

МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ

СПРАВКА						
ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И СТАНОВИЩА ОТ ОБЩЕСТВЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ ПО ПРОЕКТ НА НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № I-45 ОТ 24 МАРТ 2000 Г. ЗА РЕГИСТРИРАНЕ, ОТЧЕТ, СПИРАНЕ ОТ ДВИЖЕНИЕ И ПУСКАНЕ В ДВИЖЕНИЕ, ВРЕМЕННО ОТНЕМАНЕ, ПРЕКРАТЯВАНЕ И ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА РЕГИСТРАЦИЯТА НА МОТОРНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И РЕМАРКЕТА, ТЕГЛЕНИ ОТ ТЯХ, И РЕДА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ДАННИ ЗА РЕГИСТРИРАНИТЕ ПЪТНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА						
№	Дата и начин на постъпване на становището (официално, по ел. поща, чрез Портала за обществени консултации и т.н.)	Име на лице/наименование ЮЛ	Декларирани данни дали лицето действа от свое име или защитава позиция от името на друго лице/група лица	Предложения и становища	Приети/неприети	Мотиви
1.	29.05.2026 г. По електронна поща	Асоциация на автомобилните производители	☐ Лицето действа от свое име ☒ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	1. Във връзка с обществено обсъждане на Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № I-45 от 24 март 2000 г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства Ви предоставяме предложение за допълнение от Асоциацията на автомобилните производители.	Не се приема.	Съгласно законовата делегация в чл. 142 от ЗДвП, на министъра на вътрешните работи е възложено да определи ред предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства на заинтересованите лица, а предложението касае предоставяне на данни за идентифициране на

				§ XX. В Глава шеста "а" се създава нов чл. 37е със следното съдържание: „Чл. 37е. (1) Министерството на вътрешните работи предоставя на производителите на превозни средства или на техните упълномощени представители данни за идентифициране на собствениците или ползвателите на регистрирани пътни превозни средства, които са обект <i>на изтегляне, техническа акция или кампания по безопасност</i> при условията и по реда на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването на типа и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства. (2) Информацията по ал. 1 се предоставя въз основа на мотивирано искане от производителя или неговия упълномощен представител до директора на ГДНП, а на териториално ниво - до директора на СДВР или съответната ОДМВР. Искането съдържа идентификационните номера (VIN) на превозните средства, които са обект <i>на изтегляне, техническа акция или кампания по безопасност.</i> (3) Информацията по ал. 1 включва: три имена или наименование на юридическото лице, адрес (постоянен или адрес на управление), телефон и електронен адрес (при наличие) на вписания собственик или ползвател в свидетелството за регистрация, с цел незабавното им		собствениците или ползвателите на регистрирани пътни превозни средства. Съгласно становище на Комисията за защита на личните данни (надзорния орган, който осъществява защитата на лицата при обработването на техните лични данни и при осъществяването на достъпа до тези данни, както и контрола по спазването на Регламент (ЕС) 2016/679), в действащата национална уредба не се установява достатъчно конкретно нормативно задължение за МВР да предоставя данни за посочените цели както на производители или техни представители, така и на публични органи, овластени с контролни правомощия. В този контекст Комисията за защита на потребителите, в рамките на правомощията си по чл. 166а, ал. 1, т. 4 от ЗДвП, може да има координираща и контролна роля за изпълнение на целта за защита на живота, здравето и безопасността на потребителите на пътни превозни средства, както и с оглед необходимостта от намиране на ефективен и
--	--	--	--	--	--	--

			уведомяване за техническата неизправност и предприемане на коригиращи мерки. (4) Получените по реда на този член лични данни се обработват от производителите или техните представители единствено за целите на кампанията по изтегляне и отстраняване на несъответствията, в съответствие с изискванията за законодателството, уреждащо защитата на личните данни.“ Мотиви Необходимо е регламентиране на предоставяне на актуална информация за собственици на ППС, регистрирани в Република България, за целите на реализиране на задължителна сервизна кампания за отстраняване на дефекти, представляващи сериозен риск за безопасността на движението по пътищата, общественото здраве и опазването на околната среда. Сервизните кампании се провеждат на основание приложимото европейско и национално законодателство относно безопасността на продуктите и пътните превозни средства, съгласно което производителят е задължен да предприеме действия по отстраняване на установени дефекти на продадени, регистрирани или пуснати в употреба ППС, когато система, компонент или отделен технически възел, монтирани на превозното средство, представляват сериозен риск за безопасността на движението по пътищата, общественото здраве или опазването на околната среда.		законосъобразен механизъм за уведомяване. Във връзка с посоченото, е необходима изрична нормативна регламентация на реда, обхвата и гаранциите за обработване, която ясно да определя и участието на Комисията за защита на потребителите като компетентен орган в този процес.
--	--	--	--	--	--

				В посочените случаи дефектът е свързан с различни компоненти от системата за безопасност на превозното средство, който при определени обстоятелства може да създаде реален риск от тежки наранявания или фатален изход за водача и пътниците. Подобно на вече проведени в световен мащаб кампании (вкл. въздушни възглавници Takata SRS), при задействане на съответната система е възможно дефектен компонент да функционира неправилно, което да доведе до сериозни последици за здравето и живота на пътуващите. Следва да се подчертае, че в повечето случаи липсват външни или предупредителни признаци, които да информират водача за наличието на дефекта. Поради това уведомяването на собствениците следва да бъде извършено пряко, чрез използване на официални данни за контакт (напр. име и адрес), с цел гарантиране на максимален обхват и своевременно отстраняване на риска. Съгласно Регламент (ЕС) 2016/679 (Общ регламент относно защитата на данните – GDPR), съгласието на субекта на данните е само едно от възможните правни основания за обработване на лични данни. В конкретния случай намират приложение и други основания по член 6, параграф 1 от Регламента, а именно: чл. 6, пар. 1, б. „г“ – обработването е необходимо за защита на жизненоважните интереси на субекта на данните или на друго физическо лице;		
--	--	--	--	--	--	--

				чл. 6, пар. 1, б. „д“ – обработването е необходимо за изпълнение на задача от обществен интерес или при упражняване на официални правомощия. Когато съществува риск за живота или здравето на гражданите, обработването и предоставянето на лични данни с цел провеждане на сервизна кампания за отстраняване на опасен дефект е допустимо и законосъобразно. Практиката в други държави членки на Европейския съюз показва, че компетентните органи предоставят подобна информация именно с оглед защита на обществения интерес и безопасността. Допълнително, съгласно Регламент (ЕС) 2023/988 относно общата безопасност на продуктите, когато продукт не съответства на изискванията за безопасност, дистрибуторът и/или производителят са длъжни да предприемат необходимите коригиращи мерки, включително изтегляне или сервизна акция, когато е приложимо. За да бъде изпълнено това задължение ефективно, е необходимо идентифициране и уведомяване на засегнатите собственици на ППС. Отказът за предоставяне на актуални данни за контакт на собствениците на засегнатите ППС би затруднил или възпрепятствал изпълнението на законово установените задължения на производителя и би създал предпоставки за продължаващо излагане на гражданите на сериозен риск. Производителите и вносителите могат да уведомят собствениците на засегнати автомобили (шасита) само ако		
--	--	--	--	---	--	--

