детайлна правна регламентация по отношение на условията и реда за регистриране, отчет, прекратяване и възстановяване на регистрацията на ИЕПС в общините. Създава се необходимата подзаконова нормативна уредба, която има за цел да допълни и доразвие законовите правни норми, както и да създаде яснота и предвидимост в обществените отношения във връзка с процесите, свързани с регистрацията на ИЕПС.

Предвидените способности за подаване на заявленията, изричната регламентация на тяхната обработка и изчерпателната регламентация на правомощията на съответните регистрационни органи целят създаването на лесен, достъпен и ясен режим за регистрация, съобразен със законовите рамки.

Приемането на наредбата цели и повишаване на безопасността на движението по пътищата, увеличаване на превантивния ефект на нормативната уредба, подобряване ефективността и ефикасността на контролната дейност, ограничаване на усещането за безнаказаност у нарушителите на правилата за движението по

пътищата.

Отговорна институция

Отговорна институция

Държавна агенция "Безопасност на движението по пътищата"

Адрес: София, площад Света Неделя № 16, ет. 5

Електронна поща: agency@sars.gov.bg

Контактна информация

Борис Бунов/ страши експерт в дирекция Правно-техническа методология и контрол, ДАБДП | Електронна поща: BBunov@sars.gov.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените в „Контактна информация“ адреси
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Доклад - вер. 1.0 | 21.04.2026](#)

[Проект на акт - вер. 1.0 | 21.04.2026](#)

[Мотиви - вер. 1.0 | 21.04.2026](#)

[Оценка на въздействие - вер. 1.0 | 21.04.2026](#)

[Становище на администрацията на Министерския съвет - вер. 1.0 | 21.04.2026](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Автор: Георги Георгиев (08.05.2026 21:11)

Ограничението за максимална конструктивна скорост при електрическите тротинетки 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 Xiaomi Electric Scooter Essential, Segway Ninebot E22E, Razor E Prime III, Okinawa Lite и Xiaomi Mi Electric Scooter 3 Lite се вижда общ подход: ограничена мощност, малки гуми, малък капацитет на батерията и конструкция, проектирана единствено около изискването за ниска скорост. Това създава редица практически проблеми.

Защо твърде ниската конструктивна скорост не винаги повишава безопасността

1. Несъответствие с реалния градски трафик

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:

- затруднява потока на движение;
- предизвиква рискови изпреварвания;
- поставя водача в конфликт с автомобили и велосипеди;
- увеличава времето, през което водачът е изложен на риск на пътя.

В много ситуации по-важна за безопасността е способността за кратко ускорение и адаптация към трафика, а не абсолютното ограничение на скоростта.

2. Слабата мощност създава опасност при наклон и маневри

Модели с около 250W често:

- губят скорост рязко при изкачване;
- ускоряват твърде бавно;
- не могат безопасно да се включат в движение;
- стават нестабилни при неравности и натоварване.

Това е особено проблемно в градове с наклони, лош асфалт и смесен трафик.

3. Малките гуми и олекотената конструкция намаляват стабилността

Много от „entry-level“ тротинетките използват:

- 8–9 инчови гуми;

- тесни платформи;
- слабо окачване или липса на такова;
- малки батерии с ограничен ток.

Тези фактори:

- увеличават риска при дупки, релси, бордюри и мокра настилка;
- влошават сцеплението;
- правят превозното средство нестабилно дори при умерена скорост.

Следователно реалният риск често идва не от самата скорост, а от недостатъчната стабилност и контрол.

4. Конструктивното ограничение не отчита техническото качество

Две тротинетки могат да се движат с една и съща скорост, но да имат напълно различно ниво на безопасност.

По-безопасна може да бъде тротинетка с:

- по-големи гуми;
- по-добри спиращки;
- по-здрава рама;
- качествено окачване;
- по-голяма батерия и стабилно захранване;
- по-добро разпределение на теглото,

дори ако конструктивно позволява по-висока скорост.

