С П Р А В К А

за отразяване на постъпилите предложения и становища, получени при общественото обсъждане по реда на чл. 26 от Закона за нормативните актове по проект на Наредба за изменение на Наредба № I-141 от 2002 г. за условията и реда, при които се ползва специален режим на движение от моторните превозни средства (обн. ДВ. бр. 94 от 2002 г., изм. и доп. бр. 80 от 2006 г., бр. 30 от 2009 г. и бр. 77 от 2015 г.)

№	Подател	Становища/Предложения/Коментари	Приети/ неприети	Мотиви
1.	asenvidenov 15.12.2025 09:32	В мотивите няма нито един пример, който да аргументира едноличното раздаване на права за специален режим на движение от кметовете. Бедствието в с.Бисер 2012г показа точно обратното - автомобили без сигнализация бяха на място много преди всякаква специализирана техника. За разлика от големите градове, малките населени места нямат проблем с трафика, за да им е необходим специален режим. Но пък всеки селски кмет да може да "раздава" безконтролно разрешение за специален режим е крещяща предпоставка за злоупотреби. И накрая ще се окаже, че в София се движат 6000 автомобила със специален режим, коитоникога няма да се използват по време на бедствие.	**Приема се по принцип**	Волята на законодателя при създаването на ал. 4б на чл. 91 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП) е да се гарантира, че по време на бедствие могат да бъдат използвани автомобилите със специален режим на движение, с цел обезпечаване на максимална бързина и безпрепятствено придвижване за оказване на необходимата помощ, а не „безконтролно разрешение за специален режим“.
2.	akmail 16.12.2025 12:55	**Възражения по чл. 2, ал. 2** Възразявам срещу предлаганата нова ал. 2 на чл. 2 от наредбата по следните причини: 1) Тази алинея възпроизвежда почти дословно написаното в ал. 4б на чл. 91 от ЗДвП. А според чл. 44, ал. 1, изречение второ от УКАЗ № 883 от 24.04.1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове подобно нещо (възпроизвеждане на разпоредби на закона) се допуска само по изключение. Подобно възпроизвеждане е недопустимо и с оглед на мотивите	**Приема се**	Разпоредбата на чл. 2 е изменена, по съображенията посочени от МФ и ГДПБЗН – МВР.

		към проекта на наредба, където се твърди следното: *С проекта на Наредба се възприема подход на препращане към разпоредбите от ЗДвП, като се избягва изричното изброяване на министерствата, ведомствата и юридическите лица, които имат право да ползват специален режим на движение и повтаряне на разпоредбата на чл. 91 от закона.* Излиза, че се говори едно, но се върши друго. 2) Втората причина за моето възражение е, че с предложената ал. 2 на чл. 2 се нарушава чл. 12 от ЗНА, според който актът по прилагане на закон, какъвто се явява една наредба, може да урежда само материята, за която е предвидено този акт да бъде издаден. А в мотивите към наредбата е посочено следното относно ал. 2 на чл. 2: *В изменения чл. 2 от проекта на Наредба е предвидена ал. 2, която посочва на какви условия следва да отговарят МПС на юридически лица (ЮЛ) – доброволни формирования, които ще ползват специален режим на движение при предотвратяване или овладяване на бедствия, пожари и извънредни ситуации и отстраняване на последиците от тях.* Напомням, че законодателят не е делегирал право на министъра на вътрешните работи да определя с наредба на какви условия трябва да отговарят моторните превозни средства, които използват специален режим на движение. Наредбата, която се изменя, а именно Наредба № I-141 от 2002 г., е издадена, както подсказва и нейното заглавие, за да уреди условията и реда, при които се ползва специален режим на движение от моторните превозни средства. Следователно с тази наредба не могат да се въвеждат изисквания към самите моторни превозни средства, които използват специален режим на движение. Противното би	**Приема се**	Разпоредбата на чл. 2 е изменена, по съображенията посочени от МФ и ГДПБЗН – МВР.