				имат техни контакти. В базите данни на вносителите фигурират единствено продадените от официалните дилъри в страната коли, но не и стотиците хиляди автомобили, внасяне в страната като употребявани. При липса на информация за собствениците на засегнати автомобили, отговорността за неинформирана и евентуални последици от не функциониране на засегнатите компоненти ще бъдат извън компетенциите на автомобилните вносители. С оглед на гореизложеното, моля уточните реда и отговорните за предоставяне на данни за собственици на автомобили, засегнати от сервизни акции на производителите. На базата на списък със засегнати шасита, изпратени от съответния вносител, молим за следната информация за засегнатите ППС, регистрирани към настоящия момент в Република България: • три имена/наименование на собственика; • актуален адрес за кореспонденция; • при възможност – допълнителни данни за контакт, с които разполагате съгласно закона, в това число мобилен телефон и имейл. Декларираме, че предоставените лични данни ще бъдат използвани единствено и само за целите на реализиране на сервизната кампания, при стриктно спазване на приложимото законодателство за защита на личните данни, и няма да бъдат използвани за други несъвместими цели. Моля да приемете настоящото искане за промяна на Наредба 1-45 като апел за спешно решаване на това		
--	--	--	--	---	--	--

				предизвикателство, свързано с живота, здравето и безопасността на гражданите, както и за изпълнение на нормативно установените задължения на производителя и на съответните държавни структури.		
2.	06.05.2026 г. Портал за обществени консултации	Симеон Топчийски	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	Функциите по регистрация (временна или постоянна), спиране и пускане в движение, оборудване на автомобилите, техническа изправност при първоначална регистрация и др. трябва да бъдат вменени на Министерство на транспорта и съобщенията, и Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация", където всъщност от карай време им е мястото! Не е редно припокриващи се функции да се изпълняват от две различни министерства (МВР и МТС), което води до излишно оскъпяване, забавяне и объркване, което си личи най-малко при всяко необходимо изменение и допълнение на Наредба I-45 (постоянният необходим обмен на данни и хармонизиране между МВР и МТС/ИААА, който винаги е до някъде). Същността на Министерство на вътрешните работи е контрол и охрана на българските граждани, а администрирането на всички дейности особено свързани с транспорта най-логично изглежда да са в Министерство на транспорта! и съобщенията!	Не се приема.	Предложението не е относимо към обсъжданата наредба, а е свързано с промяна на компетентност, определена в закон.
3.	29.05.2026 г. По електронна поща	Българска ИТС асоциация	☐ Лицето действа от свое име ☒ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	1. Поддържаеме становището си, изразено при предишното публикуване на проекта на нормативен акт за обществено обсъждане, а именно: Със Закона за изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата, обн., ДВ, бр. 64 от 2025 г., с чл. 139, ал. 8 - 11 бяха въведени изисквания за оборудване на определени категории превозни средства с пожарогасители, на които е извършено сервизно обслужване по реда на	Не се приема.	На основание чл. 17, ал. 2, т. 4, във връзка с чл. 129, ал. 9 от ЗМВР от министъра на вътрешните работи е издадена Наредба № 8121з-531 от 2014 г. за реда и условията за осъществяване на дейности по осигуряване на пожарна безопасност на обекти и/или поддържане и

				наредбата по чл. 129, ал. 9 от Закона за Министерството на вътрешните работи. В чл. 31, ал. 3 от цитираната наредба техническото обслужване, презареждането и хидростатичното изпитване на противопожарните уреди се удостоверяват с отделни (за всяка една от дейностите), трайно закрепени върху корпусите на уредите стикери за извършената дейност, които не трябва да бъдат премахвани до следващото обслужване. По-нататък, в ал. 4 е предвидено минимално изискуемата информация, която трябва да съдържат стикерите, като индивидуален номер на стикера, наименованието на търговеца, извършил сервизното обслужване, вида на извършеното обслужване и др., като данните се отразяват в дневник по образец - приложение № 8 към наредбата. За извършеното сервизно обслужване - техническо обслужване, презареждане или хидростатично изпитване, се изготвя протокол по образец - приложение № 9, съгласно чл. 31, ал. 5 от Наредба № 8121з-531 от 2014 г. за реда и условията за осъществяване на дейности по осигуряване на пожарна безопасност на обекти и/или поддържане и обслужване на уреди, системи и съоръжения, свързани с пожарната безопасност, от търговци и контрола върху тях (Наредба № 8121з-531/2014 г.). Едновременно с това в Наредба № Н-32 за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства бяха въведени изисквания при извършването на периодичен преглед за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства да се проверява: оборудването на превозните средства с необходимите пожарогасители съгласно чл. 139, ал. 8 - 10 от Закона за движението по пътищата, както и срокът на валидност на извършеното обслужване, който към датата на извършване на прегледа за проверка на техническата изправност на пътното превозно		обслужване на уреди, системи и съоръжения, свързани с пожарната безопасност, от търговци и контрола върху тях (Наредба № 8121з-531 от 2014 г.), с която са определени редът и условията за осъществяване от търговци на дейности по осигуряване на пожарна безопасност на обекти и/или поддържане и обслужване на уреди, системи и съоръжения, свързани с пожарната безопасност, съдържанието на регистъра по чл. 132, ал. 6 от ЗМВР и на информацията по чл. 132, ал. 7 от ЗМВР и редът за осъществяване на контрол върху дейността на търговците от органите за пожарна безопасност и защита на населението. Съгласно чл. 7 от наредбата, сервизното обслужване на противопожарни уреди е процес, който включва една или повече от следните процедури: техническо обслужване, презареждане и хидростатично изпитване на носими или возими пожарогасители. В чл. 31, ал. 3 от наредбата е регламентирано, че техническото обслужване,
--	--	--	--	--	--	---