Защо ограничението по kW не е оптимално

Ограничаването само по номинална мощност (kW/W) също не е удачно, защото:

- мощността сама по себе си не определя реалната скорост;
- по-мощен мотор може да бъде по-безопасен за изкачване и ускорение;
- високата мощност позволява стабилна работа без претоварване;
- съвременните контролери могат прецизно да ограничават поведението софтуерно.

Например мотор от 500–800W, ограничен софтуерно до определена скорост, може да осигурява:

- по-добър контрол;
 - по-плавно ускорение;
 - по-ефективно спиране чрез рекуперация;
 - по-малко натоварване на електрическата система;
 - по-висока надеждност.
-

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!!!!!!!!!!

По-нормален и технологично съвременен подход би бил:

- превозното средство да има достатъчно мощност и стабилна конструкция;
- максималната скорост да се регулира софтуерно;
- ограниченията да могат да се адаптират според зоната и условията;
- да се поставя акцент върху:
 - спиращи системи;
 - осветление;
 - гуми;
 - стабилност;
 - ABS/traction control;
 - качество на рамата;
 - обучение и екипировка.

Това вече се използва при много електрически автомобили и модерни електрически превозни средства.

Заклучение

Прекалено ниското ограничение на конструктивната скорост не гарантира автоматично безопасност. В редица случаи то води до:

- по-слаба динамика;
- нестабилни конструкции;
- невъзможност за адаптация към трафика;
- по-голяма експозиция на риск.

По-ефективна регулация би била такава, която:

- допуска по-качествени и по-стабилни превозни средства;
- използва софтуерни ограничения вместо физическо ограничаване на конструкцията;
- оценява цялостната безопасност на превозното средство, а не само максималната му скорост или номиналната мощност.

Преди да правите никакви ограничения създайте база от данни за:

- в кой населени места има произшествия;
- в коя част на деня са станали инцидентите;
- къде в какъв район е станал инцидента;
- водача на каква възраст е бил;
- в каква марка и модел е станал инцидента;
- каква е била индивидуалната екипировка на водача;
- причина за инцидента (висока скорост, пешеходци, лоша инфраструктура, тейническа неизправност, лоша видимост, липса на осветление и т.н)

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.

Автор: Георги Георгиев (05.05.2026 23:40)

ДОПЪЛНЕНИЯ КЪМ ПРОЕКТА НА НАРЕДБА

В чл. 3, ал. 1, т. 3 се добавят нови букви:

- ж) категория на ИЕПС съгласно чл. 3а;
- з) минимален размер на гумите;
- и) наличие на ограничител на скоростта;
- к) наличие на GPS модул, когато е приложимо;
- л) вид и ниво на светлинна сигнализация;
- м) допустим режим на движение.

Нов чл. 3а. Категории на ИЕПС

Чл. 3а. (1) Индивидуалните електрически превозни средства се разделят на следните категории:

- 1. Категория Т1 - нискоскоростни ИЕПС**

- максимална конструктивна скорост до 25 км/ч;
- минимален размер на гумите: 8 инча;
- предназначени за градска среда, велоалеи и зони с ниска скорост.

2. Категория Т2 - средноскоростни ИЕПС

- максимална конструктивна скорост до 45 км/ч;
- минимален размер на гумите: 10 инча;
- задължителни две независими спирачни системи.

3. Категория Т3 - високоскоростни ИЕПС

- максимална конструктивна скорост до 70 км/ч;
- минимален размер на гумите: 11 инча;
- задължително окачване, усилена конструкция и стоп светлина.

4. Категория Т4 - специални високоскоростни ИЕПС

- максимална конструктивна скорост до 100 км/ч;
- минимален размер на гумите: 12 инча;
- задължителни мигачи, усилено осветление, две спирачни системи

(2) Категорията на ИЕПС не дава право за движение с максималната конструктивна скорост във всички зони.

(3) Допустимата скорост се определя от мястото на движение, видимостта, възрастта на водача и режима на движение.

Нов чл. 3б. Режими на движение

Чл. 3б. (1) Въвеждат се следните режими според реалната скорост на движение:

1. S1 - до 15 км/ч

- пешеходни зони, паркове, споделени пространства;
- водачът е длъжен да дава предимство на пешеходците.

