

МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ

Рег. № 3286P-27059 екз. единствен
28.05......2025 г.

АНАЛИЗ

на данните за тежките пътнотранспортни произшествия,
допуснати през 2024 г. от водачи, придобили правоспособност за управление на моторни
превозни средства от две години, и водачи на моторни превозни средства за обществен
превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари

В изпълнение разпоредбите на Наредба № Н-12 от 5 август 2019 г. за реда за
служебно обследване на тежките пътнотранспортни произшествия (ТПТП), допуснати от
водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства (МПС) от
две години, и водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за
собствена сметка на пътници и товари, и за набелязване на мерки за тяхното ограничаване,
със съвместна заповед на министъра на вътрешните работи и министъра на транспорта и
съобщенията е определен състава на постоянно действаща комисия за извършване на
служебно обследване.

В тази връзка от комисията е извършен анализ на данните за настъпилите през
2024 г. ТПТП, както и на данните за водачите със стаж до две години в категорията
управлявано МПС (нови водачи), и за водачите на МПС за обществен превоз или превоз за
собствена сметка на пътници и товари, участвали в ТПТП, по отношение на мястото и
условията при настъпване на ТПТП, причините за настъпване, а също така и допуснатите от
водачите нарушения.

ГЛАВА ПЪРВА

ТПТП С УЧАСТИЕТО НА ВОДАЧИ СЪС СТАЖ ДО 2 ГОДИНИ ЗА СЪОТВЕТНАТА КАТЕГОРИЯ МПС И ЗА ТПТП С УЧАСТИЕТО НА ВОДАЧИ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ ИЛИ ПРЕВОЗ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ

През 2024 г. общо 936 водачи със стаж до 2 години за съответната категория
управлявано МПС (нови водачи, от които 732 мъже и 204 жени) са участвали в **914 ТПТП**
(13,05% от общо 7 173 ТПТП през 2024 г.), а 596 водачи на МПС за обществен превоз или
превоз за собствена сметка на пътници и товари са участвали в **549 ТПТП** (7,65% от общо 7
173 ТПТП през 2024 г.).

В настъпилите **914 ТПТП** с нови водачи са **загинали 51** участници в
движението (10,67% от общо 478 загинали участници през 2024 г.), а **ранените са 1 264**
(13,96% от общо 9 054 ранени през 2024 г.). **Средната възраст** на водачите, участвали в

ТПТП със стаж до 2 години за съответната категория МПС е **22** години. В 22 от общо 914 ТПТП с нови водачи, е налице участие на двама водачи със стаж до 2 години за съответната категория управлявано МПС, в които са ранени общо 41 участници и е загинал 1.

За сравнение през **2023 г.** са настъпили общо **918 ТПТП** с участието на **951 нови водачи** (в **31 ТПТП** има участие на двама нови водачи с 60 ранени и 3 загинали участници), при които са **загинали общо 59** лица и са **ранени общо 1 361** лица.

В общо настъпилите **549 ТПТП** с участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са **загинали 72 участници в движението** (15,06% от общо 478 загинали участници през 2024 г.), а **ранените са 708** (7,82% от общо 9 054 ранени лица през 2024 г.). В 40 от произшествията с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари има участие на двама водачи на МПС за превоз на товари и пътници, като при тях са загинали 8 лица и са ранени общо 59 лица, в 2 ТПТП има участие на трима водачи на МПС за превоз на товари и пътници, при които загиналите участници са 2 и е ранен 1 участник, а в 1 ТПТП има участие на четирима водачи на МПС за превоз на товари и пътници, при които е ранен 1 участник.

За сравнение през **2023 г.** са настъпили общо **591 ТПТП** с участието на **626 водачи на МПС** за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при които са **загинали общо 111** лица и са **ранени общо 771** лица. В **31 ТПТП** с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари има участие на двама водачи на МПС за превоз на товари и пътници, като при тях са загинали 7 лица и са ранени общо 35, а в **2 ТПТП** има участие на трима водачи на МПС за превоз на товари и пътници, при които ранените лица са общо 3.

I. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ОБЛАСТИ, ОБЩИНИ, В НАСЕЛЕНИ И ИЗВЪН НАСЕЛЕНИ МЕСТА

1.1. Разпределението на ТПТП с участието на нови водачи, на загиналите, на ранените и на средната възраст на тези водачи по области е, както следва:

ОДМВР	2024 г.				
	ТПТП	Загинали	% от 51 загинали	Ранени	Средна възраст
БЛАГОЕВГРАД	34	1	1,96	49	20,6
БУРГАС	66	10	19,62	80	22,1
ВАРНА	89	2	3,92	116	21,9
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	35	3	5,88	45	21,1
ВИДИН	11	1	1,96	17	20,4
ВРАЦА	31	1	1,96	50	19,6
ГАБРОВО	4	0	0	10	20
ДОБРИЧ	21	3	5,88	29	20,5
КЪРДЖАЛИ	28	0	0	41	19,9
КЮСТЕНДИЛ	23	2	3,92	31	19,8
ЛОВЕЧ	45	3	5,88	60	19,2
МОНТАНА	33	1	1,96	41	22,8

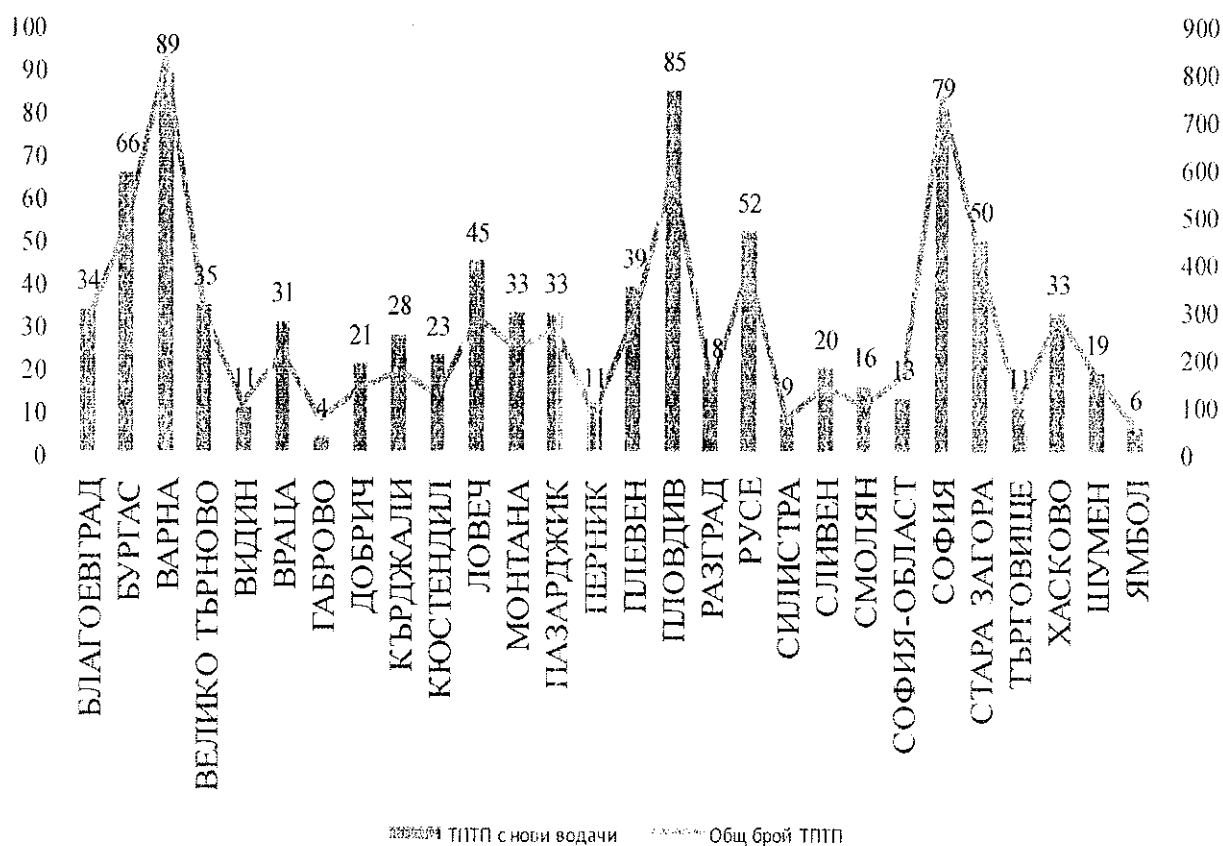
ПАЗАРДЖИК	33	1	1,96	50	21,3
ПЕРНИК	11	0	0	14	19,7
ПЛЕВЕН	39	2	3,92	62	20
ПЛОВДИВ	85	5	9,80	111	22,7
РАЗГРАД	18	0	0	28	22,8
РУСЕ	52	1	1,96	72	21,1
СИЛИСТРА	9	0	0	10	25,4
СЛИВЕН	20	1	1,96	27	22,2
СМОЛЯН	16	0	0	18	19,8
СОФИЯ-ОБЛАСТ	13	2	3,92	15	26,4
СОФИЯ	79	4	7,84	114	22,8
СТАРА ЗАГОРА	50	5	9,80	70	21,2
ТЪРГОВИЩЕ	11	0	0	20	21,4
ХАСКОВО	33	2	3,92	54	21
ШУМЕН	19	1	1,96	23	22,3
ЯМБОЛ	6	0	0	7	22
ОБЩО	914	51		1 264	

1.2. Разпределението на ТПТП, загинали и ранени с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари е както следва:

ОДМВР	2024 г.			
	ТПТП	Загинали	% от 72 загинали	Ранени
БЛАГОЕВГРАД	19	4	5,56	23
БУРГАС	40	1	1,39	53
ВАРНА	56	2	2,78	75
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	28	7	9,72	34
ВИДИН	13	1	1,39	14
ВРАЦА	24	3	4,17	35
ГАБРОВО	3	0	0	4
ДОБРИЧ	5	2	2,78	5
КЪРДЖАЛИ	1	0	0	1
КЮСТЕНДИЛ	9	2	2,78	13
ЛОВЕЧ	22	7	9,72	34
МОНТАНА	17	0	0	21
ПАЗАРДЖИК	20	2	2,78	34
ПЕРНИК	3	1	1,39	3
ПЛЕВЕН	29	9	12,50	36
ПЛОВДИВ	39	6	8,33	38
РАЗГРАД	9	1	1,39	12
РУСЕ	25	3	4,17	42
СИЛИСТРА	3	0	0	3

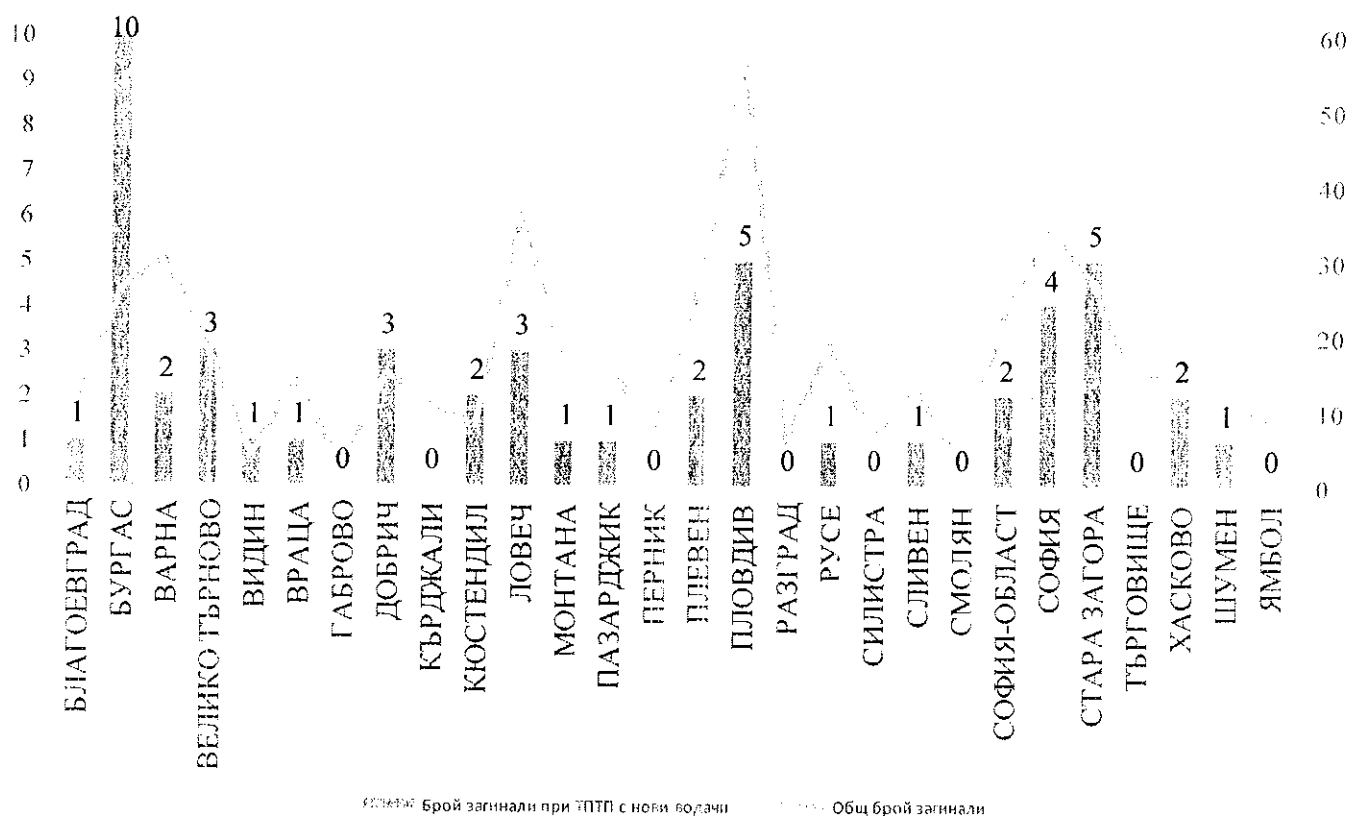
СЛИВЕН	12	3	4,17	11
СМОЛЯН	5	0	0	8
СОФИЯ-ОБЛАСТ	9	4	5,56	17
СДВР	96	8	11,11	107
СТАРА ЗАГОРА	29	3	4,17	51
ТЪРГОВИЩЕ	7	1	1,39	9
ХАСКОВО	13	0	0	13
ШУМЕН	7	1	1,39	7
ЯМБОЛ	6	1	1,39	5
ОБЩО	549	72		708

*ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години,
съпоставени с всички ТПТП през 2024 г. по области*



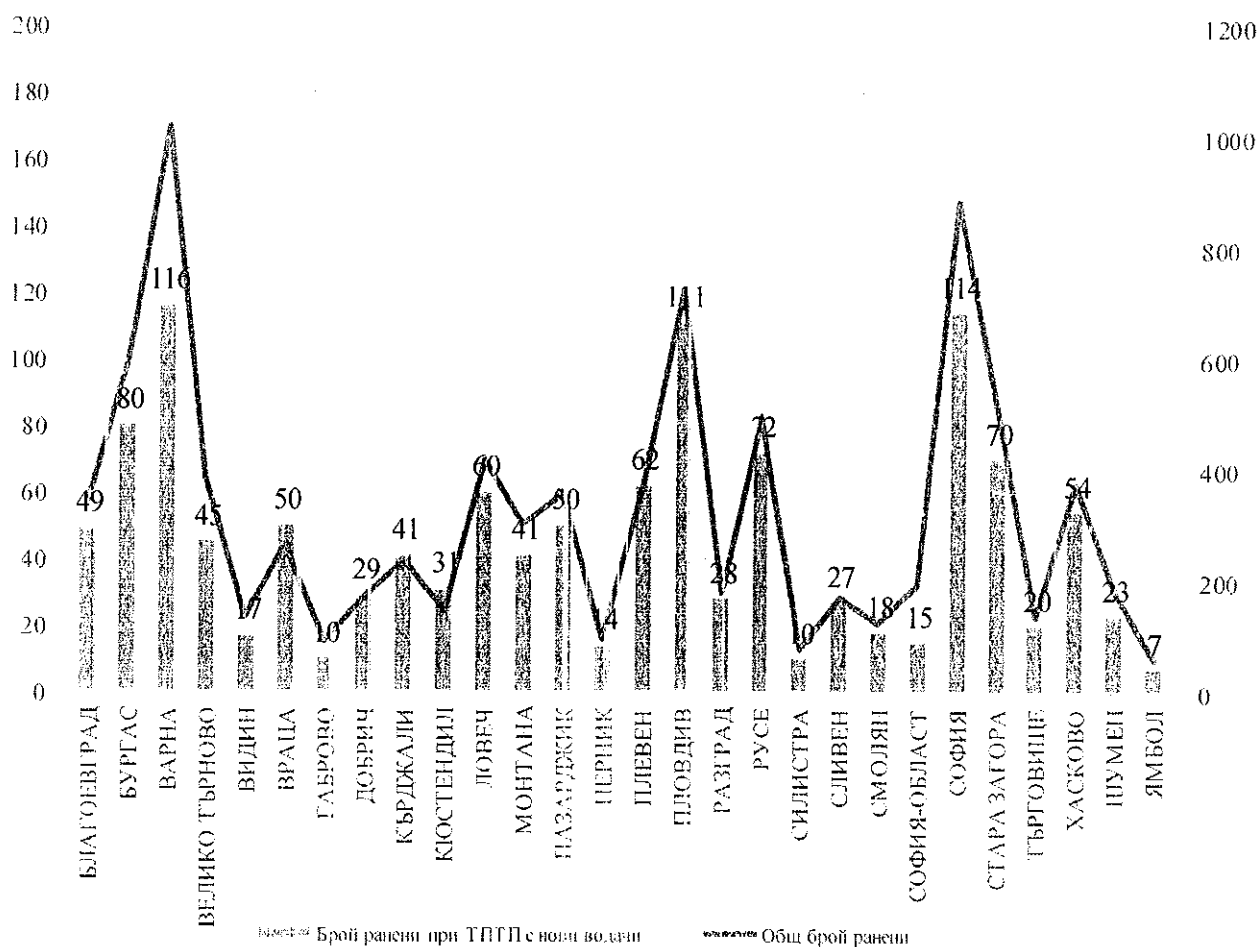
От представената по-горе графика е видно, че разпределението по области на **ТПТП** с участието на нови водачи като цяло следва общото разпределение на ТПТП по области за 2024 г. Най-ниско е процентното съотношение на ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС към всички настъпили ТПТП на територията на София-област – 8,0% и Габрово – 5,6%.

Загинали при ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години, съпоставени с всички загинали по области в ТПТП през 2024 г.



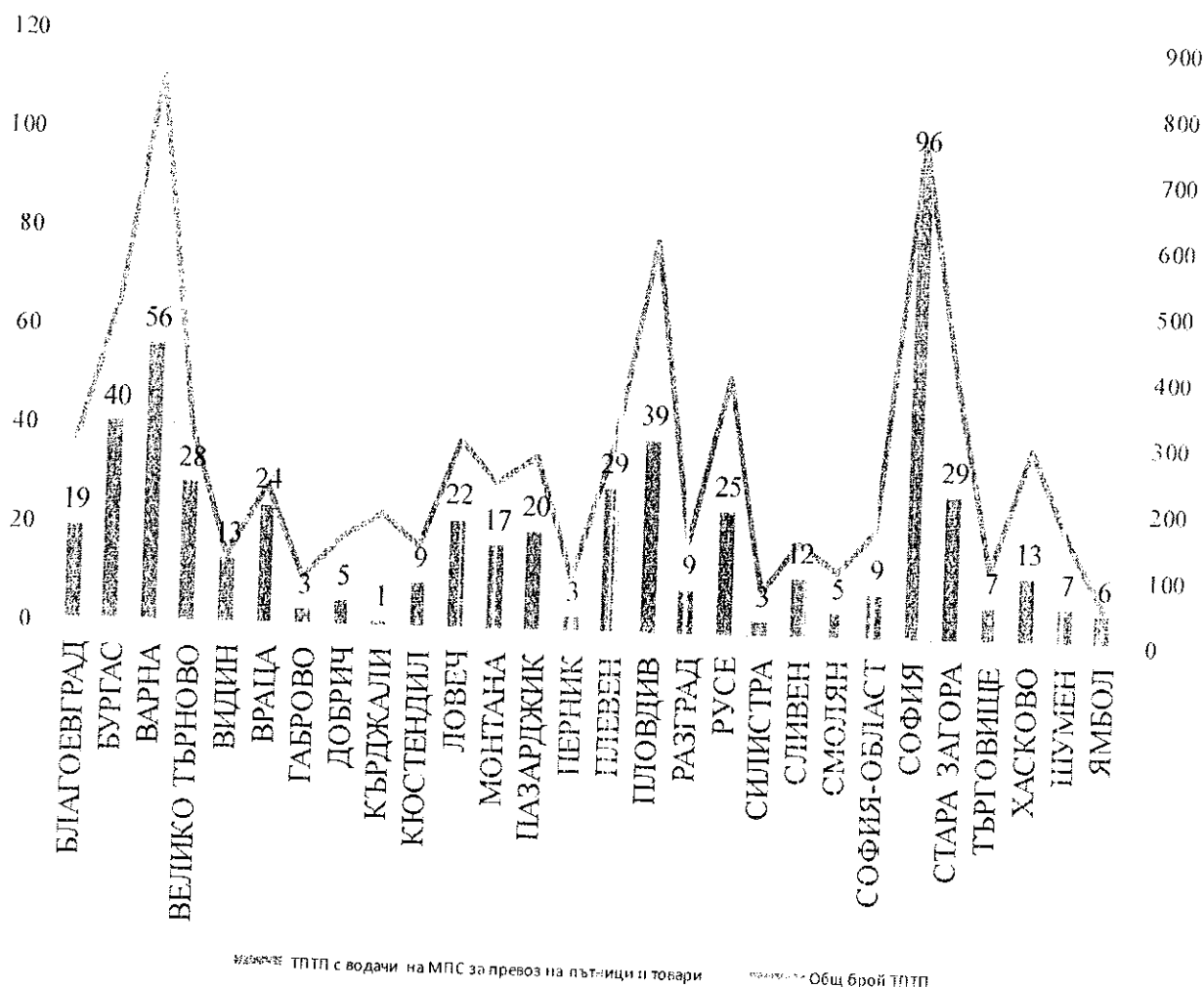
Чрез диаграмата, представена по-горе, се съпоставя броят **на загиналите** при ТПТП с участието на нови водачи с този на общо загиналите през 2024 г. във всички ТПТП по области. Забелязва се, че разпределението на загиналите по области при ТПТП с водачи със стаж до 2 години като цяло се отклонява от общото разпределение на загиналите по области за 2024 г. Това отклонение е изразено чрез процентно съотношение и е най-чувствително в областите: Бургас, където загиналите в произшествия с нови водачи представляват 38,46% от всички загинали в областта; Видин – 25,00% и Кюстендил – 25,00%. На територията на Габрово, Кърджали, Перник, Разград, Силистра, Смолян и Търговище няма загинали участници в ТПТП с участието на нови водачи.

*Ранени при ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години,
съпоставени с всички ранени по области в ТПТП през 2024 г.*



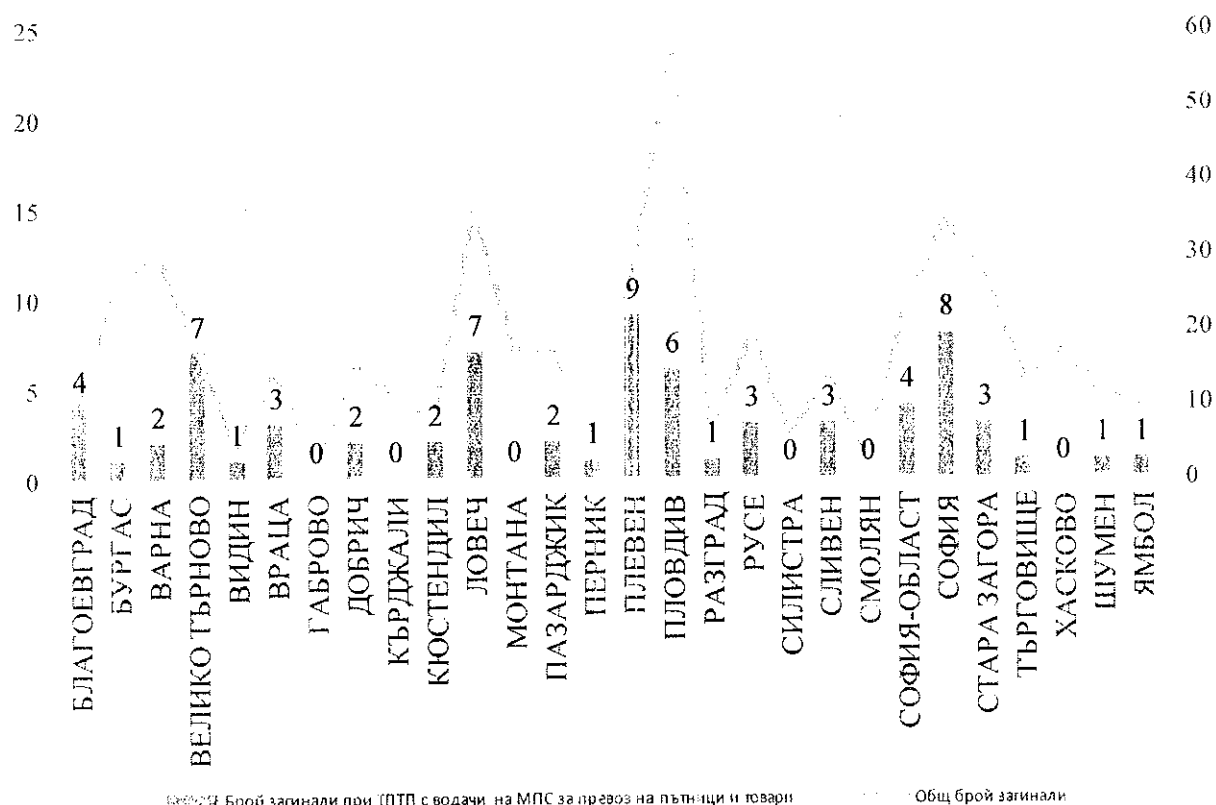
От графиката е видно, че разпределението на ранените при ТПТП с участието на нови водачи като цяло следва разпределението на **ранените** във всички ТПТП за 2024 г. по области. Най-високо е процентното съотношение на ранените при ТПТП с участието на нови водачи към всички ранени при тежки ТПТП се отчита в областите: Кюстендил – 20,95% и Враца – 18,80%. Най-ниско е процентното съотношение на ранените при ТПТП с участието на нови водачи към всички ранени при тежки ТПТП се отчита в областите: Търговище – 9,56%; Габрово – 10,75% и София-област – 7,73%.

**ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен
превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари през 2024 г.**



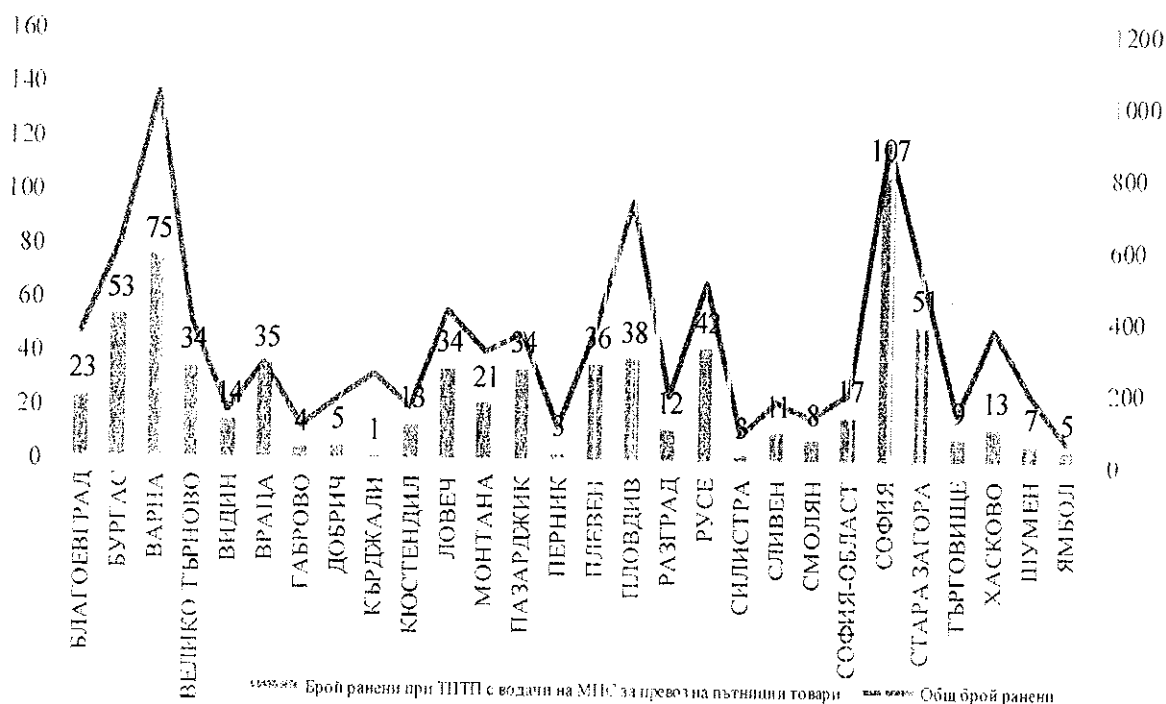
От представената по-горе графика се вижда, че разпределението по области на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари като цяло следва общото разпределение на ТПТП по области за 2024 г. Процентното съотношение между броя ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка и общия брой на ТПТП е най-високо на територията на СДВР – 12,9%. Най-ниско е процентното съотношение на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари към всички настъпили ТПТП на територията на Добрич – 3,7%, Перник – 3,7% и Кърджали – 0,7%.

Загинали при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари през 2024 г.



Чрез диаграмата, представена по-горе, се съпоставя броят на **загиналите** при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари с този на загиналите през 2024 г. във всички ТПТП по области. Забелязва се, че разпределението на загиналите по области при ТПТП с водачи МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари като цяло се отклонява от общото разпределение на загиналите по области за 2024 г. Това отклонение е изразено чрез процентно съотношение и е най-чувствително в областите: Благоевград, където загиналите в произшествия с нови водачи представляват 40,00% от всички загинали в областта; Велико Търново – 38,89% и Плевен – 34,62%. На територията на Габрово, Кърджали, Монтана, Силистра, Смолян и Хасково няма загинали участници в ТПТП с участието на нови водачи.

Ранени при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари през 2024 г.



От графиката е видно, че разпределението на ранените при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари като цяло следва общото разпределение на ранените по области за 2024 г. Най-високо е процентно съотношение на ранените при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари към всички ранени при тежки ТПТП се отчита в областите: Враца – 13,16% и София – 12,09%. Най-ниско процентно съотношение на ранените при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари към всички ранени при тежки ТПТП се отчита в областите: Перник – 3,16%, Добрич – 2,92% и Кърджали – 0,43%.

2.1. Разпределението на ТПТП, загинали и ранени с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория управлявано МПС по общини е, както следва:

Община	ТПТП	Ранени	Загинали
АВРЕН	4	5	0
АЙТОС	3	2	1
АКСАКОВО	10	20	1
АЛФАТАР	1	1	0
АРДИНО	1	1	0
АСЕНОВГРАД	2	2	0
БАЛЧИК	4	5	1
БАНСКО	1	1	0

БЕЛЕНЕ	2	2	0
БЕЛИЦА	2	6	0
БЕЛОГРАДЧИК	1	1	0
БЕРКОВИЦА	4	6	0
БЛАГОЕВГРАД	5	5	0
БОБОВ ДОЛ	1	2	0
БОЙЧИНОВЦИ	1	3	0
БОРОВАН	3	6	0
БРАТЯ ДАСКАЛОВИ	1	1	0
БРАЦИГОВО	2	4	0
БУРГАС	29	39	3
БЯЛА	2	3	0
БЯЛА СЛАТИНА	5	7	0
ВАРНА	52	61	1
ВЕЛИКИ ПРЕСЛАВ	1	1	0
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	21	30	2
ВЕЛИНГРАД	2	2	0
ВЕНЕЦ	2	4	0
ВЕТОВО	3	6	0
ВЕТРИНО	1	1	0
ВИДИН	8	12	1
ВРАЦА	12	19	1
ВЪЛЧЕДРЪМ	1	1	0
ВЪЛЧИ ДОЛ	1	1	0
ВЪРШЕЦ	3	3	0
ГАБРОВО	3	7	0
ГЕНЕРАЛ ТОШЕВО	1	3	0
ГЕОРГИ ДАМЯНОВО	1	1	0
ГЛАВИНИЦА	1	1	0
ГОРНА МАЛИНА	1	1	0
ГОРНА ОРЯХОВИЦА	4	3	1
ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ	4	5	1
ГРАМАДА	1	2	0
ГУРКОВО	1	2	0
ГЪЛЪБОВО	2	3	1
ГЪРМЕН	1	2	0
ДВЕ МОГИЛИ	2	4	0
ДЕВИН	3	3	0
ДЕВНЯ	3	6	0
ДЖЕБЕЛ	3	3	0
ДИМИТРОВГРАД	7	8	0
ДОБРИЧ-ГРАД	10	15	0
ДОБРИЧКА	1	0	1

ДОЛНА МИТРОПОЛИЯ	1	1	0
ДОЛНИ ДЪБНИК	2	4	0
ДОЛНИ ЧИФЛИК	5	6	0
ДУЛОВО	3	4	0
ДУПНИЦА	7	10	0
ДЪЛГОПОЛ	6	6	0
ЕЛИН ПЕЛИН	2	4	0
ЗАВЕТ	2	2	0
ИВАНОВО	2	2	0
ИСКЪР	1	2	0
ИСПЕРИХ	5	8	0
ИХТИМАН	1	1	0
КАВАРНА	4	5	1
КАЗАНЛЪК	15	24	1
КАЛОЯНОВО	2	2	0
КАМЕНО	1	3	0
КАРЛОВО	12	20	2
КАРНОБАТ	7	10	2
КАСПИЧАН	1	3	0
КИРКОВО	3	7	0
КНЕЖА	5	7	0
КОЗЛОДУЙ	4	5	0
КОСТЕНЕЦ	1	0	1
КОТЕЛ	2	2	0
КОЧЕРИНОВО	3	2	1
КРЕСНА	1	1	0
КРИВОДОЛ	2	5	0
КРИЧИМ	3	2	1
КРУМОВГРАД	5	8	0
КРУЩАРИ	1	1	0
КУКЛЕН	1	1	0
КЪРДЖАЛИ	13	17	0
КЮСТЕНДИЛ	11	16	1
ЛЕВСКИ	3	5	0
ЛЕСИЧОВО	3	4	0
ЛЕТНИЦА	2	4	0
ЛОВЕЧ	24	31	3
ЛОЗНИЦА	1	1	0
ЛОМ	4	6	0
ЛУКОВИТ	6	8	0
ЛЮБИМЕЦ	1	5	0
ЛЯСКОВЕЦ	2	3	0
МАДАН	1	1	0

МАЛКО ТЪРНОВО	3	3	0
МАРИЦА	10	16	0
МЕДКОВЕЦ	1	1	1
МЕЗДРА	1	1	0
МИЗИЯ	2	3	0
МОМЧИЛГРАД	1	1	0
МОНТАНА	17	19	0
МЪГЛИЖ	3	7	0
НЕДЕЛИНО	2	2	0
НЕСЕБЪР	8	9	0
НИКОПОЛ	1	1	0
НОВИ ПАЗАР	1	1	0
ОМУРТАГ	3	6	0
ОРЯХОВО	1	2	0
ПАВЕЛ БАНЯ	2	3	0
ПАЗАРДЖИК	16	24	1
ПАНАГЮРИЩЕ	2	7	0
ПЕРНИК	7	9	0
ПЕРУЩИЦА	2	2	0
ПЕТРИЧ	7	13	0
ПЕЩЕРА	4	4	0
ПЛЕВЕН	20	33	2
ПЛОВДИВ	38	44	1
ПОМОРИЕ	4	4	2
ПОПОВО	2	5	0
ПРИМОРСКО	4	4	0
ПРОВАДИЯ	5	7	0
ПЪРВОМАЙ	1	3	0
РАДНЕВО	3	3	0
РАДОМИР	4	5	0
РАЗГРАД	7	13	0
РАЗЛОГ	2	4	0
РАКИТОВО	2	3	0
РОДОПИ	7	7	0
РУДОЗЕМ	1	1	0
РУЕН	2	1	1
РУЖИНЦИ	1	2	0
РУСЕ	41	53	1
САДОВО	1	4	1
САМОКОВ	2	3	1
САМУИЛ	2	3	0
САНДАНСКИ	6	6	0
СВИЛЕНГРАД	1	3	0