			средство не трябва да е изтекъл, тоест не трябва да е премината крайната дата на извършване на следващото сервизно обслужване на пожарогасителя съгласно наредбата по чл. 129, ал. 9 от Закона за Министерството на вътрешните работи, а именно Наредба № 8121з-531/2014 г. Понастоящем обаче липсва регистър относно сервизното обслужване на пожарогасителите, а стикерът не е по образец, т.е. не е еднакъв за всички търговци, извършващи сервизно обслужване. В резултат от това съществуват няколко проблема: Поради липсата на единен образец на стикера и единна уникална номерация на всеки стикер за извършено сервизно обслужване, липсва механизъм, по който да се установи, че съответният пожарогасител принадлежи към конкретно превозно средство. По този начин предвид липсата на индивидуализиращи признаци, по които да се определи принадлежността на пожарогасителя към превозното средство, позволява един и същ пожарогасител да бъде използван от множество превозни средства, като бъде на разположение във всяко от тях единствено при извършването на периодичния преглед за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, което по никакъв начин не гарантира, че при движение на превозното средство на пътя, същото ще е снабдено с пожарогасител. На следващо място липсата на регистър относно сервизното обслужване на пожарогасителите и на единен образец на стикера, който да е с единна уникална номерация, създава съществени затруднения за техническите специалисти, извършващи периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, тъй	презареждането и хидростатичното изпитване на противопожарните уреди се удостоверяват с отделни (за всяка от дейностите), трайно закрепени върху корпусите на уредите стикери за извършената дейност, които не трябва да бъдат премахвани до следващото обслужване. Съгласно чл. 31, ал. 4 от наредбата, стикерите по ал. 3 трябва да са саморазрушаващи се при опит да бъдат отлепени и да съдържат най-малко следната информация: индивидуален номер на стикера, наименование на търговеца по ал. 1, адрес за кореспонденция, номер на полученото разрешение за осъществяване на дейности по чл. 3, т. 4, вид на извършеното обслужване (техническо обслужване, презареждане или хидростатично изпитване), дата на извършеното обслужване, име, фамилия и подпис на лицето, извършило обслужването, и крайна дата за извършване на следващото такова. От горното е видно, че в Наредба № 8121з-531 от 2014 г. е регламентирана
--	--	--	---	--

				като същите следва да се ориентират измежду различни видове стикери - поотделно за всеки търговец, получил разрешение за извършване на сервизно обслужване на пожарогасители по реда на Закона за Министерството на вътрешните работи и Наредба № 8121з-531/2014 г., относно информацията, съдържаща се върху всеки отделен стикер. Именно във връзка с изложеното от нас предлагаме: > да се въведе единен образец на стикер, съдържащ информация за сервизното обслужване на пожарогасителите, с единна уникална номерация - една и съща за всички търговци, получили разрешение за извършване на сервизно обслужване на пожарогасители; > да се създаде информационна система (регистър), в която да се въвежда цялата информация относно извършването на сервизното обслужване на пожарогасителите, като се предвиди задължение тази информационна система да бъде използвана от търговците, извършващи сервизното обслужване, както и да се създаде основание за предоставяне на достъп на лицата, извършващи периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, до регистъра; > информационната система (регистърът) за електронно регистриране на резултатите от сервизното обслужване на пожарогасителите да се осигури и поддържа от Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“; > да се предвиди задължение при извършването на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства, техническите		информацията, която следва да съдържат стикерите, удостоверяващи извършените техническо обслужване, презареждане и хидростатично изпитване на противопожарните уреди, в т.ч. наименование на търговеца, извършил обслужването и крайна дата за извършване на следващото обслужване, като не е необходимо регламентиране на образец на стикер в наредбата. На основание чл. 132, ал. 6 и 7 от ЗМВР, в ГДПБЗН се поддържа регистър на издадените и отнетите разрешения по чл. 129, като информация за издадените и отнетите разрешения по чл. 129 е публикувана на интернет страницата на ГДПБЗН. В публикуваната на интернет страницата на ГДПБЗН информация за издадените и отнетите разрешения по чл. 129 от ЗМВР се съдържат данни за фирмата/наименованието на търговеца, който е получил разрешение по чл. 129 от ЗМВР, номер на издаденото разрешение и дата на издаване, наименование на органа, издал разрешението, вид на дейността,
--	--	--	--	--	--	--

			специалисти да въвеждат в информационната система за електронно регистриране на резултатите от извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства информация, съдържаща уникалния номер на стикера за извършеното сервизно обслужване на пожарогасителя, с което е оборудвано конкретното превозно средство, представено за преглед на техническата му изправност, като се обвърже уникалният номер на стикера за сервизното обслужване с регистрационния номер и/или идентификационния номер (VIN) на превозното средство. > когато при проверка в информационната система за електронно регистриране на резултатите от извършените периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства се установи, че пожарогасителят, с който е оборудвано проверяваното превозно средство, служи като оборудване и на друго превозно средство, това несъответствие да се смята за липса на пожарогасител и да се определи като неизправност от съответния вид групи неизправност според класификацията им по реда на Наредба № Н- 32/2011 г. Въвеждането на единен образец на стикера, удостоверяващ сервизното обслужване на пожарогасителите и създаването на информационна система (регистър) ще позволи получаването на достоверна информация за обстоятелствата, свързани със сервизното обслужване, от техническите специалисти, извършващи периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. Това от своя страна ще гарантира, че документи за техническа изправност на превозното средство ще бъдат издавани само при наличието		териториален обхват на дейността и др., като информацията е публична. Данните от извършените техническо обслужване, презареждане и хидростатично изпитване на противопожарните уреди се отразяват от търговеца в дневник (приложение № 8 от Наредба № 8121 з-531 от 2014 г.), като също така се изготвя протокол (приложение № 9 от Наредба № 8121 з-531 от 2014 г.), копие от който се предоставя на собственика на противопожарните уреди. Въз основа на данните, съдържащи се в горепосочените дневник и протоколи може да бъдат установени конкретните пожарогасители, на които е извършено техническо обслужване, презареждане и хидростатично изпитване, както и конкретните стикери, с които е удостоверена извършената дейност. Органите за пожарна безопасност и защита на населението осъществяват контрол на дейността на търговците, получили разрешение по чл. 129 от ЗМВР чрез
--	--	--	--	--	--

				на изправни пожарогасители, на които е извършено сервизно обслужване и на които е поставен валиден стикер. Освен това, чрез въвеждането на стикер по единен образец, съдържащ уникален номер, привъзран към конкретното превозно средство, ще предотврати възможността от използването на един и същ пожарогасител от повече от едно превозно средство единствено за целите на периодичния преглед за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства и ще гарантира оборудването на всяко превозно средство с пожарогасител с извършено сервизно обслужване. Предложенията ни ще бъдат приложими както за целите на проверката на техническата изправност на пътните превозни средства, така и за целите на контрола, извършван от Министерството на вътрешните работи.		извършване на проверките по чл. 39, ал. 3 от Наредба № 8121 з-531 от 2014 г. Няма необходимост от създаване на единна уникална номерация на стикерите за всички търговци, получили разрешение за извършване на сервизно обслужване на противопожарни уреди, като същото би довело до увеличаване на административната тежест за бизнеса, без реална добавена стойност. Не съществува и няма необходимост от създаване на информационна система (регистър) за електронно регистриране на резултатите от извършеното сервизно обслужване на пожарогасителите. Съгласно чл. 4а от Закона за електронното управление „регистър“ е структурирана база данни, чието предназначение е да съхранява и да бъде доверен автентичен източник на данни, за чието водене съществува законово основание и нормативно определен ред за вписване, заличаване и/или удостоверяване на факти и обстоятелства. Не
--	--	--	--	--	--	---