2. S2 - от 15 до 30 км/ч

- велоалеи и градски зони с ниска скорост.

3. S3 - от 30 до 50 км/ч

- градски пътища, когато движението на ИЕПС е разрешено.

4. S4 - от 50 до 70 км/ч

- само пътища, позволяващи безопасно движение с такава скорост.

5. S5 - от 70 до 100 км/ч

- само за ИЕПС категория Т4, при условия на повишен контрол, правоспособност и задължителна защита.

(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.

Нов чл. 3в. Максимална скорост според мястото

Чл. 3в. Максимално допустимата скорост е:

1. в пешеходни зони, паркове и споделени пространства – до 15 км/ч;
 2. по велоалеи – до 30 км/ч;
 3. по градски пътища – до 50 км/ч;
 4. по извънградски участъци, когато е разрешено – до 100 км/ч.
-

Изменение в чл. 7, ал. 1

Към проверката при регистрация се добавят:

5. размер и състояние на гумите;
 6. наличие на ограничител на скоростта;
 7. наличие на стоп светлина за ИЕПС от категории Т2, Т3 и Т4;
 8. наличие на мигачи за ИЕПС от категория Т4;
 9. наличие на две независими спирачни системи за ИЕПС над 30 км/ч;
 10. наличие на усилено осветление за ИЕПС над 50 км/ч.
-

Нова глава след Глава втора

Глава втора „а“

УСЛОВИЯ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ИЕПС

Чл. 16а. Възрастови изисквания

(1) Минималната възраст за управление се определя според режима на движение:

1. S1 – до 15 км/ч: навършени 12 години;
2. S2 – до 30 км/ч: навършени 14 години;
3. S3 – до 50 км/ч: навършени 16 години;
4. S4 и S5 – над 70 км/ч: навършени 18 години и правоспособност.

(2) Лица под 16 години нямат право да управляват ИЕПС със скорост над 30 км/ч.

(3) Лица под 18 години нямат право да управляват ИЕПС със скорост над 50 км/ч.

(4) Родителят, настойникът или попечителят носи отговорност, когато непълнолетно лице управлява ИЕПС в нарушение на тази наредба.

Чл. 16б. Защитни средства

(1) Защитните средства се определят според реалната скорост:

1. до 15 км/ч – без задължителна защита за пълнолетни лица;
2. от 15 до 30 км/ч – каска за лица под 18 години, препоръчителна за пълнолетни;
3. от 30 до 50 км/ч – каска задължителна за всички;
4. от 50 до 70 км/ч – каска и ръкавици задължителни;
5. от 70 до 100 км/ч – пълна защитна екипировка.

(2) Под пълна защитна екипировка се разбира: каска, ръкавици, защитно яке или облекло с протектори и светлоотразителни елементи.

Чл. 16в. Светлини и видимост

(1) Всички ИЕПС трябва да имат:

1. предна бяла или жълта светлина;
2. задна червена светлина;
3. светлоотразителни елементи.

(2) При движение в тъмната част на денонощието или при намалена видимост:

1. до 30 км/ч – задължително включени предна и задна светлина;
 2. над 30 км/ч – задължителна стоп светлина;
 3. над 50 км/ч – задължителни усилено осветление и странична видимост;
 4. за категория Т4 – задължителни мигачи и стоп светлина.
-

Чл. 16г. Забрани

Забранява се:

1. движение със скорост, по-висока от допустимата за съответната зона;
 2. управление от лице под допустимата възраст;
 3. движение без задължителни светлини;
 4. управление с мобилен телефон в ръка;
 5. превозване на повече от едно лице;
 6. премахване или манипулиране на ограничител на скоростта;
 7. управление след употреба на алкохол или наркотични вещества.
-

Нова глава след Глава четвърта

Глава пета

САНКЦИИ И ПРИНУДИТЕЛНИ АДМИНИСТРАТИВНИ МЕРКИ

Чл. 29. Глоби за превишена скорост

(1) За превишаване на допустимата скорост се налагат следните глоби:

1. до 10 км/ч над допустимото – от 50 до 100 лв.;
2. от 10 до 20 км/ч над допустимото – от 100 до 300 лв.;
3. над 20 км/ч над допустимото – от 300 до 700 лв.