		означавало, че с наредбата се дописва закона. Което е недопустимо в една правова държава. 3) Да не говорим и за това, че не е ясно кой и как ще следи за изпълнението на това условие, при положение че Регистърът на доброволните формирования, публикуван на интернет страницата на МВР (https://www.mvr.bg/пожарна-безопасност-и-защита-на-населението/доброволни-формирования): - съдържа информация към 08.11.2024 г., тоест не е актуализиран повече от година; - не съдържа информация за наличните към всяко регистрирано доброволно формирование пожарни и/или спасителни, и/или други автомобили, въпреки че това не са лични данни и следва да няма пречки за нейното публикуване.	**Приема се**	
3.	**akmail 16.12.2025 12:58**	**Възражения по отношение на промените в чл. 3** Смятам, че предлаганите промени в чл. 3 са чисто козметични и не засягат основната проблематика. Позволявам си да предложа в ал. 2 да се добави нова точка, подобна по смисъл на т. 2, с която да се регламентира какъв цвят светлина могат да използват автомобилите на доброволните формирования и къде може да се поставя сигналната лампа върху използваните от тях моторни превозни средства.	**Не се приема**	Разширяването на кръга на субектите визирани в текста на чл. 3, ал. 2, не е предмет на предлаганото с проекта на наредба изменение и не се налага вследствие на измененията и допълненията на Закона за движението по пътищата, ДВ бр. 64 от 2025 г.
4.	akmail 16.12.2025 13:09	**Възражения по чл. 6** Според изложеното в мотивите промяната в чл. 6 се прави с цел яснота на текста. Но това не е съвсем вярно, защото с промяната всъщност се променят съществено изискванията, на които трябва да отговарят водачите, които управляват МПС със специален режим на движение. Към момента се изисква тези водачи да отговарят на едно	**Не се приема**	Текстът на чл. 6 действително се прецизира и пояснява. Действащата в момента разпоредбата посочва паралелно две възможности да се управлява МПС със специален режим на движение: - водачът да не е лишаван от

		основно условие (да не са лишавани от право да управляват МПС за нарушение на ЗДвП през последните три години), както и на някое от следните допълнителни условия: - да притежават свидетелство за управление на моторно превозно средство от съответната категория или - да са правоспособен водач със стаж не по-малко от 2 години, а за МПС категория "А" – не по-малко от 1 година. А с предлаганата промяна тези водачи вече ще трябва да отговарят едновременно и на трите условия. Тоест не става въпрос за поясняване на смисъла на чл. 6, а за завишаване на изискванията към водачите. Но в мотивите към предложението не се излагат аргументи в подкрепа на подобна промяна. Тоест предлаганата промяна се явява необоснована, следователно незаконосъобразна, тъй като не са спазени всички принципи, посочени в чл. 26, ал. 1 от ЗНА. Затова предлагам да не се приема нова формулировка на чл. 6. Освен това си позволявам да предложа чл. 6 изобщо да отпадне от съдържанието на наредбата по изложените по-долу съображения.		право да управлява МПС за нарушение на ЗДвП през последните три години (което предполага, че той притежава свидетелство за управление на моторно превозно средство (СУМПС) поне от 3 г., през които не е лишаван от право да управляват МПС за нарушение на ЗДвП, както и изискване СУМПС да е за съответна категория; или - водачът да не е лишаван от право да управлява МПС за нарушение на ЗДвП през последните три години (което предполага, че той притежава свидетелство за управление на моторно превозно средство (СУМПС) поне от 3 г. и да е правоспособен водач със стаж не по-малко от 2 години, а за МПС категория "А" - не по-малко от 1 година. Предвид разпоредбите на чл. 154а и 155 от ЗДвП, двете точки на действащия чл. 6 практически поставят еднакви изисквания към водачите. Предлаганата нова формулировка на текста е с по-ясно посочени