						съществува законово основание за създаване и водене на предложената информационна система (регистър) за електронно регистриране на резултатите от извършеното сервизно обслужване на пожарогасителите, както и нормативно определен ред за вписване, заличаване и/или удостоверяване на факти и обстоятелства, в т.ч. за задължаване на конкретни лица (търговците, получили разрешения за извършване на сервизно обслужване на противопожарни уреди и техническите специалисти, извършващи периодични прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства) да вписват определена информация в такава система. Предложението за създаване и водене на горепосочената информационна система (регистър) е извън обхвата на Наредба № 1-45 от 2000 г. и Наредба № 8121з-531 от 2014 г. В съответствие с регламентираното в чл. 28а от Наредба № 8121з-906 от 2015 г. за изискванията към
--	--	--	--	--	--	--

						продуктите за пожарогасене, редът за оценяване и удостоверяване на съответствието им с тези изисквания, задълженията на производителите, вносителите и дистрибуторите на продукти за пожарогасене и за реда за осъществяване на контрол (Обн. ДВ, бр. 62 от 2015 г.), производителите, вносителите и дистрибуторите са длъжни да предлагат на крайните потребители носими и возими пожарогасители, на които е извършено сервизно обслужване от търговци, получили разрешение за осъществяване на тази дейност по реда на ЗМВР. Не е възможно към момента на извършване на сервизно обслужване на пожарогасители с цел предлагането им на пазара, търговците, извършващи сервизното обслужване да имат информация дали същите пожарогасители ще бъдат използвани за оборудване на пътни превозни средства, за оборудване на обекти/стросжи или за лична употреба от физически и юридически
--	--	--	--	--	--	--

						лица и в зависимост от това да въвеждат информация в информационна система (регистър) за електронно регистриране на резултатите от извършеното сервизно обслужване на пожарогасителите. Не е необходимо „обвързване“ на конкретен пожарогасител с регистрационния номер и/или идентификационния номер (VIN) на превозното средство. Съгласно чл. 139, ал. 8-10 от Закона за движението по пътищата, движещите се по пътя пътни превозни средства от категории M1, M2, M3, N1, N2, N3, O2, O3, O4, както и моторните превозни средства от категории L5e, L6e и L7e по смисъла на чл. 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013 се оборудват и с пожарогасители, определени с наредбата по чл. 140, ал. 2 (Наредба № 1-45 от 2000 г.). Трамвайните мотриси се оборудват с пожарогасители, изискващи се за превозните средства от категория M3, а колесните трактори и друга самоходна техника, които се движат по
--	--	--	--	--	--	---

						пътищата, отворени за общественото ползване, се оборудват с пожарогасители, изискващи се за превозните средства от категория N2. В чл. 139, ал. 11 от Закона за движението по пътищата е определено, че на пожарогасителите, с които са оборудвани движещите се по пътя пътни превозни средства по ал. 8 - 10, трябва да е извършено сервизно обслужване в съответствие с изискванията на наредбата по чл. 129, ал. 9 от ЗМВР, което да е удостоверено със стикер, или обслужване в съответствие с националната нормативна уредба на друга държава, което да е удостоверено със стикер или маркировка, указващи датата (месец и година) на следващото обслужване. В тази връзка, разпоредбите на Закона за движението по пътищата ясно регламентират задължението всички посочени движещи се по пътя пътни превозни средства да са оборудвани с изискващите се пожарогасители, на които да е извършено сервизно обслужване. Няма
--	--	--	--	--	--	---

						основание отразеното в писмото на БАИТС опасение, че е възможно използването на един и същ пожарогасител от повече от едно превозно средство единствено за целите на периодичните прегледи за проверка на техническата исправност на пътните превозни средства, тъй като органите, осъществяващи контрол по Закона за движение по пътищата ще осъществяват контрол за оборудването на движещите се по пътя пътни превозни средства с изискващите се пожарогасители, на които следва да е извършено сервизно обслужване. В Приложение № 5 към чл. 31, ал. 1 от Наредба № Н-32 от 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата исправност на пътните превозни средства е определена Методика за извършване на периодичен преглед за проверка на техническата исправност на пътните превозни средства, в т.ч. оценката на неизправностите (значителни, незначителни и опасни) на превозните средства. В случаите, при които пътното тфевозно
--	--	--	--	--	--	---

						средство е оборудвано с изискващите се пожарогасители, на които е извършено /сервизно обслужване, няма основание да бъде приемано, че превозното средство не е оборудвано с пожарогасители с мотив, че пожарогасителите са „обвързани“ с друго пътнo превозно средство.
				2. На следващо място поддържа и становището си, изразено също при предишното обществено обсъждане на Проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № I-45 от 24 март 2000 г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътнi превозни средства относно реда за извършване на прегледите за техническа изправност на пътните превозни средства, относно реда за извършване на прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. Прегледът за техническата изправност на превозните средства в ЕС трябва да се извършва съгласно изискванията определени с Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО. Тази директива е транспонирана в българското законодателство с	Не приема.	При прегледите задължително се извършват всички операции, посочени в приложение № 3 на наредбата. Съгласно чл. 32г от наредбата, прегледите за техническа изправност на моторните превозни средства и ремаркетата, теглени от тях, при първоначална регистрация се извършват от технически специалисти, назначени към звената "Пътна полиция". Изискванията на Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ, L 127, 29.04.2014 г.) са въведени в националното

			Закона за движението по пътищата и наредбата по чл. 147, ал. 1 от същия закон. Към момента има явно несъответствие между националното законодателство в областта на техническия преглед на първоначално регистрираните автомобили и изискванията определени с европейската Директива 2014/45/ЕС, която ясно определя условията и реда за извършване на технически преглед. В директивата няма разделение на първоначален и последващ преглед, но има ясно определяне какво се проверява при прегледа, с какво оборудване и какви са изискванията към лицата извършващи прегледа. В Наредба I-45 на МВР към момента няма никакви изисквания към лицата, които извършват технически прегледи, към оборудването и към самия преглед. Също така държавата следва да издава един документ за техническа изправност, а в момента документите са два по двете наредби (на МВР и на МТС). Това несъответствие може да доведе до наказателна процедура срещу България и по-важното - не дава гаранция, че по пътя движат технически изправни и в екологичните норми превозни средства. Настояваме това несъответствие да се коригира с посоченото предложение, в противен случай ще поискаме становище от Европейската комисия относно прилагане на Директивата от Република България. Още повече, че с последните изменения на наредбата за прегледите на ППС вече се издават само електронни документи за технически преглед без поставяне на стикери, което води до двоен режим, различен за собствениците на новорегистрирани в България ПС и останалите собственици на ПС.		законодателство с Наредба № Н-32 от 16 декември 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства.
			3. В контекста на предложените изменения, следва да се обърне специално внимание на съществуващата	Не се приема.	С Решение № 5050 от 15.05.2025 г. и Решение № 881 от 27.01.2026 г. на ВАС