(2) При повторно нарушение глобата се увеличава с 50 процента.

(3) При трето нарушение в рамките на 12 месеца се допуска временно отнемане на ИЕПС.

Чл. 30. Глоби за възрастови нарушения

(1) За управление от лице под допустимата възраст се налага глоба от 200 до 400 лв.

(2) Когато нарушителят е непълнолетен, глобата се налага на родител, настойник или попечител.

(3) При повторно нарушение ИЕПС може да бъде временно отнето за срок до 6 месеца.

Чл. 31. Глоби за липса на защитни средства

1. при липса на каска, когато е задължителна – от 50 до 150 лв.;
 2. при движение над 50 км/ч без задължителна защита – от 150 до 300 лв.;
 3. при движение над 70 км/ч без пълна защитна екипировка – от 300 до 500 лв.
-

Чл. 32. Глоби за липса на светлини

1. движение без светлини в тъмната част на денонощието – от 50 до 200 лв.;
 2. движение над 30 км/ч без стоп светлина – от 100 до 300 лв.;
 3. движение с ИЕПС категория Т4 без мигачи или усилено осветление – от 200 до 500 лв.
-

Чл. 33. Опасно управление

(1) За опасно управление, застрашаващо други участници в движението, се налага глоба от 200 до 500 лв.

(2) При повторно нарушение се налага глоба от 500 до 1000 лв. и временно отнемане на ИЕПС.

Чл. 34. Управление след употреба на алкохол или наркотични вещества

(1) При управление след употреба на алкохол или наркотични вещества се прилагат санкции, съразмерни с тези за моторни превозни средства.

(2) Когато водачът притежава свидетелство за управление на МПС, може да бъде наложено временно отнемане на правото за управление.

Чл. 35. Отнемане на правоспособност

(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:

1. от 1 до 3 месеца – при първо тежко нарушение;
 2. от 3 до 6 месеца – при повторно нарушение;
 3. до 12 месеца – при причиняване на пътнотранспортно произшествие.
-

Чл. 36. Временно отнемане на ИЕПС

(1) ИЕПС може да бъде временно отнето при:

1. управление от лице под допустимата възраст;
2. системно превишаване на скоростта;
3. управление без регистрация;
4. премахнат или манипулиран ограничител на скоростта;
5. опасно управление.

(2) Срокът на временно отнемане е от 1 до 6 месеца.

Чл. 37. Постоянно отнемане на ИЕПС

Постоянно отнемане на ИЕПС се допуска при:

1. повторно тежко нарушение след вече наложено временно отнемане;
 2. използване на ИЕПС с манипулирани технически характеристики;
 3. причиняване на тежко произшествие вследствие на грубо нарушение.
-

Допълнение към § 2 от Допълнителните разпоредби

Добавят се нови точки:

3. „Категория на ИЕПС“ е класификация според максималната конструктивна скорост, техническите характеристики и изискванията за безопасност.
 4. „Режим на движение“ е допустимата реална скорост на движение на ИЕПС според мястото, условията и водача.
 5. „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.
 6. „Пълна защитна екипировка“ е съвкупност от каска, ръкавици, 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 и рисково 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.

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.

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.

Краен извод

Наредбата не трябва да бъде само регистрационен режим. Тя трябва да създаде цялостна система за контрол на риска. Най-правилният подход е:

категория на превозното средство + реална скорост + място на движение + възраст на водача + условия на видимост = конкретни права, задължения и санкции.