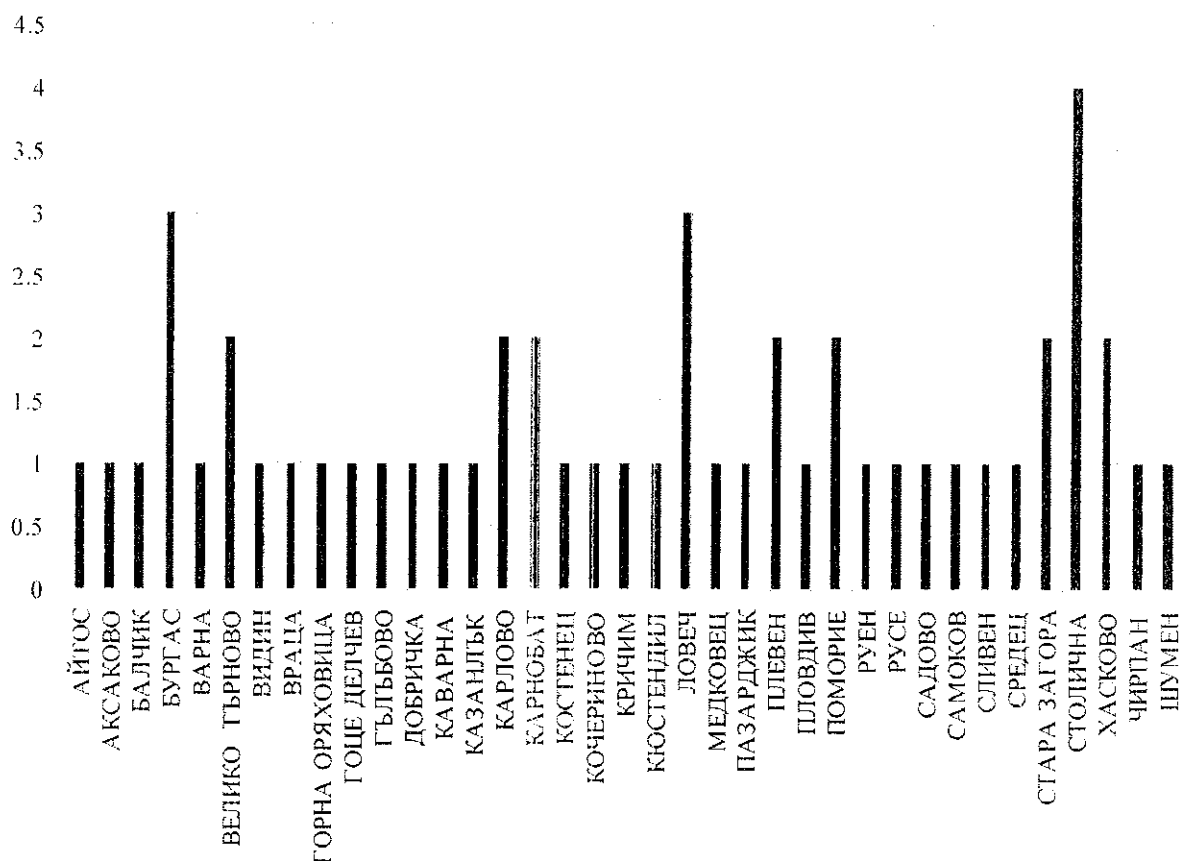
СВИЩОВ	4	4	0
СВОГЕ	5	5	0
СЕВЛИЕВО	1	3	0
СЕПТЕМВРИ	1	1	0
СИЛИСТРА	3	3	0
СИМЕОНОВГРАД	1	1	0
СИМИТЛИ	2	3	0
СЛИВЕН	16	22	1
СЛИВНИЦА	1	1	0
СЛИВО ПОЛЕ	2	4	0
СМОЛЯН	7	9	0
СОЗОПОЛ	1	1	0
СОПОТ	1	1	0
СРЕДЕЦ	1	0	1
СТАМБОЛИЙСКИ	2	2	0
СТАМБОЛОВО	1	3	0
СТАРА ЗАГОРА	18	22	2
СТОЛИЧНА	79	114	4
СТРАЖИЦА	4	5	0
СТРУМЯНИ	2	2	0
СУВОРОВО	2	3	0
СУНГУРЛАРЕ	2	3	0
СЪРНИЦА	1	1	0
ТВЪРДИЦА	2	3	0
ТЕТЕВЕН	4	4	0
ТРОЯН	4	6	0
ТУНДЖА	2	2	0
ТУТРАКАН	1	1	0
ТЪРГОВИЩЕ	6	9	0
УГЪРЧИН	3	4	0
ХАЙРЕДИН	1	2	0
ХАРМАНЛИ	5	5	0
ХАСКОВО	17	29	2
ХИСАРЯ	3	5	0
ЦАР КАЛОЯН	1	1	0
ЦАРЕВО	1	1	0
ЧЕПЕЛАРЕ	2	2	0
ЧЕРВЕН БРЯГ	4	7	0
ЧЕРНООЧЕНЕ	3	5	0
ЧИРПАН	5	5	1
ШУМЕН	14	14	1
ЯБЛАНИЦА	2	3	0
ЯКИМОВО	1	1	0

ЯКОРУДА	1	1	0
ЯМБОЛ	4	5	0

Най-много загинали участници в движението са регистрирани в общините Столична (4), Бургас (3) и Ловеч (3).

Загиналите участници в движението при обследваните ТПТП с участието на

*Загинали участници в ТПТП с участието на нови водачи,
разпределени по общини*



нови водачи са разпределени в **36 общини**, видно от графиката, представена по-долу:

2.2. Разпределението на ТПТП, загинали и ранени с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по общини е, както следва:

Община	ТПТП	Ранени	Загинали
АВРЕН	3	11	0
АКСАКОВО	4	9	1
АЛФАТАР	2	2	0
АНТОНОВО	1	1	0
АСЕНОВГРАД	1	1	0
БАНСКО	1	2	1

БЕЛОСЛАВ	1	2	0
БЕРКОВИЦА	1	2	0
БЛАГОЕВГРАД	1	2	0
БОБОШЕВО	1	0	1
БОЙЧИНОВЦИ	1	1	0
БОРОВАН	2	2	0
БОРОВО	2	11	0
БОТЕВГРАД	1	9	0
БРАТЯ ДАСКАЛОВИ	1	4	0
БУРГАС	25	33	0
БЯЛА	5	5	1
БЯЛА СЛАТИНА	6	9	1
ВАРНА	39	43	0
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	19	23	6
ВЕЛИНГРАД	2	2	0
ВЕТОВО	1	3	0
ВЕТРИНО	2	2	0
ВИДИН	10	9	1
ВРАЦА	5	10	2
ВЪЛЧЕДРЪМ	1	1	0
ГАБРОВО	1	2	0
ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ	1	2	1
ГРАМАДА	1	3	0
ГУРКОВО	7	12	1
ГЪЛЪБОВО	1	2	1
ГЪРМЕН	1	1	0
ДЕВИН	1	3	0
ДЕВНЯ	1	1	0
ДИМИТРОВГРАД	3	3	0
ДИМОВО	2	2	0
ДОБРИЧ-ГРАД	3	2	1
ДОЛНА МИТРОПОЛИЯ	1	2	0
ДОЛНИ ДЪБНИК	6	7	3
ДОЛНИ ЧИФЛИК	3	3	1
ДОСПАТ	1	2	0
ДРЯНОВО	4	9	0
ДЪЛГОПОЛ	1	1	0
ЕЛИН ПЕЛИН	2	3	0
ЕЛХОВО	2	2	0
ИВАЙЛОВГРАД	1	1	0
ИВАНОВО	2	2	1
ИСКЪР	1	0	1
ИСПЕРИХ	2	2	0

ИХТИМАН	2	5	0
КАЗАНЛЪК	2	3	0
КАМЕНО	1	1	0
КАРЛОВО	2	1	2
КАРНОБАТ	5	8	1
КНЕЖА	2	1	1
КОЗЛОДУЙ	1	1	0
КОСТЕНЕЦ	1	0	1
КОСТИНБРОД	1	0	1
КОТЕЛ	3	2	1
КОЧЕРИНОВО	1	1	0
КРЕСНА	3	5	0
КРИЧИМ	1	0	1
КЪРДЖАЛИ	1	1	0
КЮСТЕНДИЛ	3	3	1
ЛЕВСКИ	1	3	0
ЛЕСИЧОВО	2	2	0
ЛОВЕЧ	7	11	4
ЛОМ	1	1	0
ЛУКОВИТ	6	7	2
МАЛКО ТЪРНОВО	1	1	0
МАРИЦА	2	2	1
МЕЗДРА	6	8	0
МИЗИЯ	1	1	0
МОНТАНА	12	15	0
МЪГЛИЖ	2	2	0
НЕСЕБЪР	4	5	0
НИКОЛАЕВО	2	1	1
НОВА ЗАГОРА	3	3	1
НОВИ ПАЗАР	2	3	0
ОМУРТАГ	3	6	0
ОПАН	1	4	0
ОРЯХОВО	1	1	0
ПАВЕЛ БАНЯ	1	1	0
ПАЗАРДЖИК	10	23	1
ПАНАГЮРИЩЕ	1	0	1
ПЕРНИК	2	2	0
ПЕТРИЧ	5	3	2
ПЕЩЕРА	1	1	0
ПЛЕВЕН	12	12	2
ПЛОВДИВ	27	30	0
ПОЛСКИ ТРЪМБЕШ	4	5	0
ПОМОРИЕ	1	1	0

ПРАВЕЦ	2	0	2
ПРОВАДИЯ	2	3	0
РАДНЕВО	2	7	0
РАДОМИР	1	1	1
РАЗГРАД	6	8	1
РАКИТОВО	1	2	0
РАКОВСКИ	2	3	0
РОДОПИ	2	1	1
РОМАН	2	3	0
РУЕН	2	3	0
РУСЕ	14	20	1
САДОВО	1	1	0
САНДАНСКИ	3	3	0
СВИЛЕНГРАД	2	2	0
СВИЩОВ	4	5	1
СЕВЛИЕВО	1	1	0
СЕПТЕМВРИ	2	3	0
СИЛИСТРА	1	1	0
СИМЕОНОВГРАД	3	3	0
СИМИТЛИ	2	3	0
СЛИВЕН	5	5	1
СЛИВО ПОЛЕ	1	1	0
СМОЛЯН	1	1	0
СМЯДОВО	1	0	1
СОЗОПОЛ	1	1	0
СОПОТ	1	0	1
СТАМБОЛИЙСКИ	1	1	0
СТАМБОЛОВО	1	1	0
СТАРА ЗАГОРА	7	9	0
СТОЛИЧНА	96	107	8
СТРАЖИЦА	1	1	0
СТРАЛДЖА	1	1	0
СЪРНИЦА	1	1	0
ТВЪРДИЦА	1	1	0
ТЕРВЕЛ	2	3	1
ТЕТЕВЕН	2	4	0
ТРОЯН	2	2	0
ТРЯВНА	1	1	0
ТУНДЖА	1	0	1
ТЪРГОВИЩЕ	3	2	1
УГЪРЧИН	1	2	1
ХАСКОВО	4	4	0
ЦАР КАЛОЯН	1	2	0

ЧЕПЕЛАРЕ	2	2	0
ЧЕРВЕН БРЯГ	5	9	2
ЧИРПАН	3	6	0
ШУМЕН	4	4	0
ЯБЛАНИЦА	4	8	0
ЯКИМОВО	1	1	0
ЯКОРУДА	1	1	0
ЯМБОЛ	2	2	0

Най-много загинали участници вследствие на ПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са регистрирани в общините Столична (8), Велико Търново (6), Ловеч (4) и Долни Дъбник (3).

Загиналите участници в движението при обследваните ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са разпределени в **47 общини**, видно от графиката, представена по-долу:



3.1. В населените места са настъпили 530 ТПТП с участието на 544 водачи със стаж до 2 години в категорията управлявано ППС (настъпили са **14 ТПТП** с участието на повече от един нов водач – двама нови водачи), при които са ранени 660 и са загинали 19 участници в движението.

В градовете са настъпили 468 ТПТП (291 при дневно осветление, 141 при изкуствено осветление, 24 в условията на тъмнина и 12 в условията на сумрак), от които 379 мъже и 101 жени, при които са загубили живота си 16 лица и са ранени 564 лица. В 313 от настъпилите ТПТП в градовете движението на местопроизшествието е регулирано от пътни знаци, в 104 от случаите – чрез правилата за движение по пътищата, в 50 – чрез светофарни уредби, в 1 случая – с жълта мигаща светлина.

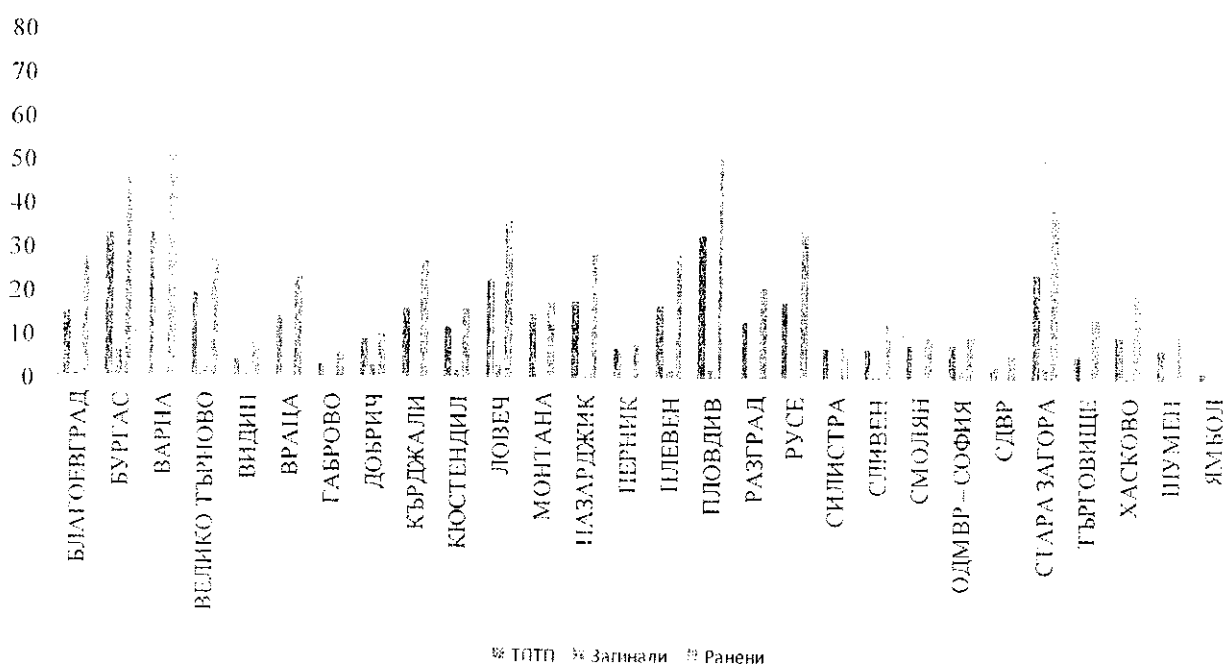
В селата са настъпили 62 ТПТП (39 при дневно осветление, 12 при изкуствено осветление, 8 в условията на тъмнина и 3 в условията на сумрак), при които са загинали 3 и са ранени 96 участници в движението. В 43 от ТПТП в селата движението е регулирано от пътни знаци, а в 19 ТПТП – от правилата за движение по пътищата.

Извън населените места са настъпили 384 ТПТП с участието на 392 нови водачи, при които са загинали 32 участници и са ранени 604. При 8 ТПТП са участвали повече от един водач със стаж до 2 години за съответната категория ППС, като са ранени 22 лица и е загинало 1 лице. 230 от произшествията извън населените места са настъпили при дневно осветление, 127 в тъмната част на денонощието, 15 – при изкуствено осветление и 12 в условията на сумрак.

Разпределение на ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС и на травматизма при тях по области

ОДМВР	В населени места			Извън населени места		
	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени
БЛАГОЕВГРАД	19	0	21	15	1	28
БУРГАС	33	4	34	33	6	46
ВАРНА	56	1	64	33	1	52
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	16	1	18	19	2	27
ВИДИН	7	0	9	4	1	8
ВРАЦА	17	0	26	14	1	24
ГАБРОВО	1	0	4	3	0	6
ДОБРИЧ	12	0	19	9	3	10
КЪРДЖАЛИ	12	0	14	16	0	27
КЮСТЕНДИЛ	11	0	15	12	2	16
ЛОВЕЧ	22	0	24	23	3	36
МОНТАНА	18	1	23	15	0	18
ПАЗАРДЖИК	15	0	21	18	1	29
ПЕРНИК	4	0	6	7	0	8
ПЛЕВЕН	22	0	33	17	2	29
ПЛОВДИВ	52	3	60	33	2	51
РАЗГРАД	5	0	7	13	0	21
РУСЕ	34	1	38	18	0	34
СИЛИСТРА	2	0	2	7	0	8
СЛИВЕН	13	0	14	7	1	13
СМОЛЯН	8	0	8	8	0	10
СОФИЯ ОБЛАСТ	5	0	5	8	2	10

*ТПТП с участието на нови водачи, загинали и ранени при тях
по области **извън населени места***



3.2. Броят на настъпилите ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари **в населено място** са 265 ТПТП с участието на 270 водачи на съответните МПС, при които са ранени 317 и са загинали 12 участници в движението.

В градовете са настъпили 240 ТПТП (**209 при дневно осветление, 21 при изкуствено осветление**, 3 в условията на тъмнина и 7 в условията на сумрак), при които са загубили живота си 9 лица и са ранени 275 лица. В 118 от настъпилите ТПТП в градовете движението на местопроизшествието е регулирано от пътни знаци, в 74 от случаите – чрез правилата за движение по пътищата, в 46 от случаите – чрез светофарни уредби, в 1 случай – чрез жълта мигаща светлина и в още 1 случай – посредством регулировчик.

В селата са настъпили 25 ТПТП (**19 при дневно осветление, 2 при изкуствено осветление**, 3 в условията на тъмнина и 1 едно в условие на сумрак), при които са загинали 3 и са ранени 42 участници в движението. В 23 от ТПТП в селата движението е регулирано чрез пътни знаци, а в 2 от ТПТП – чрез правилата за движение по пътищата.

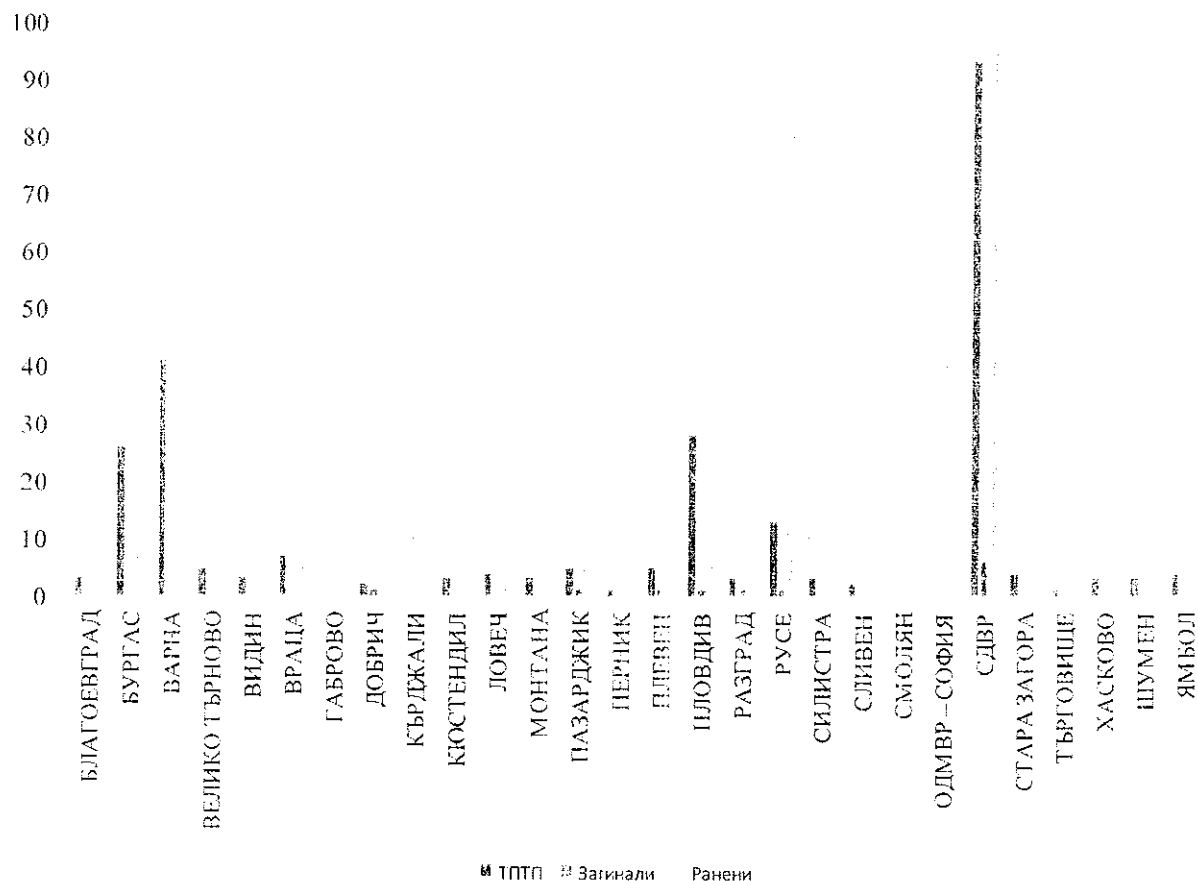
Извън населените места са настъпили 284 ТПТП, при които са загинали 60 участника и са ранени 391. Извън населените места 221 от произшествията са станали при дневно осветление, 61 в тъмната част на денонощието, 12 в условията на сумрак и 3 - при изкуствено осветление.

Разпределение на ТПТП, загинали и ранени с участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по области

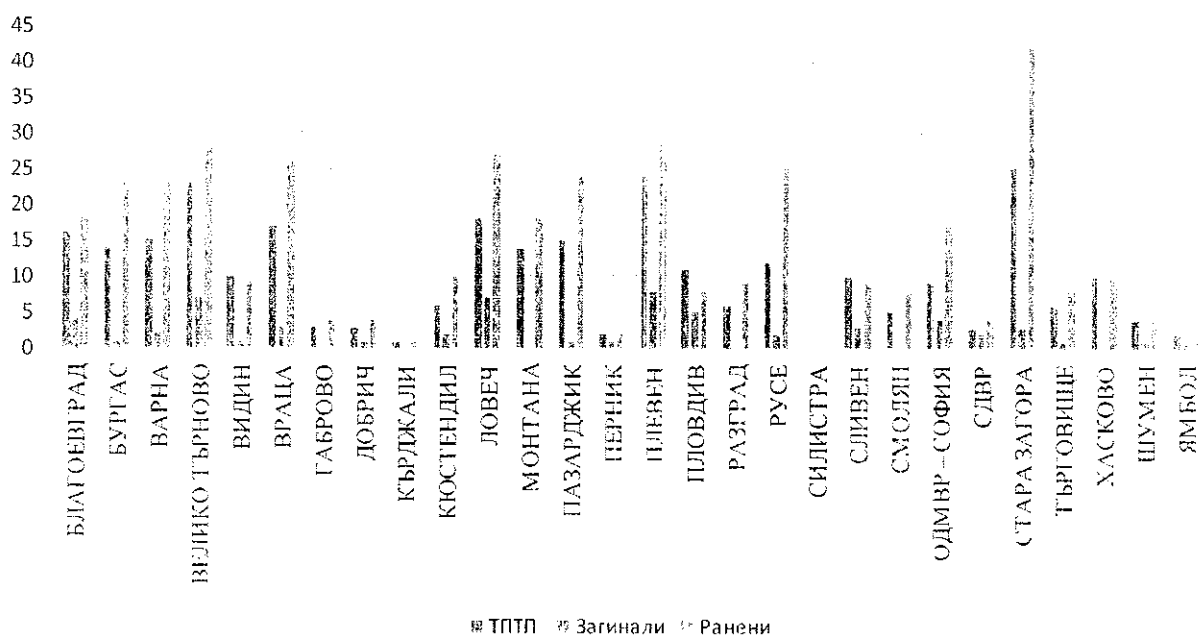
ОДМВР	В населени места			Извън населени места		
	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени

БЛАГОЕВГРАД	3	0	5	16	4	18
БУРГАС	26	0	30	14	1	23
ВАРНА	41	0	52	15	2	23
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	5	0	6	23	7	28
ВИДИН	3	0	5	10	1	9
ВРАЦА	7	0	9	17	3	26
ГАБРОВО	0	0	0	3	0	4
ДОБРИЧ	2	1	1	3	1	4
КЪРДЖАЛИ	0	0	0	1	0	1
КЮСТЕНДИЛ	3	0	3	6	2	10
ЛОВЕЧ	4	0	7	18	7	27
МОНТАНА	3	0	3	14	0	18
ПАЗАРДЖИК	5	1	10	15	1	24
ПЕРНИК	1	0	1	2	1	2
ПЛЕВЕН	5	1	7	24	8	29
ПЛОВДИВ	28	1	30	11	5	8
РАЗГРАД	3	1	3	6	0	9
РУСЕ	13	1	17	12	2	25
СИЛИСТРА	3	0	3	0	0	0
СЛИВЕН	2	0	2	10	3	9
СМОЛЯН	0	0	0	5	0	8
ОДМВР – СОФИЯ	0	0	0	9	4	17
СДВР	93	6	103	3	2	4
СТАРА ЗАГОРА	4	0	9	25	3	42
ТЪРГОВИЩЕ	1	0	1	6	1	8
ХАСКОВО	3	0	3	10	0	10
ШУМЕН	3	0	3	4	1	4
ЯМБОЛ	4	0	4	2	1	1
ОБЩО	265	12	317	284	60	391

*ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен
превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари,
загинали и ранени при тях по области в населени места*



*ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен
превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари,
загинали и ранени при тях по области извън населени
места*



II. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПЪТЯ

1.1. Според картата за регистрация на ПТП, тежките ПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС, разпределени по място на настъпване са разпределени както следва:

Място на настъпване	ТПТП	Загинали	Ранени
ПЪТЕН УЛИЧЕН УЧАСТЪК	496	34	691
ПЪТЕН ВЪЗЕЛ	23	1	34
ПОДЛЕЗ	1	0	1
ПАРКИНГ	5	0	6
НАДЛЕЗ	2	0	3
МОСТ	6	2	8
КРЪСТОВИЩЕ	245	9	332
КРЪГОВО КРЪСТОВИЩЕ	15	0	16
ДРУГО МЯСТО	121	5	173

1.2. Според картата за регистрация на ПТП, тежките ПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, разпределени по място на настъпване са разпределени, както следва:

Място на настъпване	ТПТП	Загинали	Ранени
ПЪТЕН УЛИЧЕН УЧАСТЪК	318	45	422
ПЪТЕН ВЪЗЕЛ	17	2	17
ПАРКИНГ	2	0	2
НАДЛЕЗ	1	0	1
ТУНЕЛ	2	1	2
МОСТ	2	1	1
КРЪСТОВИЩЕ	108	10	124
КРЪГОВО КРЪСТОВИЩЕ	10	0	11
ЖП ПРЕЛЕЗ БЕЗ БАРИЕРИ	1	0	1
ДРУГО МЯСТО	88	13	127

2.1. Според картата за регистрация на ПТП, тежките ПТП с участието на нови водачи, разпределени по план и профил на пътя са разпределени по следния начин:

План и профил на пътя	ТПТП	Загинали	Ранени
ВЕРТИКАЛНА КРИВА ВДЛЪБНАТА	29	4	35
ВЕРТИКАЛНА КРИВА ИЗПЪКНАЛА	34	3	48
ПРАВ ПЪТЕН УЧАСТЪК С НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	201	13	265
ПРАВ ПЪТЕН УЧАСТЪК,	491	24	655

ХОРИЗОНТАЛЕН			
ХОРИЗОНТАЛНА КРИВА, БЕЗ НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	65	4	102
ХОРИЗОНТАЛНА КРИВА С НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	93	3	158
СТЕСНЕН УЧАСТЪК ОТ ПЪТЯ	1	0	1

2.2. Според картата за регистрация на ТТП, тежките ТТП с участието на водачи МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, разпределени по план и профил на пътя са разпределени по следния начин:

План и профил на пътя	ТТП	Загинали	Ранени
ВЕРТИКАЛНА КРИВА ВДЛЪБНАТА	26	4	34
ВЕРТИКАЛНА КРИВА ИЗПЪКНАЛА	11	0	16
ПРАВ ПЪТЕН УЧАСТЪК С НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	107	13	134
ПРАВ ПЪТЕН УЧАСТЪК, ХОРИЗОНТАЛЕН	314	31	384
ХОРИЗОНТАЛНА КРИВА, БЕЗ НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	40	11	78
ХОРИЗОНТАЛНА КРИВА С НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	51	13	62

3.1. В зависимост от състоянието на пътното покритие, ТТП с нови водачи и травматизмът при тях са разпределени, както следва:

Състояние на пътното покритие	ТТП	Загинали	Ранени
СУХО	733	45	1019
МОКРО	166	6	221
ЗАЛЕДЕНО	7	0	14
ЗАСНЕЖЕНО	7	0	9
РАЗТОПЕН СНЯГ	1	0	1

3.2. В зависимост от състоянието на пътното покритие, ТТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и травматизмът при тях са разпределени, както следва:

Състояние на пътното покритие	ТТП	Загинали	Ранени
СУХО	430	61	510
МОКРО	109	10	187
РАЗКАЛЯНО	2	0	2
СНЯГ, НЕ ВЗЕТИ МЕРКИ	1	0	2
ЗАЛЕДЕНО	4	0	4
ЗАСНЕЖЕНО	3	1	3

III. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТТП СПОРЕД КЛАС НА ПЪТЯ

1. АВТОМАГИСТРАЛИ

1.1. По автомагистралите са настъпили 26 ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години в категорията управлявано ППС, при които са ранени 37 участници и са загинали 2 участници в движението.

	АМ „Тракия“	АМ „Хемус“	АМ „Струма“	АМ „Черно море“
ТПТП	15	5	5	1
Загинали	1	0	1	0
Ранени	21	11	4	1

1.2. По автомагистралите са настъпили 46 ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при които са загинали 11 участници и са ранени 59 участници в движението. От тях 1 ТПТП е с участие на автобус, 39 ТПТП с влак и (27 от тях с прикачено ремарке), 1 ТПТП със специален автомобил и 6 ТПТП с товарен автомобил.

	АМ „Тракия“	АМ „Хемус“	АМ „Струма“	АМ „Марица“
ТПТП	23	10	8	5
Загинали	5	2	4	0
Ранени	37	9	5	8

2. ПЪРВОКЛАСНИ ПЪТИЩА

2.1. По първокласните пътища са настъпили 92 ТПТП с участие на нови водачи, при които са загинали 12 и са ранени 134 участници в движението. В 18 от настъпилите по пътищата от I-ви клас ТПТП новият водач е от женски пол, като в тези инциденти са загинали 3 участници, а ранените са 24.

В 15 ТПТП по първокласни пътища, управляваното МПС е мотоциклет, като са ранени 17 участници в движението и е загинал 1. Броят на ТПТП с управлявано от нови водачи товарен автомобил по първокласните пътища е 5 ТПТП, а с влак е налице 1 ТПТП, при което е ранен 1 участник, а загинали няма.

Загиналите 12 участници на първокласни пътища са разпределени както следва:

	I-1	I-2	I-3	I-4	I-5	I-6	I-7	I-8	I-9
ТПТП	4	4	6	11	20	19	3	7	18
Загинали	1	0	0	4	1	3	0	1	2
Ранени	3	7	11	13	35	24	6	13	22

Разпределението на травматизма с участието на нови водачи по първокласните пътища по общини е както следва:

Община	ТПТП	Ранени	Загинали
АВРЕН	2	3	0
БАЛЧИК	2	3	1
БУРГАС	5	7	0

ВАРНА	3	3	0
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	7	9	1
ВЕНЕЦ	1	3	0
ВИДИН	1	0	1
ГАБРОВО	1	2	0
ГОРНА МАЛИНА	1	1	0
ГОРНА ОРЯХОВИЦА	1	0	1
ДВЕ МОГИЛИ	1	3	0
ДИМИТРОВГРАД	2	2	0
ЕЛИН ПЕЛИН	1	3	0
ИВАНОВО	1	1	0
КАВАРНА	1	2	1
КАЗАНЛЪК	5	10	1
КАРЛОВО	4	4	0
КАРНОБАТ	1	1	1
КИРКОВО	1	3	0
КЪРДЖАЛИ	3	5	0
КЮСТЕНДИЛ	4	6	1
ЛЕВСКИ	1	1	0
ЛОВЕЧ	2	1	3
ЛУКОВИТ	1	3	0
МАЛКО ТЪРНОВО	3	3	0
МАРИЦА	1	1	0
МОМЧИЛГРАД	1	1	0
МОНТАНА	2	2	0
МЪГЛИЖ	1	1	0
НЕСЕБЪР	3	4	0
НОВИ ПАЗАР	1	1	0
ОМУРТАГ	1	1	0
ПАЗАРДЖИК	4	5	1
ПЕРНИК	2	2	0
ПЛЕВЕН	1	1	0
ПОМОРИЕ	2	3	0
РАДОМИР	2	3	0
РАЗГРАД	3	6	0
СВИЩОВ	1	1	0
СИЛИСТРА	1	1	0
СЛИВЕН	1	1	0
СТАРА ЗАГОРА	2	5	0
СТРУМЯНИ	1	1	0
ТЕТЕВЕН	1	1	0
ТЪРГОВИЩЕ	1	3	0
УГЪРЧИН	2	2	0

ХАСКОВО	1	4	0
ЧЕРВЕН БРЯГ	1	4	0

Налице и 1 ПТП на територията на ОДМВР Хасково с 1 ранен участник, при което няма информация за общината, на чиято територия същото е настъпило.

Повече от половината ТПТП (53) по първокласните пътища с нови водачи са настъпили в светлата част на денонощието, като са загинали 6 и са ранени 75 участници в движението. В условията на тъмнина и сумрак са настъпили 33 ТПТП, с 52 ранени и 6 загинали лица. В условията на изкуствено осветление са настъпили 6 ТПТП със 7 ранени участници.

Най-често срещаните най-вероятни причини за настъпване на ТПТП по първокласните пътища, допуснати от нови водачи са изброени, както следва:

Най-вероятни причини	ТПТП	Загинали	Ранени
ВНЕЗАПНА ПРОМЯНА НА ПОСОКАТА НА ДВИЖЕНИЕ	9	0	11
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	3	0	3
НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	3	1	8
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ЗАБРАНА С МАРКИРОВКА/ЗНАК	3	1	2
НЕПРАВИЛНО ПРЕМИНАВАНЕ В СЪСЕДНАТА ПЪТНА ЛЕНТА	1	0	1
НЕСПАЗВАНЕ ДИСТАНЦИЯ	1	0	1
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ ПРИ НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ	1	1	0
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	3	0	4
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	11	0	19
ОТНЕМАНЕ НА ДРУГО ПРЕДИМСТВО	1	0	2
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС НА КРЪСТОВИЩЕ	4	2	5
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ ЗАВИВАНЕ	3	0	8

Разпределението на настъпилите ТПТП с участие на нови водачи и травматизма по първокласните пътища в зависимост от вида на ПТП е представен в следващата таблица. Прави впечатление, че броят на произшествията от вида „сблъскване между МПС“ е най-висок, като най-много загинали участници (9 от общо 12 загинали) са участници в ПТП от вида „Сблъскване между МПС челно“ и „Сблъскване между МПС странично“:

Вид на ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
-------------	------	----------	--------

БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	14	1	16
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	5	0	6
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	3	0	3
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	4	0	5
БЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА ЖИВОТНО	2	1	3
БЛЪСКАНЕ НА ПАРКИРАНО МПС	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	4	0	6
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО МПС	1	0	1
ДРУГ ВИД ТТП	4	0	7
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	11	1	13
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	4	0	4
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	8	1	13
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	8	2	9
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	13	3	21
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	9	3	25

2.2. 120 ТТПП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са настъпили по първокласните пътища, като при тях са загинали 23 и са ранени 166 участници в движението.