			несъгласуваност между основанията за прекратяване на регистрацията и условията за нейното възстановяване. Съгласно чл. 21, ал. 1 от Наредба № I-45/2000 г., възстановяването на регистрацията е лимитирано до строго определени случаи, в обхвата на които се включват както някои от основанията за възстановяване на прекратена регистрация по заявление на собственика на моторното превозно средство, така и възстановяването на регистрацията на моторни превозни средства, чиято регистрация е прекратена на някои от основанията за служебно прекратяване, изрично посочени в цитираната разпоредба. Прави впечатление, че превозните средства, чиято регистрация е прекратена служебно на основание чл. 18б, ал. 1, т. 5 и 6 (въз основа на уведомление от общините за излезли от употреба моторни превозни средства, приети за разкомплектоване), са изрично изключени от възможността за възстановяване на регистрацията. Проблемът се състои в това, че за всички останали основания по чл. 18а и чл. 18б от Наредба № I-45/2000 г., при които възстановяването е допустимо (например след продължително съхранение в частен имот), наредбата не предвижда механизъм за проверка дали превозното средство обективно не е придобило характеристиките на отпадък. Настоящата уредба позволява моторно превозно средство, което е било извън регистъра на превозните средства, респ. не се е движило по пътищата, отворени за обществено ползване през продължителен период от време и е загубило своята техническа годност, да бъде регистрирано отново без специализирана оценка.		- ДВ, бр. 17 от 2026 г. изискването за представяне на протокол съгласно приложение № 11 от наредбата от техническа служба по чл. 138в, ал. 1 от ЗДвП при възстановяване на прекратена регистрация беше отменено. Съгласно съдебните решения „законодателят не е предвидил изискването за представяне на протокол от "технотест" като императивно условие за възстановяване на регистрацията. Оспорената норма е в разрез с чл. 37, т. 1 от Регламент (ЕС) № 168/2013. Европейската правна рамка установява, че техническата проверка (технотест), извършена при първоначална регистрация, има неограничен срок на действие. Следователно въвеждането на допълнителното задължение за "технотест" при възстановяване на прекратена регистрация е извън обхвата както на националната, така и на европейската правна регламентация, което обосновава извода на съда за допуснато нарушение на материалния закон.“
--	--	--	--	--	--

			Разпоредбата на чл. 15, ал. 6 от Наредба № I-45 позволява възстановяване на прекратена регистрация без извършване на нов технически преглед, ако собственикът притежава формално валиден документ за такъв. Тази уредба не отчита възможността през периода на съхранение в частен имот или по друга причина за прекратяване на регистрацията, превозното средство да е загубило напълно своята техническа годност и да се е превърнало в отпадък. Съгласно Наредбата за излезлите от употреба моторни превозни средства за излязло от употреба се счита всяко моторно превозно средство, което е отпадък, включително такова с прекратена регистрация или без валиден технически преглед за определен период, ако се намира на държавен или общински имот. Още повече, че с § 7 от коментирания проект на наредба се предлага регистрацията да бъде възстановявана при наличието на валиден документ за преминат технически преглед, без да е задължително този преглед да е периодичен, тоест да е извършен по реда на Наредба № Н-32 от 2011 г. за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства. Следователно прегледът може да е и по реда на Наредба № I-45/2000 г. Както се посочи по-горе, според нас прегледите за техническа изправност на пътните превозни средства трябва да се извършват единствено по реда на Наредба № Н-32/2011 г. по изложените по-горе аргументи. Към настоящия момент съществува риск от допускането по пътищата, отворени за обществено ползване, на моторни превозни средства, които са обективно негодни и опасни. Настоящата процедура позволява на практика превозни средства, които са отпадъци, да бъдат формално допуснати		
--	--	--	--	--	--

			за участие в движението, което е в пряко противоречие с основното изискване на чл. 139, ал. 1, т. 1 от Закона за движението по пътищата, а именно превозните средства да бъдат технически изправни. Във връзка с това е налице необходимост от изрична правна уредба на реда, по който следва да се извършва адекватна оценка на техническата годност на превозното средство за движение по пътищата, отворени за обществено ползване. Необходимостта от въвеждане на специфичен контрол върху годността на излезлите от употреба моторни превозни средства се потвърждава и Предложението за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за кръговост при проектирането на превозни средства и относно управлението на излезлите от употреба превозни средства (COM/2023/451), с който се цели именно да се предотврати износът на негодни за движение превозни средства, които са класифицирани единствено като употребявани автомобили. Предлага се въвеждането на ясни критерии за разграничаване на употребявано моторно превозно средство от излязло от употреба моторно превозно средство като се засилва контрола върху техническата годност. Предлагащата от нас промяна е стъпка към превантивно решаване на проблем, идентифициран като значим на ниво ЕС. Законът за движението по пътищата и по-конкретно чл. 138б е регламентирал изискванията и дейността на техническите служби, нотифицирани от ИА „Автомобилна администрация“, които извършват изпитвания и проверки за съответствие с техническите изисквания. Логично и правно обосновано е при възстановяване на регистрацията на превозните средства капацитетът на тези служби да бъде		
--	--	--	--	--	--

				използван за извършване на задълбочена оценка на обстоятелството дали превозни средства с прекратена регистрация, на което и да е от основанията, не следва да бъдат третиран като отпадъци, както и за извършване на оценка на годността им да се движат по пътищата, отворени за обществено ползване. С оглед на изложените мотиви, предлагаме в Проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № I-45/2000 г. да бъде регламентиран редът, по който при възстановяването на регистрацията на превозните средства се извършва оценка на годността им от техническите служби по чл. 138б от Закона за движението по пътищата. Въвеждането на такава разпоредба ще създаде ефективен филтър срещу връщането в експлоатация на опасни превозни средства, ще повиши пътната безопасност и ще приведе националната уредба в съответствие с европейските тенденции за кръгова икономика и опазване на околната среда.		
4.	26.05.2026 г. Официално	ОДМВР- Шумен	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	1. Моля да имате предвид следното становище по въпроса: прехвърлянето на правото на собственост върху МПС докато действат наложени спрямо предишния собственик временни мерки - прекратяване на регистрацията или спиране от движение, по какъв начин се отразява на действието във времето на ПАМ. Според нас този въпрос не е ясно уреден в ЗДвП и Наредба № 1-45 от 24 март 2000 г., поради което е възможно да бъде тълкуван		

				различно както от контролните органи, така и от съда и гражданите. I. Понятие за регистрация на МПС в АИС КАТ Регистрация (в проекта - НРППС) Това понятие е точно установено в легалните определения: - §6, т. 18а от ДР на ЗДвП - "Регистрация" е административно разрешение за превозното средство да участва в пътното движение, включващо идентификацията на превозното средство и издаването на табели с регистрационен номер. - §2, т.4 от ДР на Наредба № 1-45/24.03.2000 г - "Регистрация" е административно разрешение за превозното средство да участва в пътното движение, включващо идентификацията на превозното средство и издаването на табели с регистрационен номер. Тъй като регистрите АИС КАТ Регистрация (в проекта - НРППС) не са публични, няма как регистрацията да е елемент от фактическия състав по прехвърляне на МПС. Прекратяването на регистрацията може да е резултат от воля на самия собственик (чл. 143, ал.6 от ЗДвП, вр. чл.18а от Наредба № 1-45/2000 г) или да настъпи служебно (чл. 143, ал. 7, 9, 10, 15 от ЗДвП. вр. чл. 186 от Наредба № 1-45/2000 г). Временно прекратяване на регистрацията настъпва при наложени ПАМ по чл. 171, т.2а, „а“ и „б“ от ЗДвП.		
--	--	--	--	---	--	--