		Член 6 се намира в Раздел III от наредбата, който носи заглавието „**Изисквания към водачите на моторни превозни средства със специален режим на движение**“. Смятам, че наличието на подобен раздел в наредбата представлява нарушение на чл. 12 от ЗНА, защото той третира въпрос, който е извън предмета на наредбата, като по този начин се надхвърля обема на законовата делегация, въз основа на която се издава наредбата. Изискванията за правоспособност на водачите на пътни превозни средства са уредени в ЗДвП, по-конкретно в глава четвърта от него, която обхваща разпоредбите от чл. 150 до чл. 164. Докато наредбата се издава на основание чл. 91, ал. 5 от същия закон, като тази разпоредба се намира в глава втора от закона, която урежда правилата за движение по пътищата. Следователно с наредбата по чл. 91, ал. 5 от ЗДвП може да се уреждат само правилата за използване на специалния режим на движение, но не и да се поставят изисквания към водачите на пътни превозни средства, които използват такъв режим.	**Не се приема**	същите изисквания: - наличие на СУМПС, удостоверяващо правоспособност за управление на МПС - от съответната категория; - липса на нарушение на ЗДвП през последните 3 год., наказуеми с лишаване от правоспособност; - изискване за определен стаж, съобразно категорията на МПС. Съгласно предвиденото в разпоредбата на чл. 91, ал. 5 от ЗДвП, Наредба № I-141 от 2002 г. урежда условията и реда, при които се ползва специален режим на движение от моторните превозни средства. Правоспособността, опитността и надеждността на водачите на МПС със специален режим на движение е част от условията за ползване на такъв режим от МПС на посочените в чл. 91 от ЗДвП ведомства.

5.	Български червен кръст РД-38-2720/18.12.2025 г. (812100-24160/18.12.2025 г.)	В проекта на наредба да бъдат включени като моторни превозни средства със специален режим на движение и автомобили използвани от: - Дирекция „Мениджмънт на бедствията” към Българския Червен кръст, и - Планинската спасителна служба (ПСС) към БЧК, Мотиви: 1. Екипите на дирекция „Мениджмънт на бедствията“ и ПСС към БЧК извършват дейности с висок обществен риск и значимост, при които времето за реагиране е критичен фактор за спасяването на човешки живот и ограничаването на последици. 2. ПСС към БЧК е специализирана структура с дългогодишна практика, част от Единната спасителна система, която ежегодно участва в стотици спасителни акции в труднодостъпни и високорискови терени, често при неблагоприятни метеорологични условия. 3. Автомобилите, използвани от тези структури, са специализирани, ясно обозначени и управлявани от обучен персонал, действащ по строги вътрешни правила и процедури, което изключва риск от неправомерно ползване на специална режим на движение. 4. В предходни години БЧК многократно е поставял този въпрос пред компетентните институции, като е аргументирал необходимостта от нормативни уреждане на специалния режим на движение за тези превозни средства. Към настоящото становище прилагаме копия от предходна кореспонденция в подкрепа на изложеното. С оглед на изложеното, считаме за целесъобразно и обществен необходимо в проекта за изменение на Наредба № I - 141 от 2002 г. да бъде предвидена възможност автомобилите на дирекция „Мениджмънт на бедствията” и Планинската	**Не се приема**	Тези субекти не са предвидени в разпоредбата на чл. 91 от Закона за движението по пътищата. Недопустимо и неправомерно е с наредба да се разширява кръга на субектите ползващи специален режим на движение.