Автор: Марио Димитров (05.05.2026 19:02)

ОФИЦИАЛНО СТАНОВИЩЕ И ПРАВЕН АНАЛИЗ

в рамките на процедура по обществено обсъждане

1. Нарушение на принципа на правната сигурност и легитимните очаквания

???????? ?? ???????, ?????????? ? ?????????? ?? ?????????? ??????? ? ????, ?????? ????????????? ?????? ????, ?????????? ? ?????????? ?? ?????????? ?????? ? ?????? ?? ??????????. ?????????? ? ?????????? ?????????? ?????????? ? ?????????? ?? ?????? ? ?????????????? ?? ??????, ? ?????????????? ?? ?????????????????? ?????? ??? ?????? ??? ???? ????????????? ?????, ??? ?????????? ?????????? ?????? ??? ?????????? ?? ???????, ?????????? ?????????? ?? ?????????? ??????? (??, 4, ??, 1 ?? ?????????????????). ??????? ?? ?????????????????? ?????? „????????? ?? ?????????“ ? „????????? ?? ?????“ ?????????? ?????????? ? ??-?????? ??????????? ?????, ?? ?????? ?????????? ?????????? ? ?????????????? ?????????????????? ?? ?????????????????? ?? ?????????????????, ? ?? ?????????? ?? ?????????????????? ?? ?????????????.

2. Дискриминация спрямо други участници в движението

- **По признак „вид превозно средство“:** ?????????? ?? ?????????? ?? ?????? ? ?????????? ??? ???? ?????????????? ? ??? ?? ??????? ??????????????????. ??????? ?????????? ??????? ?? ?????????????????, ?????????????? ? ?????????????????, ?????? ?? ?????? ? ?????? ?????? ??????. ??? ?????????? ?????????????? ?????????????? ?? ?????????? ????????????????? (??, 9 ?? ?????????????????????), ?????????????????? ??? ???? ? ?????????????????? ? ?????????? ??, 4 ?? ?????? ?? ?????? ?? ?????????????????.
- **Правна неяснота:** ?????????? „????? ??? ???? ?????????????“ ?? ? ?????????? ? ?????????? ?????????? (????????????????????? ?????? ?? ?????? ?????? ?????? ??????). ??? ?????????? ??? ?? ?????????????????? ? ?????????????? ??????????, ?????? ?????????????? ?? ?????????????????? ?? ?????????? ? ?????????????????? ?? ?????????? ??????

3. Нарушение на правото на собственост и Конституционни принципи

- **Чл. 17 от Конституцията:** ?????????????? ?? ?????????? ?????????????? ?? ?????? (??, 10 ?? ?????????) ? ?????????? ?? ?????????? ?????? ? ?????????????????????? ?????????????????????? ??????. ??? ?????????????? ?????????? ?? ?????????? ?? ?????????? ?????? ?????????????, ?????????? ? ??????????, ?????????? ?????????????? ?????????? ?? ?????? ?? ?????? ?????????????????????? ?? ?????????? ?? ?????????? ?????? ?????? ?????????? ?????????????????.
- **Скрита експроприация:** ??? ? ?????????? ?? ?????????????????? ??????? ?? ?????????? (????????? ?????????? ?? ?????????? ?????????????????), ?????????? ?????????????????? ??????? ?????????? ?? ?????????? ?????????????????? ??????????, ?????? ? ? ?????? ? ?????????? ?1 ??? ?????.

4. Противоречие с Европейските норми за „Зелен транспорт“

?????? ?? ?????????? ?????????????????? ??? ?????????????? ?? ?????????????? (? ?????????????? ? „????????????? ????? ?????“), ?????????? ?????????? „?????????????“ ??????. ? ?????????????? ?? ?????????? „???“ ??? ?? ?????????? ?? ?????????????, ?? ?????????? ?????????? ? ?????????? ?? ?????????? ?????????? ???? (????????????? ?? ?????????? „Only Once“) ?? ?????????? ?????????????? ?? ?????????????? ?? ?????????????? ??????????????.

5. Икономическа и териториална дискриминация

????????????? ?? ?????????????? ??????? ?? ?????????????? ?????????? ?????????????????? ?? ??????????????. ?????????????? ?? ?????????? ?????????????? ??? ???? ???? ???? ?????????? ?????????? ?????????????? ?? ?????????????????? ??, ?????? ? ?????????????????? ?? „????????????????? ?????????“ ? „????????????????? ?????????“ (??, 4, ??, 2 ?? ??????????).