В 89 ТТПП по първокласни пътища, управляваното МПС е влекач, като при тях са загинали 16 участници и са ранени 120 участници. Броят на ТТПП с управляван от водач товарен автомобил по първокласните пътища е 13 ТТПП, при които са загинали 6 участници и са ранени 9, а броят на ТТПП с участие на автобус е 10 ТТПП с 29 ранени участници. Броят на ТТПП с участие на специален автомобил е 8 ТТПП, като при тях са ранени 8 участници и е загинал 1.

Разпределението на ТТПП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по първокласните пътища е, както следва:

	I-1	I-2	I-3	I-4	I-5	I-6	I-7	I-8	I-9
ТТПП	32	3	25	18	15	10	4	3	10
Загинали	1	0	8	7	1	3	2	0	1
Ранени	49	5	29	21	31	9	2	3	17

2.2.1 Разпределение на ТТПП с участие на МПС, предназначени за превоз на товари (N2 и N3) по пътищата от първи клас:

Път	I-1	I-2	I-3	I-4	I-5	I-6	I-7	I-8	I-9
ТТПП	30	3	25	17	14	10	4	2	5
Загинали	1	0	8	7	1	3	2	0	1
Ранени	42	5	29	20	21	9	2	2	7

2.2.2. Разпределение на ТПТП с участие на МПС, предназначени за превоз на пътници (М2 и М3) по пътищата от първи клас:

Път	I-1	I-4	I-5	I-8	I-9
ТПТП	2	1	1	1	5
Загинали	0	0	0	0	0
Ранени	7	1	10	1	10

2.2.3. Разпределението на травматизма с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по първокласните пътища по общини е както следва:

Община	ТПТП	Ранени	Загинали
АВРЕН	2	4	0
АНТОНОВО	1	1	0
БЛАГОЕВГРАД	1	2	0
БОРОВО	2	11	0
БОТЕВГРАД	1	9	0
БУРГАС	1	5	0
БЯЛА	4	4	1
ВАРНА	1	1	0
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	7	7	3
ВИДИН	9	8	1
ВРАЦА	1	1	0
ГАБРОВО	1	2	0
ДОЛНИ ДЪБНИК	3	3	1
ДОЛНИ ЧИФЛИК	3	3	1
ДУПНИЦА	1	6	0
ЕЛИН ПЕЛИН	1	2	0
ЕЛХОВО	1	1	0
ИВАНОВО	2	2	1
КАЗАНЛЪК	1	2	0
КАРНОБАТ	1	1	0
КОТЕЛ	1	0	1
КРЕСНА	1	1	0
КЮСТЕНДИЛ	2	2	1
ЛОВЕЧ	6	7	4
ЛУКОВИТ	4	5	2
МАЛКО ТЪРНОВО	1	1	0
МЕЗДРА	5	7	0
МОНТАНА	10	12	0
МЪГЛИЖ	2	2	0
НЕСЕБЪР	1	2	0
НИКОЛАЕВО	2	1	1
ПАВЕЛ БАНЯ	1	1	0
ПЕТРИЧ	1	1	0

ПЛЕВЕН	8	6	2
ПОЛСКИ ТРЪМБЕШ	3	4	0
ПОМОРИЕ	1	1	0
РАЗГРАД	2	3	0
РУСЕ	3	7	0
САДОВО	1	1	0
СВИЩОВ	2	3	0
СЕВЛИЕВО	1	1	0
СИМЕОНОВГРАД	1	1	0
СИМИТЛИ	1	1	0
СОПОТ	1	0	1
СТАРА ЗАГОРА	1	1	0
СТРАЖИЦА	1	1	0
ТВЪРДИЦА	1	1	0
ТЕТЕВЕН	2	4	0
ТУНДЖА	1	0	1
ТЪРГОВИЩЕ	1	1	0
ХАСКОВО	2	2	0
ЦАР КАЛОЯН	1	2	0
ЧЕРВЕН БРЯГ	4	8	2
ШУМЕН	1	1	0

Повече от половината ТПТП (89) по първокласните пътища с участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са настъпили в светлата част на денонощието, като са загинали 15 участници и са ранени 127 участници в движението. В условията на тъмнина и сумрак са настъпили 32 ТПТП, с 38 ранени лица и 8 загинали, а при изкуствено осветление е настъпило 1 ТПТП с 1 ранен участник.

Най-вероятни причини за настъпване на ТПТП по първокласните пътища с участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са изброени, както следва:

Най-вероятни причини	ТПТП	Загинали	Ранени
ВНЕЗАПНА ПРОМЯНА НА ПОСОКАТА НА ДВИЖЕНИЕ	3	0	4
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	5	0	16
НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	3	2	4
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ В ОБРАТНА ПОСОКА	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ НАДЯСНО	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ НАЛЯВО	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ДРУГИ ОГРАНИЧЕНИЯ	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ЗАБРАНА С МАРКИРОВКА/ЗНАК	1	0	1

НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ НАСРЕИЩНО ДВИЖЕЩО СЕ ППС	2	0	2
НЕПРАВИЛНО ПРЕМИНАВАНЕ В СЪСЕДНАТА ПЪТНА ЛЕНТА	4	0	5
НЕПРАВИЛНО РАЗМИНАВАНЕ	1	0	3
НЕПРАВИЛНО СПИРАНЕ ЗА ПРЕСТОЙ	1	0	1
НЕСПАЗВАНЕ ДИСТАНЦИЯ	3	0	3
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ ПРИ ОГРАНИЧЕНА ВИДИМОСТ	1	0	1
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	7	1	6
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	14	2	14
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ И ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	1	0	1
ОТНЕМАНЕ НА ДРУГО ПРЕДИМСТВО	1	0	1
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС НА КРЪСТОВИЩЕ	1	0	1
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ ЗАВИВАНЕ	1	0	2
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ ПРЕМИНАВАНЕ В СЪСЕДНА ПЪТНА ЛЕНТА	1	0	2

Разпределението на настъпилите ТПТП и травматизма по първокласните пътища в зависимост от вида на ПТП е представен в следващата таблица. Прави впечатление, че броят на произшествията от видовете „Несъобразена скорост“ е най-висок, като най-много загинали участници (19 от общо 23 загинали) са участници в ТПТП от вида „Сблъскване между МПС челно“:

Вид на ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	3	1	2
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	1	0	1
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	4	0	4
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	3	1	2
БЛЪСКАНЕ НА ПАРКИРАНО ППС	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	1	0	1
ДРУГ ВИД ТПТП	9	1	12
ПАДАНЕ НА ПЪТНИК	1	0	1
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	4	0	4
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	6	1	6
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	18	1	21
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	15	6	15
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	30	1	57
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	24	11	39

3. ВТОРОКЛАСНИ ПЪТИЩА

3.1. По второкласната пътна мрежа са настъпили 77 ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория управлявано ППС, при които са загинали 4 и са ранени 130 участници в движението.

Броят на ТПТП и травматизмът по второкласните пътища, разпределени по вид на управляваното ППС, са както следва:

	Лек автомобил	Мотоциклет	Товарен автомобил	Влекач/Влекач с прикачено полуремарке
ТПТП	59	12	5	1
Загинали	2	0	1	1
Ранени	111	12	5	2

Загиналите в ТПТП с участие на нови водачи по пътищата от втори клас са разпределени в 4 области в страната, както следва:

Област	Община	Загинали
БЛАГОЕВГРАД	ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ	1
ДОБРИЧ	ДОБРИЧКА	1
БУРГАС	СРЕДЕЦ	1
СОФИЙСКА	САМОКОВ	1

Разпределението на ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС и на травматизма при тях по пътищата от II-ри клас и по общини е следното:

Община	ТПТП	Загинали	Ранени
АКСАКОВО	7	0	15
АСЕНОВГРАД	1	0	1
БАЛЧИК	1	0	1
БЕЛИЦА	1	0	5
БЕРКОВИЦА	1	0	1
БУРГАС	1	0	1
БЯЛА	1	0	2
БЯЛА СЛАТИНА	1	0	1
ВАРНА	1	0	1
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	2	0	6
ВРАЦА	2	0	3
ВЪЛЧЕДРЪМ	1	0	1
ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ	1	1	2
ГУРКОВО	1	0	2
ДОБРИЧ-ГРАД	1	0	1
ДОБРИЧКА	1	1	0
ДУЛОВО	1	0	2
КНЕЖА	1	0	1

КОЗЛОДУЙ	1	0	2
КРУМОВГРАД	2	0	2
ЛОВЕЧ	2	0	5
ЛОЗНИЦА	1	0	1
ЛОМ	2	0	4
МАРИЦА	2	0	3
МОНТАНА	5	0	5
ОРЯХОВО	1	0	2
ПАВЕЛ БАНЯ	1	0	2
ПАНАГЮРИЩЕ	2	0	7
ПЕЩЕРА	1	0	1
ПЛЕВЕН	1	0	3
ПОПОВО	1	0	3
РАЗГРАД	2	0	4
РОДОПИ	1	0	1
РУСЕ	5	0	12
САМОКОВ	1	1	2
СВИЩОВ	2	0	2
СВОГЕ	4	0	4
СИМИТЛИ	1	0	1
СЛИВО ПОЛЕ	1	0	3
СМОЛЯН	1	0	1
СРЕДЕЦ	1	1	0
ТРОЯН	1	0	2
ТУНДЖА	1	0	1
ТЪРГОВИЩЕ	1	0	2
ХИСАРЯ	1	0	2
ЦАРЕВО	1	0	1
ЧЕПЕЛАРЕ	1	0	1
ЧЕРНООЧЕНЕ	1	0	2
ЧЕРПАН	1	0	1
ШУМЕН	1	0	1
ЯКОРУДА	1	0	1

В светлата част на денонощието по пътищата от втори клас са настъпили 45 ТПТП с 3 загинали и 74 ранени, в условията на тъмнина и сумрак са настъпили 29 ТПТП с 1 загинали и 53 ранени, а при изкуствено осветление са реализирани 3 ТПТП с 3 ранени участници.

Най-често срещаните най-вероятни причини за настъпване на ТПТП с участие на нови водачи по второкласните пътища, са представени в таблицата, както следва:

Най-вероятни причини	ТПТП	Загинали	Ранени
ВНЕЗАПНА ПРОМЯНА ПОСОКАТА НА ДВИЖЕНИЕ	4	0	6
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	7	1	8

НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	2	0	3
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ДРУГИ ОГРАНИЧЕНИЯ	1	0	4
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ЗАБРАНА С ПРАВИЛА	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ НАСРЕЩНО ДВИЖЕЩО СЕ ППС	1	0	3
НЕСПАЗВАНЕ ДИСТАНЦИЯ	6	0	6
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	10	0	18
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	23	0	32
ОТНЕМАНЕ НА ДРУГО ПРЕДИМСТВО	2	1	4
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС НА КРЪСТОВИЩЕ	2	0	8
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ ЗАВИВАНЕ	1	0	2
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ ПРЕМИНАВАНЕ В СЪСЕДНА ПЪТНА ЛЕНТА	1	0	1

Разпределението на настъпилите ТПТП и травматизма по второкласните пътища в зависимост от вида на ПТП е представен в таблицата по-долу. Както и по първокласните пътища и автомагистралите дяловете на произшествията от вида „сблъскване между МПС/ ППС“ са най-съществени:

Вид на ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	11	1	17
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	4	0	5
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	4	0	4
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	6	0	13
БЛЪСКАНЕ НА ЖИВОТНО	1	0	3
БЛЪСКАНЕ НА КАРУЦА	1	0	2
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	2	0	2
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	2	0	3
ДРУГ ВИД ТПТП	3	0	3
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	7	1	10
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	4	0	5
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	5	0	6
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	10	1	19
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	9	0	19
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	8	1	19

3.2. По второкласната пътна мрежа са настъпили 60 ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при които са загинали 13 и са ранени 89 участници в движението.

Броят на ТПТП и травматизмът по второкласните пътища, разпределени по вид на управляваното ППС, са както следва:

	Влекач/Влекач с прикачено полуремарке	Автобус	Товарен автомобил	Специален автомобил
ТПТП	45	5	4	7
Загинали	11	0	1	1
Ранени	64	14	4	8

3.2.1. Разпределение на ТПТП с участие на МПС, предназначени за превоз на товари (N2 и N3) по пътищата от втори клас:

Път	II-11	II-12	II-13	II-15	II-19	II-21	II-29	II-35
ТПТП	1	1	8	3	2	1	1	3
Загинали	0	0	3	2	2	0	1	0
Ранени	1	1	9	7	4	1	1	8
Път	II-48	II-49	II-52	II-53	II-55	II-56	II-63	II-59
ТПТП	4	2	2	1	12	1	1	1
Загинали	0	0	1	0	3	0	0	0
Ранени	5	3	2	1	17	1	1	1
Път	II-66	II-73	II-81	II-84	II-86	II-99		
ТПТП	1	1	2	2	3	1		
Загинали	0	1	0	0	0	0		
Ранени	2	0	3	2	3	1		

3.2.2. Разпределение на ТПТП с участие на МПС, предназначени за превоз на пътници (M2 и M3) по пътищата от втори клас:

	II-29	II-48	II-55	II-62	II-86
ТПТП	1	1	1	1	1
Загинали	0	0	0	0	0
Ранени	5	3	4	1	1

Загиналите в ТПТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по пътищата от втори клас са разпределени в 13 области в страната, както следва:

Област	Община	Загинали
БЛАГОЕВГРАД	ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ	1
БЛАГОЕВГРАД	БАНСКО	1
ВАРНА	АКСАКОВО	1
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	СВИЦОВ	1

ВЕЛИКО ТЪРНОВО	ВЕЛИКО ТЪРНОВО	1
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	ВЕЛИКО ТЪРНОВО	1
ВРАЦА	БЯЛА СЛАТИНА	1
ВРАЦА	ВРАЦА	2
ПЛЕВЕН	ДОЛНИ ДЪБНИК	1
ПЛЕВЕН	ИСКЪР	1
СТАРА ЗАГОРА	ГУРКОВО	1
ШУМЕН	СМЯДОВО	1

Разпределението на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и на травматизма при тях по пътищата от II-ри клас и по общини е следното:

Община	ТПТП	Загинали	Ранени
АКСАКОВО	2	1	6
БАНСКО	1	1	2
БУРГАС	1	0	1
БЯЛА СЛАТИНА	6	1	9
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	6	2	9
ВЕЛИНГРАД	1	0	1
ВИДИН	1	0	1
ВРАЦА	2	2	6
ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ	1	1	2
ГУРКОВО	7	1	12
ДОЛНИ ДЪБНИК	1	1	0
ИВАЙЛОВГРАД	1	0	1
ИСКЪР	1	1	0
КНЕЖА	1	0	1
КОТЕЛ	2	0	2
КЮСТЕНДИЛ	1	0	1
ЛОВЕЧ	1	0	4
МОНТАНА	1	0	2
ОМУРТАГ	3	0	6
ОРЯХОВО	1	0	1
ПЕРНИК	1	0	1
ПЛЕВЕН	1	0	3
РАЗГРАД	2	0	3
РАКОВСКИ	1	0	1
РОДОПИ	1	0	1
СВИЛЕНГРАД	1	0	1
СВИЦОВ	2	1	2
СЛИВЕН	1	0	1
СЛИВО ПОЛЕ	1	0	1
СМОЛЯН	1	0	1

СМЯДОВО	1	1	0
СТАРА ЗАГОРА	1	0	2
ТРОЯН	1	0	1
ЧЕПЕЛАРЕ	2	0	2
ЯКИМОВО	1	0	1
ЯКОРУДА	1	0	1

В светлата част на денонощието по пътищата от втори клас са настъпили 49 ТПТП участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари с 12 загинали и 71 ранени. В условията на тъмнина и сумрак са настъпили 10 ТПТП с 1 загинали и 17 ранени, а при изкуствено осветление – 1 ТПТП с 1 ранен участник.

Най-вероятни причини за настъпване на ТПТП по второкласните пътища предизвикани от водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, са представени в таблицата по-долу, както следва:

Най-вероятни причини	ТПТП	Загинали	Ранени
ВНЕЗАПНА ПРОМЯНА ПОСОКАТА НА ДВИЖЕНИЕ	4	0	5
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	7	0	13
НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	5	3	3
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ НАЛЯВО	2	0	3
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ЗАБРАНА С МАРКИРОВКА/ЗНАК	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ НАСРЕЩНО ДВИЖЕЩО СЕ ППС	1	0	1
НЕПРАВИЛНО РАЗМИНАВАНЕ	2	0	2
НЕСПАЗВАНЕ ДИСТАНЦИЯ	1	0	1
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	3	0	5
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	7	0	12

Разпределението на настъпилите ТПТП и травматизма по второкласните пътища в зависимост от вида на ПТП е представен в таблицата по-долу. Както и по първокласните пътища и автомагистралите, броят на произшествията от вида „сблъскване между МПС“ е най-голям.

Вид на ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	2	0	4
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	1	0	1
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	3	0	3
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	1	0	1
ДРУГ ВИД ТПТП	2	0	2
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	3	0	3
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	1	0	1
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	4	0	6

СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	17	4	35
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	13	3	17
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	12	6	15

4. ТРЕТОКЛАСНИ И ОБЩИНСКИ ПЪТИЩА

4.1. По пътищата от трети клас и общинските пътища са настъпили общо 187 ТПТП (48,7% от общо 384 ТПТП, настъпили извън населени места) с участието на водачи със стаж до 2 години за категорията управлявано ППС, при което са загинали 14 (43,75% от общо 32 загинали в ТПТП извън населени места) и са ранени 295 (48,84% от общи 604 ранени в ТПТП извън населени места) участници в движението.

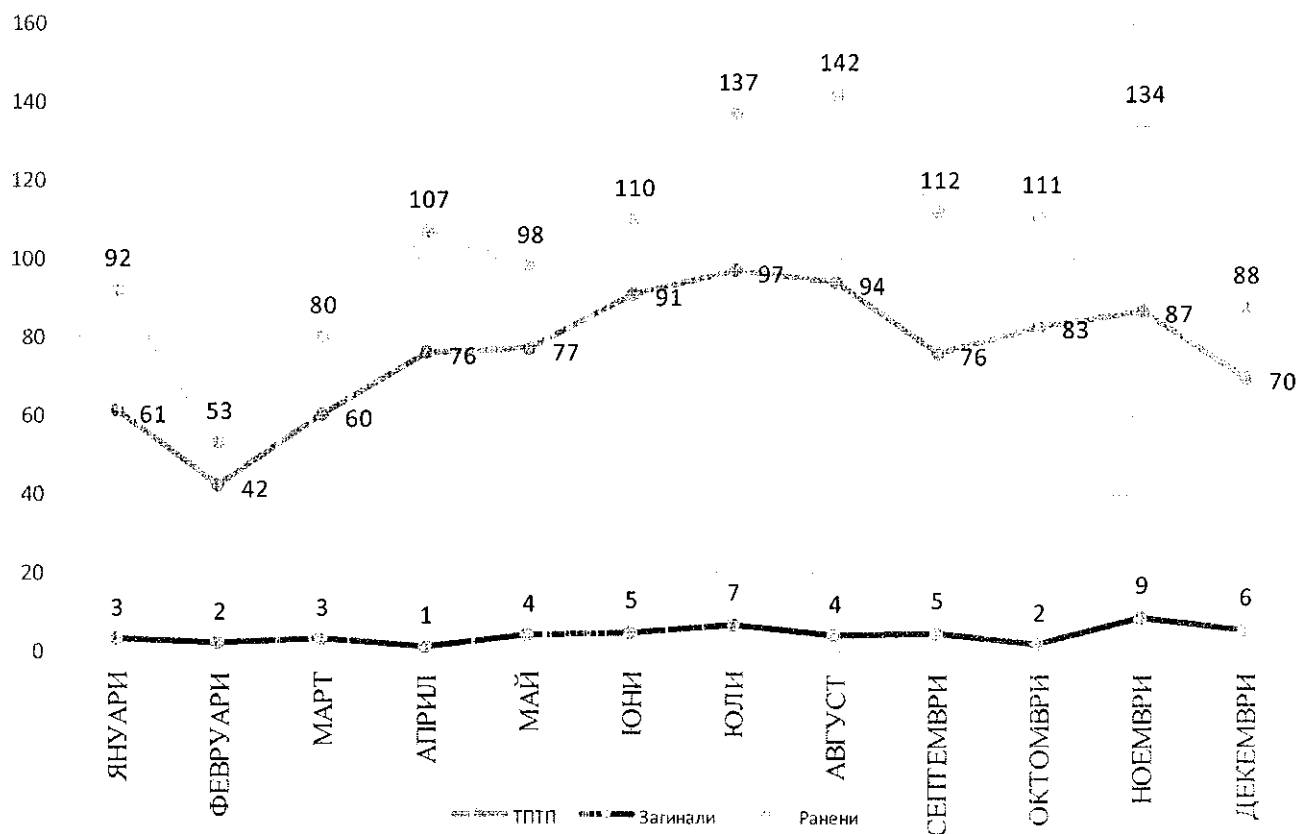
4.2. По пътищата от трети клас и общинските пътища са настъпили общо 57 ТПТП (20,07% от общо 284 ТПТП, настъпили извън населени места) с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при което са загинали 12 (20% от общо 60 загинали в ТПТП извън населени места) и са ранени 75 (19,18% от общи 391 ранени в ТПТП извън населени места) участници в движението.

IV. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО МЕСЕЦИ, ПО ВИД ОСВЕТЛЕНИЕ НА ПЪТЯ, ПО ВИД НА ТПТП И ДР.

1. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО МЕСЕЦИ

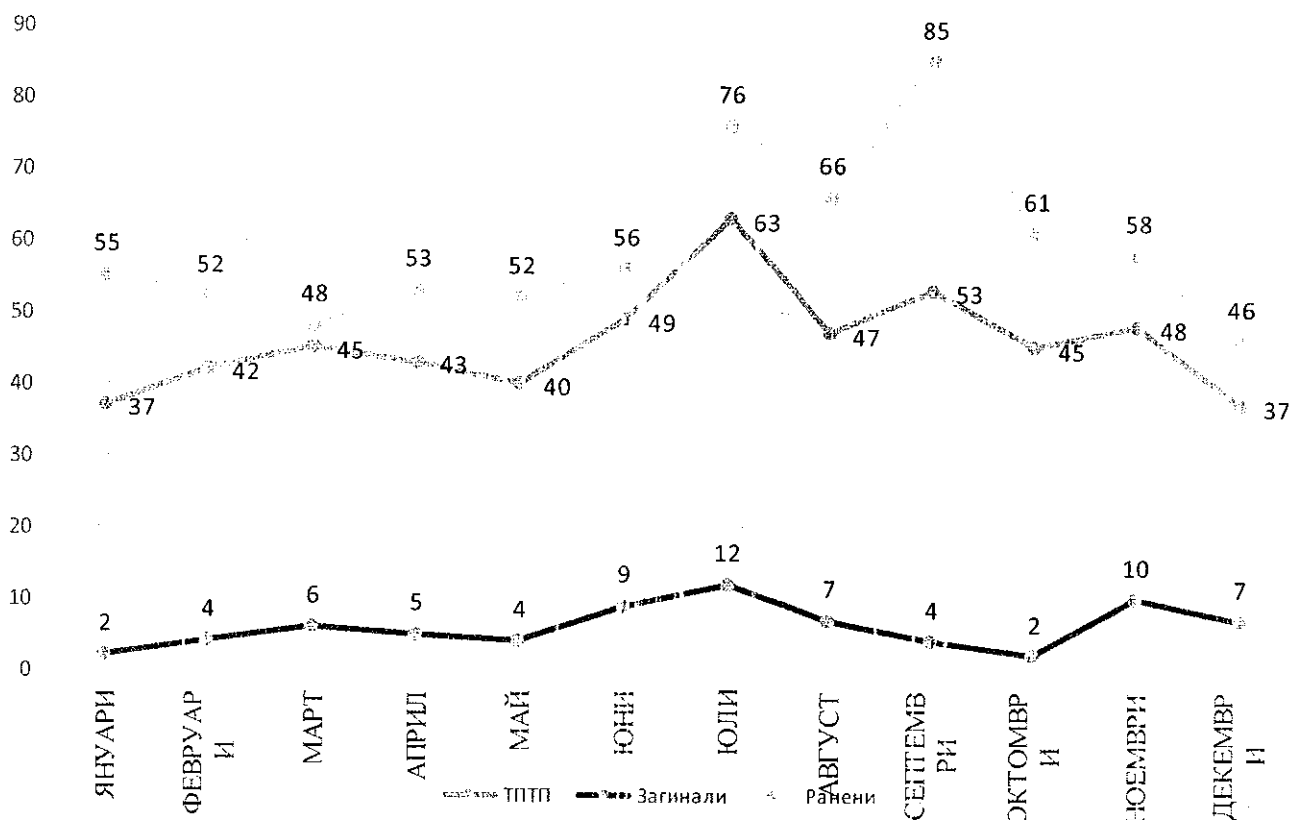
1.1. Разпределението на ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за категорията на съответното управлявано МПС и на травматизма при тях по месеци са представени в табличната форма и диаграмата, следващи по-долу:

Месец	ТПТП	Загинали	Ранени
ЯНУАРИ	61	3	92
ФЕВРУАРИ	42	2	53
МАРТ	60	3	80
АПРИЛ	76	1	107
МАЙ	77	4	98
ЮНИ	91	5	110
ЮЛИ	97	7	137
АВГУСТ	94	4	142
СЕПТЕМВРИ	76	5	112
ОКТОМВРИ	83	2	111
НОЕМВРИ	87	9	134
ДЕКЕМВРИ	70	6	88



1.2. Разпределението на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и на травматизма при тях по месеци са представени в табличната форма и диаграмата, следващи по-долу:

Месец	ТПТП	Загинали	Ранени
ЯНУАРИ	37	2	55
ФЕВРУАРИ	42	4	52
МАРТ	45	6	48
АПРИЛ	43	5	53
МАЙ	40	4	52
ЮНИ	49	9	56
ЮЛИ	63	12	76
АВГУСТ	47	7	66
СЕПТЕМВРИ	53	4	85
ОКТОМВРИ	45	2	61
НОЕМВРИ	48	10	58
ДЕКЕМВРИ	37	7	46



2. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ВИД ОСВЕТЛЕНИЕ

2.1. Настъпилите ТПТП с участието на нови водачи в зависимост от осветлението са разпределени, както следва:

Осветление	ТПТП	Загинали	Ранени
ДНЕВНО	560	36	721
ТЪМНИНА	159	9	273
ИЗКУСТВЕНО	168	5	220
СУМРАК	27	1	50

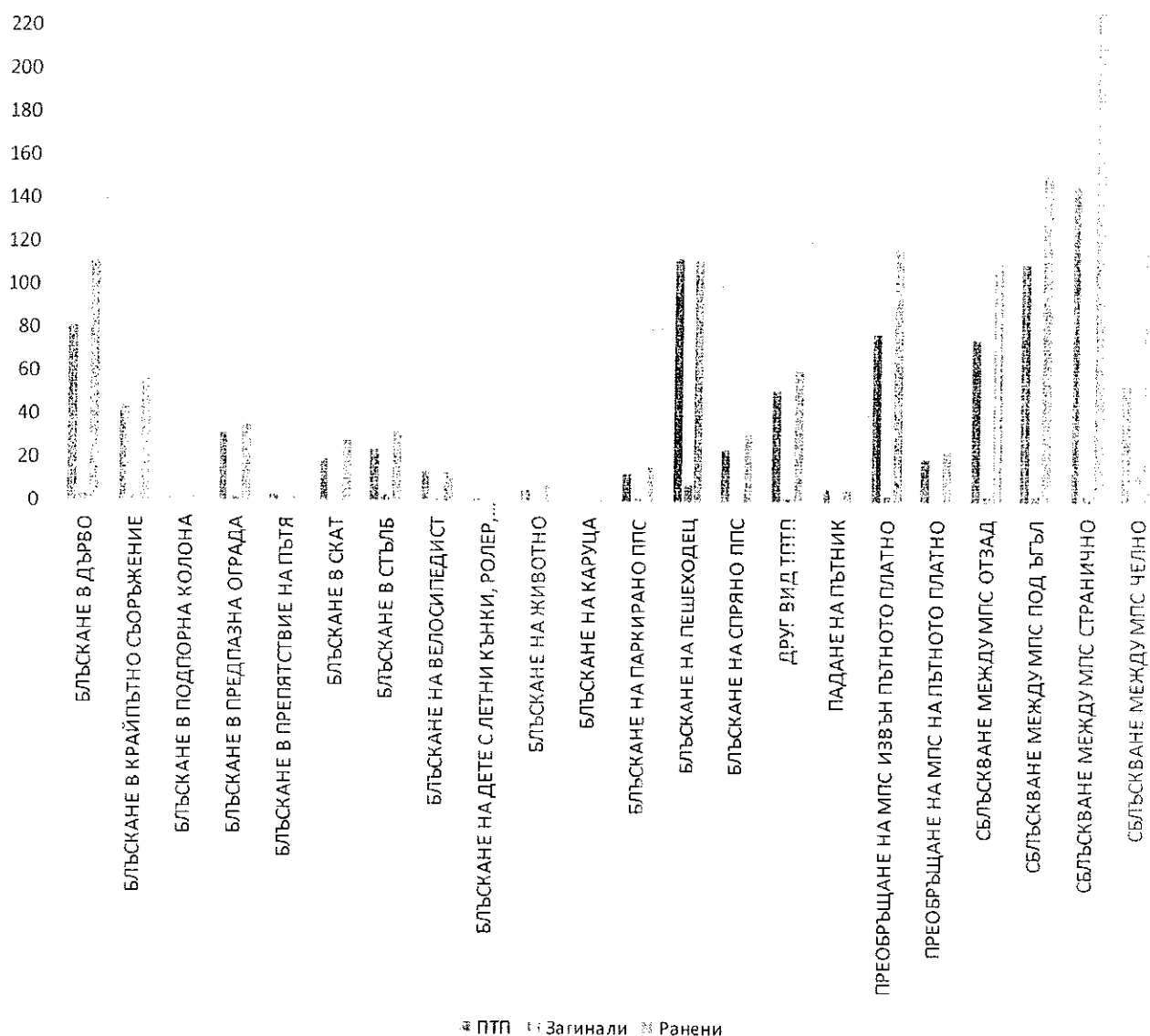
2.2. Настъпилите ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари в зависимост от осветлението са разпределени, както следва:

Осветление	ТПТП	Загинали	Ранени
ДНЕВНО	449	57	576
ТЪМНИНА	54	11	66
ИЗКУСТВЕНО	26	2	38
СУМРАК	20	2	28

3. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ВИД НА ТПТП

3.1. Настъпилите ТПТП с участието на нови водачи, загиналите и ранени при тях лица са разпределени по вид на ТПТП, както следва според следващите таблица и графика:

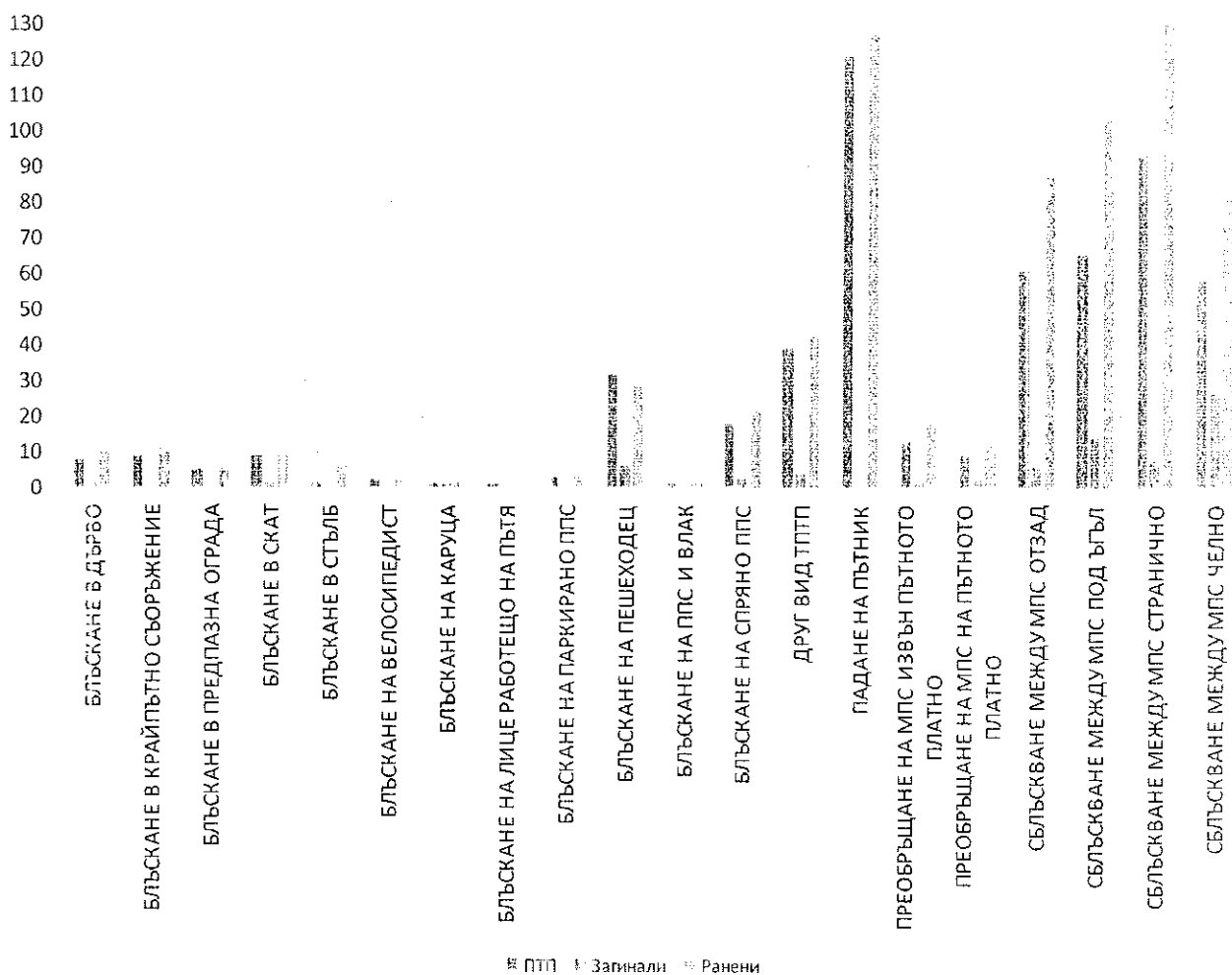
Вид на ТПТП	ТПТП		Загинали		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	80	8,75	3	5,88	111	8,78
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	44	4,81	2	3,92	58	4,59
БЛЪСКАНЕ В ПОДПОРНА КОЛОНА	1	0,11	0	-	2	0,16
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	31	3,39	2	3,92	35	2,77
БЛЪСКАНЕ В ПРЕПЯТСТВИЕ НА ПЪТЯ	3	0,33	0	-	3	0,24
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	19	2,08	0	-	28	2,22
БЛЪСКАНЕ В СТЬЛБ	24	2,63	3	5,88	33	2,61
БЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	14	1,53	1	1,96	13	1,03
БЛЪСКАНЕ НА ДЕТЕ С ЛЕТНИ КЪНКИ, РОЛЕР, ШЕЙНА	1	0,11	0	-	1	0,08
БЛЪСКАНЕ НА ЖИВОТНО	5	0,55	1	1,96	8	0,63
БЛЪСКАНЕ НА КАРУЦА	1	0,11	0	-	2	0,16
БЛЪСКАНЕ НА ПАРКИРАНО ППС	13	1,42	2	3,92	16	1,27
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	113	12,36	8	15,69	112	8,86
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	24	2,63	0	-	31	2,45
ДРУГ ВИД ТПТП	51	5,58	2	3,92	61	4,83
ПАДАНЕ НА ПЪТНИК	6	0,66	0	-	6	0,47
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	78	8,53	3	5,88	117	9,26
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	20	2,19	0	-	23	1,82
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	75	8,21	3	5,88	110	8,70
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	110	12,04	4	7,84	151	11,95
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	147	16,08	4	7,84	227	17,96
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	54	5,91	13	25,49	116	9,18
ОБЩО	914		51		1264	



3.2. Настъпилите ТПТ с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, загиналите и ранени при тях лица са разпределени по вид на ТПТ, както следва според следващите таблица и графика:

Вид на ТПТ	ТПТ		Загинали		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	8	1,46	1	1,39	10	1,41
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	9	1,64	0	0,00	11	1,55
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	5	0,91	0	0,00	5	0,71
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	9	1,64	1	1,39	9	1,27
БЛЪСКАНЕ В СЪЛЪБ	1	0,18	0	0,00	6	0,85
БЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	2	0,36	0	0,00	2	0,28
БЛЪСКАНЕ НА КАРУЦА	1	0,18	1	1,39	1	0,14
БЛЪСКАНЕ НА ЛИЦЕ РАБОТЕЩО НА ПЪТЯ	1	0,18	0	0,00	1	0,14

БЛЪСКАНЕ НА ПАРКИРАНО ППС	3	0,55	0	0,00	3	0,42
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	32	5,83	6	8,33	29	4,10
БЛЪСКАНЕ НА ППС И ВЛАК	1	0,18	0	0,00	1	0,14
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	18	3,28	3	4,17	21	2,97
ДРУГ ВИД ТПТП	39	7,10	4	5,56	43	6,07
ПАДАНЕ НА ПЪТНИК	121	22,04	0	0,00	127	17,94
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	13	2,37	1	1,39	18	2,54
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	9	1,64	2	2,78	12	1,69
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	61	11,11	6	8,33	88	12,43
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	65	11,84	14	19,44	103	14,55
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	93	16,94	7	9,72	137	19,35
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	58	10,56	26	36,11	81	11,44
ОБЩО	549		72		708	



4. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ВИД НА ППС

4.1. Броят на настъпилите ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС и травматизмът при тях се разпределя според вида на ППС, както следва:

Видове ППС	Общо			Градове			Села			Извън населено място		
	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени
АВТОБУС	7	0	7	7	0	7	0	0	0	0	0	0
ВЛЕКАЧ	4	1	6	1	0	2	0	0	0	3	1	4
ЛЕК АВТОМОБИЛ	704	36	1040	331	10	418	53	2	85	320	24	537
МОТОПЕД	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0
МОТОЦИКЛЕТ	163	7	175	106	2	115	8	1	10	49	4	51
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	35	8	35	21	4	21	1	0	1	13	4	13
ТРОЛЕЙБУС	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0

**Забележка: Сборът от ТПТП, загиналите и ранените участници не съвпада с общия брой ТПТП, загинали и ранени поради факта, че в някои ТПТП участва повече от един водач със стаж в категорията управлявано ППС до 2 години.*

4.2. Броят на настъпилите ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и травматизмът при тях се разпределя според вида на ППС, както следва:

Видове ППС	Общо			Градове			Села			Извън населено място		
	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени
АВТОБУС	194	5	273	154	2	185	8	0	20	32	3	68
ВЛЕКАЧ	244	45	333	28	1	34	12	2	16	204	42	283
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	30	4	33	7	0	7	2	0	2	21	4	24
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	49	17	47	6	2	6	3	1	4	40	14	37
ТРАМВАЙ	23	3	20	23	3	20	0	0	0	0	0	0
ТРОЛЕЙБУС	23	1	25	23	1	25	0	0	0	0	0	0

**Забележка: Сборът от ТПТП, загиналите и ранените участници не съвпада с общия брой ТПТП, загиналите и ранени поради факта, че в някои ТПТП участва повече от един водач на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари.*

Налице е едно ТПТП извън населено място между автобус и влекач с 10 ранени участници.

5. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО БРОЙ УЧАСТВАЛИ В ТПТП ППС

5.1. ТПТП с участието на нови водачи, загиналите и ранените при тях участници в движението, са разпределени спрямо броя на участвалите в ПТП ППС, съгласно данните от следващата таблица:

Брой МПС/ ППС, участвали в ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
Едно	445	23	559
Две	391	19	581
Три и повече	78	9	124

5.2. ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, загиналите и ранените при тях участници в движението, са разпределени спрямо броя на участвалите в ПТП ППС, съгласно данните от следващата таблица:

Брой МПС/ ППС, участвали в ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
Едно	184	10	198
Две	221	28	287
Три и повече	144	34	223

6. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО СЪСТОЯНИЕ НА ВРЕМЕТО

6.1. При ясно време са настъпили 689 ТПТП (75,4% от 914) с участието на нови водачи с 40 загинали (78,4% от 51) и 965 ранени (76,4% от 1264) участници в движението. При дъжд и проливен дъжд са настъпили 114 ТПТП с 3 загинали и 149 ранени. При снеговалеж са настъпили 12 ТПТП, без загинали и със 13 ранени участници. При облачно време са настъпили 92 ТПТП (10,1% от 914) със 7 загинали (13,7% от 51) и 125 ранени лица (9,9% от 1264). В условията на мъгла са настъпили 7 ТПТП с 1 загинал и 12 ранени участници в движението.

6.2. При ясно време са настъпили 394 ТПТП (71,8% от 549) с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари с 57 загинали (79,2% от 72) и 477 ранени (67,4% от 708) участници в движението. При дъжд и проливен дъжда са настъпили 72 ТПТП с 5 загинали и 126 ранени. При снеговалеж са настъпили 6 ТПТП с 1 загинал и 6 ранени участници. При облачно време са настъпили 75 ТПТП (13,7% от 549) с 9 загинали (12,5% от 72) и 97 ранени лица (13,7% от 708). В условията на мъгла са настъпили 2 ТПТП с 2 ранени и без загинали участници в движението.

7. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО РЕГУЛИРАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО

7.1. В зависимост от регулирането на движението, настъпилите ТПТП с участието на нови водачи и регистрираният травматизъм са разпределени, както следва:

Начин на регулиране на движението	ТПТП	Загинали	Ранени
Чрез правила	207	13	286
Чрез пътни знаци	655	37	909
Чрез светофарни уредби	51	1	68
Чрез жълта мигаща светлина	1	0	1

7.2. В зависимост от регулирането на движението, настъпилите ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и регистрираният травматизъм са разпределени, както следва:

Начин на регулиране на движението	ТПТП	Загинали	Ранени
Чрез правила	130	20	151
Чрез пътни знаци	369	51	499
Чрез светофарни уредби	47	1	55
Чрез регулировчик	2	0	2
Чрез жълта мигаща светлина	1	0	1

8. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ВИД ППС

8.1. Към 01.01.2025 г. в страната са регистрирани следния брой ППС:

ВИД НА ППС	БРОЙ ППС
МОТОПЕД	94 372
МОТОЦИКЛЕТ	151 818
МОТОЦИКЛЕТ С КОШ	1 207
МОТОТРИКОЛКА ПЪТНИЧЕСКА	154
МОТОТРИКОЛКА ТОВАРНА	96
ТРИКОЛЕСНО ПС	484
ЧЕТИРИКОЛЕСНО ПС НАД 50 КУБ.СМ	4 632
ВСИЧКО МОТОЦИКЛЕТИ	252 763
ЛЕК АВТОМОБИЛ	3 116 742
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	453 775
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	48 343
АВТОБУС	17 812
ВЛЕКАЧ	50 367
ВСИЧКО АВТОМОБИЛИ	3 687 039

По вид на ППС, с които са настъпили ТПТП, допуснати от водачи, придобили правоспособност за управление на МПС от две години, са както следва:

- лек автомобил – 721 МПС, които са 0,02 % от леките автомобили, регистрирани към дата 01.01.2025 г.;
- мотоциклет – 164 МПС, които са 0,10 % от мотоциклетите, регистрирани към дата 01.01.2025 г.;
- товарен автомобил – 2 МПС, които са 0,007 % от товарните автомобили, регистрирани към дата 01.01.2025г.;
- мотопед – 3 МПС, които са 0,002 % от мотопедите, регистрирани към дата 01.01.2025 г.;
- влекач – 5 ТПТП, които са 0,07 % от влекачите, регистрирани към дата 01.01.2025 г.;
- автобус – 6 ТПТП, които са 0,033 % от автобусите, регистрирани към дата 01.01.2025 г.

При извършената съпоставка по вид на регистрираните пътни превозни средства в страната, спрямо ППС, с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи, придобили правоспособност за управление на МПС от две години се констатира, че е най-висок процента на мотоциклетите (0,10 %).

От всички ППС (936 бр.), с които са настъпили тежки ПТП, управлявани от водачи, придобили правоспособност за управление на МПС от две години, 73 ППС са с дата на първа регистрация след 01.01.2015 г., а останалите 863 ППС са с дата на първа регистрация преди 01.01.2015 г.

По вид на ППС, с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи, придобили правоспособност за управление на МПС от две години, разпределени по области, са както следва:

ОДМВР	лек автомобил	товарен автомобил	специален автомобил	мотоциклет	мотопед	влекач	автобус	трамвай	тролейбус
БЛАГОЕВГРАД	29	1	0	5	0	1	0	0	0
БУРГАС	44	5	0	17	0	0	1	0	0
ВАРНА	69	2	0	18	0	1	2	0	0
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	30	3	0	4	0	0	0	0	0
ВИДИН	9	0	0	2	0	0	0	0	0
ВРАЦА	27	1	1	2	0	0	0	0	0
ДОБРИЧ	21	0	0	1	0	0	0	0	0
ГАБРОВО	4	0	0	0	0	0	0	0	0
КЪРДЖАЛИ	17	1	0	5	0	0	0	0	0
КЮСТЕНДИЛ	22	2	0	0	0	0	0	0	0

ЛОВЕЧ	41	1	0	5	1	0	0	0	0
МОНТАНА	23	3	0	6	0	1	0	0	0
ПАЗАРДЖИК	28	3	0	2	0	1	0	0	0
ПЕРНИК	9	0	0	1	0	0	0	0	0
ПЛЕВЕН	36	0	0	6	0	0	0	0	0
ПЛОВДИВ	55	4	0	26	0	0	0	0	0
РАЗГРАД	18	0	0	0	0	0	0	0	0
РУСЕ	41	1	0	9	0	1	0	0	0
СИЛИСТРА	6	0	0	2	0	0	0	0	0
СЛИВЕН	17	2	0	2	0	0	0	0	0
СМОЛЯН	12	0	0	2	1	0	0	0	0
СОФИЯ-ОБЛАСТ	7	0	0	6	0	0	0	0	0
СОФИЯ	51	2	1	23	0	0	3	0	1
СТАРА ЗАГОРА	41	2	0	7	0	0	0	0	0
ТЪРГОВИЩЕ	11	0	0	0	0	0	0	0	0
ХАСКОВО	26	2	0	6	0	0	0	0	0
ШУМЕН	13	0	0	6	0	0	0	0	0
ЯМБОЛ	4	0	0	2	0	0	0	0	0
	711	35	2	165	2	5	6		1

Най-много тежки ПТП, допуснати от водачи на леки автомобили, придобили правоспособност за управление на МПС от две години, са настъпили на територията на областите Варна, Пловдив, София-град, съответно 69 бр., 55 бр. и 51 бр.

Най-много тежки ПТП, допуснати от водачи на мотоциклети, придобили правоспособност за управление на МПС от две години, са настъпили на територията на областите Пловдив, София-град и Варна, съответно 26 бр., 23 бр. и 18 бр.

Според годината на раждане на водачите, допуснали ТПТП, е налице следното разпределение:

ГОДИНА НА РАЖДАНЕ	БРОЙ	ГОДИНА НА РАЖДАНЕ	БРОЙ	ГОДИНА НА РАЖДАНЕ	БРОЙ
1956 г.	0	1978 г.	4	1994 г.	6
1960 г.	0	1979 г.	2	1995 г.	6

1961 г.	0	1980 г.	3	1996 г.	14
1965 г.	0	1981 г.	2	1997 г.	10
1966 г.	0	1982 г.	1	1998 г.	17
1967 г.	0	1983 г.	3	1999 г.	13
1968 г.	1	1984 г.	3	2000 г.	12
1969 г.	2	1985 г.	4	2001 г.	24
1970 г.	1	1986 г.	4	2002 г.	41
1971 г.	1	1987 г.	5	2003 г.	63
1972 г.	1	1988 г.	5	2004 г.	193
1973 г.	3	1989 г.	6	2005 г.	308
1974 г.	1	1990 г.	4	2006 г.	134
1975 г.	1	1991 г.	9	2007 г.	6
1976 г.	0	1992 г.	6		
1977 г.	2	1993 г.	6		

Най-много от водачите, участвали в ТПТП, са родени през следните години:

1. 2005 г. – 308 водачи;
2. 2004 г. – 193 водачи;
3. 2006 г. – 134 водачи.

776 от водачите са със стаж за съответната категория на МПС до една година, като съответно 149 от водачите са със стаж над една година.

8.2. По вид на ППС, с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за собствена сметка, спрямо регистрираните към 01.01.2025 г. ППС се наблюдава следната зависимост:

ВИД	БРОЙ НА РЕГИСТРИРАНИТЕ ППС
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	453775
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	48343
АВТОБУС	17812
ВЛЕКАЧ	50367
ВСИЧКО АВТОМОБИЛИ	570297

- товарен автомобил – 31 МПС, които са 0,015 % от товарните автомобили, регистрирани към дата 01.01.2025 г.;

- специален автомобил – 51 МПС, които са 0,088 % от специалните автомобили, регистрирани към дата 01.01.2025г.;
- влекач – 269 ТПТП, които са 0,53 % от влекачите, регистрирани към дата 01.01.2023 г.;
- автобус – 197 ТПТП, които са 1,105 % от автобусите, регистрирани към дата 01.01.2025г.;
- трамвай – 24 ТПТП;
- тролейбус – 23 ТПТП.

При извършената съпоставка по вид на регистрираните пътни превозни средства в страната, спрямо ППС, с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за собствена сметка се констатира, че е най-висок процента на автобусите (1,105 %).

От всички ППС (596 бр.), с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, 216 ППС са с дата на първа регистрация след 01.01.2015 г., а останалите 380 ППС са с дата на първа регистрация преди 01.01.2015 г.

По вид на ППС, с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за собствена сметка, се наблюдава следното разпределение по области:

ОДМВР	товарни автомобили	специален автомобили	влекачи	автобус	трамвай	тролейбус
БЛАГОЕВГРАД	5	1	12	4	0	0
БУРГАС	2	1	9	29	0	0
ВАРНА	4	4	12	35	0	4
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	4	0	22	6	0	0
ВИДИН	4	1	10	0	0	0
ВРАЦА	0	3	23	1	0	0
ГАБРОВО	0	1	2	1	0	0
ДОБРИЧ	0	0	3	2	0	0
КЪРДЖАЛИ	0	0	0	1	0	0
КЮСТЕНДИЛ	2	0	4	3	0	0
ЛОВЕЧ	5	2	17	0	0	0
МОНТАНА	1	2	19	2	0	0
ПАЗАРДЖИК	5	0	13	4	0	0
ПЕРНИК	0	1	1	1	0	0
ПЛЕВЕН	2	0	29	2	0	1
ПЛОВДИВ	6	2	5	28	0	0
РАЗГРАД	0	1	9	1	0	0
РУСЕ	4	1	13	8	0	1
СИЛИСТРА	0	0	2	1	0	0
СЛИВЕН	3	0	4	4	0	0
СМОЛЯН	0	0	4	1	0	0
СОФИЯ-ОБЛАСТ	1	1	8	0	0	0

СОФИЯ	3	2	5	50	24	15
СТАРА ЗАГОРА	4	5	18	4	0	2
ТЪРГОВИЩЕ		2	4	1	0	0
ХАСКОВО	1	1	7	4	0	0
ШУМЕН	0	0	6	2	0	0
ЯМБОЛ	1	0	3	2	0	0
ОБЩО	57	31	264	197	24	23

V. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО НАРУШЕНИЯ, ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ

Анализът на данните за извършени нарушения на Закона за движението по пътищата и Кодекса за застраховането е подразделен на следните групи:

1. Количество на ПТП и извършените нарушения на Закона за движението по пътищата и Кодекса за застраховането при водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години.

1. Липса на нарушения

От 936 водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, при 221 нямат констатирани нарушения на правилата за движението по пътищата с акт за установяване на административно нарушение или фиш. В процентно отношение това се явява 23,61 %.

2. С по едно и две нарушение

От 936 водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, 286 са с едно и две нарушения на правилата за движението по пътищата, установени с акт за установяване на административно нарушение или фиш. В процентно отношение това е 30,56 %.

Водачите с две установени с акт за установяване на административно нарушение или фиш нарушения на правилата за движението по пътищата са 114.

3. С повече от две нарушения

От 936 водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, 429 са с повече от две установени с акт за установяване на административно нарушение или фиш нарушения на правилата за движението по пътищата. В процентно отношение се явява 45,83 %.

4. С повече от 15 нарушения

От 936 водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, при 79 са установени повече от петнадесет нарушения на правилата за движението по пътищата. В процентно отношение се явява 8,4 %.

Рекордър по установени с акт за установяване на административно нарушение или фиш нарушения на правилата за движението по пътищата е водач с 96 нарушения.

II. Видове нарушения

1.1. Контрол върху ППС и движение с превишена и несъобразена скорост

Изборът на скорост от водачите на ППС винаги е бил свързан с вероятността за настъпване на ПТП и последиците от неговото настъпване. Скоростта винаги е била решаваща при едно ПТП, тъй като тя се свързва винаги с кинетичната енергия при колизия между ППС.

Установените нарушения, свързани с управлението на МПС с превишена скорост, са най-големият брой нарушения, установени при водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години.

Установени са 719 нарушения, от които въведеното ограничение е било на база Закона за движението по пътищата (чл. 21, ал. 1) - 412 нарушения, и въведено ограничение от пътен знак (чл. 21, ал. 2) – 307 нарушения. От установените нарушения 349 са в населено място и 194 са в извън населено място, 176 са повторно извършени нарушения.

В населено място, водачите са допуснали, както следва:

- за превишаване с 10 km/h – 4 нарушения;
- за превишаване от 11 до 20 km/h – 173 нарушения;
- за превишаване от 21 до 30 km/h – 112 нарушения;
- за превишаване от 31 до 40 km/h – 36 нарушения;
- за превишаване над 40 km/h – 17 нарушения;
- за превишаване над 50 km/h – 7 нарушения.

В извън населено място, са установени, както следва:

- за превишаване с 10 km/h – 1 нарушение;
- за превишаване от 11 до 20 km/h – 85 нарушения;
- за превишаване от 21 до 30 km/h – 63 нарушения;
- за превишаване от 31 до 40 km/h – 27 нарушения;
- за превишаване над 40 km/h – 15 нарушения;
- за превишаване над 50 km/h – 3 нарушения.

Поради слаб контрол са допуснати от водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, 28 нарушения, които са довели до същия брой ПТП.

Водачи на моторно превозно средство за обществен превоз на пътници и опасни товари са санкционирани за движение с превишена разрешената скорост, както следва:

- за превишаване с 10 km/h – 32 нарушения;
- за превишаване от 11 до 20 km/h – 11 нарушения;
- за превишаване от 21 до 30 km/h – 8 нарушения;
- за превишаване от 31 до 40 km/h – 2 нарушения;
- за превишаване над 40 km/h – 0 нарушения;
- за превишаване над 50 km/h – 1 нарушение.

Поради движение с несъобразена с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с конкретните условия на видимост скорост, водачите на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари са допуснали 57 нарушения, довели до ПТП.

1.2. Алкохол

Рискът от настъпване на ПТП при управление на МПС след употреба на алкохол е по-висока при новите водача, отколкото хората с повече опит зад волана. Една от

причините за това, че автомобилът се превърна в неразделна част от ежедневието на младите хора. Често това определя социалния им статус в групата на връстниците им.

Начинът на живот на младите хора има значение за високата степен на участие в ПТП на новите водачи, поради тясната връзка между тяхното поведение през свободното време и тяхното поведение при участие в пътното движение. Младите хора консумират алкохол извън собствените си домове много по-често от по-възрастните, особено през нощта и през почивните дни. Те са по-често на пътя през нощта, особено през почивните дни.

Рисковото поведение при тази категория водачи се обяснява с връзката между чувство за безопасност и неправилното използване на автомобила поради психологически причини - търсене на вълнуващо преживяване, самоизява и т.н.

9 нови водачи са санкционирани за управление на моторно превозно средство, трамвай или самоходна машина с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда до 1,2 на хиляда включително. Няма повторно извършените нарушения от този вид.

От направените общо 3 откази да бъде извършена проверка с техническо средство за установяване употребата на алкохол в кръвта и/или с тест за установяване употребата на наркотични вещества или техни аналози, един отказ има при тестване за установяване употребата на наркотични вещества или техни аналози.

13 водачите на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари са санкционирани за управление на моторно превозно средство, трамвай или самоходна машина с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда до 1,2 на хиляда включително. Повторно извършените нарушения от този вид е 1, а 2-ма водачи са направили откази да бъде извършена проверка с техническо средство за установяване употребата на алкохол в кръвта и/или с тест за установяване употребата на наркотични вещества или техни аналози, два при тестовете за установяване употребата на наркотични вещества или техни аналози.

1.3. Нарушения, свързани с правоспособността

Анализът на данни за извършени от водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, и водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари нарушения показва, че броят нарушения при управлението на МПС без да се притежават свидетелство за управление намалява.

Контролните органи са установили 69 нарушения на управление на МПС без водачът да притежава свидетелство за управление, а 19 са нарушенията за управление на моторно превозно средство, чиито водачът трябва да притежава свидетелство за управление, валидно за категорията, към която спада управляваното от него моторно превозно средство, да не е лишен от право да управлява моторно превозно средство по съдебен или административен ред, както и свидетелството му за управление да е в срок на валидност, да не е временно отнето по реда на чл. 171, т. 1 или 4 или по реда на чл. 69а от Наказателно-процесуалния кодекс и да не е обявено за невалидно, тъй като е изгубено, откраднато или повредено. 167 случая на ал. 150.

Водачите на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари са допуснали 15 нарушения на чл. 150 от ЗДвП - управление на МПС без водачът да притежава свидетелство за управление, а установените нарушения за управление на моторно превозно средство, след като водачът е лишен от това право по съдебен или административен ред - 8 нарушения.

1.4. Нарушения, свързани с извършването на маневри

Най-често при извършването на маневри, водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, са нарушили правилата за извършване на маневрата престрояване - 20 нарушения, при което в 15 случая са настъпили ПТП.

При неправилно движение назад се констатирано 1 нарушение, допуснати от нови водачи. При извършването на маневрата „Завиване наляво“ са допуснати 5 нарушения. Неправилни действия при извършване на маневрата „Изпреварване“ е установено в 9 случая.

1.5. Преминаване през кръстовище

Листа на опит затруднява новите водачи при преминаването през кръстовище, на което единият от пътищата е сигнализиран като път с предимство.

Неспазването на предимството при преминаване през кръстовище, на което единият от пътищата е сигнализиран като път с предимство, е причина за настъпването на 10 ПТП.

1.3. Неизпълнение на задълженията си като участник в ПТП

Общо 24 водачи не са изпълнили задълженията си като участници в ПТП. В 11 от случаите в произшествието е имало пострадали участници.

За този вид нарушения водачите на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари са допуснали 18 нарушения.

1.6. Ползването на обезопасителен колан и предпазна каска

Фокусът за поставяне на обезопасителен колан при управление на моторно превозно средство е специално насочен към новите водачи поради това, че те като рискова група сред участниците в движението могат да спазят своя живот чрез поставянето на обезопасителния колан или каска.

Изнесените данни обаче показват, че при водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, често се нарушава задължението за поставяне на обезопасителен колан при управление на пътни превозни средства от категориите от категории M1, M2, M3 и N1, N2 и N3.

Установени са 317 случая, при които те не са поставили обезопасителен колан. При 4 водача са констатирани 2 и повече случая на извършени нарушения от този вид, като рекордьор е водач с установени 5 случая.

12 водачи на мотоциклети и моторни средства не са изпълнили задължението си да използват защитни каски.

При водачите на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари са допуснали нарушения делът на този вид нарушения е по-висок в сравнение с новите водачи. Установени са 386 нарушения на неизпълнение на задължението да се управлява МПС с поставен обезопасителен колан.

1.7. Използване на мобилен телефон при управление

С напредването на технологиите се разширява използването на мобилен телефон по време на управление на превозното средство без чрез устройство, позволяващо използването на телефона без участие на ръцете му. Много често новите водачи по време на управление текстови съобщения, други водят телефонни разговори със своя телефон в ръка. Разсейването по време на управление на моторно превозно средство обаче крие големи рискове.

Нарушение на забраната за използване мобилен телефон по време на управление на превозното средство без чрез устройство, позволяващо използването на телефона без участие на ръцете му, са нарушили 30 нови водачи. При двама от тях това нарушение е констатирано 2 пъти.

За този вид нарушения водачите на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари са допуснали 125 нарушения.

1.8. Поведение на тези водачи спрямо пешеходците

Увеличава се делът на установените нарушения от новите водачи, които при приближаване към пешеходна пътека нарушават правото на пешеходците да пресекат безопасно пешеходната пътека.

Установени са само 11 случая, при което при приближаване към пешеходна пътека водачът на нерелсово пътно превозно средство е длъжен да пропусне стъпилите на пешеходната пътека или преминаващите по нея пешеходци, като намали скоростта или спре.

1.9. Нарушения с по-ниска степен на обществена опасност от водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години

1.9.1. Използване на светлини

111 нарушения са нарушенията за движение през нощта и при намалена видимост без да включени къси или дълги светлини на МПС.

257 нарушения са нарушенията за движение без включени дневни светлини.

1.9.2. Неносене на документи и оборудване на МПС

От водачите на МПС водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, са установени следните нарушения на чл. 100 от Закона за движението по пътищата:

- Неносене на свидетелство за управление на МПС - 324 нарушения;
- Неносене на свидетелство за регистрация на МПС - 161 нарушения;
- Неносене на полица за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите - 27 нарушения.

От установените общо 373 нарушения на чл. 139, ал. 2 от ЗДвП може да се направи извода, че управляваните по пътя на три- и четириколесни моторни превозни средства от водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години не са с необходимото оборудване.

ГЛАВА ВТОРА

Анализ на информацията за разглежданите ТПТП, както и на данните за водачите със стаж до две години в категорията управлявано МПС, и за водачите на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, участвали в ТПТП, по отношение на мястото и условията при настъпване на ТПТП, причините за настъпване, а също така и наличните за водачите данни от компетентността на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИААА)

ВЪВЕДЕНИЕ

Дейността на служителите от Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" (ИААА, агенцията) е регламентирана от Закон за автомобилните превози,

Закон за движение по пътищата, редица регламенти и наредби както и от Устройствен правилник на ИААА.

Структурата на Агенцията включва звена, които пряко и косвено работят за подобряване на безопасността на движение по пътищата. Тя е свързана с осъществяване на контрол и регулация на общественият превоз на пътници и товари, автомобилните превози на опасни товари, техническата изправност на превозните средства, придобиването на правоспособност за управление на моторни превозни средства (МПС), повишаване квалификацията на водачите, психологически подбор и др. дейности определени с национални или европейски нормативни документи, които са насочени към:

- Подобряване управлението на транспортната система;
- Повишаване сигурността и безопасността на транспортната система;
- Подобряване качеството на подготовката и преподготовката на кандидати за водачи на МПС;
- Повишаване качеството на периодичните прегледи за проверка за техническата изправност на пътни превозни средства (ППС);
- Повишаване безопасността на движението по пътищата (БДП).

Към края на 2024 г., в информационните масиви на агенцията на лицензионен режим са регистрирани:

- 19 330 броя фирми извършващи превоз на пътници и товари, с 103 648 заверени копия и 102195 броя МПС, което е повече с 205 при фирмите и с 3 513 броя заверени копия спрямо 2023 г.
- 1 129 броя са учебни центрове по наредби 37, 40 и 41 за подготовка кандидат водачи на МПС и преподготовка на водачи на МПС (10140 за 2023 г.).

Обект на настоящото обследване са тежките пътнотранспортни произшествия (ТПТП) с МПС управлявани от водачи придобили свидетелство за правоуправление до 2 години, включително и тези с по-голям стаж като водачи на МПС, но придобили по-висока категория свидетелство за управление на МПС до 2 години от придобиването и.

I. ОБСЛЕДВАНЕ НА ТЕЖКИТЕ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ, ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ, ПРИДОБИЛИ ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ ДВЕ ГОДИНИ

През 2024 година, общият брой на регистрираните тежки ТПТП е 7173 с 478 загинали и 9054 ранени.

През 2024 г. регистрираните ТПТП с участието на водачи придобили свидетелство за правоуправление до 2 години са 914 (12,7 % от общия брой) ТПТП с 51 (10,7 % от общия брой) загинали и 1264 (14 % от общия брой) ранени участници.

Регистрираните тежки пътнотранспортни произшествия (ТПТП) през 2024 г. в сравнение с 2023 г. разпределени по вид на участвалото МПС, управлявани от водачи, придобили правоспособност за управление на МПС до 2 години е показано в Таблица 1.

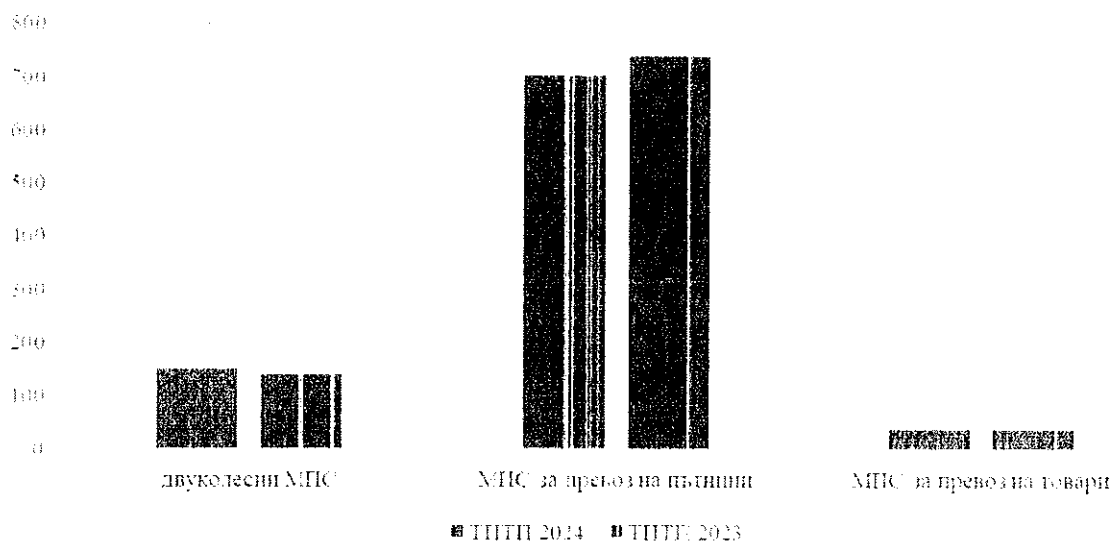
Вид на МПС	ТПТП		ранени		загинали	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
двуколесни МПС	151	140	171	147	6	9
МПС за превоз на пътници	703	739	1034	1157	36	47
МПС за превоз на товари	38	39	39	57	9	3
ОБЩО	914	918	1264	1361	51	59

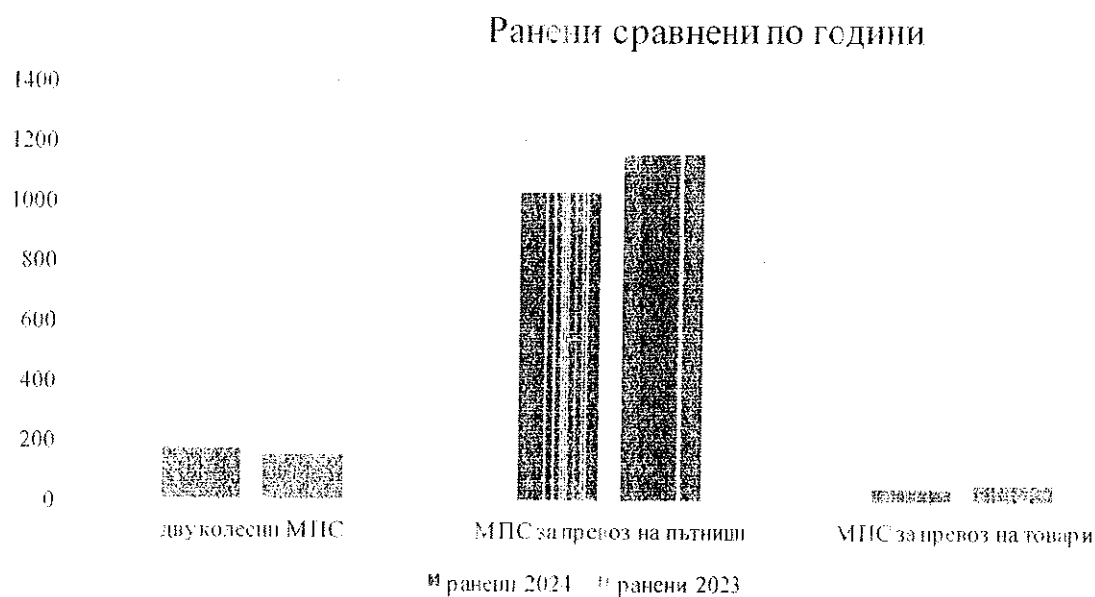
Сравнени, данните за произшествията, допуснати от водачи придобили правоспособност до 2 години, между 2024 г. и 2023 г. показват намаление на ТПТП с 0,1 %, на загиналите със 7,1 %, а при ранените участници - с 1,1 %.

Най-често в ТПТП попадат „нови“ водачи управлявали МПС за превоз на пътници от категориите М1, М2 и М3, при които 845 % от участниците са получили наранявания, а други 70,2 % от общият брой са загинали.

Показаните по-долу графики визуализират данните от Таблица 1.

ТПТП сравнени по години





През 2024 г. за придобиване на правоспособност за управление на МПС на изпит са се явили общо 226 101 кандидати. От тях 161 792 са преминали успешно както теоретичния, така и практическия изпит, което съответства на успеваемост от 41,65%. В таблица 2 е представено разпределението на явилите се кандидати по областни отдели на ИА „Автомобилна администрация“ – общо за теоретичния и практическия изпит.

Таблица 2

ОО „АА“	КАДИДИТИ ПРОХОДИ(бр)	НЕУЧИТЕ(бр)	ИЗГНИ(бр)	НЕПОДАРИ(бр)	УЧАСТИЕ ИЗПИТ	ИЗПРАВИ	УЧАСТИЕ(бр)	ИЗПРАВИ (бр)	УСПЕШНОСТ УЧАСТИЕ%
ОО "АА" - Благоевград	12775	269	0	31	12475	8429	0	4227	50,15
ОО "АА" - Бургас	14035	402	0	45	13588	10334	5	3388	32,78
ОО "АА" - Варна	17765	531	0	105	17129	11506	0	5916	51,42
ОО "АА" - Велико Търново	7364	149	0	12	7203	5161	5	2131	41,29
ОО "АА" - Видин	2748	76	0	12	2660	1927	2	759	39,39
ОО "АА" - Враца	7901	281	0	10	7610	5828	0	1923	33,00
ОО "АА" - Габрово	3487	96	0	15	3376	2418	0	996	41,19
ОО "АА" - Добрич	5454	122	0	8	5324	4127	0	1274	30,87
ОО "АА" - Кърджали	5045	89	0	17	4939	3770	0	1211	32,12
ОО "АА" - Кюстендил	4793	124	0	7	4662	3563	2	1149	32,25
ОО "АА" - Ловеч	3066	62	0	11	2993	2151	1	864	40,17
ОО "АА" - Монтана	3252	90	0	8	3154	2168	0	1024	47,23
ОО "АА" - Пазарджик	9219	312	0	34	8873	5801	2	3204	55,23
ОО "АА" - Перник	4812	209	0	4	4599	3524	0	1147	32,55
ОО "АА" - Плевен	7932	243	0	22	7667	5619	2	2154	38,33
ОО "АА" - Пловдив	22454	829	1	79	21545	14471	0	7465	51,59
ОО "АА" - Разград	3855	72	0	10	3773	2816	0	984	34,94
ОО "АА" - Русе	6470	83	0	25	6362	4788	0	1619	33,81
ОО "АА" - Силистра	3662	137	0	10	3515	2375	0	1207	50,82
ОО "АА" - Сливен	6369	152	0	17	6200	4253	2	2032	47,78
ОО "АА" - Смолян	2719	39	0	7	2673	2087	0	599	28,70
ОО "АА" - София	47432	1312	2	179	45939	34086	9	12495	36,66
ОО "АА" - Стара Загора	8784	184	0	43	8557	6432	0	2232	34,70
ОО "АА" - Търговище	4136	129	0	31	3976	2449	0	1600	65,33
ОО "АА" - Хасково	6960	139	0	23	6798	5121	2	1738	33,94
ОО "АА" - Шумен	6352	171	0	18	6163	3865	0	2368	61,27
ОО "АА" - Ямбол	4482	120	0	14	4348	2723	0	1685	61,88
Общо	233323	6422	3	797	226101	161792	32	67391	41,65

Успеваемост на кандидати за водачи на МПС по областни отдели след явяване на теоретичен и практически изпит

ОО "АА" - Ямбол	60,00
ОО "АА" - Шумен	60,00
ОО "АА" - Хасково	60,00
ОО "АА" - Търговище	60,00
ОО "АА" - Стара Загора	60,00
ОО "АА" - София	60,00
ОО "АА" - Смолян	60,00
ОО "АА" - Сливен	60,00
ОО "АА" - Силистра	60,00
ОО "АА" - Русе	60,00
ОО "АА" - Разград	60,00
ОО "АА" - Пловдив	60,00
ОО "АА" - Плевен	60,00
ОО "АА" - Перник	60,00
ОО "АА" - Пазарджик	60,00
ОО "АА" - Монтана	60,00
ОО "АА" - Ловеч	60,00
ОО "АА" - Кюстендил	60,00
ОО "АА" - Кърджали	60,00
ОО "АА" - Добрич	60,00
ОО "АА" - Габрово	60,00
ОО "АА" - Враца	60,00
ОО "АА" - Видин	60,00
ОО "АА" - Велико Търново	60,00
ОО "АА" - Варна	60,00
ОО "АА" - Бургас	60,00
ОО "АА" - Благоевград	60,00

На теоретичен изпит са се явили 110 467 кандидати при 69,73% на издържалите изпита, а на практически - 87 637 кандидати с 71,35% успеваемост.