		спасителна служба към БЧК да ползват специален режим на движение при изпълнение на служебните си задължения, при условия и ред аналогични на тези за останалите структури на Единната спасителна система.		
6.	Държавна агенция „Разузнаване“ рег. № 12106/ 14.01.2026 г. (№ 812100-636/ 14.01.2026 г. на МВР)	Предлага допълнение на чл. 3, ал. 2, т. 3 като в този текст се включи и Държавна агенция „Разузнаване“, както следва: „3. на автомобилите и мотоциклетите със специален режим на движение от МВР, Национална служба за охрана, Народното събрание и Държавна агенция „Разузнаване“ се допуска монтиране на устройства за специален светлинен сигнал на достатъчно видимо място на автомобила за осигуряване на по-добра видимост при движение със специален режим на движение.“.	**Не се приема**	Разширяването на кръга на субектите визирани в текста на чл. 3, ал. 2, т. 3 не е предмет на предлаганото с проекта на наредба изменение и не се налага вследствие на измененията и допълненията на Закона за движението по пътищата, ДВ бр. 64 от 2025 г.
7.	Министерство на здравеопазване-то рег.№04-04-7/ 20.01.2026 г. (№812100-993/ 20.01.2026 г. на МВР)	Поддържаме принципното си становище, изразявано и по отношение на предложенията за промяна в Закона за движението по пътищата, че не считаме за целесъобразно разширяването на кръга на правоимащите субекти от областта на здравеопазването, тъй като това води до практически обезсилване на предимствата, които предоставя специалният режим на движение, правейки го отворен за използване не само за оказването на спешна помощ, но и при обикновен болничен транспорт на пациенти. Обръщаме внимание, че представеният проект на наредба въвежда нормите на Закона за движението по пътищата за разширяване на правоимащите субекти, като с оглед на това разширяване считаме за необходимо въвеждането на приоритизация между ползвателите на специален режим на движение, основана не само на собствеността на транспортното	**Приема се по принцип** **Приема се по принцип**	Наредбата очертава кръга от субекти, посочен в ЗДвП по преценка на законодателя. Въвеждането на приоритизация между ползвателите на специален режим на движение, основана не само на собствеността на транспортното средство, а и на предназначението, предмета и целта

		средство, а на предназначението, предмета и целта на извършвания от правоимащите транспорт. Във връзка с гореизложеното считаме за необходимо създаването на работна група с широко представителство, която да прецизира и допълни текстовете на наредбата, като се определят не само правоимащите лица и институции (те са посочени изчерпателно в чл. 91 от ЗДвП), но и ясно се регламентират условията и редът, при които правоимащите субекти ползват специален режим на движение. Именно това е съдържателната част на обхвата на наредбата - да определи условията и реда, при които се ползва специалният режим на движение, включително и случаите, когато това не е допустимо.		на извършвания от правоимащите транспорт може да се направи от законодателя по предложение на заинтересованите ведомства, доколкото в рамките на издаването на подзаконовия акт, не следва да се разширява или стеснява кръгът ползващите специалния режим субекти.
8.	Министерство на отбраната № 04-02-2/ 21.01.2026 (№812100-1179/ 21.01.2026 г. на МВР)	Предоставя се **следното предложение** по § 2 от проекта относно изменение на чл. 3, ал. 2, т. 2 от наредбата като съкращението „МВР“ се замени с „Министерството на вътрешните работи и служба „Военна полиция“ към министъра на отбраната“. Мотиви: Служба „Военна полиция“ е структура на пряко подчинение на министъра на отбраната и служба за обществен ред, като част от задачите, които осъществява са охрана и ескортиране на български и чуждестранни ВИП лица (делегации и военни инспектори), охрана на български военни превозни средства и техника на територията на Република България, както и на чуждестранни военни превозни средства, техника и имущество, които преминават през територията на страната (при изпълнение на международни мероприятия – учения, тренировки и др., включително и при изпълнение на задължения по поддръжка на страната-домакин), съгласно чл. 2, ал. 1, т. 2, ал. 2, т. 5 и т. 1 и ал. 3, т. 2 и т. 3 от Закона за военната полиция.	**Не се приема**	Разширяването на кръга на субектите визирани в текста на чл. 3, ал. 2, не е предмет на предлаганото с проекта на наредба изменение и не се налага вследствие на измененията и допълненията на Закона за движението по пътищата, ДВ бр. 64 от 2025 г.