6. Липса на клаузи за форсмажор и техническа готовност

?????????? ?? ??????? ??????????? ?? ??????????? ?????????? ? ??????????? ??????????????????? ??????????? ??????????????????? ?? ??????????????? ?? ?????????????????? ?? ??????? ?????????? ?????? ? ??????????? ??????????????? ??????????????????. ??? ?????????? ?????????? ?????????????????? ? ??????????? ?? ??????????????????? ??????????????????????? ??? ?????? ?????.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ:

1. **Премахване на изискването за физическо представяне** ?? ????? ? ??????????? ?? ? ?????????? ???????????????.
2. **Отпадане на забраната за движение в тъмната част на денонощието**, ??? ?????????? ?? ?????????? ?????????????? ??????????????????, ?? ??????????????? ? ?????????? ? ?????????????????????.
3. **Въвеждане на единна национална такса** (??? ?????? ??????????????????? ?? ?????????) ?? ?????????????????? ?? ?????????? ???????????????.
4. **Дефиниране на изключения за мощността на ИЕПС**, ??????? ?? ? ?????????????? ??????????????? ?? ??????????????????? ? ?????????????????? ?????? ?? ?????????, ??? ?????????? ?? ?????????? ?????? ?????????? ??? **спазване на ограничението от 25 км/ч**, ?????????????????? ?? ?????????????????? ?????????? ?? ??????????? ?? ??????????? ?????? ??? (????? ?????????? ??????????????? ? ?????? ?????????), ? ?? ?????? ?????????????????????? ?????????? ?? ?????????? ?????????????? ???????????.

Автор: АНДРЕАН Желязков (03.05.2026 15:49)

СТАНОВИЩЕ

Относно: Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС) в общините

Уважаеми госпожи и господа,

Във връзка с представения проект на Наредба за регистрацията на ИЕПС, изразявам

следното становище и конкретни предложения за промени в частта:

НАРЕДБА ЗА РЕГИСТРАЦИЯТА НА ИНДИВИДУАЛНИТЕ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В ОБЩИННИТЕ

Глава втора

РЕГИСТРИРАНЕ НА ИНДИВИДУАЛНИ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Раздел I

Първоначално регистриране на индивидуални електрически превозни средства

В Чл. 7.

да се направи следното допълнение :

Създава се ал. 9

(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.

Мотиви

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 ИЕПС, от техническите служби и опровомощените лица назначени от кметовете по отношение на въпросите, свързани с реда за регистрация

Ако не се установи наличие на табела или стикер с фабричният/сериен номер, поставен от производителя, това не трябва да бъде причина за отказ от регистрация .

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 взема под внимание фабричният/сериен номер който фигурира в мобилното приложение (ако е налично такова) с което е свързано превозното средство.

Автор: Георги Георгиев (02.05.2026 22:34)

▣ СТАНОВИЩЕ

относно въвеждането на задължителна регистрация на електрически тротинетки

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 максимална конструктивна скорост), изразяваме следното становище:

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.

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.

Това обективно води до:

- невъзможност за регистрация на вече използвани превозни средства;
- поставяне на добросъвестни собственици в положение на фактическа невъзможност да изпълнят законовите изисквания;
- създаване на прекомерна административна тежест, несъразмерна на преследваните цели.

В този смисъл съществува реален риск мярката да доведе до нерегистриране на значителна част от електрическите тротинетки и съответно – до разширяване на нерегулирания сектор, вместо до неговото „осветляване“.

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.

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.

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 подобрение на обществената безопасност.

Поради това предлагаме да бъдат разгледани алтернативни и по-гъвкави подходи, включително:

- въвеждане на декларативен режим за предоставяне на данни от страна на собствениците;
- създаване на опростена процедура за регистрация при липса на пълна техническа документация;
- 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.

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.