Областните отдели с най-висока успеваемост от практическия изпит са Перник - 90%, Враца - 88% и Добрич съответно с 86%.

Най-ниска успеваемост (практически изпит) се очертават Търговище - 57%, Шумен - 58% и Ямбол съответно с 58%.

Най-висок брой кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС са София - 46 120 броя, Пловдив 21 576 броя и Варна - 17 234 броя.

Препоръчително е да се анализират причините за ниската успеваемост в регионите Търговище, Шумен и Ямбол - например недостатъчна подготовка на кандидатите за водачи на МПС от преподавателите в учебните центрове или по-голяма е взискателността на председателите на изпитни комисии.

Следващата таблица 3 показва резултатите от проведените практически изпити на кандидатите за водачи на МПС и такива придобили друга категория за управление на МПС от притежаваната.

Таблица 3

ПРАКТИКА Брой изпитани за придобиване на правоспособност за управление на МПС ПО КАТЕГОРИИ за периода от 01.01.2024 до 31.12.2024																										
ОО "АА"	АМ	М	А1	А	В1	В	В+Е	Ткт	Тб6	Тм	А2	С1>С	Д (103)	В(78)	Р	С1	С	С1+Е	С+Е	Д1	Д	Д1+Е	Д+Е	общо	% успеv.	
Благоевград	0	0	70	532	0	5386	164	13	0	0	164	0	0	129	0	0	404	0	284	0	90	0	0	7252	62 %	
Бургас	0	0	34	690	0	4753	205	31	0	0	184	0	0	220	0	0	420	0	257	0	89	0	0	6888	81 %	
Варна	0	0	44	782	0	7108	230	24	0	0	149	0	17	233	0	0	500	0	293	2	106	0	0	9492	63 %	
Велико Търново	0	0	18	308	0	2926	176	35	0	0	71	0	0	103	0	0	316	0	185	0	52	0	0	4194	67 %	
Видин	0	0	6	77	0	939	115	0	0	0	8	0	0	17	0	0	143	0	63	0	14	0	0	1382	76 %	
Враца	0	0	19	510	0	2209	438	12	0	0	71	0	0	42	0	0	291	0	202	0	56	0	0	3850	88 %	
Габрово	0	0	0	173	0	1238	81	9	0	0	42	0	0	30	0	0	108	0	64	0	17	0	0	1763	75 %	
Добрич	0	0	31	183	0	1698	169	159	0	0	25	0	0	34	0	0	211	0	118	0	50	0	0	2699	86 %	
Кърджали	0	0	9	144	0	1720	146	0	0	0	39	0	0	26	0	0	165	0	104	0	43	0	0	2437	83 %	
Кюстендил	0	0	12	303	0	1631	81	2	0	0	59	0	0	19	0	0	137	0	97	0	38	0	0	2390	83 %	
Ловеч	0	0	10	82	0	1122	74	10	0	0	8	0	0	12	0	0	93	0	86	0	8	0	0	1505	76 %	
Перник	0	0	36	439	1	1357	21	0	0	0	96	0	0	39	0	0	119	0	52	0	31	0	0	2247	90 %	
Плевен	0	0	28	293	0	2709	87	133	0	0	58	0	21	76	0	0	213	0	107	0	58	0	0	3846	78 %	
Пловдив	0	0	43	967	0	9076	351	40	0	0	241	0	0	232	0	0	449	0	282	0	100	0	0	11804	65 %	
Разград	0	0	8	73	0	1244	124	66	0	0	31	0	0	15	0	0	149	0	98	0	11	0	0	1819	85 %	
Русе	0	0	11	201	2	2331	111	15	0	0	65	0	5	81	0	0	243	0	159	1	93	0	0	3328	76 %	
Силистра	0	0	8	80	0	1210	147	177	0	0	12	0	0	14	0	0	144	0	75	0	21	0	0	1889	70 %	
Сливен	0	0	7	301	0	2285	159	44	0	0	54	0	0	19	0	0	235	0	159	0	49	0	0	3312	70 %	
Смолян	0	0	12	103	0	1027	36	4	0	0	27	0	0	18	0	0	78	0	33	0	13	0	0	1351	83 %	
София (столица)	0	0	95	2207	21	18004	433	12	0	40	508	0	21	900	0	2	782	0	420	0	159	0	0	23743	76 %	
София	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 %	
Стара Загора	0	0	16	280	0	3374	157	0	0	0	53	0	0	69	0	0	197	0	126	0	26	0	0	4298	79 %	
Търговище	0	0	3	101	0	1812	89	55	0	0	8	0	0	18	0	0	119	0	59	0	13	0	0	2277	57 %	
Хасково	0	0	37	368	0	2326	132	13	0	0	79	0	0	21	0	0	319	0	211	0	61	0	0	3610	78 %	
Шумен	0	0	32	198	0	2536	199	0	0	0	55	0	0	81	0	0	224	0	104	0	37	0	0	3466	58 %	
Ямбол	0	0	7	120	1	1973	64	28	0	0	40	0	0	85	0	0	118	0	78	0	12	0	0	2528	58 %	
ОБЩО	0	0	596	9515	25	81994	3989	882	0	40	2147	0	64	2533	0	2	6177	0	3716	3	1247	0	0	113370		

Данните в таблицата показват, че най-много изпитани кандидати за водачи на МПС са тези от категорията „В“ – 81 994 броя както и кандидати за притежание на свидетелство за правоуправление на МПС от категория „С“ – 6 177 броя. Голям е броят и на издържалите практическия изпит водачи на двуколесни МПС от категория „А“ – 9 515 броя.

Най-много изпитани кандидати за водачи на МПС от категория „В“ са регистрирани в София - 38 000 и МПС от категория „С“ - 1 799 (София).

Успеваемост от изпитите по категории МПС (избрани примери):

- Категория В: Средна успеваемост ~70% (най-висока в Перник – 90%).
- Категория С: Средна успеваемост ~65% (най-ниска в Търговище – 61%).

През 2024 година 87 632 кандидати за водачи на ППС от всички категории са придобили право да го управляват, което представлява увеличение с 3608 водачи придобили право да управляват ППС в зависимост от придобитата категория спрямо 2023 година.

Разпределението по придобита категория на кандидатите за правоспособност да управляват МПС след успешно положен изпит е както следва:

- за водачи на двуколесни МПС – 11 705 или с 2 571 повече спрямо 2023 г.;
- за водачи от категория В, ВЕ, В (78), ВЕ (78) – 64 334 или с 2 486 повече спрямо 2023;
- за водачи от категория С и СЕ – 9 377 или с 1 923 кандидати по-малко спрямо 2023;
- за водачи от категория D, D(103), D1 – 1 277 или с 384 кандидати по-малко спрямо 2023 г.
- за водачи от категория Ткт и Тм – 939 или със 90 повече спрямо 2023 г.

1. ОБСЛЕДВАНЕ НА ТЕЖКИТЕ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ТПТП), ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ С ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ДВУКОЛЕСНИ МПС, ПРИДОБИЛИ ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ДО ДВЕ ГОДИНИ

КРИТЕРИЙ 1: Допуснати ТПТП, разпределени по категория двуколесни МПС

Категориите на двуколесни МПС са посочени в чл. 149 от ЗДВП и са определени в чл. 4 от Регламент (ЕС) No 168/2013, а именно:

- категория L1e – леки двуколесни моторни превозни средства, която се разделя на подкатегории:
 - подкатегория L1e-B – двуколесни мотопеди;
- категория L3e – двуколесни мотоциклети, която се разделя на следните подкатегории според:
 - мощността на двигателя:
 - подкатегория L3e-A1 – мотоциклети с ниска мощност;
 - подкатегория L3e-A2 – мотоциклети със средна мощност;
 - подкатегория L3e-A3 – мотоциклети с висока мощност;
 - специалното предназначение:
 - подкатегория L3e-A1E, L3e-A2E или L3e-A3E – ендуро мотоциклети;
 - подкатегория L3e-A1T, L3e-A2T или L3e-A3T – траял мотоциклети;

Регистрираните тежки пътнотранспортни произшествия (ТПТП) с участието на двуколесни МПС е показано в Таблица 4.

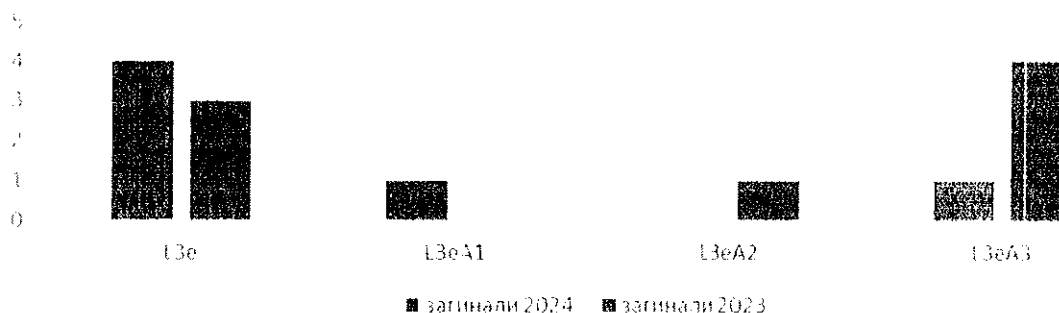
Таблица 4

Категория на двуколесно МПС	ТПТП		ранени		загинали	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
L1eB	1	2	1	2		

L3	17	10	19	11		
L3e	78	69	86	74	4	3
L3eA1	7	2	9	13	1	
L3eA2	25	18	29	19	0	1
L3eA3	23	28	27	28	1	4
Общо	151	140	171	147	6	9



Загинали участници в ТПТП с участието на водачи на двуколесни МПС разпределени по категории



Статистическите данни за инцидентите с двуколесни моторни превозни средства през последните две години разкриват смесена картина - както положителни тенденции, така и области, изискващи спешно внимание. Общият брой пътнотранспортни произшествия (ТПТП) през 2024 г. възлиза на 151, което представлява увеличение със 7,9% спрямо предходната година (140). Паралелно с това се наблюдава и значителен ръст на броя на ранените - от 147 през 2023 г. на 171 през 2024 г. (нарастване с 16,3%).

На фона на тези тревожни показатели обаче, се откроява една положителна тенденция - броят на загиналите в инциденти с двуколесни МПС намалява с 33,3%, от 9 през 2023 г. на 6 през текущата година. Това намаление може да се дължи на въведените през последните години мерки за повишаване на безопасността.

При детайлен анализ по категории МПС се идентифицират няколко ключови тенденции:

- Водачите на МПС от категория L3e се очертават като най-проблемните. През 2024 г. те са отговорни за над половината от всички регистрирани инциденти (78 от 151). Броят на ранените нараства с 16,2%, а загиналите - от 3 на 4. Тези данни настоятелно изискват въвеждането на специфични мерки при обучението и контрола за подобряване на безопасността на движение по пътищата.
- Водачите на МПС от категория L3eA2 демонстрират особено тревожна динамика с 38,9% увеличение на инцидентите и 52,6% повече ранени.
- Водачите на двуколесни МПС от категория L3eA3, отбелязват намаление със 17,9% на инцидентите, но все още продължават да представляват сериозен риск, с 27 ранени и 1 загинал през 2024 г.
- Водачите на МПС от категория L1eB показват ниски и стабилни показатели.

За да се обърне негативната тенденция, се препоръчват следните мерки:

1. Въвеждане на задължителни допълнителни практически и теоретични обучения по безопасност за водачите на най-рисковите категории двуколесни МПС.
2. Завишен контрол за техническата изправност на тази категория превозни средства.
3. Разработване на целеви превантивни програми за най-засегнатите групи водачи на двуколесни МПС.

Изводът от анализа на регистрираните ТПТП с водачи на двуколесни МПС от различните категории е, че въпреки известно подобрене в показателите за смъртност,

общият брой инциденти и наранявания продължава да нараства, което изисква комплексен подход и незабавни действия от страна на компетентните институции:

- Повишаване нивото на подготовка на кандидат водачите;
- Повишаване изискванията към кандидат водачите при провеждане на изпит за придобиване на правоспособност;
- Промени в нормативната уредба и въвеждане на елементи в полигоните, свързани с реалните пътни условия за движение – мокра пътна настилка, пясък на пътя и други.

През 2024 година 228 учебни центъра притежават разрешения за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление от категориите А, А1, А2 и АМ. Спрямо 2023 година се забелязва намаление с 9 броя школи. На изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС през 2024 г. са се явили 9134 човека, което е с 591 кандидата по-малко спрямо 2023 г. (8 543 кандидата).

Таблица 5

Категория	Общо записани	Издържали	Успеваемост %
А	7294	6105	84
А1	429	346	81
А2	1410	1152	82
АМ	1	1	100
ОБЩО	9134	7603	83,2

КРИТЕРИЙ 2: Допуснати ТПТП от успешно положилите изпити водачи с правоспособност за управление на двуколесни МПС, разпределени по учебни центрове.

Справка за регистрирани тежки ТПТП с водещ показател „Ранени“ участници, получили свидетелство за правоуправление на двуколесно МПС от учебните центрове.

Анализът на данните в следващата таблица показва следните резултати:

1. Учебните центрове с висока ефективност на кандидати издържали изпит спрямо регистрираните ПТП от водачи придобили права за управление на МПС в тази школа са следните:

- № 3275 – От 309 издържали има регистрирани 3 ПТП
- № 3662 – От 254 издържали има регистрирани 3 ПТП.
- № 4171 – От 205 издържали има регистрирани 3 ПТП.

2. Най-ниска ефективност наброй издържали изпит кандидати към регистрирани ПТП от учебни центрове водачи придобили права за управление на МПС в тази школа са следните:

- № 4318 – От 7 издържали има регистрирани 7 ПТП.
- № 3809 – От 55 издържали има регистрирани 8 ПТП.
- № 4211 – От 122 издържали има регистрирани 5 ПТП.

3. Общи тенденции

• По-големите учебни центрове (с повече издържали) обикновено имат по-добри показатели, тъй като ПТП-тата са сравнително малко спрямо броя на успешните.

• Център № 4318 е изключение – има много висок брой ПТП (7) спрямо малък брой издържали (7), което го прави най-неефективния.

4. Изводи и препоръки

- Центрове като № 3275, 3662 и 4171 са пример за добра практика – висока успеваемост на изпитите за придобиване на свидетелство за правоуправление на МПС и тези водачи са регистрирани нисък брой ПТП.

- Център № 4318 изисква комплексна проверка за спазване на нормативната уредба и методология за обучение на кандидати за водачи на МПС..

Таблица 6

№ разрешително Учебен център	Брой издържали практически изпит	ПТП	Ранени	Загинали
4318	43	7	6	1
4211	122	5	5	0
3809	55	5	8	0
4210	165	5	8	0
3867	55	4	4	0
3350	114	4	4	0
4187	77	4	4	0
3275	309	3	3	0
4283	163	3	3	0
3060	99	3	2	0
4171	205	3	3	0
4086	80	3	3	0
3096	134	3	3	0
3967	112	3	4	0
3930	173	3	3	0
3907	81	3	3	0
3769	98	3	3	0
3662	254	3	3	

В следващата таблица № 7 са показани ПТП с участието на успешно издържан от първи път изпит, водачи на двуколесни МПС с водещ показател „Загинали“.

Таблица 7

№ разрешително Учебен център	Брой издържали практически изпит	ПТП	Ранени	Загинали
3738	137	1	0	1
3719	17	1	0	1
4394	15	1	1	1
4302	73	2	1	1
3357	44	1	0	1
4318	43	7	6	1

Регистрираните ТТП със загинали участници са настъпили с водачи управляващи двуколесни МПС от категория L3E, L3, L3EA3 и L3EA2.

Забележка: Имената на учебните центрове са заменени с номерата на разрешителните за обучения.

Изнесените данни са само за учебни центрове, чиито курсисти са придобили свидетелство за правоуправление на двуколесни МПС и са участници в ТТП с по-висока аварийност.

Анализирайки данните за регистрираните през 2024 година ТТП с участието на водачи на двуколесни МПС, може да се отбележи, че в голяма част от учебните центрове има подобрение в показателя пътнотранспортна аварийност и спад на участващите в ТТП.

КРИТЕРИЙ 3: Допуснати ТТП със загинали и ранени участници по областни отдели на ИА „Автомобилна администрация“, Учебни центрове и председатели на изпитни комисии (ПИК).

При разглеждане на данните за аварийността с двуколесни МПС, отнесени към председателите на изпитни комисии (ПИК), участвали в практическия изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС за управление на МПС от категории А, А1 и А2 и разпределени по области, се очертават следните резултати:

Таблица 8

Областен отдел ИААА	Ранени	Загинали	код на Учебен център	Код на ПИК
ОО БУРГАС	1	0	3930	А 1
	1	0	3769	А 1
	1	0	3967	А 1
	1	0	4318	А 1
	2	0	3967	А 1
	1	0	3930	А 1
	2	0	4012	А 1
	1	0	3769	А 2
	1	0	3930	А 2
	0	1	4318	А 4
	1	0	4318	А 4
	1	0	4318	А 4
	1	0	3967	А 4
	1	0	3938	А-35
	1	0	3769	А-35
ОО ВАРНА	1	0	3350	В 3
	1	0	4211	В 1
	1	0	4211	В 6
	1	0	3825	В 4
	1	0	4310	В 6
	1	0	4211	В 7
	1	0	3126	В 1

	1	0	3350	B 3
	1	0	3892	B 9
	1	0	3662	B 10
	1	0	3491	B 1
	1	0	3491	B 4
	1	0	3547	B 6
	1	0	4211	B 5
	1	0	3350	B 38
	1	0	4211	B 5
	1	0	3101	B 6
	1	0	3096	B 38
ОО ВИДИН	0	1	3719	BH 1
	1	0	3682	BH 1
	1	0	3952	BH 1
ОО ВРАЦА	1	0	3096	BP 3
	3	0	4201	BP 1
	1	0	3615	BP 1
	1	0	4201	BP 1
	1	0	3096	BP 3
ОО ВЕЛИКО ТЪРНОВО	1	0	4283	BT 2
	1	0	4283	BT 3
	1	0	4283	BT 1
	1	1	4394	BT 1
	1	0	3397	BT 2
ОО БЛАГОЕВГРАД	1	0	3323	E 2
	1	0	3323	E 3
ОО ПЛЕВЕН	1	0	4335	EH 1
	1	0	3060	EH 2
	1	0	2992	EH 1
	1	0	3857	EH 1
	1	0	4355	EH 2
	1	0	3060	EH 3
ОО Кърджали	1	0	3991	K 1
	1	0	3876	K 4
	1	0	3991	K 4
ОО Кюстендил	1	0	3800	KH 1
ОО МОНТАНА	1	0	4224	M 1
	1	0	4234	M 2
	1	0	4224	M 1
ОО ШУМЕН	1	0	3579	H 1
	1	0	3352	H 1
	1	0	4383	H 1
	0	1	4302	H 1

	1	0	4302	H 3
	1	0	4440	H 1
	1	0	4383	H 3
	1	0	4446	H 1
ОО Ловеч	1	0	3707	OB 2
ОО Русе	1	0	3907	P 1
	1	0	3907	P 2
	1	0	4033	P 2
	1	0	3221	P 1
	1	0	3907	P 1
	1	0	3771	P 2
	1	0	4037	P 2
ОО Пазарджик	3	0	4340	PA-20
	1	0	4223	PA-20
	0	1	3738	PA 2
	1	0	3511	PB 6
ОО Пловдив	1	0	4187	PB 7
	1	0	3811	PB 4
	1	0	4171	PB 6
	1	0	4267	PB-35
	1	0	5267	PB-35
	1	0	4279	PB 3
	1	0	4187	PB 3
	1	0	4397	PB 7
	1	0	4210	PB 6
	1	0	4397	PB 6
	1	0	4171	PB 4
	1	0	4210	PB 3
	1	0	4279	PB 5
	2	0	4210	PB 6
	1	0	4397	PB 4
	1	0	3811	PB 4
	1	0	4210	PB 6
	1	0	4187	PB 8
	1	0	4187	PB 4
ОО Перник	1	0	4243	PK 2
	1	0	4243	PK 1
ОО СОФИЯ	1	0	3966	C 9
	1	0	3744	C 11
	1	0	4354	C 4
	2	0	3931	C 2
	3	0	3809	C 6
	1	0	4309	C 14

	1	0	3809	C 9
	1	0	3481	C 11
	1	0	4309	C 14
	1	0	3809	C 11
	2	0	3809	C 13
	1	0	3662	C 14
	1	0	4439	C 19
	1	0	4086	C 15
	0	1	3357	C 19
	1	0	3966	C 6
	1	0	4086	C 6
	1	0	3396	C 11
	1	0	4058	C 45
	1	0	4210	C 8
	1	0	4174	C 45
	1	0	3275	C 7
	2	0	3744	C 5
	1	0	3809	C 7
	2	0	4067	C 11
	1	0	3275	C 11
	1	0	3275	C 19
	2	0	3966	C 16
	1	0	4086	C 6
ОО Смолян	1	0	4096	CM 1
	1	0	3770	CM 1
ОО Сливен	1	0	4092	CH 2
	2	0	415	CH 2
ОО Стара Загора	1	0	3428	CT 5
	1	0	3619	CT 5
	1	0	3619	CT 2
	1	0	3428	CT 3
	2	0	4486	CT 2
	1	0	3710	CT 2
ОО ТЪРГОВИЩЕ	2	0	4336	T 2
ОО Добрич	1	0	3884	TX 2
	1	0	4303	TX 2
	1	0	3022	TX 2
ОО ЯМБОЛ	1	0	3712	Y 3
	1	0	3712	Y 2
	1	0	3043	Y 2
	1	0	3188	Y 2
ОО ХАСКОВО	1	0	3867	X 1
	1	0	3867	X 1

	1	0	3867	X 2
	1	0	3451	X 3
	1	0	3093	X 3
	1	0	3005	X 2
	1	0	826	X 2

Забележка:

1. Във връзка с изискванията на Закон за защита на личните данни, имената на председателите на изпитни комисии (ПИК) са заменени с код, който е достъпен само от представители на МВР и МТС. Кодът е сформиран по следния начин: Първата буква представлява Областния отдел по структурата на ИААА, а цифрата е пореден номер ПИК от съответния отдел.

2. Данните за ПИК се отнасят само за резултатите през 2023 г.

3. В колона „Код на учебни центрове“ са посочени номерата на разрешителните за дейността

Анализът на данните от таблица 8 показва следното:

Настоящият анализ разглежда връзката между код на ПИК и код на учебен център въз основа на данни за инциденти, включващи ранени и загинали.

1. Обща картина на инцидентите

- Най-много ПТП се наблюдава в областните отдели София, Пловдив и Варна.
- Най-много ПТП са регистрирани от водачи на двуколесни МПС положили и издържали изпит при ПИК "РВ 6" (ОО Пловдив), "С 11" (ОО София) и "В 6" (ОО Варна).
- Учебни центрове 4 211 (Варна) и 3 809 (София) са с най-много регистрирани инциденти с пострадали участници.
- Получили правоспособност водачи на двуколесни МПС след изпит от ПИК "РВ 6" от учебен център 4 210 са регистрирани 3 ПТП, както и при ПИК "С 11", провел изпит в учебен център 3 809 - 3 ПТП.

Разпределение на данните за ПИК и областни отдели се забелязва следното:

1. ОО София

- Преобладаващ брой проведени изпити се забелязва при ПИК: "С 11", "С 6" и "С 19"
- Най-много явявания на кандидати са представили учебни центрове: 3809, 3744 и 3275

2. ОО Пловдив

- Най-много проведени практически изпити имат ПИК: "РВ 6", "РВ 4"
- Проблемен учебен център с преобладаващ брой ПТП с участници получили свидетелство за правоуправление е 4187, което предполага необходимост от преглед на условията за обучение.

КРИТЕРИЙ 4: Регистрирани ТПТП с двуколесни МПС разпределени по области и брой на учебните центрове притежаващи разрешение за обучение на водачи от категории А, А1, А2 и АМ.

Разпределение на пътнотранспортните произшествия с двуколесни МПС по области и броят на учебните центрове притежаващи разрешение за обучение на водачи от категории А, А1, А2 и АМ в съответната област е посочено в Таблица 7 е както следва:

Данните показват общо 157 записа за ПТП, разпределени между 76 учебни центрове.

От тях:

- 168 инцидента с ранени (96.5%)
- 6 инцидента със загинали (3.5%)

Най-проблемни учебни центрове в областни отдела (3+ инцидента) допуснати от водачи на МПС придобили права за управление в тези школи са:

1. 4 211 (Варна) - 5 инцидента (5 ранени)
2. 3 809 (София) - 5 инцидента (7 ранени, 1 загинал)
3. 3 967 (Бургас) - 4 инцидента (4 ранени)
4. 3 930 (Бургас) - 3 инцидента (3 ранени)
5. 3 769 (Бургас) - 3 инцидента (3 ранени)
6. 4 318 (Бургас) - 3 инцидента (2 ранени, 1 загинал)
7. 4 210 (Пловдив/София) - 3 инцидента (5 ранени)

Учебни центрове със смъртни случаи допуснати от водачи на МПС придобили права за управление в тези школи са:

1. 4 318 (Бургас) - 1 загинал, 2 ранени
2. 3 719 (Видин) - 1 загинал
3. 4 302 (Шумен) - 1 загинал, 1 ранен
4. 3 357 (София) - 1 загинал
5. 4 394 (Велико Търново) - 1 загинал
6. 3 738 (Пазарджик) - 1 загинал

Учебни центрове с участие на водачи придобили правоспособност за управление на двуколесно МПС при тях с ранени (2+) в един инцидент:

1. 4 201 (Враца) - 3 ранени (ПИК ВР 1)
2. 4 486 (Стара Загора) - 2 ранени (ПИК СТ 2)
3. 4 335 (Плевен) - 2 ранени (ПИК ЕН 1)
4. 4 012 (Бургас) - 2 ранени (ПИК А 1)
5. 4 067 (София) - 2 ранени (ПИК С 11)

На територията обслужвана от ОО Бургас:

- С висока аварийност на водачи придобили правоспособност да управляват МПС в учебните центрове: 3 967, 3 930, 3 769, 4 318. При тях са регистрирани общо 15 инцидента (13 ранени, 1 загинал).

На територията обслужвана от ОО София:

- С висока аварийност на водачи придобили правоспособност да управляват МПС в учебните центрове: 3 809, 3 744, 3 275 при които са регистрирани общо 18 ПТП с 23 ранени и 1 загинал участник.

На територията обслужвана от ОО Варна:

- Доминираща транспортна аварийност се отбелязва в учебен център: 4 211 с общо 8 ПТП с 8 ранени.

КРИТЕРИЙ 5: ТПТП, разпределени по учебни центрове, спрямо водачите, явили се най-много пъти на теоретичен изпит (2+пъти) и практически изпит (2+ пъти)

В този критерий са разгледани явяванията на практически и теоретичен изпит за придобиване на правоспособност за управление на двуколесни МПС само на участници в ТПТП, Учебните центрове, които са ги представили за изпит и лицата, определени от жребия за деня да проведат изпита.

Общият брой на проведените теоретични и практически изпити за придобиване на правоспособност за управление на двуколесни МПС е 18 136, от тях:

- Теория – 700 броя;
- Практика – 10 136 броя.

Таблица 9

ТЕОРИЯ Брой изпитани за придобиване на правоспособност за управление на МПС ПО КАТЕГОРИЯ за периода от 01.01.2024 до 31.12.2024				
ОО "АА"	АМ	М	А1	А
Благоевград	0	0	54	0
Бургас	0	0	38	5
Варна	0	0	32	2
Велико Търново	0	0	26	0
Видин	0	0	13	0
Враца	0	0	20	0
Габрово	0	0	1	0
Добрич	0	0	21	0
Кърджали	0	0	11	0
Кюстендил	0	0	17	0
Ловеч	0	0	9	0
Монтана	0	0	21	0
Пазарджик	0	0	27	0
Перник	0	0	44	0
Плевен	0	0	41	0
Пловдив	0	0	18	1
Разград	0	0	9	0
Русе	0	0	16	1
Силистра	0	0	9	0
Сливен	0	0	6	0
Смолян	0	0	15	0
София (столица)	0	0	122	18
Стара Загора	0	0	15	0
Търговище	0	0	7	0
Хасково	0	0	40	0
Шумен	0	0	30	0
Ямбол	0	0	9	2

Анализът на данните от Таблица 9 показва следното разпределение по категории:

- Категория А1 (мотоциклети до 125 cm³)
 - **Общ брой изпитани:** 671 кандидати (100% от данните)
 - **Най-висок брой:**
 - ОО София: 122 (19.1% от общия брой)
 - ОО Благоевград: 54 (8.5%)
 - ОО Перник: 44 (6.9%)
 - **Най-нисък брой:**
 - ОО Габрово: 1 (0.2%)
 - ОО Сливен: 6 (1.0%)
 - ОО Търговище: 7 (1.1%)
- Категория А (мотоциклети над 125 cm³)
 - **Общ брой изпитани:** 29 (4.5% от общия брой за А1)
 - **Разпределение:**
 - ОО София : 18 (62.1% от категория А)
 - ОО Бургас: 5 (17.2%)
 - ОО Ямбол: 2 (6.9%)
 - ОО Варна: 2 (6.9%)
 - ОО Пловдив: 1 (3.4%)
 - ОО Русе: 1 (3.4%)

Таблица 10

Параметър	Категория А1	Категория А
Общ брой изпитани	671	29
Среден брой на район	25.5	1.2
Максимален брой	122 (София)	18 (София)
Минимален брой	1 (Габрово)	0 (20 района)

Кандидатите за водачи на двуколесно МПС са показали добра теоретична подготовка, което показва и крайния резултат - всички явени на изпит са го положили успешно от първи път.

Успеваемостта на всички явени кандидати на практически изпит и посочена в следващата таблица 9. В таблицата изнесени данни само за брой явявания на изпит от 2+. пъти. Данните показват, че 14 учебни центъра явяват на практически изпит кандидати за втори път с негативен резултат в пътнотранспортната статистика – 19 ранени участника в ПТП. Други два учебни центъра 5267 и 3966 представят за практически изпит кандидати за трети път, които с участието си транспортния процес за регистрирали две ПТП с двама ранени.

Таблица 11

код Учебен център	ранени	загинали	брой явяване на практически изпит	код ПИК
4211	1	0	2	В 6
4354	1	0	2	С 4
5267	1	0	3	РВ-35
4283	1	0	2	ВТ 3
3931	2	0	2	С 2
4309	1	0	2	С 14
3809	2	0	2	С 13
4243	1	0	2	РК 1
3966	1	0	3	С 6
4086	1	0	2	С 6
3352	1	0	2	Н 1
4340	3	0	2	РА-20
3744	2	0	2	С 5
4187	1	0	2	РВ 8
4086	1	0	2	С 6
3060	1	0	2	ЕН 2

КРИТЕРИЙ 6: Разпределение на ТПТП с пострадали участници по възраст

Разпределение на регистрираните ТПТП, ранени и загинали по възраст, с участие на правоспособни водачи на двуколесни МПС със стаж до 2 год. е показано на следващата таблица и графиките.

Таблица 12

възраст	ТПТП			Ранени			Загинали		
	2024	2023	разлика	2024	2023	разлика	2024	2023	разлика
до 18	23	19	4	23	23	0	1	2	-1
от 19 до 20	16	12	4	16	12	4	0	0	0
от 21 до 25	49	45	4	54	44	10	3	6	-3
от 26 до 30	31	28	3	33	29	4	2	1	1
от 31 до 35	15	14	1	16	14	2	0	0	0
от 36 до 40	11	5	6	13	6	7	0	0	0
от 41 до 45	9	10	-1	11	12	-1	0	0	0

над 46	5	7	-2	5	7	-2	0	0	0
--------	---	---	----	---	---	----	---	---	---

Най-чести нарушения на правилата за движение водещи до ПТП с пострадали се наблюдава във възрастовия диапазон **21-25 години**: 49 ТПТП (31.6% от общия брой), 54 ранени (32.9%) и 3 загинали (50% от всички смъртни случаи).

Следващата възрастова група със завишен брой ПТП са тези водачи, които са между **26-30 години**: 31 ТПТП (20%), 33 ранени (20.1%) и 2 загинали (33.3%).

Не трябва да се пренебрегва от внимание за тяхната транспортна дисциплина и владееене на превозното средство и на най-младата по възраст група водачи на МПС, тези до **18 години**. С тяхно участие за регистрирани 23 ТПТП (14.8%) с 23 ранени (14%) и 1 загинал (16.7%).

Данните от Таблица 12 показват и промени в транспортната аварийност сравнявайки показателите между 2023 и 2024 години.

Най-големите промени (2024 в сравнение с 2023) са показани в следващата таблица.

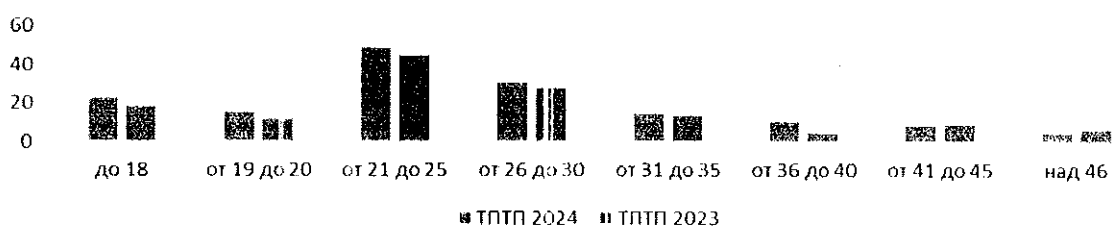
Таблица 13

Възрастова група	ТПТП	ранени	загинал и
36-40 години	+6 (+120%)	+7 (+116.7%)	0
21-25 години	+4 (+8.9%)	+10 (+22.7%)	-3 (-50%)
19-20 години	+4 (+33.3%)	+4 (+33.3%)	0
41-45 години	-1 (-10%)	-1 (-8.3%)	0
над 46 години	-2 (-28.6%)	-2 (-28.6%)	0

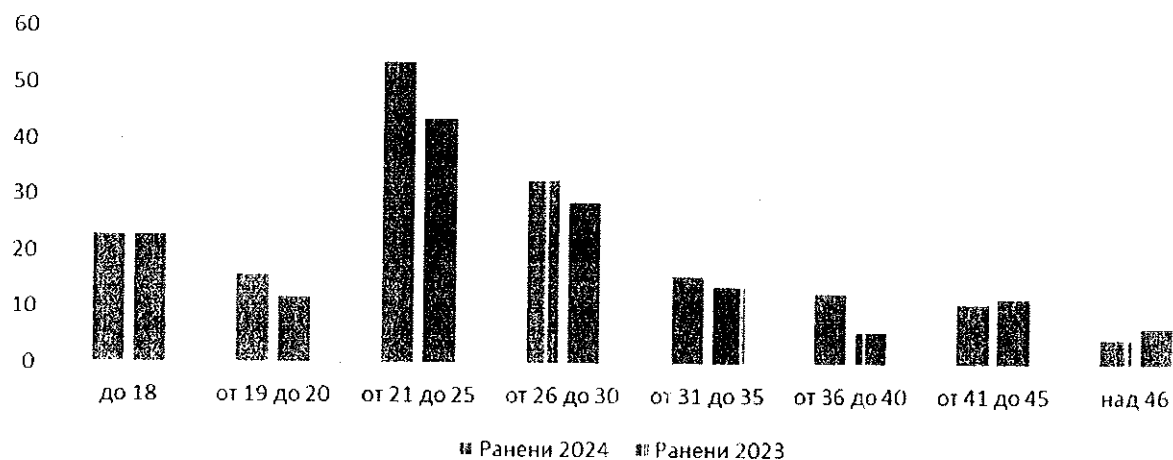
Тревожни са тенденциите във възрастова група 36-40 годишни при които се регистрира рязък ръст от 120 % при ТПТП. Значително увеличение на ранените - (+10) при 21-25 годишни и висока смъртност при младите (21-30 години): 5 от общо 6 загинали

Изводите от разпределението на ТПТП по възраст на водачите на двуколесни МПС са, че липсата на опит в управлението на двуколесни МПС води до по-чести нарушения, а от там и до по-висок травматизъм.