		Предвид изложеното, с направеното предложение ще се осигури нормативна възможност моторните превозни средства на служба „Военна полиция“, които отговарят на изискванията на чл. 3, ал. 2, т. 2 от наредбата да може да се ползват от предвидената там форма на специален режим на движение при изпълнение на специфични задачи от нейната компетентност.		
9.	Министерство на финансите Изх. № 04-04-8 / 23.01.2026 г. (рег. № 812100-1275/23.1.2026г.)	Правим следните бележки и коментари: 1. В чл. 58, ал. 1, т. 1 от Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ) е регламентирано, че превозните средства на държавните и общинските органи и организации на бюджетна издръжка, които са със специален режим на движение, линейки и пожарни на други лица, както и на Държавна агенция „Технически операции“ за изпълнение на дейностите, определени със закон, са освободени от данък върху превозните средства. Предвид това всяко изменение, което води до допълнително определяне на моторни превозни средства със специален режим на движение има значение за целите на данъчното облагане по реда на ЗМДТ. 2. Предложената редакция на чл. 2, ал. 1 от проекта на Наредба определя, че всички моторни превозни средства по чл. 91 от Закона за движение по пътищата (ЗДвП) ползват специален режим на движение, което включва и разпоредбата на ал. 4б от чл. 91, който касае доброволните формирования. Едновременно с това в чл. 2, ал. 2 от проекта на Наредба е включена изрична разпоредба, която определя, че доброволните формирования ползват специален режим с определени моторни превозни средства, която преповтаря разпоредбата на чл. 91, ал. 4б от ЗДвП като се добавя още едно условие за вписване в регистър.	**Приема се по принцип.** **Приема се**	Направената бележка-констатация не е предмет на правна уредба от проекта на наредба, който препраща към разпоредбите на ЗДвП. Разпоредбата на чл. 2 е изменена и съответства на посоченото в чл. 91 от ЗДвП. Разпоредбата на чл. 2 е изменена.

		По този начин двете алинеи в чл. 2 си противоречат, доколкото в ал. 1 моторните превозни средства на доброволните формирования се определят като ползващи специален режим на движение без условие, то в ал. 2 на същия член се поставя допълнително условие извън посоченото в чл. 91, ал. 4б от ЗДвП, а именно моторните превозни средства да са вписани в регистъра на доброволните формирования. 3. От предложения текст на новата алинея 1 не е ясно дали превозните средства, които ще бъдат използвани при обявено бедствено положение ще имат постоянен или временен статут на превозни средства със специален режим на движение и дали този специален режим на движение отпада автоматично при отмяна на обявеното бедствено положение. Това обстоятелство е от особено важно значение при определяне на данъка върху превозните средства и съответно при освобождаване от него. В тази връзка отбелязваме, че данъкът върху превозните средства е годишен данък и в ЗМДТ не е предвидено частично (за дни или друг период) освобождаване от него.	**Не се приема**	Разпоредбата на чл. 2 е изменена. В разпоредбата на чл. 91, ал. 4б от ЗдвП е посочено, че доброволните формирования по чл. 41, ал. 1 от ЗЗБ при обявено бедствено положение могат да ползват специален режим на движение с МПС, предназначени за предотвратяване или овладяване на бедствия, пожари и извънредни ситуации и отстраняване на последиците от тях. Кметът на общината определя със заповед МПС, ползвани от доброволните формирования, предназначени за предотвратяване или овладяване на бедствия, пожари и извънредни ситуации и отстраняване на последиците от тях, които могат да ползват специален режим на движение.

				Видно от разпоредбата на закона, предвидено е кметът на общината да определи кои МПС имат право да ползват специален режим на движение, а конкретната причина за ползване на специалния режим на движение е обявено бедствено положение. Видно от разпоредбата на ЗДвП, не отпада възможността за ползване на специалния режим на движение, а причината за ползването му – отмяна на бедственото положение.
		4. Освен това, следва да се има предвид, че в така предложения нов текст на чл. 2 и ал. 1 от проекта на Наредба, както и в чл. 91 от ЗДвП липсва яснота относно това моторните превозни средства по чл. 91 от ЗДвП, които ще бъдат ползвани от доброволните формирования, чия собственост са, а именно на общините, на доброволните формирования или на някой от членове на тези формирования.	**Не се приема**	Разпоредбата на чл. 2 е изменена. Законът за движението по пътищата не прави разлика относно собствеността на МПС, поради което наредбата също не поставя изисквания относно собствеността на МПС, ползвани от доброволните формирования.
		5. От проекта на текст на ал. 2 не става ясно кое трябва да е вписано в регистъра по чл. 3, ал. 2, т. 9 от Наредба № 8121з-239 от 2021 г. за реда за създаване, поддържане и водене на регистъра на доброволните формирования – дали конкретните	**Приема се**	Разпоредбата на чл. 2 е изменена.