Автор: Георги Георгиев (02.05.2026 22:27)

Предложение за промяна на Наредбата относно електрическите тротинетки

С оглед повишаване на безопасността и ефективния контрол върху използването на електрически тротинетки, предлагам въвеждането на следните мерки:

1. Задължителна регистрация

- Да се въведе задължителна регистрация на електрическите тротинетки над определена мощност/скорост
- Регистрацията да позволява идентификация на собственика и превозното средство

- Въвеждане на регистрационен номер или стикер

→ Цел: по-лесен контрол и носене на отговорност при нарушения

2. Контрол чрез реално измерване на максималната скорост

- Да се закупят и въведат в употреба **специализирани контролни уреди** за измерване на максималната скорост на тротинетките
- При спиране от контролен орган да може да се извършва проверка на място
- Да се установява **реалната максимална скорост**, а не фабрично зададената

→ Цел: елиминиране на възможността за заобикаляне чрез софтуерни модификации

3. Софтуерни ограничения вместо фабрични

- Да се въведат задължителни **софтуерни ограничения на скоростта**
- Ограниченията да могат да се адаптират според зоната (например градска среда, пешеходни зони и др.)
- Да се допуска по-висока техническа възможност на тротинетките, но с контролиран достъп

→ Цел: баланс между безопасност и реална употреба

4. Санкции при манипулация и нарушения

- Високи глоби при установено:
 - премахване или заобикаляне на ограниченията
 - софтуерна или техническа манипулация
- При повторни нарушения:
 - временно спиране от движение
 - отнемане на тротинетката или правото на управление

→ Цел: превенция чрез реална отговорност

5. Минимални технически изисквания

- Въвеждане на задължителни стандарти за:
 - гуми (размер/тип)
 - спиращи системи
 - осветление
- Ограничаване на използването на опасни нискокачествени модели

→ Цел: намаляване на риска от инциденти поради технически причини

6. Контрол върху поведението, а не върху модела

- Да се премахне универсалното фабрично ограничение от 25 км/ч
- Да се контролира реалната скорост на движение, подобно на автомобилите
- Санкции при превишаване на допустимата скорост в конкретна среда

→ Цел: справедлив и ефективен контрол

Обобщение

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.

Автор: Георги Георгиев (02.05.2026 22:05)

СТАНОВИЩЕ

относно въвеждането на задължително фабрично ограничение от 25 км/ч за електрически тротинетки

Уважаеми дами и господа,

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 подобна мярка няма да доведе до реално повишаване на безопасността и създава предпоставки за обратен ефект.

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 спиращи 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.

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.

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.

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.

Предложение

Предлагам:

- да не се въвежда задължително фабрично ограничение от 25 км/ч
 - да се въведе регистрация на по-мощните електрически тротинетки
 - да се въведат задължителни софтуерни ограничения на скоростта (според зона и условия на движение)
 - да се осъществява реален контрол върху скоростта от контролните органи
 - при констатиране на манипулиране или неспазване на софтуерните ограничения да се налагат високи глоби
 - при системни нарушения да се предвижда отнемане на превозното средство или право на управление
-

Заклучение

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.

Автор: Диян Кабаиванов (02.05.2026 14:42)

Разполагам с електрическа тротинетка, която ми е подарък. Нямам документ за придобиване, а същата е закупена от чужбина. Тротинетката е произведена в Китай, няма сериен номер или номер на рама(или са изтрети от употреба), нямам документ за придобиване.

В момента карам с оранжева каска, а тротинетката съм боядисал в ярки електрикови цветове, за да бъде максимално видима.

До сега съм бил блъскан 2 пъти от автомобили, които не спират на стоп и се включват в движението от път без предимство.

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 пътното платно и причиняват резки пропадания, които в комбинация с малките гуми на тротинетката създават сериозна опасност от злополука.

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?

Защо тяхната регистрация е допустима, а се обсъждат ограничения по ватове и максимална скорост за тротинетките?

При така дефинираните наредби и въведени ограничения с радост бих осъдил държавата за дискриминация спрямо водителите на мотоциклети и автомобили.

Предлагам да отпаднат ограниченията за ватове и скорости (както е при всички МПС) и просто да бъде въведен регламент за движение с ограничена скорост, което ограничение при неспазване да се санкционира.

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.