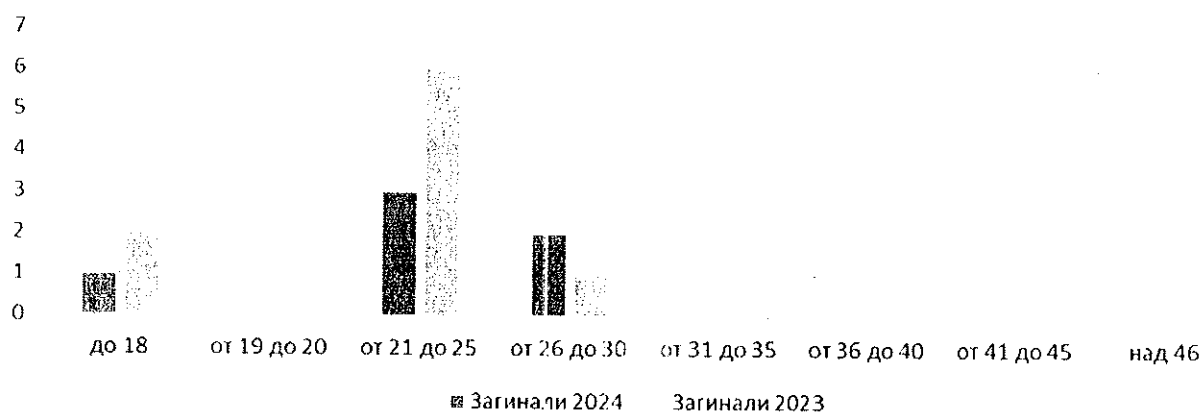
Разпределение на ПТП по възраст в сравнение 2024 и 2023 година



Разпределение на ранени при ПТП по възраст в сравнение
2024 и 2023 година



Разпределение на загинали при ПТП по възраст в сравнение
2024 и 2023 година



КРИТЕРИЙ 7: Разпределение на ТПТП по предварителна информация за ВИД и допуснатото нарушение на водача

Констатираните нарушения са предварителни и са предполагаеми преди влизане в съдебна фаза на ТПТП, предоставени автотехнически експертизи и съдебни решения.

В Таблица 14 са показани статистическите данни за регистрирани ПТП разпределени според вида на настъпването им. Над **60%** от всички инциденти са свързани със сблъсквания между превозни средства (челно, странично, отзад или под ъгъл)

Сравнявайки предварително констатираните нарушения на водачите за настъпване тези видове ПТП се очертават следните тенденции:

- Най-чести нарушения при ПТП с ранени:
 1. Несъобразена скорост (31 случай) – особено при вид на настъпване:
 - Блъскане в предпазна ограда

- Преобръщане на МПС
- 2. Друго нарушение на водача (28 случая) – например неправилно изпреварване, внезапна смяна на посоката.
- 3. Неспазване на дистанция (при сблъсквания отзад).
 - Смъртни случаи са регистрирани при следните видове ПТП:
 - „Блъскане в крайпътно съоръжение“ – 2 загинали при нарушения „Несъобразена скорост с пътните условия“ и „Внезапна промяна посоката на движение“;
 - „Сблъскване между МПС отзад“ - 1 загинал при нарушение „Неправилно изпреварване при забрана с маркировка/знак“;
 - „Сблъскване между МПС под ъгъл - 1 загинал при нарушение „Навлизване в насрещното движение“;
 - „Сблъскване между МПС челно - 1 загинал при нарушение „Навлизване в насрещното движение“;
 - друг вид ПТП - 1 загинал при нарушение „Отнемане на друго предимство“.

Таблица 14

ВИД НА ПТП	ПТП	РАНЕНИ	ЗАГИНАЛИ
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	37	37	0
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	23	23	1
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	10	11	1
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	13	13	0
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНО ПЛАТНО	12	12	0
ДРУГ ВИД ПТП	19	18	1
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	9	8	1
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	9	7	2
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	5	5	0

Заклучение:

- Скоростта и невниманието на водачите са критични фактори за тежките последици.
- Самокатастрофилите водачи на мотоциклети регистрират 31 ПТП с 31 ранени и 2 загинали участници. Блъсканията в крайпътни съоръжения са особено опасни – въпреки малкия брой, те водят до 50% от смъртните случаи в извадката

КРИТЕРИЙ 8: Място на настъпване на ТПТП

Таблица 15

	ТПТП		ранени		загинали	
място на настъпване	2024	2023	2024	2023	2024	2023
населено	113	93	120	95	3	6
извън населено	50	47	51	52	3	3

В Таблица 15 е показано разпределение на ТПТП по място на настъпване на събитието, с брой произшествия и пострадали.

През 2024 г. се наблюдава увеличение на броя на транспортните произшествия (ТПТП) в населени места:

- **+17,7%** повече инциденти спрямо 2023 г.
- **+21%** повече ранени участници.
- **Намаление със 50%** в броя на загиналите.

Причини за тази тенденция са ограничената скорост (50 км/ч) в населени места, което намалява риска от ПТП с тежки последици, но не предотвратява леките наранявания. По-ниската скорост води до **по-малко смъртни случаи, но повече леки инциденти.**

Обратната ситуация се забелязва извън населени места, където ограниченията на скоростта са по-високи (90 км/ч или 140 км/ч), което води до **по-тежки последици на пострадалите участници в произшествията.**

Данните показват, че **ограниченията на скоростта в населени места спасяват животи,** но не предотвратяват напълно инцидентите. За по-добра превантивност е необходимо:

- Засилен контрол на спазването на скоростните ограничения.
- Подобряване на инфраструктурата.

В извънградски условия мерките трябва да са насочени към намаляване на скоростта и подобряване на безопасността на пътищата.

Друга причина за по-високата тежест на нараняванията в извън населените места е, че часовете за обучението на курсистите при такива пътни условия са значително по-малко, а и не винаги се изпълняват в пълен обем.

Таблица 16

Пътен участък	ПТП	Ранени	Загинали
Прав пътен участък хоризонтален	30	29	1
Прав пътен участък с надлъжен наклон	11	11	0
Хоризонтална крива без надлъжен наклон	5	5	0
Хоризонтална крива с надлъжен наклон	2	4	0
Вертикална крива (вдлъбната)	3	4	0
Общо	51	53	1

Наблюдение:

- Най-много ПТП се случват на **прави хоризонтални участъци** (50% от случаите), включително единственият смъртен случай.
- В участъците с **наклон или криви** са регистрирани по-малко ПТП, но тази част от пътната мрежа остава рискова, защото са отбелязани значителен брой наранявания.

Таблица 17

Тип участък от уличната мрежа	ПТП	Ранени	Загинали
Пътен уличен участък	61	60	1
Кръстовище 3-клонно	25	25	0
Кръстовище 4-клонно	23	22	1
Друго място	12	12	0
Кръгово кръстовище	2	2	0
Паркинг	1	1	0
Мост	2	1	1
Надлез	1	1	0

Статистическите данни показват, че **най-рискови участъци** от уличната мрежа в населени места са правите улични участъци, където са регистрирани **61 ПТП** с 60 ранени и 1 загинал. Следват:

- Кръстовища (3- и 4-клонни) са втори по риск – 48 случая, 1 загинал.
- Мостове – въпреки малкия брой (2 случая), имат висока смъртност (1 загинал).

От анализа на тези данни могат да се направят няколко препоръки:

- Засилен контра на правилата за движение в рисковите участъци:
 - Улично-пътната мрежа (особено прави участъци).
 - 4-клонни кръстовища при лоши светлинни условия.

○ Повишаване изискванията при обучение и при провеждане на изпит за придобиване права за управление на двуколесно МПС в участъци с криви и преминаване през кръстовища.

В Таблицы 18 са разпределени регистрираните ПТП по видът им в населено място.

Таблица 18

ВИД на ПТП	ПТП	Ранени	Загинали
Сблъскване между МПС странично	35	35	0
Сблъскване между МПС под ъгъл	22	22	0
Друг вид ПТП	18	17	1
Сблъскване между МПС отзад	9	9	0
Сблъскване между МПС челно	8	8	0
Блъскане в крайпътно съоръжение	9	7	2
Преобръщане на МПС	7	7	0

ВИД на ПТП	ПТП	Ранени	Загинали
Блъскане на паркирано МПС	3	3	0
Блъскане в дърво	3	3	0
Блъскане на пешеходец	2	2	0
Блъскане в стълб	1	1	0
Блъскане на животно	1	1	0
Падане на пътник	1	1	0
Блъскане в препятствие	1	1	0
Общо	121	118	3

В населените места преобладават пътнотранспортните произшествия от вида „блъскане между МПС“ - 61%. В тази група са включени всички механизми на ударите – челно, странично, под ъгъл и други, които дознателите са успели да категоризират.

Най-много загинали при ПТП в населени места, които са допринесли водачите на двуколесни МПС са в категорията „блъскане в крайпътно съоръжение“ – 2 участника.

2. ОБСЛЕДВАНЕ НА ТЕЖКИТЕ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ПТП), ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ С ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МПС ОТ КАТЕГОРИЯ М1, М2 И М3 СЪС СТАЖ ДО ДВЕ ГОДИНИ

ВЪВЕДЕНИЕ:

Предмет на анализ са категориите „М“ на МПС, които са проектирани и конструирани основно за превоз на пътници и техния багаж, разпределени в подкатегиите:

а) категория М1 – превозни средства от категория М с не повече от 8 места за сядане, без мястото за сядане на водача; без място за стоящи пътници; като броят на местата за сядане може да бъде ограничен до едно (мястото за сядане на водача);

б) категория М2 – превозни средства от категория М с повече от 8 места за сядане, без мястото за сядане на водача, с технически допустима максимална маса не повече от 5 t; в които освен местата за сядане, може да има място за стоящи пътници;

в) категория М3 – превозни средства от категория М с повече от 8 места за сядане, без мястото за сядане на водача, с технически допустима максимална маса над 5 000 kg, в които може да има място за стоящи пътници;

За да управлява моторно превозно средство, водачът трябва да притежава свидетелство за управление на МПС валидно за категорията, към която спада управляваното от него МПС.

- **категория В1** – Водачите притежаващи свидетелство за управление от тази категория имат право да управляват четириколесни превозни средства (без тези от категория L6e) с маса без товар не повече от 400 kg

- **категория В** – Водачите притежаващи свидетелство за управление от тази категория имат право да управляват моторни превозни средства с допустима максимална маса, която не надвишава 3500 kg, проектирани и конструирани за превоз на не повече от 8 пътници плюс водача; моторните превозни средства от тази категория могат да образуват състав с ремарке с допустима максимална маса, която не надвишава 750 kg

- **категория ВЕ** – Водачите притежаващи свидетелство за управление от тази категория имат право да управляват без да се нарушават разпоредбите на правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състав от пътни превозни средства, с теглещо превозно средство от категория В и ремарке или полуремарке, когато допустимата максимална маса на ремаркетото или полуремаркетото не надвишава 3500 kg;

- **категория В (78)** – Водачите притежаващи свидетелство за управление от тази категория имат право да управляват МПС с автоматична предавателна скоростна кутия. В свидетелството за управление на МПС е отбелязан код (78). Водача получава права за управление само на автомобил с автоматична предавателна кутия.

- **категория ВЕ (78)** – Водачите притежаващи свидетелство за управление от тази категория имат право да управляват МПС с автоматична предавателна скоростна кутия. В свидетелството за управление на МПС е отбелязан код (78). Водача получава права за управление само на автомобил с автоматична предавателна кутия.

категория В1(78) – Водачите притежаващи свидетелство за управление от тази категория имат право да управляват четириколесни превозни средства (без тези от категория L6e) с маса без товар не повече от 400 kg с автоматична предавателна скоростна кутия.

Категориите на МПС се прилагат за нуждите на одобряването на типа и МПС.

В следващата Таблица 19 е показано разпределението на брой учебни центрове към Областните отдели на ИА „Автомобилна администрация“, притежаващи разрешително за провеждане на учебна дейност съгласно изискванията на приложимите наредби сравнени между 2024 година и 2023 година.

Таблица 19

ООАА	2023			2024		
	Н-37	Н-40	Н-41	Н-37	Н-40	Н-41
Благоевград	51	4	3	53	4	3
Бургас	54	8	7	52	8	6
Варна	47	6	6	48	6	6
Велико Търново	36	4	4	34	4	4
Видин	16	3	4	16	3	4
Враца	21	3	4	21	2	4
Габрово	18	3	2	18	3	2
Добрич	19	3	3	20	3	4
Кърджали	31	1	2	30	1	2
Кюстендил	20	3	9	21	3	9
Ловеч	20	2	0	20	2	0
Монтана	23	2	3	23	1	3
Пазарджик	43	2	2	41	2	2
Перник	13	3	2	13	2	2

Плевен	28	3	3	28	3	3
Пловдив	65	14	7	61	10	6
Разград	19	2	0	18	2	0
Русе	29	9	5	29	9	5
Силистра	19	4	5	19	4	5
Сливен	22	1	6	22	1	6
Смолян	20	2	3	20	2	3
София	162	21	22	164	22	23
Стара Загора	38	4	9	38	4	9
Търговище	17	1	1	14	1	1
Хасково	25	4	4	25	5	4
Шумен	27	3	4	27	3	4
Ямбол	18	1	3	19	2	3
ОБЩО	901	116	123	894	112	123

Наредба № 37 - (за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение)

Наредба № 38 - (за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити)

Наредба № 41 - (за условията и реда за провеждане на обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари и за условията и реда за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация)

КРИТЕРИЙ 1: Допуснати ТПТП, разпределени по категория МПС

В този критерий са включени регистрираните ТПТП допуснати от водачи придобили правоспособност да управляват МПС до две години, от категориите М1, М2 и М3.

Разпределението на транспортната аварийност по категории МПС е показано в Таблица 19. Данните в нея показват, че през 2024 година има намаление на броя регистрирани ТПТП, ранените и загинали участници съответно с 3% , 8,7% и 20%

Таблица 20

Категория на МПС	ТПТП		ранени		загинали	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
М1	696	718	1027	1125	36	45
М2	0	1	0	11	0	
М3	7	3	7	2	0	1
Общо	703	722	1034	1138	36	46

Участващите МПС от категориите М2 и М3, управлявани от водачи със стаж до 2 години не представляват голяма тежест и няма да бъдат в обхвата на следващия анализ, а тяхната статистика ще се включи в общата за категория М.

КРИТЕРИЙ 2: Допуснати ТПТП от успешно положили изпити водачи МПС, разпределени по учебни центрове.

През 2024 г. 894 учебни центъра притежават разрешения за обучение на кандидати за водачи на МПС от категориите „В“, В (78), В+Е, В+Е(78), В1 и В1(78) съгласно изискванията на Наредба № 37.

През 2024 год. на изпит за придобиване на свидетелство за управление на МПС от категориите „В“, В (78), В+Е, В+Е(78), В1 и В1(78) са се явили 95991 кандидати, от тях 62664 (65,3 %) са издържали успешно изпитите.

Забележка: В броят на кандидатите явили се на изпит е включен и броят на тези, които са се явявали няколко пъти.

Разпределението на издържалите изпитите кандидати по категории сравнени между 2024 и 2023 година е показано в таблица 21. Основните изводи от данните в таблицата показват, че през 2024 година има намаление на броя на хората придобили права да управляват МПС с 9,7 % и намален интерес към категориите с код (78), свидетелство за управление на МПС с автоматична предавателна скоростна кутия.

Таблица 21

Брой издържали по категории сравнени между 2024 и 2023 година													
2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
В		В (78)		ВЕ		ВЕ(78)		В1		В1(78)		ОБЩО "В"	
61584	66254	1050	454	0	2501	0	35	20	110	10	23	62664	69377

Разпределението на положили успешно изпитите и придобили правоспособност за управление на МПС от категория „В“, В (78), ВЕ, ВЕ(78), В1 и В1(78) по областни отдели на ИА „Автомобилна администрация“ се очертава статистиката посочена в таблица 22.

Таблица 22

Записани и издържали кандидати за водач на МПС от категория „В“, В (78), ВЕ, ВЕ(78), В1 и В1(78)			
Областен отдел "Автомобилна администрация"	Общо записани кандидати	Издържали	Успеваемост %
ООАА-Благоевград	4485	3181	70,9
ООАА-Бургас	6012	3911	65,1
ООАА-Варна	6978	4663	66,8
ООАА-В. Търново	2530	1871	74,0
ООАА-Видин	1048	647	61,7
ООАА-Враца	3115	1849	59,4
ООАА-Габрово	1416	880	62,1

ООАА-Добрич	2169	1410	65,0
ООАА-Кърджали	2159	1423	65,9
ООАА-Кюстендил	1989	1281	64,4
ООАА-Ловеч	1319	824	62,5
ООАА-Монтана	1393	935	67,1
ООАА-Пазарджик	3731	2187	58,6
ООАА-Перник	2174	1244	57,2
ООАА-Плевен	3429	2178	63,5
ООАА-Пловдив	9365	6010	64,2
ООАА-Разград	1679	1007	60,0
ООАА-Русе	2502	1729	69,1
ООАА-Силистра	1368	797	58,3
ООАА-Сливен	2451	1497	61,1
ООАА-Смолян	1191	821	68,9
ООАА-София	21196	14392	67,9
ООАА-Стара Загора	3986	2667	66,9
ООАА-Търговище	1588	960	60,5
ООАА-Хасково	2624	1747	66,6
ООАА-Шумен	2367	1490	62,9
ООАА-Ямбол	1647	1055	64,1
ОБЩО	95911	62664	65,3

Анализът на резултатите от предходната таблица се очертават няколко тенденции. Процентът на издържалите изпит кандидати за водачи на МПС и получили свидетелства за правоуправление от съответната категория в областните отдели на ИА „Автомобилна администрация“ е както следва:

➤ **Най-висока успеваемост:**

1. **ООАА-В. Търново:** 74,0% (1871 издържали от 2530 записани)
2. **ООАА-Благоевград:** 70,9% (3181 издържали от 4485 записани)
3. **ООАА-Русе:** 69,1% (1729 издържали от 2502 записани)

➤ **Най-ниска успеваемост:**

1. **ООАА-Перник:** 57,2% (1244 издържали от 2174 записани)
2. **ООАА-Пазарджик:** 58,6% (2187 издържали от 3731 записани)
3. **ООАА-Силистра:** 58,3% (797 издържали от 1368 записани)

Забелязват се разлики в успеваемостта при издържалите изпита в зависимост от региона и маршрутите на изпитите. В по-малките градове процентът на издържалите изпита е по-голям, защото маршрутите са ограничени от мащаба на уличната мрежа и обратно, в големите градове обучението и изпитите имат по-широка зона за избор – различни улици, повече кръстовища по вид и други особености.

В по-големите градове има регистрирани повече Учебни центрове и свързано с демографията се отчита високо ниво на записани кандидати за водачи:

- **София** (най-много кандидати – 21 196) има успеваемост 67,9%, което е над средното за страната.

- **Пловдив** (9 365 кандидати) има успеваемост 64,2%, малко под средното.
- **Варна** (6 978 кандидати) и **Бургас** (6 012 кандидати) са съответно с 66,8% и 65,1%.

По-малкият брой записани кандидати, съответства и на броя на населението в тези градове. Такива примери са гр.Видин – 1 048 и Смолян – 1 191 записани кандидати.

Данните показват значителни регионални различия в успеваемостта на кандидатите за водачи на МПС. В. Търново, Благоевград и Русе се отличават с най-добри резултати, докато Перник, Пазарджик и Силистра имат нужда от подобрения. Средният успех от 65,3% предполага, че около една трета от кандидатите не издържат изпита от първия опит.

Таблица 23

Учебен център	Брой кандидат водачи издържали изпит	ПТП	% ПТП от издържалите	Ранени
4417	11	3	27,27	8
4331	10	2	20,00	2
3470	19	2	10,53	4
3446	30	3	10,00	4
3810	77	7	9,09	9
3753	23	2	8,70	2
4349	23	2	8,70	2
4400	39	3	7,69	3
3288	40	3	7,50	8
3305	54	4	7,41	5
3211	29	2	6,90	2
3707	58	4	6,90	8
3044	30	2	6,67	2
4124	46	3	6,52	2
4164	65	4	6,15	7
3903	93	5	5,38	14
3990	57	3	5,26	5
4366	58	3	5,17	4
4129	78	4	5,13	5
3952	137	7	5,11	11
3130	98	5	5,10	5
4310	59	3	5,08	4
4016	120	6	5,00	8
4028	60	3	5,00	3
4183	40	2	5,00	3
3619	102	5	4,90	9
3108	62	3	4,84	5
4396	42	2	4,76	2
3383	106	5	4,72	7

3710	65	3	4,62	6
4182	87	4	4,60	4
3735	88	4	4,55	4
3179	92	4	4,35	5
3851	94	4	4,26	10
4192	47	2	4,26	6
4142	120	5	4,17	10
4200	48	2	4,17	3
4099	73	3	4,11	6
4358	102	4	3,92	8
4161	52	2	3,85	2
3876	53	2	3,77	2
3522	134	5	3,73	8
3786	56	2	3,57	2
3860	56	2	3,57	4
4089	84	3	3,57	4
3815	58	2	3,45	2
4073	58	2	3,45	5
4235	87	3	3,45	3
4211	88	3	3,41	3
3016	207	7	3,38	10
3117	154	5	3,25	5
4292	94	3	3,19	6
4245	95	3	3,16	3
4334	64	2	3,13	5
4391	65	2	3,08	2
4339	98	3	3,06	4
3158	66	2	3,03	2
4345	135	4	2,96	5
3192	137	4	2,92	4
3564	69	2	2,90	2
4039	69	2	2,90	4
4156	70	2	2,86	4
4196	70	2	2,86	4
3311	106	3	2,83	2
4008	71	2	2,82	4
4315	72	2	2,78	2
4325	73	2	2,74	2
3053	74	2	2,70	3
3882	76	2	2,63	3
4149	154	4	2,60	4
3970	78	2	2,56	2
4224	80	2	2,50	3

3800	122	3	2,46	5
4068	82	2	2,44	4
4234	124	3	2,42	3
3852	83	2	2,41	4
3730	167	4	2,40	6
3901	251	6	2,39	10
3194	127	3	2,36	4
4303	85	2	2,35	2
3885	131	3	2,29	4
3856	132	3	2,27	4
3958	90	2	2,22	5
3351	92	2	2,17	2
3503	94	2	2,13	3
4276	94	2	2,13	2
3280	96	2	2,08	2
4037	144	3	2,08	5
3996	97	2	2,06	3
4369	147	3	2,04	8
3096	393	8	2,04	11
3547	405	8	1,98	8
4216	102	2	1,96	5
3681	103	2	1,94	3
3684	103	2	1,94	3
3278	219	4	1,83	4
3967	167	3	1,80	3
3077	286	5	1,75	5
3022	237	4	1,69	4
4123	120	2	1,67	6
4038	122	2	1,64	3
4318	308	5	1,62	6
3339	433	7	1,62	12
3816	125	2	1,60	3
3964	190	3	1,58	5
3041	127	2	1,57	2
3240	391	6	1,53	8
3905	132	2	1,52	4
3133	133	2	1,50	2
4092	270	4	1,48	5
4291	136	2	1,47	3
3294	205	3	1,46	6
3930	205	3	1,46	5
3326	146	2	1,37	3
4033	146	2	1,37	3

3966	302	4	1,32	6
3857	152	2	1,32	6
3944	152	2	1,32	4
3136	154	2	1,30	2
3139	231	3	1,30	3
3177	159	2	1,26	3
3739	161	2	1,24	2
3292	163	2	1,23	3
3738	170	2	1,18	2
3314	173	2	1,16	3
3825	348	4	1,15	7
4379	178	2	1,12	2
3655	179	2	1,12	2
4282	184	2	1,09	4
3884	188	2	1,06	3
3350	286	3	1,05	4
3928	297	3	1,01	4
3357	200	2	1,00	2
4171	602	6	1,00	6
4298	270	2	0,74	2
3411	284	2	0,70	2
3809	342	2	0,58	2
3368	600	3	0,50	3
4283	272	1	0,37	1

В таблица 23 са показани учебните центрове с най-много ранени при ТПТП, от които участниците са представени на изпит и са получили право да управляват МПС. На таблицата са изведени учебните центрове с 5 и повече ранени участника. В останалите, разпределението на ранените е както следва: в 28 УЦ има по 4 ранени, в 27 УЦ - по 3 ранени, в 36 УЦ - пострадали са по 2 участника и в 468 – по 1 участник е пострадал.

Анализирайки данните от горната таблица се получават следните резултати:

1. Очаква се в Учебните центрове с повече успешно завършили лица и придобили права да управляват МПС, да са регистрирали повече ПТП, но данните не показват такава зависимост:

- Учебен център 4171 при 602 издържали изпитите са регистрирали само 6 ПТП (1%).
- Учебен център 3096 при 393 издържали изпитите са регистрирали 8 ПТП (2.04%).
- Учебен център 3547: 405 издържали изпитите са регистрирали 8 ПТП (1.98%).
- Учебен център 3339: 433 издържали изпитите са регистрирали 7 ПТП (1.62%).

Извод: Някои големи Учебни центрове управляват системата за обучение и контрол върху този процес по-добре, което може да води до извода, че новите водачи излизат с по-добра подготовка.

2. Центрове с по-малък брой нови водачи и голям брой ПТП в което те участват обикновено имат повече ранени:

- Учебен център 4417: 27.27% ПТП/издържали изпит → 8 ранени
 - Учебен център 4331: 20% ПТП/издържали изпит → 2 ранени
 - Учебен център 3810: 9.09% ПТП/издържали изпит → 9 ранени.
 - 3. Центрове с нисък % ПТП/издържали изпит, могат да имат относително повече ранени:
 - Учебен център 4369: 2.04% ПТП → 8 ранени.
 - Учебен център 3288: 7.5% ПТП → 8 ранени.
 - 4. Центрове с изключително висок % ПТП/издържали изпит:
 - Учебни центрове 4417 (27.27%), 4331 (20%), 3470 (10.53%)
 - 5. Центрове с много издържали изпитите нови водачи и малко регистрирани ПТП
 - Учебните центрове 4171 (с 602 нови водачи - 1% ПТП) и 3368 (600 нови водачи - 0.5% ПТП) – показват добри практики.
 - 6. Центрове с малко регистрирани ПТП, но много ранени участници в движението:
 - Учебни центрове 4369 (3 ПТП с 8 ранени) и 3288 (3 ПТП с 8 ранени) .
- Изводи
- Центрове с най-висок риск (напр. 4417, 3903, 3339) трябва да бъдат инспектирани за:
 - Качество на обучението.
 - Условия за провеждане на курсове за водачи на МПС.
 - Добри практики от центрове с нисък % ПТП (напр. 4171, 3368) да се използват за обучение на другите.

Данните в таблица 24 показват участвалите водачи в ТПТП от учебните центрове, които са ги представили на изпит и са получили право да управляват МПС, с броя на загиналите участници.

Статистиката от данните в таблица 24 показва, че водач на МПС придобил свидетелство за правоуправление в Учебни център с № на разрешителното 3971 в едно ПТП са загинали 3 участника, същото се отнася и за Учебни център с № на разрешителното 3017 при едно ПТП са загинали 2 участника.

Таблица 24

Код Учебен център	ПТП	Бр. загинали
3971	1	3
3017	1	2
3966	1	1
4039	1	1
3530	1	1
3785	1	1
3139	1	1
3522	1	1
3825	1	1
3338	1	1
4129	1	1

4304	1	1
3151	1	1
4308	1	1
3884	1	1
3016	1	1
3192	1	1
3420	1	1
3642	1	1
4366	1	1
3959	1	1
3311	1	1
4192	1	1
3108	1	1
3192	1	1
4369	1	1
3966	1	1
4504	1	1
4012	1	1
3209	1	1
3964	1	1
3240	1	1
3723	1	1

КРИТЕРИЙ 3: Допуснати ПТП от успешно положилите изпити водачи, придобили правоспособност за управление на МПС, разпределени по председатели на изпитни комисии

В Таблица 25 са показани статистическите данни на брой проведени изпити от председателите на изпитни комисии (ПИК) в случаите на регистрирани загинали при ПТП с участието на водачи на МПС от категория М1, М2 и М3 придобили правоспособност до 2 години.

Таблица 25

ПИК	БРОЙ ИЗПИТИ					
	издържали теория	издържали практика	ОБЩ БРОЙ ИЗПИТАНИ	ПТП	ранени	загинали
М 2	15	31	46	11	20	2
Р 2	25	19	44	14	18	1
А-35	24	17	41	14	22	2
ЕН 1	20	19	39	14	25	1
РР 2	21	18	39	14	17	1
А 2	21	14	35	18	18	1
ВТ 3	15	20	35	9	11	1
ВТ 4	14	17	31	10	9	3

ЕН 3	16	15	31	11	16	1
TX 2	15	15	30	13	16	2
X 2	14	16	30	12	15	2
X 3	12	17	29	11	10	2
TX 1	14	12	26	8	16	1
A 4	10	15	25	7	11	2
B 3	11	12	23	7	9	1
C 3	12	10	22	7	12	1
BT 1	11	10	21	5	9	1
C 5	13	5	18	3	8	1
PB 4	6	11	17	5	4	2
B 9	6	9	15	5	9	1
KN 1	7	8	15	4	7	1
E 3	4	7	11	3	7	1
PB 9	5	5	10	5	12	1
C 15	5	5	10	4	6	1
PB-35	5	4	9	4	8	1
C 12	3	2	5	1	2	1
C 16	2	2	4	2	2	1

Сравнителен анализ между ПИК брой проведени изпити и ПТП с ранени/загинали ще покаже какво е съотношението между ПИК с най-много изпити и инциденти, дали повече изпити водят до повече ПТП и след издържалите изпитите нови водачи имат най-висок рискът участници в пътнотранспортния процес.

Данните от съотношението брой изпитани отнесени към брой ПТП показват следната зависимост:

При ПИК М 2, общият брой изпитани е 46 кандидата, които са участвали в 11 ПТП с 20 ранени и 2 загинали участници. Тук съотношението ПТП/брой изпити е с коефициент 0,24. При ПИК Р 2 съотношението ПТП/брой изпити е 0,32, при ПИК А-35 – коефициента е 0,34, при ПИК ЕН 1 – коефициента е 0,36 и при ПИК РР 2 коефициента е 0,36.

ПИК с кодове ЕН 1 и РР 2 имат най-високо съотношение ПТП/брой изпити (0.36), което означава, че там се случват повече инциденти на кандидат издържал изпитите.

ПИК М 2 има най-много изпитани (46), но по-нисък коефициент на съотношението ПТП/брой изпити - 0.24, което го прави относително „отговорен“ при провеждане на изпитите.

КРИТЕРИЙ 5: Регистрирани ТПТП с МПС разпределени по области и брой на учебните центрове притежаващи разрешение за обучение на водачи от категории М1, М2 и М3.

Таблица 26 отразява статистическите данни за брой на регистрирани учебни центрове по Наредба № 37 за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение, в областните отдели на ИА „Автомобилна администрация.

Общият брой на учебните центрове е 894. Най-голям брой издадени разрешения на учебни центрове има в София (вкл. Софийска област), близо три пъти повече от следващия

пловдивски отдел. Независимо от това, броят на ранените е значително по-голям в област Пловдив.

Изводите от този критерий може да се дефинират така:

Разпределението на данните по **критерий 5** показва, че броят на учебните центрове в областните отдели на ИААА не е единственият определящ фактор за регистрираните ПТП на съответната територия. Учебните центрове със средно статистически брой школи (48), показват по-висок относителен риск за транспортния травматизъм, което подчертава необходимостта от целеви мерки за наблюдение и контрол на дейностите по подготовка на кандидат водачи за всяка група.

Таблица 26

РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПТП И БРОЙ УЧЕБНИ ЦЕНТРОВЕ ПО ОБЛАСТИ						
	Брой Учебни центъра	Брой разрешителни за кат. В, В (78), ВЕ, ВЕ(78), В1, В1(78)	Ранени		Загинали	
			2024	2023	2024	2023
БЛАГОЕВГРАД	53	73	29	61	0	2
БУРГАС	52	78	60	70	4	2
ВАРНА	48	81	93	104	2	4
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	34	52	37	56	2	2
ВИДИН	16	23	16	20	0	2
ВРАЦА	21	38	41	46	1	5
ГАБРОВО	18	21	10	17	0	1
ДОБРИЧ	20	26	27	24	3	0
КЪРДЖАЛИ	30	39	35	23	0	0
КЮСТЕНДИЛ	21	33	30	19	2	2
ЛОВЕЧ	20	27	53	32	3	0
МОНТАНА	23	27	29	54	1	0
ПАЗАРДЖИК	41	54	41	44	1	2
ПЕРНИК	13	25	12	11	0	0
ПЛЕВЕН	28	41	57	68	2	2
ПЛОВДИВ	61	93	80	157	4	6
РАЗГРАД	18	23	26	28	0	1
РУСЕ	29	43	62	27	1	0
СИЛИСТРА	19	24	8	11	0	2
СЛИВЕН	22	33	23	24	1	3
СМОЛЯН	20	25	15	18	0	0
СОФИЯ	164	259	90	93	5	4
СТАРА ЗАГОРА	38	56	63	64	1	2
ТЪРГОВИЩЕ	14	20	20	12	0	0
ХАСКОВО	25	34	42	32	2	1

ШУМЕН	27	37	18	15	0	2
ЯМБОЛ	19	25	4	8	0	1

КРИТЕРИЙ 6: ТПТП, разпределени по учебни центрове, спрямо водачите, явили се най-много пъти на теоретичен изпит (4+пъти) и практически изпит (2+ пъти)

В следващите таблици 27 и 28 за изведени данните за брой явявания на теоретичен и практически изпит. Общият брой на изпитаните кандидати за придобиване на права за управление на МПС от категориите М е 2159.

- теоретичен изпит – 1134 броя (52,6 %)
- практически изпит – 1025 броя (47,4 %)

Успешно положен теоретичен изпит от първо явяване са 488 кандидати (43 %). Следват: от втори път – 131 (11,6 %), от трети път – 44 (1,4 %) от четвърти път – 14 (1,2 %), от пети път – 14, (1,2 %) от шести път – 9, от седми път – 4, от осми път – 1 и от девети път – 4.

Анализирайки успеваемостта на явилите се кандидати на практически изпит спрямо общия брой изпитани кандидати се получават следните резултати:

Успешно положен теоретичен изпит от първо явяване са 523 кандидати (51 %). Следват: от втори път – 135 (13,2 %), от трети път – 33 (0,4 %) от четвърти път – 18 (0,02 %), от пети път – 2, от шести път – 1, от седми път – 1 и от девети път – 3.

В таблица 27 показва данните за брой явявания на кандидатите на теоретичен изпит.