		моторни превозни средства или самите доброволни формирования, доколкото съгласно чл. 3, ал. 2, т. 9 от нея на вписване в регистъра подлежат наличните „пожарен и/или спасителен, и/или друг автомобил“. От текста отново не става ясно чия собственост са автомобилите, от което се предполага, че всеки един автомобил може да бъде използван при защита от бедствия и съответно да ползва специален режим на движение. 6. Във връзка с гореизложеното считаме, че следва да бъдат изяснени поставените по-горе въпроси и прецизиран текстът между чл. 2, алинеи 1 и 2, като отново обръщаме внимание, че с предложените разпоредби в чл. 2, при посочените по-горе допускания, доколкото има възможност за нееднозначно тълкуване, би могло да доведе до претенции за освобождаване от облагане с данък върху превозните средства на моторните превозни средства, определени от кмета на общината. 7. Допълнително, обръщаме внимание, че по наше мнение разпоредбата на ал. 2 не е правно-технически прецизна в частта „регистъра по чл. 3, ал. 2, т. 9 от Наредба…“, тъй като регистърът на доброволните формирования е създаден в изпълнение на чл. 47 от Закона за защита при бедствия (ЗЗБ), а редът за създаването, поддържането и воденето се определя с наредба. Конкретните данни и обстоятелства за регистрираните доброволни формирования, които се съдържат в регистъра са определени с чл. 3, ал. 2 от Наредба № 8121з-239 от 2021 г. 8. Във връзка с нормата на чл. 91, ал. 4а от ЗДвП, препращаща към чл. 3, ал. 5 от ЗНАП, обръщаме внимание, че с § 3 от заключителните разпоредби на Закона за допълнение на Наказателния кодекс, обнародван в „Държавен вестник“, бр. 65	**Приема се** **Приема се** **Приема се по принцип**	Разпоредбата на чл. 2 е изменена. Разпоредбата на чл. 2 е изменена. При последващо изменение в ЗДвП, следва текстът да се на чл. 91, ал. 4а да се прецизира.

		от 2025 г., въпросната разпоредба е отменена, като отмяната е в сила от 10 ноември 2025 г.		
10.	Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ Рег. № 1983р-2147/02.02.2026г	Предложената разпоредба на чл. 2, ал. 2 от проекта на Наредбата разширява обхвата на изискванията, установени в чл. 91, ал. 4б от Закона за движението по пътищата, като въвежда допълнително условие за моторните превозни средства на доброволните формирования по чл. 41, ал. 1 от Закона за защита при бедствия (ЗЗБ) и предназначени за предотвратяване или овладяване на бедствия, пожари и извънредни ситуации, и отстраняване на последиците от тях – същите да бъдат вписани в регистър, който по своята същност и съдържание не представлява регистър на моторни превозни средства. Допълнението се изразява във включено нова изискване моторните превозни средства да са вписани в регистъра по чл. 3, ал. 2, т. 9 от Наредба № 8121з-239 от 2021 г. за реда за създаване, поддържане и водене на регистъра на доброволните формирования (обн. ДВ, бр. 22 от 2021 г.). Считаме че така предложената нова алинея 2 на чл. 2 от проекта на Наредба следва да отпадне. Член 47, ал. 1 от ЗЗБ регламентира, че в ГДПБЗН се води регистър на доброволните формирования, като редът за неговото създаване, поддържане и водене се определя с наредба на министъра на вътрешните работи. В изпълнение на тази законова делегация е издадена Наредба № 8121з-239 от 2 март 2021 г. за реда за създаване, поддържане и водене на регистъра на доброволните формирования (обн., ДВ, бр. 22 от 2021 г., Наредба за регистъра). С нея са уредени редът за вписване и отписване от регистъра, съхраняването му, както и определянето на персонален идентификационен номер на доброволеца. В чл. 3, ал. 2 от Наредбата за регистъра са регламентирани данните и	**Приема се**	Разпоредбата на чл. 2 е изменена.