				От друга страна, няма ограничение в периоди на прекратена регистрация, МПС като движима вещ, да бъде обект на различни форми на прехвърляне на собственост, вкл. чрез разпоредителни сделки, както и да е обект на обезпечителни или изпълнителни мерки по ГПК или ДОПК. респ. да е обект на конфискация или отнемане в полза на държавата. Към такова тълкуване сочи чл. 144, ал.2 от ЗДвП - „...<i>включително когато регистрацията на съответното превозно средство е прекратена. подписите на страните трябва да бъдат нотариално заверени</i>“. Следователно, при нотариално удостоверяване на подписите на страните по договор за прехвърляне на собственост върху МПС нотариусът, дори и да вижда, че регистрацията на МПС е прекратена, няма основание да не изповяда сделката. II. Временно спиране от движение на регистрирано МПС Това е период от време през който МПС не може да се ползва по предназначение, макар че то запазва регистрацията си на името на своя собственик. През този период отпада задължението за заплащане на застраховка ГО по КЗ, но не и на местни данъци по ЗМДТ. Основанията за временно спиране от движение са различни: 1. Като вид принудителна административна мярка по чл. 171, т.2 от ЗДвП, вр. чл. 40, ал. 1, т. 1 от Наредба № 1-45/2000 г).		
--	--	--	--	--	--	--

				- когато ППС има опасна неизправност, както и когато съдържанието на вредни вещества в изгорелите газове или шумът са над установените норми, или конструкцията му е изменена без съответното разрешение, или когато моторното превозно средство е със снети шумозаглушители - до отстраняване на неизправността (чл. 171, т.2, а от ЗДвП); - когато ППС превозва опасен товар, но не отговаря на изискванията за класа и вида на превозвания товар - до отстраняване на несъответствието (чл. 171, т.2, б от ЗДвП); - на собственик, който няма задължителната застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите, до сключването ѝ (чл. 171, т.2, в от ЗДвП); - което е обозначено с опознавателни знаци за извършване на таксиметрови превози, но не е включено в списък към издаден лиценз или издадено удостоверение за регистрация или не отговаря на изискванията, определени в нормативен акт (чл. 171, т.2, д от ЗДвП); - на собственик, при управлението на чието моторно превозно средство е превишена максимално разрешената скорост за движение в населено място с над 40 km/h или извън населено място с над 50 km/h - за срок един месец (чл. 171, т.2, л от ЗДвП); - на собственик, който допуска, организира или предоставя управлението на МРС на лице за участие в нерегламентирани състезания по пътищата, отворени за обществено ползване, или ги ползва за други цели, освен в		
--	--	--	--	---	--	--

			съответствие с тяхното предназначение за превоз на хора и товари - за срок три месеца (чл. 171, т.2, м от ЗДвП); когато ППС е с размери, маса или натоварване на ос, които надвишават нормите, определени от министъра на регионалното развитие и благоустройството, и не притежава съответното разрешение, издадено по реда на наредбата по чл. 26 от Закона за пътищата. или на наредбата по чл. 139, ал. 3 - до отстраняване на нарушението или до представяне на съответното разрешение, издадено от компетентните органи (чл. 171, т.2, о от ЗДвП); - с което се извършва превоз на товари и е с маса или натоварване на ос, надвишаващи нормите, посочени в свидетелството за регистрация на превозното средство - за срок един месец (чл. 171, т.2, п от ЗДвП); Според чл. 172. ал.2, т. 4 от ЗДвП винаги се поставя стикер по образец, определен от министъра на вътрешните работи, върху предното стъкло на моторното превозно средство, при временно спиране от движение по чл. 171, т. 2 от ЗДвП. В Приложение № 9 към чл. 40, ал. 2 от Наредба № 1-45/2000 г) е предвидено как изглежда този стикер. От съдържанието му е видно, че се издава на основание чл. 171 ,т.2 от ЗДвП. В проекта на наредба е предвидено изменение на чл. 40, ал.2 - стикери да се поставят не само по ал. 1, т. 1, но и по ал.1, т.2 от наредбата, т.е. при искане за спиране на собственика. Обаче не е предвидена промяна в съдържанието на стикера по приложение № 9. 2. Като мярка по чл. 177, ал.5 от ЗДвП „Когато нарушението по ал. 1, т. 1, 2 и 3 и ал. 2 е извършено повторно, наказанието е глоба 1000 лв., а за повторно	Приема се. Разпоредбата е отнесена до случаите по ал. 1, т. 1 от наредбата.	
--	--	--	---	---	--

				нарушение по ал. 3 наказанието е глоба 4000 лв. и временно спиране от движение на пътното превозно средство за срок три месеца, а за повторно нарушение по ал. 4 наказанието е предвидената за съответното нарушение глоба в двоен размер“. В текста тя прилича на вид наказание. 3. Служебно, при получаване на уведомление от Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" за установена опасна техническа неизправност при извършване на периодичен технически преглед - чл. 40, ал.1, т.3 от Наредба № 1-45/2000 г. 4. В проекта на наредбата са добавени още две нови основания по чл. 40, ал. 1: „4. служебно по искане на съдебни органи, частни съдебни изпълнители и органи на НАП в случаите предвидени в закон.“ (вр. чл. 397, ал. 1, т.3 и чл. 431, ал.6 от ГПК). 5. служебно при установена опасна техническа неизправност в случаите по чл. 32, ал. 1, т. 1 и 4.“. III. Разлика между спиране от движение по искане на съдебни органи, частни съдебни изпълнители и органи на НАП и наложен заповест. Заповестта е тежест, която следва вещта. т.е. евентуално продажба на заповестуваната вещь е относително недействителна спрямо взыскателя, т.е. тя не е нищожна спрямо всички. Заповестта може да е обезпечителен (на бъдещ иск) или изпълнителен (при образувано изпълнително производство по ГПК или ДОПК). Заповести върху движими вещи могат да се налагат и по Закона за особените залози. Спирането на МПС от движение може да е вид обезпечителна мярка в хипотезата на чл. 397, ал.1, т.3 от ГПК. Принципно обаче то		
--	--	--	--	---	--	--

				е само временна забрана за ползване на МПС, а не е забрана за разпореждане (не е тежест). В законите са предвидени следните забрани за промяна на регистрацията на МПС: - чл.201, ал. 3 от ДОПК „5 случаите, когато запорът се налага върху моторно превозно средство, съобщение за наложения запор се изпраща до органите на Министерството на вътрешните работи. Не се допуска промяна на регистрацията преди вдигането на запора. “ - чл. 143, ал. 13 от ЗДвП „Промяна в регистрацията на превозни средства с наложен запор или друго законово ограничение се извършва след отмяна или писмено разрешение на органа, постановил обезпечението, или на друг компетентен орган “. Специалният закон е по-широк и освен запори обхваща и спиране от движение когато е наложено като обезпечение от съда. Не е ясно дали „друго законово ограничение по чл. 143, ал. 13 от ЗДвП включва и действие на наложени принудителни административни мерки по чл. 171, т.2а от ЗДвП или по чл. 171. т.2 от ЗДвП. IV. Субективни предели на ПАМ по чл. 171, т.2а от ЗДвП и чл. 171, т.2 от ЗДвП. Производството по регистрация на МПС е административно производство, по което страни са държавата (чрез процесуален субституент - компетентния административен орган по чл. 2 от Наредба № 1-45/2000 г) и собственика на МПС (ФЛ, ЮЛ). С §2, т.3 от ДР на Наредба № 1-45/2000 г. е дадено разширително тълкуване на понятието "Стопански		
--	--	--	--	--	--	--