Таблица 27

Учебен център Разрешително №	От кой път е взет теоретичния изпит	От кой път е взет практическият изпит	ранени	загинали	ПИК
3288	9	1	1	0	М 2
3288	9	1	7	0	М 2
4000	9	1	1	0	А 2
3810	9	1	1	0	Р 2
4360	8	2	1	0	СС 1
3434	7	1	1	0	ТХ 1
4229	7	1	3	0	А-35
3547	7	1	1	0	В 7
3547	7	1	1	0	В 7
3176	6	2	2	0	КН 2
3966	6	2	2	0	С 5
4170	6	2	1	0	РВ 3
3966	6	2	3	1	С 5
3396	6	1	1	0	С 14
3666	6	1	2	0	Р 1
3890	6	1	1	0	С 7
3158	6	1	1	0	СН 2

4191	6	1	1	0	A 1
4178	5	4	2	0	PA-20
4024	5	3	1	0	CC 1
4350	5	3	1	0	B 7
3810	5	2	1	0	P 1
3077	5	2	1	0	PK 2
4445	5	1	1	0	OB 3
4039	5	1	1	1	M 2
3619	5	1	1	0	CT 2
3219	5	1	1	0	E 5
3916	5	1	4	0	T 1
3619	5	1	3	0	CT 2
3619	5	1	3	0	CT 2
4029	5	1	1	0	K 2
3380	5	1	1	0	K 1
3151	4	4	1	1	BT 1
4149	4	4	1	0	E 6
3607	4	4	1	0	PA-20
3491	4	3	1	0	B 1
3481	4	2	2	0	C 11
4293	4	2	1	0	C 1
3814	4	2	1	0	T 1
3907	4	1	1	0	P 3
3136	4	1	1	0	C 3
3860	4	1	2	0	M 1
3470	4	1	1	0	P 1
3977	4	1	2	0	BP 3
3738	4	1	1	0	PA 2
4291	4	1	2	0	PB 8

Следващата таблица показва данните за брой явявания на кандидатите на практически изпит.

Таблица 28

Учебен център Разрешително №	От кой път е взет теоретичния изпит	От кой път е взет практическия изпит	ранени	загинали	ПИК
3177	1	9	2	0	C 7
3855	2	9	1	0	BT 3
3177	1	9	1	0	C 7
3280	1	7	1	0	CH 3
4387	1	6	1	0	CM 2
4279	1	5	2	0	PB 7
3179	2	5	1	0	B 7

4008	2	4	3	0	BP 1
3311	1	4	1	0	BT 4
3188	1	4	1	0	Y 2
3383	1	4	1	0	OB 3
4178	5	4	2	0	PA-20
3117	1	4	1	0	B 7
3338	2	4	1	0	X 3
3151	4	4	1	1	BT 1
4149	4	4	1	0	E 6
3470	2	4	3	0	P 2
3607	4	4	1	0	PA-20
4092	3	4	1	0	CH 3
3278	1	4	1	0	E 9
4196	2	4	3	0	B 3
3368	1	4	1	0	PB 7
4223	1	4	1	0	PA 2
4492	2	4	1	0	K 4
4072	3	4	1	0	BT 4
4024	5	3	1	0	CC 1
3809	1	3	1	0	OB 3
3589	1	3	1	0	PB 4
3130	1	3	1	0	P 3
3955	2	3	1	0	B-35
3491	4	3	1	0	B 1
3117	1	3	2	0	B 5
3731	2	3	1	0	TX 1
3352	1	3	1	0	E 5
4089	1	3	1	0	KH 2
4369	2	3	2	0	A 4
4216	2	3	1	0	PB 8
2992	2	3	3	0	EH 1
4384	1	3	1	0	X 3
4308	1	3	2	1	TX 1
3420	1	3	0	1	E 3
3278	1	3	1	0	CT 7
3083	1	3			B 6
4433	1	3	1	0	X 2
3350	3	3	2	0	B 9
4350	5	3	1	0	B 7
3060	2	3	3	0	C 13
3033	3	3	1	0	OB 2
3162	2	3	1	0	B 1
3947	3	3	1	0	CC 1

3901	1	3	5	0	Е 9
4474	2	3	1	0	Н 3
4369	2	3	5	1	А 4
4504	1	3	3	1	С 3
3966	1	3	1	0	С 6
3420	1	3	1	0	Е 3
4033	1	3	1	0	Р 1
3633	1	3	2	0	М 2

Общият извод от данните в таблиците показва необходимостта ЗДвП и наредбите, които определят методологията, учебната документация да предоставят ясна методика за оценка ефективността на работата на учебните центрове, както и отговорността на председателите на изпитни комисии при оценяване качествата на кандидатите за водачи на МПС.

КРИТЕРИЙ 7: Разпределение на ТПТП с пострадали участници по възраст

Таблица 29

възраст	ТПТП		Разлика	Ранени		Разлика	Загинали		Разлика
	2024	2023		2024	2023		2024	2023	
до 18	242	243	-1	336	388	-52	13	13	0
от 19 до 20	340	343	-3	491	542	-51	17	24	-7
от 21 до 25	66	63	3	110	102	8	4	3	1
от 26 до 30	21	30	-9	23	34	-11	1	0	1
от 31 до 35	12	17	-5	19	30	-11	1	2	-1
от 36 до 40	7	7	0	9	8	1	0	2	-2
от 41 до 45	4	7	-3	4	7	-3	0	0	0
над 46	11	12	-1	12	27	-15	0	2	-2
ОБЩО	703	722	-19	1004	1138	-134	36	46	-10

1. Анализ на данните за ПТП по възрастови групи (2023-2024)

- Общ преглед на тенденциите
 - Общо ПТП: Намаление с 19 случая (-2.6%)
 - Ранени: Намаление със 134 (-11.8%)
 - Загинали: Намаление с 10 (-21.7%)
- Ключови възрастови групи
 - Младежи (до 20 години)
 - До 18 г.:
 - ПТП: Минимално намаление (-1)
 - Ранени: Спад със 52 (-13.4%)
 - Загинали: Без промяна (13)
 - 19-20 г.:
 - ПТП: Намаление с 3 (-0.9%)

- Ранени: Спад със 51 (-9.4%)
- Загинали: Значително намаление (-7, -29.2%)
- Млади възрастни (21-30 г.)
 - 21-25 г.:
 - ПТП: Увеличение с 3 (+4.8%)
 - Ранени: Увеличение с 8 (+7.8%)
 - Загинали: Увеличение с 1
 - 26-30 г.:
 - ПТП: Намаление с 9 (-30%)
 - Ранени: Спад със 11 (-32.4%)
 - Загинали: Увеличение с 1 (от 0 на 1)
- Възрастни (31+ години)
 - Всички групи над 30 г. показват намаление на ПТП и ранени
 - Най-значителни спадове:
 - 31-35 г.: Ранени -11 (-36.7%)
 - Над 46 г.: Ранени -15 (-55.6%)

2. Сравнителен анализ

Таблица 30

Възрастова група	Дял от общ брой ПТП (2024)	Промяна в ПТП	Промяна в ранени	Промяна в загинали
до 18 г.	34.4%	-0.4%	-13.4%	0%
19-20 г.	48.4%	-0.9%	-9.4%	-29.2%
21-25 г.	9.4%	+4.8%	+7.8%	+33.3%
26-30 г.	3.0%	-30.0%	-32.4%	-
31+ г.	5.0%	-	-	-

3. Положителни тенденции:

- Значително намаление на загиналите при 19-20 г. (-29.2%)
- Общо намаление на ранените във всички групи под 30 г. (с изключение на 21-25 г.)
- Драстичен спад при над 46 г. (-55.6% ранени)

4. Тревожни тенденции:

- Увеличение на ПТП и ранени при 21-25 г. (+4.8% и +7.8%)
- Увеличение на загиналите при 21-25 г. и 26-30 г.

5. Препоръки:

- За младежи до 20 г.:
 - Поддържане на текущите превантивни програми
 - Фокус върху намаляване на смъртните случаи на участници в ПТП до 18 г. възраст
- За водачи на МПС на възраст между 21-25 г.:
 - Организиране на специални превантивни кампании за тази възрастова група.
 - Анализ на причините за увеличението
- За възрастни над 30 г.:
 - Подобрване на обучението за "зрели" водачи

- Проверка на здравословното състояние при по-възрастни.
- Статистически изводи
- Най-рискови групи (2024):
 1. 19-20 г. (48.4% от ПТП)
 2. до 18 г. (34.4%)
 3. 21-25 г. (9.4%)
- Най-голямо подобрене:
 - Група 26-30 г. (-30% ПТП)
 - Над 46 г. (-55.6% ранени)

Този анализ показва, че въпреки общия положителен тренд, специфични възрастови групи (особено 21-25 г.) изискват специално внимание.

Разпределение на ТПТП с пострадали участници по възраст и по пол е показано в Таблица 31.

В регистрираните 184 ТПТП са участвали жени, при които са ранени 271 човека и 5 са загинали. Мъжете са участвали в 510 с 754 ранени и 31 загинали.

От разпределение на данните се очертава по-големия травматизъм при мъжете, които са значително по-засегнати при ПТП от жените, както по брой произшествия, така и по жертви. Особено впечатляваща е разликата при загиналите – мъжете загиват **6 пъти** по-често от жените.

Най-засегнати възрастови групи при жените управляващи МПС и участващи в ПТП са тези между 18 и 20 годишна възраст (139 ПТП с 203 ранени и 2 загинали участника)

Най-уязвимата възрастова група на участвалите в ПТП при мъжете също е тази на младите хора – между 18 и 20 годишна възраст (443 ПТП с 654 ранени и 26 загинали участника в транспортните инциденти.

Таблица 31

пол	жени			мъже		
възраст	ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
до 18	58	88	2	184	278	11
от 19 до 20	81	115	2	259	376	15
от 21 до 25	26	41	1	40	69	3
от 26 до 30	7	9	0	12	11	1
от 31 до 35	5	9	0	9	13	1
от 36 до 40	2	3	0	2	3	0
от 41 до 45	1	1	0	2	2	0
над 46	4	5	0	2	2	0
ОБЩО	184	271	5	510	754	31

От изнесените в Таблица 30 статистически данни може да се направят следните изводи:

Най-рисковите групи за двата пола са **под 20 години**, което може да се обясни с недостатъчен опит и рискова шофирана практика.

- Младите мъже (19–20 г.) са **особено уязвими** – те имат **3 пъти повече** загинали от жените в същата възраст.

КРИТЕРИЙ 8: Място на настъпване на ПТП

Новите водачи притежават различни нива на умения и усвоени практики, което е резултат от разнородните методи на обучение, прилагани от инструкторите. За да се гарантира ефективна подготовка, преподавателите в учебните центрове трябва да прилагат индивидуален подход, адаптиран към специфичните качества на всеки обучаем. Целта е придобиването на основни умения за безопасно и грамотно управление на МПС.

Направен е анализ и на други фактори свързани с ПТП по място на настъпването им.

- Вид на ПТП: Най-честите видове са:
 - Блъскане на пешеходец.
 - Сблъскване между МПС (странично, под ъгъл, отзад, челно).
 - Блъскане в дърво, стълб, крайпътно съоръжение.
- Категория път (извън населено място):
 - Първи клас, втори клас, трети клас, общински, автомагистрала.
- Състояние на времето при регистриране на ПТП:
 - Ясно: ~50%.
 - Облачно: ~20%.
 - Дъжд: ~15%.
 - Снеговалеж: ~10%.
 - Мъгла: ~5%.
- Състояние на пътното покритие на мястото на ПТП:
 - Сухо: ~50%.
 - Мокро: ~30%.
 - Заснежено/залежено: ~20%.
- Осветление:
 - Дневно: ~60%.
 - Тъмнина/изкуствено осветление: ~40%.

Ключови тенденции:

- Най-чести видове ПТП:
 - В населено място:
 - Блъскане на пешеходец (често на кръстовища или пешеходни участъци).
 - Сблъскване между МПС (особено странично и под ъгъл).
 - Извън населено място:
 - Сблъскване между МПС (челно и отзад).
 - Блъскане в дърво или крайпътно съоръжение.
- Фактори, свързани с тежки последствия:
 - Смъртни случаи: По-чести при:
 - Челни сблъсъци извън населено място.
 - Блъскане на пешеходец в тъмната част от денонощието или при лошо време.
 - Най-много ранени участници в ПТП са регистрирани при сблъсъци между МПС (особено странични и под ъгъл в районите на кръстовища).

Място на ПТП

- В населено място:

- Кръстовища: Най-опасните места, особено 3- и 4-клони.
- Пътни участъци: Често свързани с блъскане на пешеходци или паркирани автомобили.
- Извън населено място:
 - Прави участъци: Често сблъсъци отзад или преобръщане.
 - Криви участъци: Риск от загуба на контрол, особено при лошо време.

Предложения за подобрения

- В населено място:
 - Подобриване на осветлението и пешеходните пътеки.
 - Инсталиране на камери и системи за контрол на скоростта.
- Извън населено място:
 - Подобриване на пътната сигнализация, особено на криви участъци.
 - Изграждане на предпазни огради и подобриване на състоянието на покритието.
- Общи мерки:
 - Обучение на водачите за шофиране при лошо време.
 - Повишаване на контрола за спазване на скоростните ограничения.

Статистическите данни изнесени в следващите таблици 32, 33, 34, 35 и 36 показват, че ТПТП в населените места са по-малко в сравнение с тези извън тях. Това се дължи на различията в транспортния поток и пътната обстановка:

В населените места:

Гъстотата на транспортния поток ограничава възможностите за развиване на високи скорости, което води до по-малко тежки наранявания, но по-чести инциденти.

Извън населените места:

По-високите разрешени скорости на МПС и сложните пътни условия увеличават риска от тежки и фатални произшествия.

Таблица 32

	2024			2023			разлика		
	ТПП	ранени	загинали	ТПП	ранени	загинали	ТПП	ранени	загинали
населено място	400	513	12	401	569	14	-1	-56	-2
извън населено място	313	521	24	321	569	32	-8	-48	-8

Таблица 33

извън населено място	2024			2023			разлика		
	ТПП	Ранени	Загинали	ТПП	Ранени	Загинали	ТПП	ранени	загинали
самокатастрофирал	170	244	6	100	178	9	70	66	-3
сблъскване в друго МПС	132	263	16	114	220	16	18	43	0

Таблица 34

извън населено място	2024			2023			разлика		
	ПТП	Ранени	Загинали	ПТП	Ранени	Загинали	ПТП	ранени	загинали
кръстовище	31	64	3	30	55	3	1	9	0
пътен възел	17	30	1	15	25	1	2	5	0
прав пътен участък	205	318	17	203	360	24	2	-42	-7

Таблица 35

населено място	2024			2023			разлика		
	ПТП	Ранени	Загинали	ПТП	Ранени	Загинали	ПТП	ранени	загинали
кръстовище	159	212	2	150	238	1	9	-26	1
кръгово кръстовище	10	10	0	6	10	0	4	0	0
прав пътен участък	185	247	9	197	269	9	-12	-22	0

Таблица 36

населено място	2024			2023			разлика		
	ПТП	Ранени	Загинали	ПТП	Ранени	Загинали	ПТП	ранени	загинали
самокатастрофирал	88	124	4	108	169	5	-20	-45	-1
сблъскване в друго МПС	182	259	2	171	268	2	11	-9	0

Спецификата на управлението на МПС в различни среди изисква специално внимание при обучението:

В населените места:

Наблягане на превенция при пешеходци, управление на гъст трафик и използване на градска инфраструктура.

Извън населените места:

Обучение за контрол на скоростта, избягване на самостоятелни инциденти (напр. сблъскване в крайпътни съоръжения или преобръщане) и управление на автомобила при продължително пътуване.

Често срещани проблеми

Самостоятелни ТПТП извън града:

Таблица 37

извън населено място	2024
----------------------	------

Самокатастрофирали	ТПТП	Ранени	Загинали
блъскане в дърво	57	81	3
блъскане в крайпътно съоръжение	14	16	0
блъскане в предпазна ограда	14	17	2
блъскане в скат	18	27	0
блъскане в спряло/паркирало МПС	7	11	0

Водачите често губят контрол върху превозното средство, което води до ТТП с дървета, крайпътни съоръжения или преобръщане.

Забележим е и висок брой инциденти в прави участъци, което сочи към липса на адекватна подготовка или свръх самоувереност, особено при нови водачи.

КРИТЕРИЙ 9: Разпределение на ТТПП по предварителна информация за допуснато нарушение

Преобладаващите нарушения, допуснати от водачите с правоспособност за управление на МПС до 2 години, са показани в таблица 38. Както е формулиран и критерият, това са нарушения по предварителни данни след оглед на мястото на ТТПП от дознателите.

Статистическите данни показват, че множеството нарушения на новите водачи, довели до тежки транспортни инциденти са несъобразената скорост, внезапна промяна на посоката и отнемане на предимство на друго МПС и пешеходци.

Сравнявайки изнесените показатели за аварийността между 2024 година и 2023 година показват намаление на нарушенията „внезапна промяна на посоката“ при ТТПП и ранените участници, „несъобразена скорост“ и „неправилните маневри“. Но броят на загиналите участници в ТТП при нарушенията „отнемане на предимство на пешеходец“ и неправилна маневра е значително увеличен.

Таблица 38

нарушение на водача	2024			2023			сравнение		
	ТПП	ранени	загинали	ТПП	ранени	загинали	ТПП	ранени	загинали
внезапна промяна посоката на движение	51	74	7	68	99	7	-17	-25	0
неправилна маневра	24	29	4	32	40	0	-8	-11	4
неправилно изпреварване	11	15	1	12	17	3	-1	-2	-2
несъобразена скорост	248	375	14	262	435	14	-14	-60	0

неспазване на предимство	74	103	7	59	111	1	15	-8	6
употреба на алкохол	3	2	0	5	6	0	-2	-4	0
отнемане предимство на пешеходец	55	71	3	36	36	2	19	35	1

Анализ на данните от предходната Таблица 38 показва някои тенденции.

- Най-значимото намаление на ранените (-60) е регистрирано в предварително установеното нарушение на водача „Несъобразена скорост“, но независимо от това остава най-рисковото нарушение.

- Установен е ръст на смъртните случаи при ПТП в нарушение „Неспазване на предимство“ (+6). Необходим фокус при обученията на кандидат водачите да се обърне върху правилата за предимствата.

- Тревожен е ръстът на загиналите пешеходци при регистрирано нарушение „Неспазване на предимство“ (+1). За ограничаване на този вид нарушения на водачите, а може би и на пешеходците е необходимо да се провежда непрекъсната превантивна кампания.

- При установеното нарушение „Употреба на алкохол и/или друго упойващо вещество“ има регистриран нисък абсолютен брой (-2 ПТП, -4 ранени), но това е критично нарушение, което трябва да подлежи на засилен контрол и информационна кампания..

Разпределение на транспортната аварийност по час от денонощието с участието на водачи на МПС със стаж до 2 години е показана в таблица 39

Таблица 39

час	2024			2023			разлика		
	ПТП	Ранени	Загинали	ПТП	Ранени	Загинали	ПТП	Ранени	Загинали
00,00 до 06,00	86	121	2	91	157	10	-5	-36	-8
06,00 до 08,00	29	36	1	30	42	3	-1	-6	-2
08,00 до 10,00	45	50	3	38	60	1	7	-10	2
10,00 до 12,00	55	78	4	50	94	2	5	-16	2
12,00 до	61	91	3	80	111	3	-19	-20	0

14,00									
14,00 до 16,00	81	103	7	69	107	2	12	-4	5
16,00 до 18,00	88	122	1	91	139	8	-3	-17	-7
18,00 до 20,00	108	159	8	94	127	5	14	32	3
20,00 до 22,00	90	136	3	90	156	7	0	-20	-4
22,00 до 24,00	90	142	4	89	145	5	1	-3	-1

От анализът на статистическите данни за ПТП с ранени и загинали участници, водачи със стаж до 2 години показва, че най-опасните периоди са между часовия интервал 18:00-20:00, където по абсолютни показатели са регистрирани 108 ПТП, със 159 ранени и 8 загинали. В този период има значителен ръст спрямо 2023: +14 ПТП, +32 ранени, +3 загинали. Следващият часови период е между 14:00-16:00 с рязко увеличение на смъртните случаи (+5).

Забелязват се и положителни промени в часовия диапазон между 00:00-06:00, където има намаление на всички показатели. Има спад на пътнотранспортния травматизъм и часовете между 12:00-14:00 (Спад с 19 ПТП и 20 ранени) и 20:00-22:00: (без промяна в ПТП, -20 ранени и -4 загинали)

Проблемните зони са при ранените между 18:00-20:00 (+32) и при загиналите 14:00-16:00 (+5) и 18:00-20:00 (+3)

Аварийността по месец от годината е показва в следващата таблица 40

Таблица 40

	2024			2023			разлика		
месец	ПТП	Ранени	Загинали	ПТП	Ранени	Загинали	ПТП	Ранени	Загинали
януари	58	89	3	56	93	1	-35	88	38
февруари	35	44	2	30	43	4	-8	40	10
март	49	68	2	60	95	4	-46	64	48
април	55	82	1	60	93	3	-38	79	39
май	58	79	4	57	91	8	-33	71	37
юни	58	76	2	55	101	1	-43	75	45
юли	66	98	6	85	123	4	-57	94	63
август	70	115	1	76	120	5	-50	110	51

септември	61	98	2	70	103	3	-42	95	44
октомври	64	84	1	61	114	7	-50	77	51
ноември	75	120	8	48	78	3	-3	117	11
декември	69	81		64	84	3	-15	78	15

Данните на регистрираните ПТП с ранени и загинали участници разпределени през месеците в годината сравнени с данните за аварийността през 2023 година показват общо намаление на ПТП с 35 броя, спад при ранните и намаление на загиналите.

Най-забележителни промени в произшествията са регистрирани през месеците:

1. Юли:

- Най-голям абсолютен спад (-57 ПТП)
- Значително намаление на ранените (-94)
- Но увеличение на загиналите (+6 срещу +4 за 2023 г.)

2. Ноември:

- Единствен месец с ръст на ПТП (+27)
- Рязко увеличение на загиналите (+8 срещу +3 за 2023 г.)

3. Декември:

- Най-добри резултати при ПТП със загинали (0 срещу 3 за 2023 година)

След разпределението на месеците през различните сезони, данните за пътнотранспортните произшествия показват следния резултат:

- **Летен сезон (юни-август):** Силно намаление на ПТП и ранени.
- **Есен (септември-ноември):** Смесени резултати, с проблемен ноември
- **Зима (декември-февруари):** Стабилно подобрение

Анализът по показатели, регистрирани ПТП, ранени и загинали участници, показва положителни резултати през м. Юли, Декември и Април: Намаление с 5 ПТП и 2 по-малко загинали.

Негативните изводи сочат, че месеците с висока аварийност и загинали участници са Ноември (+27 ПТП и +5 загинали), Януари(+2 загинали) и Май (4 загинали)

На основание направените изводи могат да се препоръчат няколко **Предложения за подобрения:**

1. През м. Ноември да се работи превантивно и да се провеждат усилен зимни кампании за безопасност на движение по пътищата необходимост от засилено внимание върху поведението на водачите на МПС, фирмите за поддържане на пътната мрежа.

- Проверки на зимни гуми и изправно улично осветление

2. Летният сезон показва подобрение в показателите за транспортната аварийност и трябва да се поддържат и подобряват текущите мерки – контрол на скоростните режими, проверка за алкохол и/или други упойващи вещества.

Обобщените изводи и препоръки от анализа на ТПТП с водачи придобили правоспособност да управляват МПС от категория М са следните:

Ключови тенденции

- **Намаление на общия брой ТПТП** (с 3% през 2024 г.), но **увеличение на смъртните случаи** (с 250% при някои нарушения).
- **Новите водачи (до 20 г.) са най-рисковата група:**
 - Отговорни за **48,4% от всички ТПТП.**
 - Висока смъртност при мъже (6 пъти повече от жените).

- **Нарушенията на ЗДвП с най-тежки последици:**
 - Несъобразена скорост и неспазване на предимство (43% от загиналите).
 - Ръст на загинали пешеходци (+1 случай).
- **Проблемни часови интервали:**
 - 18:00–20:00 – най-много ПТП (+32 ранени, +3 загинали).
 - 14:00–16:00 – рязко увеличение на смъртните случаи (+5).
- **Сезонни рискове:**
 - Ноември и януари – върхови месеци за тежки инциденти.
 - Юли и април – положителни тенденции (намаление на ПТП).

3. ОБСЛЕДВАНЕ НА ТЕЖКИТЕ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ПТП), ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ С ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МПС ОТ КАТЕГОРИЯ N1, N2 И N3 СЪС СТАЖ ДО ДВЕ ГОДИНИ.

Законът за движението по пътищата, Глава трета, чл. 149, ал. 1, определя моторните превозни средства (МПС) от категория N като превозни средства, проектирани и конструирани основно за превоз на товари. Категорията се подразделя на подкатегории в зависимост от технически допустимата максимална маса (ТДММ):

- N1 – МПС с ТДММ до 3 500 kg;
- N2 – МПС с ТДММ над 3 500 kg, но не повече от 12 000 kg;
- N3 – МПС с ТДММ над 12 000 kg.

Съгласно т. 5, 6. (г) от същия закон, категория O4 включва ремаркета, проектирани за превоз на товари или пътници, с ТДММ над 10 000 kg.

Тези определения са от ключово значение при анализиране на пътнотранспортните произшествия (ПТП) с нови водачи, които са придобили правоспособност за управление на съответните МПС след успешно полагане на изпит. Важно е да се отбележи, че повечето от водачите с правоспособност за N2, N3 и O4 вече имат опит в управлението на превозни средства от други категории.

Статистика за явилите се и издържали теоретичните практически изпити през 2024 г. е развита в табличен и аналитичен вид в следващите редове.

- Явили се на теоретичен изпит: 12 426 кандидати
- Успешно издържали: 9 796 ($\approx 79\%$ успеваемост)

Разпределението на явяванията по областни отдели е представено в Таблица 41.

Таблица 41

Кандидати за водачи от категория "С" брой явявания теоретичен изпит пред ИААА 2024 година				
Областен отдел	Общо записани	Издържали	Неявили/н едопуснати	Успеваемо ст %
ОО "АА" - Благоевград	706	602	10	85,27
ОО "АА" - Бургас	847	692	17	81,70

ОО "АА" - Варна	861	683	21	79,33
ОО "АА" - В. Търново	466	383	12	82,19
ОО "АА" - Видин	264	200	11	75,76
ОО "АА" - Враца	685	486	27	70,95
ОО "АА" - Габрово	238	185	1	77,73
ОО "АА" - Добрич	431	326	3	75,64
ОО "АА" - Кърджали	351	266	4	75,78
ОО "АА" - Кюстендил	384	292	13	76,04
ОО "АА" - Ловеч	203	162	4	79,80
ОО "АА" - Монтана	107	86	1	80,37
ОО "АА" - Пазарджик	523	396	22	75,72
ОО "АА" - Перник	238	173	13	72,69
ОО "АА" - Плевен	429	323	16	75,29
ОО "АА" - Пловдив	768	604	19	78,65
ОО "АА" - Разград	305	242	9	79,34
ОО "АА" - Русе	478	396	7	82,85
ОО "АА" - Силистра	362	293	7	80,94
ОО "АА" - Сливен	450	357	14	79,33
ОО "АА" - Смолян	138	119	2	86,23
ОО "АА" - София	1501	1192	30	79,41
ОО "АА" - Стара Загора	348	292	5	83,91
ОО "АА" - Търговище	182	152	3	83,52
ОО "АА" - Хасково	558	442	17	79,21
ОО "АА" - Шумен	379	273	12	72,03
ОО "АА" - "Ямбол"	224	179	4	79,91
ОБЩО	12426	9796	304	78,81

Областните отдели с най-висока успеваемост на теоретичния изпит са Смолян - 86.23%, Благоевград - 85.27%, Стара Загора - 83.91%, Търговище - 83.52% и Русе - 82.85%

Областните отдели с най-ниска успеваемост на теоретичния изпит са Враца - 70.95%, Шумен - 72.03%, Перник - 72.69%, Видин - 75.76% и Добрич - 75.64%

За областните отдели с ниска успеваемост е необходимо да се извърши проверка на методиката на обучение на кандидатите за водачи от категориите „С“.

Данните показват, че при еднакви изпитни изисквания, успеваемостта варира значително между областите, което предполага влиянието на локални фактори в подготовката на кандидатите.

Следващата Таблица 42 показва резултатите от практическите изпити по областни отдели на ИА „Автомобилна администрация“.

Таблица 42

Кандидати за водачи от категория "С" брой явявания практически изпит пред ИААА 2024 година

Областен отдел	С	С+Е	общо	% успев.
ОО "АА" - Благоевград	404	284	688	62 %
ОО "АА" - Бургас	420	257	677	81 %
ОО "АА" - Варна	500	293	793	63 %
ОО "АА" - В. Търново	316	185	501	67 %
ОО "АА" - Видин	143	63	206	76 %
ОО "АА" - Враца	291	202	493	88 %
ОО "АА" - Габрово	108	64	172	75 %
ОО "АА" - Добрич	211	118	329	86 %
ОО "АА" - Кърджали	165	104	269	83 %
ОО "АА" - Кюстендил	137	97	234	83 %
ОО "АА" - Ловеч	93	86	179	76 %
ОО "АА" - Перник	119	52	171	90 %
ОО "АА" - Плевен	213	107	320	78 %
ОО "АА" - Пловдив	449	282	731	65 %
ОО "АА" - Разград	149	98	247	85 %
ОО "АА" - Русе	243	159	402	76 %
ОО "АА" - Силистра	144	75	219	70 %
ОО "АА" - Сливен	235	159	394	70 %
ОО "АА" - Смолян	78	33	111	83 %
ОО "АА" - София	782	420	1202	76 %
ОО "АА" - Стара Загора	197	126	323	79 %
ОО "АА" - Търговище	119	59	178	57 %
ОО "АА" - Хасково	319	211	530	78 %
ОО "АА" - Шумен	224	104	328	58 %
ОО "АА" - "Ямбол"	118	78	196	58 %
ОБЩО	6177	3716	9893	

На практически изпит за придобиване на свидетелство за правоуправление от категориите „С“ и С+Е“ приз 2024 година са се явили общо 9893 кандидати при средна успеваемост на издържалите успешно изпита – 72,5 %. Разпределението по категории е следното: Категория "С": 6,177 кандидати (62.4%) и Категория "С+Е": 3,716 кандидати (37.6%).

Най-добре са се представили кандидатите от ОО **Перник** - 90%, **Враца** - 88%, **Добрич** - 86% и **Разград** - 85%.

Най-ниска успеваемост се забелязва в явилите са изпит кандидати в ОО **Търговище** - 57%, **Шумен/Ямбол** - 58%, **Благоевград** - 62%.

Сравнението с теоретичния изпит показва обратна зависимост, където кандидатите в някои области с висока теоретична успеваемост (Благоевград 85.27%) имат ниска практическа (62%).

Предложенията за подобрения в подготовката на кандидатите за водачи е да се обърне по-голямо внимание в практическата подготовка и да се предвиди извънредни обучения на инструкторите от учебните центрове.

Необходим е по-задълбочен анализ на причините за ниската успеваемост в някои Учебни центрове, в които успеваемостта на изпитите е по-ниска.

Данните показват значителни регионални различия, които не винаги корелират с броя кандидати или големина на областта, което предполага влиянието на локални фактори в практическите обучения.

КРИТЕРИЙ 1: Допуснати ТПТП, разпределени по категория МПС

В таблица 43 е показано статистическото разпределение на ТПТП, ранени и загинали участници в категориите N1, N2, N3 и N3;O4 МПС за годините 2024 и 2023.

Таблица 43

Категория МПС	2024			2023			сравнение		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
N1	33	31	7	35	53	1	-2	-22	6
N2	1	1	0	1	1	0	0	0	0
N3	3	3	2	2	2	0	1	1	2
N3;O4	4	5	0	2	1	1	2	4	-1

Изведените статистически данни в Таблица 42, показват намаление на ПТП (-2 участника в ПТП) и при ранените (-22 участника в ПТП), но при загиналите има сериозно влошаване на този показател (+6 участника). Въпреки намалението на броя на инцидентите и ранените, смъртните случаи са рязко повече.

Рисковете за тази категория N3 са се увеличили, въпреки малкия брой инциденти.

При МПС от Категория N3;O4, управлявани от водачи със стаж до 2 години от придобиване на категорията се отбелязва увеличение на ПТП с 2 случая (от 2 на 4), на ранените с 4 (от 1 на 5) и намаление на загиналите с 1 (от 1 на 0).

КРИТЕРИЙ 2: Допуснати ТПТП, разпределени по области

Таблица 44

Област	2024			2023		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
Благоевград	2	3	1	3	4	0
Бургас	5	3	5	1	1	0
Варна	3	4	0	3	2	1
Велико Търново	3	4	1	1	2	0
Враца	2	3	0	3	4	0

Кюстендил	1	1	0	1	2	0
Кърджали	1	1	0	2	2	0
Ловеч	1	1	0	2	2	0
Монтана	4	4	0	0	0	0
Пазарджик	4	4	0	2	4	0
Пловдив	4	4	0	9	13	1
Русе	1	1	0	4	4	0
Разград	0	0	0	2	6	0
Сливен	2	2	0	0	0	0
София	3	3	0	4	5	0
Стара Загора	2	0	2	1	1	0
Хасково	2	3	0	0	0	0

Общ преглед на пътнотранспортната аварийност през 2024 година, с участието на МПС от категория N (с всички подкатегории) управлявани от водачи със стаж до 2 години показва следната статистика в сравнение с 2023 година:

- **Общ брой ПТП (2024): 36 (2023: 38) → намаление с 5.3%**
- **Ранени (2024): 39 (2023: 52) → намаление с 25%**
- **Загинали (2024): 9 (2023: 2) → увеличение с 350%**

С най-лошо представяне през (2024), на чиято територия са регистрирани тежките ПТП е област Бургас: Рязко увеличение на загиналите (от 0 на 5), следват **Стара Загора:** 2 загинали (срещу 0 през 2023) и **Благоевград и Велико Търново:** По 1 загинал (срещу 0 през 2023)

Намаление на пътната аварийност си отчита в областите Пловдив: Намаление на ПТП с 55.6% (от 9 на 4) и на ранените с 69%; **Русе:** Намаление на ПТП с 75% (от 4 на 1) и **Хасково, Монтана, Сливен:** Нулеви показатели през 2023, но появили се инциденти през 2024

Заклучение: Докато общият брой на инцидентите и ранените намалява, тревожният ръст на смъртните случаи изисква спешни мерки, особено в Югоизточна България (Бургас и Стара Загора). Положителните примери от Пловдив и Русе могат да послужат за изграждане на добри практики.

КРИТЕРИЙ 3: Допуснати ТПТП, разпределени по място на регистриране

Следващите таблици отбелязват мястото и видът на ТПТП.

Таблица 45

място на регистриране на ТПТП	2024			2023		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
населено място	25	24	4	20	26	2

извън населено място	16	17	5	18	28	0
----------------------	----	----	---	----	----	---

Таблица 46

вид на ТПТП	2024			2023		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
сблъскване между МПС	20	20	5	19	30	1
самокатастрофирал	12	13	2	12	17	1
блъскане на пешеходец	6	4	2	5	5	0

Таблица 47

място на ТПТП	2024			2023		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
пътен участък	28	32	5	12	12	
кръстовище	13	9	4	6	7	0

Таблица 48

място на ТПТП извън населено място	2024			2023		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
пътен участък	14	16	3	11	20	1
друго място	2	1	2	8	8	1

Изводи:

- Извън населените места са по-опасни през 2024 г.: 5 смъртни случая (срещу 0 през 2023), въпреки по-малко ТПТП.
- В населените места се наблюдава леко увеличение на инцидентите, но с по-малко ранени.

- Сблъсъците между МПС са най-смъртоносни (5 загинали през 2024). Въпреки спад на ранените, тежестта на инцидентите се е увеличила.
- Блъсканията на пешеходци са по-редки, но по-фатални (+2 смъртни случая).
- Кръстовищата стават по-опасни: 4 загинали (срещу 0 през 2023).
- Пътните участъци извън населените места са критични: повече инциденти и смъртни случаи.

КРИТЕРИЙ 4: Допуснати ТПТП, разпределени по възраст на участниците

Разпределение на ТПТП с пострадали участници по възраст е показано в таблица 49.