Вместо това предлагам да бъде допуснато движение с до 5 км/ч по тротоарите, което не се различава от скоростта с която човек би тичал по тях.

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 на безопасността на водачите.

Автор: Георги Тимнев (02.05.2026 13:58)

ИЕПС в същия закон за движение по пътищата освобождава ИЕПС от регистрация, чл. 143, ал. 5а, т. 6. Статистиката от 2024 г. 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 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?

Автор: Ivan K (30.04.2026 14:52)

Уважаеми госпожи и господа,

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.

Мощността не определя скоростта. Съществуват двигатели над 350 W, фабрично ограничени до 20 km/h, и такива под 350 W без ефективно ограничение. Меродавният критерий е максималната конструктивна скорост — точно както е залегнало в § 6, т. 186 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.

Декларативният подход с последващ контрол и право за служебно прекратяване на регистрацията (чл. 21) е пропорционален и достатъчен.

КАТ имат достатъчно задължения с другите видове транспортни средства, регистрация в общината е оптимален и правилен вариант.

Този сектор се развива изключително бързо и всякаква техническа конкретизация би направила закона неприложим в близко бъдеще.

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.

Автор: Кемал Мехмедов (28.04.2026 14:26)

СТАНОВИЩЕ

Относно: Проект на Постановление на Министерския съвет за приемане на Наредба за регистрацията на индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС) в общините

Уважаеми госпожи и господа,

Във връзка с представения проект на Наредба за регистрацията на ИЕПС, изразявам следното становище и конкретни предложения за промени:

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:

- **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.
- **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.

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:

- **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“**.
- **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.

3. Мотиви към предложението:

- **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 пътното платно с регистрация от КАТ.
- **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“.
- **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.

Автор: АНДРЕАН Желязков (27.04.2026 15:40)

Във връзка за забраната за нощно каране постановена в Закона за движението по пътищата в Чл.80а,Ал (2) т.б, 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.

Общините да определят ясно дефиниран времеви диапазон ,например - от 00:00 до 05:00 часа. Аргументът е, че именно този интервал съвпада с най-ниската транспортна активност и с реалните „дълбоки нощни“ часове.

Закон за движението по пътищата няма ясно определение какво точно означава „нощни часове“. След като закона дава право общините да определят някои допълнителни наредби свързани с индивидуалните електрически превозни средства ,следователно оставя на общините свободата да дефинират и нощен диапазон за управление на ИЕПС.

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.

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.

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.

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.

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 безопасността, а единствено ограничава правото на гражданите на свободно придвижване.

Автор: АНДРЕАН Желязков (27.04.2026 15:03)

След като прегледах текстовете на бъдещата наредба установих някои неща които считам че не са регламентирани или уточнени в наредбата и трябва да бъдат коментирани .

"Чл. 7(2) Към заявлението собственикът прилага:

1. копие на документ за придобиване на собствеността с данни за идентификация на превозното средство;

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;"

Във Връзка с Чл.7 Ал.2 е цитираните по долу точки :

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 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 .

"(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. "

При определянето на такси от страна на общините е възможно да бъдат определени неоправдано високи такси за регистрация в някои общини.

Не е ли по удачно да се регламентират Държавните такси определени с тарифи,

"(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)."

Към горния текст изниква въпроса ,ако се наложи да извършават изпитания за установяване 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 .

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

"Чл. 16. (1) Кметът на общината или оправомощено от него длъжностно лице постановява отказ за регистрация в случаите на:

1. ИЕПС, при които не може да се установи фабричният/сериен номер, поставен от производителя;"

Как ще установява наличието на фабричният/сериен номер?

Ако фабричният/сериен 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 оцетени поради това че лепенките с фабрични или серийни номера са отлепени или изтрети.

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 взема под внимание фабричният/сериен номер който фигурира в мобилното приложение(ако е налично такова) с което е свързано превозното средство .

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.

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

История

Включване на проекта

Това събитие описва запис на акт в ЗП или ОП.

Начало на обществената консултация - 21.04.2026

Приключване на консултацията - 21.05.2026

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