			субекти". Такива са : а) всяко юридическо лице, създадено по действащите в страната закони. нормативни и административни актове, по силата на което то е способно да владее активи, да поема задължения, да извършва дейност, незабранена от законите на страната и да участва в операции с други лица; б) физическо лице, регистрирано като едноличен търговец по Търговския закон; в) търговско представителство на чуждестранно лице, регистрирано в Българската търговско- промишлена палата; г) дружество по Закона за задълженията и договорите; д) (нова - ДВ, бр. 110 от 2020 г.) физическо лице, регистрирано като земеделски стопанин по реда на Закона за подпомагане на земеделските стопани; е) клоновете на юридическите лица и териториалните поделения на държавните предприятия. Видно от това определение, някои „стопански субекти“ нямат правоспособност да са носители на вещни права, тъй като не са ЮЛ (клоновете на търговци, дружествата по ЗЗД). Въпреки това на тяхно име се извършва регистрация на МПС, а това означава, че може да възникнат проблеми във всички случаи когато е важно да се наложи административно наказание или ПАМ на собственик, който е ЮЛ. Правото на собственост се урежда по правилата на вещното право и разширителното тълкуване за нуждите на регистрацията на МПС, не може да го промени. След 07.05.2026г., всеки ЕФ сер. К за превишена скорост по чл. 189 от ЗДвП издаден на клон/ДЗЗД, вероятно ще бъде отменен при обжалване. Предвид страните в материалното правоотношение в производството по регистрация на МПС, правилно и за двата вида ПАМ по чл. 171, т.2а от ЗДвП и чл. 171, т.2 от ЗДвП е предвидено да се налагат единствено на собственика		
--	--	--	--	--	--

				на МПС. За целта се издава заповед, която е индивидуален административен акт, който подлежи на обжалване по АПК. Кой е собственикът при проверката и дори към момента на издаване на ПАМ (ако тези дати са различни) е от значение за спазването на материалния закон - чл. 142, ал. 1 АПК. При спиране от движение с ПАМ по чл. 171, т.2 от ЗДвП, на МПС се поставя и стикер, което означава че забраната за управление се разпростира към всяко трето лице, което има достъп като евентуален водач за срока на действие на ПАМ. Щеше да е добре да се изисква поставяне на стикер във всички хипотези на спиране на МПС от движение, които да се уредени изчерпателно в закон като видове основания. В чл.21, ал. 7 от Наредба № 1-45/2000 г е предвидено ,че се допуска възстановяване на регистрацията на ПС, чиято регистрация е прекратена на основание чл. 18, ал. 1, т. 2 във връзка с чл. 186, ал. 1, т. 9 до изтичане срока на наложената принудителна административна мярка по чл. 171, т. 2а ЗДвП. ", а с проекта се добавя изречение второ: Действието на принудителната административна мярка се прекратява, когато превозното средство е конфискувано или отнето в полза на държавата'. Този допълнителен текст сега е предвиден само за мярката чл. 171, т.2а. „б“ от ЗДвП Когато става дума за евентуални данни за престъпление, рискът МПС да бъде прехвърлено докато трае процесът се предотвратява чрез обезпечителен запор - чл. 72 от НПК. вр. ГПК. Същият смисъл има и предложената промяна в чл. 43, ал. 1 от проекта на наредбата, като текстът ще придобие следния вид: Временно спрените превозни средства се пускат в движение след отстраняване на причините, поради които са били спрени или изтичане на срока на приложената		
--	--	--	--	---	--	--

				принудителна административна мярка, и извършване на преглед за техническа изправност. “. Възможно е обаче при МПС за които не са наложени запори, а само ПАМ по чл. 171, т.2а от ЗДвП (временно прекратяване на регистрацията) и чл. 171, т.2 от ЗДвП (временно спиране от движение) в рамките на закона да настъпят промени в регистрацията: смърт на физическо лице, преобразуване на търговци, някаква сделка (продажба, дарение, замяна). Новият собственик може да е напълно добросъвестен. Но може и този способ да се ползва умишлено, с цел заобикаляне изпълнението на ПАМ. Тук не става дума за настъпване на някое от изрично предвидените в ЗДвП прекратителни основания на отделните ПАМ, а за промяна на страните в основното правоотношение. Това е нов факт в хода на изпълнение на мярката и няма отношение към законността ѝ към момента на нейното налагане. Този нов факт трябва да се разглежда евентуално като основание в производство по чл. 282 от АПК. Важни са следните два въпроса относно действието на наложените ПАМ: - дал и действието на ПАМ е с оглед личността на адресата - физическо лице, и неговата смърт основание ли е за прекратяване на изпълнението по чл. 282, ал. 1, т. 6 АПК; Според РЕШЕНИЕ № 635 ОТ 25.01.2022 Г. ПО АДМ. Д. № 8270/2021 Г., VII ОТД. НА ВАС „Когато една принудителна административна мярка е наложена оглед допуснато нарушение на конкретно лице, т.е. тя е мярка <i>intuitu personae</i>, поради което не са налице условията на чл. 227 ГПК производството да продължи с участието на наследниците на починалия. Възможността за процесуално		
--	--	--	--	--	--	--

				правоприемство в случая се обосновава от възможност за правоприемство в материалното правоотношение, каквото не съществува предвид характера на мярката с оглед личността на дееца\ Но в повечето от основанията по чл. 171, т.2а от ЗДвП и чл. 171, т.2 от ЗДвП водач на МПС е лице, различно от собственика. Последният е адресат на ПАМ не защото е имал неправомерно поведение, а защото е страна в материалното правоотношение. Освен това при смърт на ФЛ, наследниците имат право и да се откажат от наследството. - дали при прехвърляне на МПС правоприемникът е обвързан от действието на наложената ПАМ или не, което да е основание за прекратяване по чл. 282, ал. 1, т. 1 АПК. Новият собственик не е страна в административното производство по налагане на ПАМ, за да е обвързан от сроковете и от правилата по чл. 21, ал.7 и чл. 43, ал. 1 от Наредба № 1-45/2000 г, а и той има правен интерес (и задължение) - да иска регистрация на негово име, а не възстановяване на регистрация, която е била на името на праводателя му. Някои способности на правоприемство изключват всякакви тежести на правоприемника: например при покупка на МПС на публична продажба по ГПК или по ДОПК. С възлагането на вещта се прекратява принудителното изпълнение и се отменят всички запори. ПАМ обаче дори не е вещна тежест, за разлика от запора, както бе изяснено по-горе. С такъв ефект е и правоприемството на държавата когато МПС е отнето, конфискувано или изоставено.		
--	--	--	--	--	--	--