		обстоятелствата, подлежащи на вписване в регистъра „….. 8. числеността на доброволците; 9. наличен пожарен и/или спасителен и/или друг автомобил; 10. налично защитно облекло, отговарящо на действащите европейски стандарти; ……..“ Както е видно по-горе, на вписване в регистъра подлежи информация относно наличността (вида и броя) на **ползваните от доброволните формирования автомобили -** пожарен, спасителен и/или друг автомобил, следващо се и от съдържанието на приложение № 5 към Наредбата за регистъра, което гласи, че при промяна на вписаните обстоятелства кметовете на общините предоставят информация относно **вида** на наличните автомобили (пожарни, спасителни или други), както и техния брой. Предложената редакция на чл. 2, ал. 2 от проекта на Наредба въвежда изискване моторните превозни средства на доброволните формирования да бъдат „вписани в регистъра по чл. 3, ал. 2, т. 9 от Наредба № 8121з-239“. Това изискване е неточно по отношение препращането към съответния регистър и същевременно с това ирелевантно, тъй като посочената разпоредба не регламентира регистър на моторни превозни средства, а вписване на обстоятелство в такъв регистър, респективно Наредба № 8121з-239 не третира събиране и обработване на данни, позволяващи индивидуализация на конкретно моторно превозно средство (МПС). Обхватът на събираните данни, които се отразяват в регистъра в ГДПБЗН е съобразен с функциите и правомощията на органите за пожарна безопасност, които съгласно чл. 17, ал. 2, т. 8 от Закона за Министерството на вътрешните работи оказват		

		методическа и експертна помощ на териториалните органи на изпълнителната власт при създаване и организиране дейността на доброволните формирования. Информацията относно регистрационните номера на автомобилите или друга идентифицираща ги такава, е извън нормативно установената по чл. 3, ал. 2, т. 9 от Наредбата за регистъра, при което такава не следва да се събира и не е необходима за изпълнение на законово възложените функции на ГДПБЗН. От ГДПБЗН предлагат да се приемат направените предложения от akmail 16.12.2025 12:55 (коментар № 2 от таблицата - т. 1 и т. 2) и бележките и предложенията на Министерството на финансите (Министерство на финансите, изх. № 04-04-8 /23.01.2026 г. – коментар № 9 от таблицата – т. 2, т. 5, т. 6, т. 7). Посочените бележки предлагаме да бъдат приети и да отпадне ал. 2 на чл. 2 от проекта на Наредба, с оглед изложените по-горе аргументи. В предоставените ни Мотиви към проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № I-141 от 2002 г. за условията и реда, при които се ползва специален режим на движение от моторните превозни средства се съдържа следното изречение: „В изменения чл. 2 от проекта на Наредба е предвидена ал. 2, която посочва на какви условия следва да отговарят МПС на юридически лица (ЮЛ) – доброволни формирования, които ще ползват специален режим на движение при предотвратяване или овладяване на бедствия, пожари и извънредни ситуации и отстраняване на последиците от тях.“. Така формулиран текстът за юридически лица е	**Приема се** **Приема се**	Настоящата справка - таблица е съобразена с предложението на ГДПБЗН. Мотивите са изменени

		двусмислен по отношение на субекта, създал доброволното формирование, предвид наличието на правно основание на ЗЗБ доброволни формирования да се създават от кметове на общини по решение на Общинския съвет (чл.41, ал. 1 от ЗЗБ).и от юридически лица за своя сметка (чл.41, ал. 4 от ЗЗБ). С оглед урегулирането на материята, касаеща използването на специалния режим на движение и уеднаквяване на изискванията към водачите на моторни превозни средства със специален режим на движение, предлагаме следното изменение и допълнение на § 1 от Преходни и Заключителни разпоредби на Наредбата: „В § 1 след думите „Ръководителите на водачите на моторни превозни средства със специален режим на движение“ да се добави текст със следното съдържание: „кметовете на общини, определили със заповед моторните превозни средства, ползвани от доброволните формирования, създадени по чл. 41, ал. 1 от ЗЗБ, предназначени за предотвратяване или овладяване на бедствия, пожари и извънредни ситуации и отстраняване на последиците от тях, които могат да ползват специален режим на движение“.	**Приема се**	Допълнена е разпоредбата на § 1