				V. Въпрос на законодателно решение е какъв подход да се приеме: Вариант № 1 - в ЗДвП да се предвиди, че при прехвърляне по наследство или чрез сделка на правото на собственост върху превозно средство с наложено правно ограничение от вида временно прекратяване на регистрацията или временно спиране от движение, правоприменикът е обвързан с последиците до тяхното отпадане по предвидения ред. Вариант № 2 - да се съобрази характера на основанията за налагане на ПАМ: - ако мярката е била наложена с оглед личността, при промяна на собствеността върху ПС действието ѝ да се прекратява (напр. при мерки по чл. 171, т.2, буква „л“ „м“, „п“ от ЗДвП). Тук обаче се открива възможност за заобикаляне на закона с подставени лица. - ако ПАМ е наложена по обективни причини (напр. ПАМ по чл. 171, т.2, „а“ „б“ „в“, „д“, „о“* от ЗДвП) и те не са отпаднали, правоприменикът да е обвързан от действието на наложеното ограничение по силата на закона. Другият способ е да се издаде нова ПАМ на същите основания спрямо него, която ще подлежи на съдебен контрол (той може да има възражения, които предишния собственик е пропуснал да предяви).	Приема се за сведение.	Предложението е свързано със законови промени.
4.	29.05.2026 г. Официално	Комисия за финансов надзор	☒ Лицето действа от свое име ☐ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица:	1. По § 10, т. 1 от проекта на наредба: Автоматизирано възстановяване на служебно прекратена регистрация Предлагаме да се допълни процедурата по възстановяване на регистрацията, като се предвиди, че	Не се приема.	В наредбата и в закона е предвидено, че възстановяването на регистрацията се извършва служебно, за разлика от хипотезите, които разглеждат възстановяване по искане на собственика.

			служебно прекратена регистрация на основание липса на задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите се възстановява автоматизирано от органите на Министерството на вътрешните работи при постъпване на данни по електронен път от Гаранционния фонд за сключена нова застрахователна полица, без да е необходимо подаване на заявление или физическо присъствие на собственика. Мотиви: Това предложение е насочено към значително намаляване на административната тежест за гражданите. Чрез пълноценно използване на електронния обмен на данни, регламентиран в чл. 574, ал. 11 от Кодекса за застраховането, се премахва необходимостта от подаване на заявление или посещение „на гише“ за възстановяване на регистрацията след подновяване на застраховката.		Хипотезата на чл. 15, ал. 1, т. 12 цели да уреди случаите, в които не е постъпила информацията, необходима за служебното възстановяване на регистрацията, уредено в чл. 21, ал. 3, т. 1 от наредбата.
			2. Прецизиране на субсидиарния характер на удостоверяването „на гише“ В предвидения § 10, т. 1 от проекта на наредба предлагаме изрично да се уточни, че представянето на валидна полица по задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите на хартиен носител от собственика или негов пълномощник, при възстановяване на регистрацията, е допустимо единствено като субсидиарна възможност — в случаите, когато в информационната система на Министерството на	Приема се.	

			вътрешните работи липсват данни, предоставени по електронен път от Гаранционния фонд. Мотиви: С оглед избягване на противоречива практика е целесъобразно изрично да се уточни, че представянето на документ „на гише“ е допустимо само при липса на електронно уведомление, за да не се стига до необосновано дублиране на способите за удостоверяване.		
			3. Регламентиране на служебно прекратяване и възстановяване на регистрацията при изтичане на „сезонна“ застраховка С оглед целесъобразността проектът на наредба да отрази все по-актуалното обществено очакване за т.нар. „сезонно застраховане“ на някои категории превозни средства, предлагаме въвеждането на механизъм за служебно прекратяване на регистрацията на превозни средства непосредствено след изтичане на срока на полиците по задължителна застраховка „Гражданска отговорност" на автомобилистите, сключени за по-малко от една година съгласно чл. 489, ал. 4 от Кодекса за застраховането, както и за автоматизираното ѝ възстановяване при последващо подновяване на застрахователното покритие. В тези случаи е целесъобразно органите на Министерството на вътрешните работи, компетентни по регистрация на превозни средства, да използват служебно известната им информация от регистъра на застрахователните полици, поддържан от	Не се приема.	Кодекса за застраховането изисква Гаранционния фонд да подава уведомления за изтеклите полици. Органите на МВР използват информацията за застраховките при регистрация и при извършване на контрол, а нямат ангажимент служебно да следят за изтичането на сроковете на застраховките. Съгласно чл. 574, ал. 11 от КЗ когато в срока по ал. 10 не са били предоставени доказателства за сключен договор за задължителна застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите, Гаранционният фонд уведомява органа по ал. 1, т. 1 да прекрати регистрацията на превозното средство. Съгласно Наредба № 54 от 30 декември 2016 г. за регистрите на Гаранционния

			Гаранционния фонд, и само при липса на електронни данни да изискват представянето на застраховката лично от собственика или от негов пълномощник. Мотиви: Предложението цели синхронизиране на подзаконовата уредба с чл. 489, ал. 4 от Кодекса за застраховането, който допуска краткосрочно застраховане за специфични категории превозни средства. Тъй като съгласно чл. 483, ал. 1 от Кодекса за застраховането застрахователното задължение е обвързано с наличието на регистрация, автоматизираното прекратяване на регистрацията при изтичане на „сезонната“ полица и нейното служебно възстановяване при подновяването ѝ ще доведат до значителни ползи, от една страна, ще се намали административната тежест за собствениците, а от друга - ще се ограничи броят на незастрахованите регистрирани превозни средства, което пряко рефлектира върху отговорността на Гаранционния фонд за изплащане на обезщетения. Комисията за финансов надзор изразява увереност, че приемането на направените предложения ще допринесе за постигане на по-висока степен на правна сигурност, като същевременно ще осигури необходимия баланс между облекчаването на административната тежест за гражданите и гарантирането на стабилността и контрола на		фонд за обmena и защитата на информацията и за издаването и отчитането на задължителните застраховки по чл. 461, т. 1 и 2 от Кодекса за застраховането за изпълнение на задълженията по чл. 574, ал. 11 КЗ Гаранционният фонд изготвя автоматизирано уведомление до органа по регистрация на превозни средства в МВР за прекратяване на регистрацията на превозни средства. За изпълнение на задълженията по чл. 574, ал. 6 КЗ във връзка с чл. 143, ал. 10, изречение второ от ЗДвП Гаранционният фонд изготвя автоматизирано уведомление до органа по регистрация на превозни средства в МВР за служебно възстановяване на регистрацията на превозни средства към момента на започване на покритието по застрахователния договор.
--	--	--	--	--	--

				задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите.		
--	--	--	--	---	--	--