Таблица 49

възраст на водач	2024			2023		
	ТПТП	ранени	загинали	ТПТП	ранени	загинали
до 18	5	4	0	11	19	0
от 19 до 20	25	24	6	16	21	1
от 21 до 25	7	9	3	7	10	1
от 26 до 30	1	1	0	1	1	0
от 31 до 35	3	3	0	0	0	0
от 36 до 40	0	0	0	1	1	0
над 40	0	0	0	2	2	0

Резултатите от данните в таблицата още веднъж доказват необходимостта да се обърне внимание на водачи на МПС със стаж до 2 г., които и с резултатите си като участници в транспортния процес остават основен проблем за себе си, за близките си и за обществото като цяло. Новите водачи (до 25 г.) са причинили **89%** от всички ТПТП и **93%** от ранените.

Като тревожен резултат за пътнотранспортната аварийност с нови водач и стаж до 2 години от придобиване на свидетелство за правоуправление извеждат на преден план следните препоръки:

- **Усилено обучение** за водачи под 20 г.
- **Ограничителни мерки** за начинаещи водачи (например, разрешена максимална скорост, управление на МПС с по-малка мощност, ограничения за управление на МПС през тъмната част от денонощието)
- **Специални програми** за повишаване на квалификацията на новите водачи
- **Фокусирани кампании** за безопасност на движение по пътищата насочени към всички участници в транспортния процес - нови водачи на МПС, пешеходци, водачи на двуколесни ППС и пътници.

Заклучение: Въпреки общото намаление на ТПТП, проблемът с новите водачи (особено под 20 г.) остава критичен. Необходими са целеви мерки за намаляване на аварийността сред тази възрастова група.

КРИТЕРИЙ 5: Разпределение на ТПТП по предварителна информация за допуснатото нарушение

Предварителната информация за допуснатото нарушение се предоставя от присъстващия на място на ПТП разследващ полицай. Това нарушение на ЗДвП не предполага наказателно или административно преследване, а то се дава с цел статистическа обработка на пътнотранспортните произшествия.

Окончателно определяне на нарушението и вината за настъпването на инцидента се получава след приключване на съдебно то производство.

Таблица 50

нарушения	2024			2023		
	ТПТП	Ранени	загинали	ТПТП	Ранени	загинали
неправилна маневра	4	4	1	5	7	0
несъобразена скорост	9	8	3	10	15	1
неспазване на предимство	9	7	3	4	4	0
неспазване на дистанция	4	4	1	5	8	0
друго нарушение	4	4	1	3	3	1

Данните от Таблица 50 показват продължаващата тенденция за повишена аварийност вследствие нарушенията „превишена или несъобразена скорост“ и „неспазване на предимство“, които нарушения са извършили водачите на МПС. Тежестта им е по **трима загинали**, а **Неспазване на предимство** е с най-голям ръст (+5 ТПТП, +3 загинали)

Тревожни са фактите, че има голямо увеличение на смъртните случаи (от 2 на 7) при нарушения на водачите и двойно по-големият брой нарушения „неспазване на предимство“ водещи до сериозни наранявания.

ИЗВОДИ: Основните изводи от анализ на ПТП с водачи на МПС категория N, участвали в ПТП с пострадали граждани могат да се обобщят по следния начин:

- Общо намаление на ТПТП** (с 3%), но **сериозно увеличение на смъртните случаи** (до 250% при някои нарушения).
- Новите водачи (до 20 г.) са най-рисковата група:**
 - Участват в **48,4% от инцидентите**.
 - Мъжете** участват в ПТП 6 пъти повече от жените и техният травматизъм е по-сериозен.
- Основни нарушения с тежки последици:**
 - Несъобразена скорост и неспазване на предимство** (43% от загиналите).
 - Увеличение на **загинали пешеходци**.
- Критични часове:**
 - 18:00–20:00** – най-много инциденти.

- **14:00–16:00** – рязък скок на смъртните случаи.

5. Сезонни рискове:

- **Ноември и януари** – най-опасни месеци.
- **Юли и април** – положителни резултати.

Заклучение:

Въпреки общия спад на инцидентите, **смъртността нараства**, особено сред новите водачи. Необходими са строги мерки към нарушителите на ЗДвП, повишаване нивото на обучение на кандидатите за водачи на МПС посредством влагане на интелектуални и финансови ресурси. Ангажиране на неправителствения сектор за организиране на съвместни кампании за предоставяне на обществото информация за всички рискови фактори влияещи върху безопасността на движение по пътищата.

4. ОБСЛЕДВАНЕ НА ТЕЖКИТЕ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ТПТП), ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ, НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ ИЛИ ПРЕВОЗ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ

Анализът и обследването на пътнотранспортните произшествия е процес, който спомага да се изведат основните параметри на транспортния процес водещи до високия пътнотранспортен травматизъм в нашата страна и да се постигнат целите на Националната стратегия на Република България за ограничаване на пътнотранспортните произшествия (ТПТП) в периода 2021 – 2030 година.

Пътнотранспортните произшествия с участието на пътни превозни средства (ППС) за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари пораждат сериозна публична дискусия поради по-големия травматизъм обхващащ по-широк кръг от хора – водачи на МПС, пътници, а в някои случаи и пешеходци.

В обхвата на настоящето обследване са включени МПС и ППС за превоз на пътници и товари. Тези превозни средства се делят на следните категории, определени от Закона за движение по пътищата, а именно:

- категория М2 – превозни средства от категория М с повече от 8 места за сядане, без мястото за сядане на водача, с технически допустима максимална маса не повече от 5 t; в които освен местата за сядане, може да има място за стоящи пътници;
 - категория М3 – превозни средства от категория М с повече от 8 места за сядане, без мястото за сядане на водача, с технически допустима максимална маса над 5 000 kg; в които може да има място за стоящи пътници;
 - категория N2 – превозни средства от категория N с технически допустима максимална маса над 3 500 kg, но не повече от 12 000 kg;
 - категория N3 – превозни средства от категория N с технически допустима максимална маса над 12 000 kg;
- както и
- категория О – ремаркета, проектирани и конструирани за превоз на товари или пътници, както и за настаняване на пътници;
 - категория О4 – превозни средства от категория О с технически допустима максимална маса над 10 000 kg

През 2024 г. на територията на страната са регистрирани 545 тежки ТПТП със 695 ранени и 72 загинали с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари.

В сравнение със същия период на 2022 година, аварийността е намаляла значително при ТПТП с 7,8 %, при ранените с 9,9 % и при загиналите с 35,2 %.

В таблица 1 са показани разпределението на ТПТП по вид на МПС и неговата категория в сравнителни показатели между годините 2024 и 2023 години.

Таблица 1

Вид на ППС	Категория МПС	2024			2023			разлика		
		ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
автобус	M2	20	34	0	17	54	4	3	-20	-4
автобус	M3	170	236	5	197	211	18	-27	25	-13
Влекач	N3;O4				75	99	25	-75	-99	-25
Влекач	N3	235	313	44	199	257	45	36	56	-1
Специален	M3				0	0	0	0	0	0
Специален	N2	4	5	0	9	14	1	-5	-9	-1
Специален	N3	22	23	4	25	25	4	-3	-2	0
Товарен	N2	11	9	3	13	25	6	-2	-16	-3
Товарен	N3	37	30	12	32	39	8	5	-9	4
трамвай		23	20	3	14	18	0	9	2	3
тролейбус		23	25	1	10	29	0	13	-4	1
ОБЩО		545	695	72	591	771	111	-46	-76	-39

Анализът на данните от общата статистическа информация за пътнотранспортните произшествия с участието на пътни превозни средства (ППС) за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари показва следните резултати:

- ТПТП при автобуси от категориите (M2, M3) има намаление на смъртните случаи от с -77%, но ранените са се увеличили с 5
- ТПТП при МПС от категория „Специален“ (N2, N3) има намаление на всичк. показатели за пътнотранспортен травматизъм – ТПТП с 25 %, ранени с 28 % и при загиналите участници с 20 %.
- ТПТП с пътни превозни средства (ППС) на масовия градски транспорт (трамвай, тролейбуси) регистрират увеличение при ТПТП със 64 % и са загинали трима участници повече спрямо 2023 година.

Разпределението на ТПТП по области е показано в следващата таблица:

Таблица 2

област	ТПТП	Ранени	Загинали
Благоевград	19	23	4
Бургас	40	53	1
Варна	56	75	2
В. Търново	28	34	7

Видин	13	14	1
Враца	24	35	3
Габрово	3	4	0
Добрич	5	5	2
Кърджали	1	1	0
Кюстендил	9	13	2
Ловеч	22	34	7
Монтана	17	21	0
Пазарджик	20	34	2
Перник	3	3	1
Плевен	29	36	9
Пловдив	39	38	6
Разград	9	12	1
Русе	25	42	3
Силистра	3	3	0
Сливен	12	11	3
Смолян	5	8	0
София и София област	105	124	12
Стара Загора	29	51	3
Търговище	7	9	1
Хасково	13	13	0
Шумен	7	7	1
Ямбол	6	5	1
Общо	549	708	72

През 2024 г. в България са регистрирани **общо 549 пътнотранспортни произшествия**, допуснати от водачи, на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при които са **ранени 708 души** и **загинали 72**. Данните показват значителни различия между областите – някои регистрират голям брой инциденти, докато в други смъртните случаи са непропорционално високи спрямо броя на ПТП.

В София и големите градове – най-много ПТП, но с по-малка тежест на съотношението ПТП/ с ранен или загинал

На територията на Северна и Централна България са регистрирани по-малко ПТП, но с по-голяма тежест спрямо загиналите

Някои области имат по-малко ПТП, но много сериозни последици:

- **Плевен** – само 29 ПТП, но 9 загинали (най-висок процент смъртност).
- **Велико Търново** – 28 ПТП, 7 загинали.
- **Ловеч** – 22 ПТП, 7 загинали.

Някои области имат изключително нисък брой ПТП:

- **Кърджали** – само 1 ПТП, без жертви.
- **Габрово** – 3 ПТП, без загинали.

- Силистра – 3 ПТП, без жертви.

Какво може да се подобри в пътнотранспортната обстановка?

В рисковите области (Плевен, В. Търново, Ловеч) е необходимо да се направи обследване на местата с концентрация на ПТП и да се подобрят пътните условия посредством подобряване на пътните съоръжения и знаци така, че да бъдат в помощ на водачите и да намалят тежестта на ударите при произшествията. Не малка е ролята и на контрол на скоростните режими и повишаване изискванията на работодателите към своите водачи.

За подобряване на БДП е необходима да се предприемат комплексни мерки за решаване на проблемните участъци от пътната инфраструктура и засилване на контрола във всички посоки – работодатели и контролни органи.

Таблица 3 представя статистически данни за разпределение на ПТП по месец от годината.

Таблица 3

месец	ПТП	Ранени	Загинали
януари	37	55	2
февруари	42	52	4
март	45	48	6
април	43	53	5
май	40	52	4
юни	49	56	9
юли	63	76	12
август	47	66	7
септември	53	85	4
октомври	45	61	2
ноември	47	57	10
декември	37	46	7

Статистиката показва месеците с най-много ПТП и жертви: м. юли с най-много загинали (12) и м. ноември с на много ранени (85) .

Месеците с най-ниска пътнотранспортна аварийност са януари, декември и май. Тези данни показват сезонна взаимовръзка между ПТП с пострадали и в кои месеци има регистрирани повече или по-малко инциденти.

Лятото (юни–август) е най-рисков сезон – пътнотранспортния трафик е засилен във връзка с повече пътувания, което от своя страна носи и своите предизвикателства за водачите на МПС.

Месец Ноември показва доста негативни резултати поради влошена пътнотранспортна обстановка – лоши метеорологични условия (мъгла, дъжд, слана).

Януари и декември са по-спокойни – вероятно поради по-малко пътувания и предпазливо шофиране.

Място на настъпване на ТПТП и вид на ТПТП

Таблица 4

място на ТПТП	2024		
	ТПТП	Ранени	Загинали
Населено място	274	312	12
Извън населено място	324	396	60

Таблица 5

	Вид на ПТП	ПТП	Ранени	загинали
извън населено място	блъскане в дърво	6	8	1
	блъскане в крайпътно съоръжение	6	7	0
	блъскане в мантинели	5	5	0
	блъскане в скат	9	9	1
	блъскане на каруца	1	0	1
	блъскане на работник на пътя	1	1	0
	блъскане в паркирало МПС	1	1	0
	блъскане на пешеходец	3	3	0
	блъскане на спряло МПС	13	9	3
	друг вид	22	27	3
	преобръщане извън пътя	11	11	1
	преобръщане на пътя	9	12	2
	сблъскване между МПС отзад	52	68	6
	сблъскване между МПС под ъгъл	53	71	14
	сблъскване между МПС странично	65	93	6
	сблъскване между МПС челно	59	75	22

Анализът на данните от Таблица 5, показват следните резултати:

Средна тежест на ПТП: $\text{ПТП/ранени} = 1.24$ ранени и $\text{ПТП/загинали} = 0.19$ загинали на инцидент.

Най-чести видове инциденти:

- Сблъскване между МПС странично - 65 ПТП (20.2% от общия брой);
- Сблъскване между МПС под ъгъл - 53 ПТП (16.5%);
- Сблъскване между МПС челно - 59 ПТП (18.3%)

Най-опасни видове инциденти (по брой загинали):

- Сблъскване между МПС челно - 22 загинали (36.7% от общо загиналите)
- Сблъскване между МПС под ъгъл - 14 загинали (23.3%)
- Сблъскване между МПС отзад - 6 загинали (10%)

Анализ по категории вид на ПТП:

- **Сблъсъци с неподвижни обекти** (общо 42 ПТП):
 1. Най-опасни: блъскане в дърво (1 загинал) и блъскане в скат (1 загинал)
 2. Най-чести: блъскане в скат (9 ПТП) и блъскане в дърво (6 ПТП)
- **Сблъсъци с други участници в движението** (общо 4 ПТП):
 1. Блъскане на каруца (1 загинал) е особено опасно
 2. Блъскане на пешеходци (3 ПТП) без загинали
- **Преобръщания** (общо 20 ПТП):
 1. Преобръщане на пътя е по-опасно (2 загинали) от извън пътя (1 загинал)
 2. Висока травматичност при преобръщане на пътя (1.33 ранени на ПТП)
- **Сблъсъци между МПС** (общо 229 ПТП - 71.1% от всички):
 1. Челен сблъсък е най-фатален (0.37 загинали на ПТП)
 2. Страничните сблъсъци са най-чести, но с по-ниска смъртност
 3. Сблъсъци под ъгъл са втори по смъртност

ИЗВОДИ:

- Сблъсъците между превозни средства са причинили 79.3% от всички загинали;
- Челният сблъсък е с най-висок коефициент на смъртност;
- Сблъсъците с неподвижни обекти представляват значителен риск, особено с дървета;
- Преобръщанията, въпреки че са по-редки, имат висока смъртност.

Препоръките за подобряване на безопасността на движение по пътищата и ограничаване на травматизма могат да се насочат към:

1. Подобряване на инфраструктурата (по-безопасни крайпътни съоръжения)
2. Мерки за предотвратяване на челни сблъсъци (разделителни огради)
3. Подобряване на видимостта на опасни участъци (кривини, скатове)
4. Специални мерки за защита на уязвими участници (работници на пътя, пешеходци)

Статистическата информация от Таблица 6 показва разпределението на вида на инцидентите в населените места.

Таблица 6

	Вид на ПТП	ПТП	Ранени	загинали
в населено място	блъскане в дърво	2	2	0
	блъскане в крайпътно съоръжение	2	3	0
	блъскане в стълб	1	6	0
	блъскане на велосипедист	2	2	0
	падане на пътник	106	98	0
	блъскане в паркирало МПС	2	2	0

блъскане на пешеходец	29	26	6
блъскане на спряло МПС	9	13	0
друг вид	19	22	1
преобръщане извън пътя	2	7	0
сблъскване между МПС отзад	13	20	
сблъскване между МПС под ъгъл	20	32	0
сблъскване между МПС странично	35	44	1
сблъскване между МПС челно	7	6	4

Статистическата информация от Таблица 6 показва разпределението на местата на регистриране на инцидентите в населените места.

Данните разкриват динамиката на пътната безопасност в градски условия. Най-често срещаният тип инциденти са случаите на падане на пътници от превозни средства, които съставляват близо 42.6% от всички регистрирани произшествия. Макар че тези инциденти рядко завършват с фатален изход, тяхната висока честота сигнализира за сериозни проблеми в организацията на градския транспорт и безопасността на пътниците.

Таблица 7

	място на ПТП	ПТП	Ранени	загинали
в населено място	кръгово кръстовище	8	9	0
	кръстовище 3 клонно	31	27	3
	кръстовище 4 клонно	52	57	3
	кръстовище N клонно	3	3	0
	паркинг	2	2	0
	пътен възел 1	1	1	0
	пътен участък	152	184	6

Анализът данните от Таблица 7 показва, че правите пътни участъци са най-опасни по брой регистрирани ПТП и жертви от тях. 4-клонните кръстовища също така регистрират висока аварийност.

Настоящият анализ показва необходимостта от подобряването на пътната безопасност в населените места. За изпълнение на тази задача се изисква комплексен подход, който съчетава инженерни решения, нормативни промени и обществена ангажираност. Само такова цялостно виждане може да доведе до устойчиво намаляване на пътнотранспортните произшествия и техните последици в градската среда.

Разпределение на ТПТП по допуснато нарушение от водачите (нарушенията са определени по предварителна информация от разследващите органи)

Забележка: голям брой ПТП с пострадали и загинали участници са регистрирани без да е получена информация за извършено нарушение от водачите: 236 ПТП с 312 ранени и 51 загинали.

Таблица 8

	нарушение на водач	ПТП	Ранени	Загинали
извън населено място	внезапна промяна посоката на движение	16	20	3
	друго нарушение	16	33	1
	навлизане в насрещното движение	12	12	6
	неправилни маневри	21	28	0
	неспазване на дистанция	8	10	1
	несъобразена скорост	47	60	3
	отнемане на предимство	8	13	1
	отнемане предимство на пешеходци	2	1	0
	употреба на алкохол	1	1	0

Таблица 8 показва разпределението на нарушенията. Извън населено място и прав участък от пътя, водачите извършват неправилни маневри, с които са реализирани 131 ПТП, 178 ранени и 15 загинали участника в пътното движение.

Разпределението по нарушения на водачите е следното:

- Най-опасните нарушения са *несъобразена скорост* (47 ПТП, 60 ранени, 3 загинали) и *навлизане в насрещното движение* (12 ПТП, 6 загинали).
- *Внезапна промяна на посоката* също е рискована (16 ПТП, 3 загинали).
- Алкохолът извън населено място е по-рядко срещан, но все пак води до тежки последствия

В таблица 9 са показани предварителните данни от разследващите органи за извършеното нарушение, предизвикало ТПТП. Те са установили най-много нарушения при неправилен превоз на хора в населено място, а именно – 183 ПТП с 229 ранени и 6 загинали участници в тези инциденти.

Таблица 9

	нарушение на водач	ПТП	Ранени	Загинали
в населено място	внезапна промяна посоката на движение	2	7	0
	друго нарушение	80	81	4
	навлизане в насрещното движение	3	3	1
	неправилен превоз на хора	42	44	0
	неправилни маневри	9	23	0
	неспазване на дистанция	4	7	0
	несъобразена скорост	13	23	0
	отнемане на предимство	16	26	0
	отнемане предимство на пешеходци	10	11	0
	употреба на алкохол	4	4	1

Обобщението на статистически данни от Таблица 9 е следното:

- Най-чести нарушения: *друго нарушение* (80 ПТП), *неправилен превоз на хора* (42 ПТП), *несъобразена скорост* (13 ПТП) и *отнемане на предимство* (16 ПТП).
- Най-тежки последици (загинали): *употреба на алкохол* (1 загинал), *навлизане в насрещното движение* (1 загинал).

- Въпреки че *неправилният превоз на хора* е често срещан, той не води до смъртни случаи, но е свързан с много ранени (44).

Констатираните нарушения на водачите в населените места са свързани предимно с дисциплината (превоз на хора, отнемане на предимство), извън тях несъобразяване на скоростта с условията за движение и неправилните маневри - престрояване, изпреварване, маневра на заден ход и движение в насрещното ленто или платно, са критични.

Комбинираният подход – строг диференциран контрол от ръководителите на фирми, служителите на пътна полиция и инспекторите от ИА“ Автомобилна инспекция“ заедно с инфраструктурни подобрения и образователни инициативи – би намалил жертвите от ПТП.

Разпределение на ТПТП с пострадали участници разпределени по възраст

В следващата таблица 10 е визуализирано разпределението на пострадалите и загинали участници в ТПТП по възраст на водачите на ППС.

Таблица 10

възраст	ТПП	Ранени	Загинали
до 30	33	36	8
от 31 до 35	27	24	5
от 36 до 40	44	63	6
от 41 до 45	73	72	8
от 46 до 50	75	108	13
от 51 до 55	110	131	8
от 56 до 60	84	112	10
от 61 до 65	66	76	9
от 66 до 70	33	46	4
над 71	4	4	1

Общият преглед на данните за ТПТП разпределени по възраст на водачите на МПС показва, че възраст та между 46 и 60 години са регистрирали с тяхно участие 269 (49 %) ТПТП с 351 (52 %) ранени и 31 (43 %) загинали граждани.

Статистиката на данните за аварийността разкрива, че възрастовата група между 46 години и 60 г. е най-рискова. От друга страна новите водачи (до 30 г.) имат сравнително малко участие в ТПТП, но загиналите участници са повече (8 загинали при 33 ТПТП). Възрастните водачи над 71 г. са с най-малко инциденти, но все пак имат регистрирано ТПТП със смъртен случай.

Анализирайки резултати от статистическите данни може да се направят някои предложения за по подобряване на безопасността на движение по пътищата, свързани с възрастта на водачите на МПС за обществен превоз на пътници:

- Регулярни медицински прегледи за водачи над 45 г. (зрение, реакции).
- Курсове за обновяване на уменията – фокус върху управление в критични ситуации.
- Кампании срещу скоростта и алкохола – с акцент в социалните мрежи.

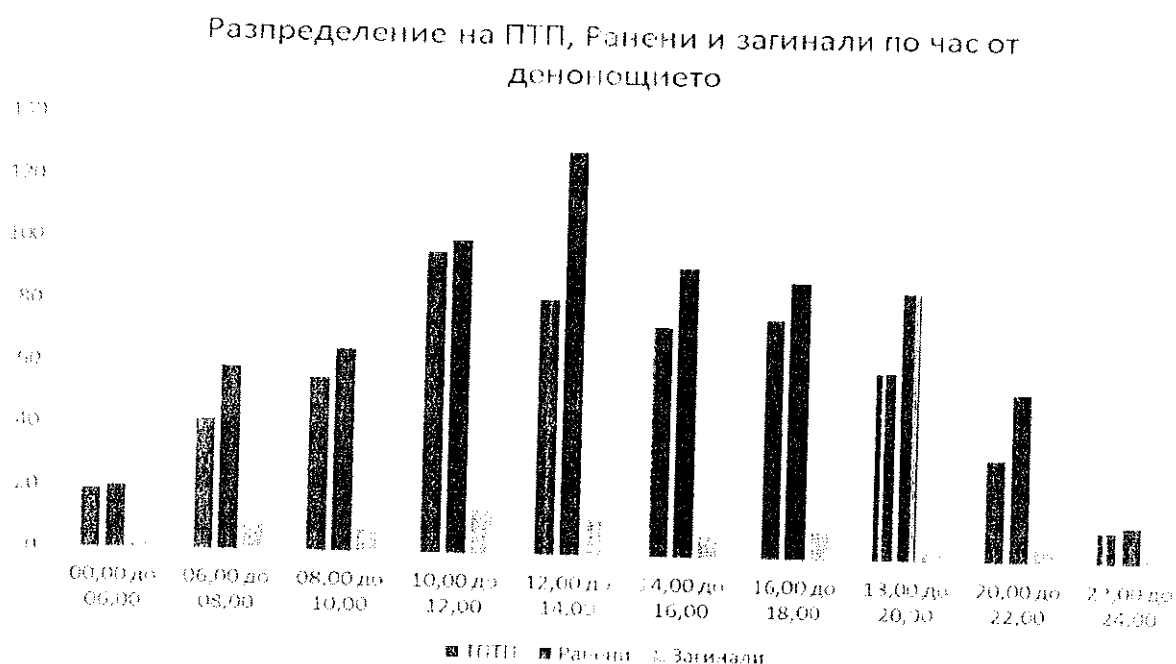
В заключение може да се каже, че възрастта на водачите на МПС е значим фактор за пътната безопасност. Докато новите водачи са по-склонни към рисковано поведение, средновъзрастните (46–60 г.) са най-често участващи в тежки инциденти. Персонализираните мерки за всяка група биха помогнали за намаляване на жертвите

Разпределение на ПТП по час от денонощието

Критерият, който групира регистрираните ТПТП с участието на водачи на по часове е показан в Таблица 11. Статистическите данни показват концентрация на ТПТП с висока аварийност, в часовия интервал между 16 и 18 часа, след което следва пик на произшествията в часовия интервал от 08 до 12 часа. При ранените участници часовете, при които се очертава концентрация са между 08 и 12 часа, а загиналите са концентрирани в ранните часове на деня – между 06 и 08 часа.

Таблица 11

час	ТПТП	Ранени	Загинали
00,00 до 06,00	19	20	2
06,00 до 08,00	42	59	8
08,00 до 10,00	56	65	7
10,00 до 12,00	97	101	14
12,00 до 14,00	82	130	12
14,00 до 16,00	74	93	7
16,00 до 18,00	77	89	9
18,00 до 20,00	60	86	5
20,00 до 22,00	33	54	5
22,00 до 24,00	10	12	3



Следващата графика визуализира статистическите данни за регистрираните ТПТП по час от денонощието.

Статистическото разпределение на инцидентите по час от денонощието показват, че през деня, часове между 10:00 и 18:00 са най-критични за пътната безопасност, като интервалите 10:00-12:00 и 12:00-14:00 изискват специално внимание. Сутрешните часове, въпреки по-малкия брой инциденти, имат непропорционално висок брой на загиналите участници. Нощните часове остават относително безопасни в сравнение с деня.

Допуснати ТПТП от водачи на МПС за обществен превоз на пътници, разпределени по категория МПС

Таблица 12

Вид на ППС	Категория МПС	2024			2023		
		ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
автобус	M2	20	34	0	17	54	4
автобус	M3	170	236	5	197	211	18
трамвай		23	20	3	14	18	0
тролейбус		23	25	1	10	29	0
ОБЩО		236	315	8	238	312	22

Регистрираните ПТП (Таблица 12) с ППС и МПС за обществен превоз на пътници показва намаление на загиналите със 17 броя или 77 % от общия брой загинали от категория МПС – автобуси (М2 + М3) и увеличението на ранените при категорията автобус М3. ППС от категорията релсови превозни средства (трамваи и тролейбуси) остават проблемни по отношение ПТП в които са участвали. Така например при трамваите се регистрира увеличение на ПТП със 7 (64 %) при които са загинали трима участници.

ППС от категория „тролейбуси“ също показва негативна тенденция в сравнение с 2023 година – ПТП са нараснали със 130 % при които инциденти има и един загинал

В България професионалното обучение и квалификация на водачите на МПС се регулират от „Наредба № 41 от 23 ноември 2016 г. за условията и реда за издаване, подновяване, заличаване и контрол на свидетелствата за професионална компетентност на водачи на моторни превозни средства“.

От регистрирани ПТП с водачи на МПС автобуси за обществен превоз на пътници **2** от тях **НЕ ПРИТЕЖАВАТ** „Свидетелство за професионална компетентност“ за да извършват тази дейност, както **четирима** от водачите на автобуси и **14** от водачите на товарни автомобили **НЕ ПРИТЕЖАВАТ** свидетелство за физическа и психологическа годност на водача, съгласно Наредба № 34 от 30 ноември 2016 г. Наредба за медицинските изисквания и реда за установяване на медицинската годност на водачи на моторни превозни средства“.

Водачите на МПС от категориите „товарен автомобил“, „тролейбус“ и „трамвай“ с констатираните нарушения по изискванията на Наредби 41 и 34 са участвали общо в **58** ПТП, при които са ранени **71** участника, а други **8** са загинали.

Тази констатация показва липса на контрол за валидност на законоустановените документи за извършване на дейността „Водач на МПС“ от страна на работодателите!

Допуснати ТПТП от водачи на МПС за обществен превоз или за собствена сметка на товари, разпределени по категория МПС

В таблица 13 е показано разпределението на МПС по категории за превоз на товари.

Таблица 13

Вид на ППС	Категория МПС	2024			2023		
		ТПТП	Ранени	Загинали	ТПТП	Ранени	Загинали
Влекач	N3	173	220	33	199	257	45
Специален	N2	3	5	0	9	14	1
Специален	N3	24	24	4	25	25	4
Товарен	N2	10	9	3	13	25	6
Товарен	N3	32	32	12	32	39	8
ОБЩО		242	290	52	353	459	89

Въпреки значителното намаление на инцидентите през 2024 г., тежкотоварните МПС (особено влекачите N3) остават сериозен риск за пътната безопасност. Необходими са целенасочени мерки за:

- Подобряване на обучението на водачите

- Модернизация на превозните средства
- Подобряване на пътната инфраструктура

5. АНАЛИЗ НА ПТП С УЧАСТИЕТО НА ВОДАЧИ ПРИДОБИЛИ ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ИЛИ ПРЕВОЗ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ ОТ ДВЕ ГОДИНИ, И ВОДАЧИ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ И ХАРАКТЕРИСТИКАТА НА ПЪТНИЯ УЧАСТЪК, КЪДЕТО СА РЕГИСТРИРАНИ

Анализът на връзката между вида на ПТП и характеристиката на пътния участък в който е регистрирано ПТП показва, че 65 % от произшествията настъпват на прави и хоризонтални участъци, 15 % от инцидентите стават на прави участъци с надлъжен наклон, 17 % - в завоите на пътя.

Връзка между геометрията на пътя и видовете ПТП е следната:

1. На прави участъци (хоризонтални и с наклон) преобладават сблъскване между МПС (странични, челни, под ъгъл). Причините могат да се отнесат към движение с по-висока скорост от разрешената и загуба на концентрация, неправилни маневри – изпреварване или намалената видимост при участъци с наклон и хоризонтална крива.
2. Хоризонталните криви и неправилното поведение на водачите – по-висока скорост, неравен пътен участък, мокър или заледен, водят до повече ПТП регистрирани под ъгъл или преобръщане на пътя или извън него. Не малък е броят на произшествията „сблъсък в крайпътно съоръжение“-мантинели, билбордове или дървета.

6. АДМИНИСТРАТИВНО НАКАЗАТЕЛНА ДЕЙНОСТ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ ОТ ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „АВТОМОБИЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ“

Настоящият анализ има за цел да разгледа регистрираните административнонаказателни преписки с фокус върху правна аргументация, спазване на нормативно определените срокове за приключването им и съдебната практика относно регистрираните жалби по тези административни производства и решенията на съдебните органи за законосъобразност на съставените АУАН, издадените НП и образуваните принудителни административни мерки (ПАМ) по тези жалби.

Контролът е насочен към осигуряване на безопасна транспортна система, който играе значителна роля за изпълнение на стратегическите и оперативни цели на агенцията, които са включени в Националната стратегия за безопасност на движение по пътищата 2021-2030 г. и секторния план за изпълнение на Стратегията, насочен към:

- Повишаване безопасността на движението по пътищата и спазване на ЗДвП, ЗАП, Закона за управление на отпадъците, Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе (ADR), Спогодбата за международни случайни превози на пътници, извършвани с автобуси (ИНТЕРБУС), Спогодбата за международен превоз на бързоразвалящи се хранителни стоки и за специалното оборудване при превоз на тези стоки (АТР), Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (АЕТР);
- Спазването на режимите за извършване на вътрешни автомобилни превози;
- Повишаване на управленската култура на организациите при извършване на:

- Превоз на пътници и товари;
- Обучение на кандидати за водачи на МПС;
- Периодичните прегледи за проверка за техническата изправност на ППС;
- Осъществяване на контролни функции по отношение на спазването на методическите указания за извършване на психологическите изследвания от регистрираните за това лица;

През разглежданият период, бяха реализирани редица мероприятия, които допринесоха за подобряване на комуникацията, прозрачността и сътрудничеството в дейността на администрацията с представителите на транспортния бранш и широката общественост, което е в основата на работата на ръководството на агенцията.

На основание констатираните нарушения на ЗДвП, ЗАП и подзаконовите нормативни документи, през 2024 г. са съставени 17611 броя акта за установяване на административни нарушения (АУАН) с 3438 броя повече спрямо 2023 г. Издадени са 14778 наказателни постановления (НП), което е с 836 броя НП повече спрямо 2023 г.

Разпределението на съставените АУАН по областни отдела е следното:

ОО АА	Брой АУАН през 2023 г.	Брой АУАН през 2024 г.	Разлика
ИААА	52	26	-26
Благоевград	78	1506	1428
Бургас	837	738	-99
Варна	1309	1089	-220
В. Търново	3	152	149
Видин	177	400	223
Враца	575	278	-297
Габрово	5	255	250
Добрич	33	408	375
Кърджали	9	277	268
Кюстендил	128	332	204
Ловеч	0	220	220
Монтана	50	379	329
Пазарджик	6	297	291
Перник	42	451	409
Плевен	1084	758	-326
Пловдив	883	502	-381
Разград	23	832	809
Русе	3040	2715	-325
Силистра	10	368	358
Сливен	1	60	59
Смолян	2	161	159
София	4416	3659	-757
Стара Загора	818	300	-518

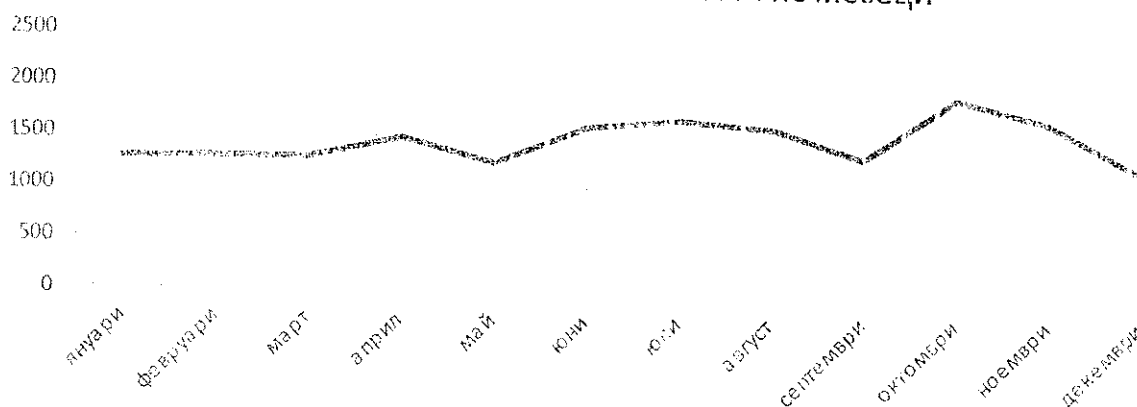
Търговище	25	521	496
Хасково	560	777	217
Шумен	2	21	19
Ямбол	5	129	124
	14173	17611	3438

Забелязват се отрицателни показатели на съставените АУАН в областните отдели Бургас, Варна, Враца, Плевен Пловдив, Русе и Стара Загора, което се дължи на промяна в Устройствения правилник на ИААА и тези центрове от Регионални дирекции станаха областни отдели и прилежащите към регионалните дирекции служители в отдели „Контрол“ се разпределиха към областните отдели.

От разпределението на АНД по месеци за 2024 година, с по-висока активност се очертават месеците април, юни, юли, август и октомври, а с най-ниска – януари, май и декември.

януари	февруари	март	април	май	юни	юли	август	септември	октомври	ноември	декември
253	276	285	476	244	602	680	602	328	915	703	225

Съставени АУАН по месеци



Разпределение на съставените АУАН, подадени от областните отдели, по вид на търговската дейност е следната:

Съставени АУАН на водачи на МПС и фирми за превоз на пътници – 1341 броя (7,6 %)

От тях:

- на водачи на МПС – 792 броя
- на представителите на фирмите – 549 броя

Съставени АУАН на водачи на МПС и фирми за превоз на пътници – 14443 броя (82 %)

От тях:

- на водачи на МПС – 10462 броя
- на представителите на фирмите – 3972 броя

Съставени АУАН на водачи на МПС и фирми за превоз на ADR товари– 146 броя (0,8 %)

От тях:

- на водачи на МПС – 128 броя
- на представителите на фирмите – 18 броя

Съставени АУАН на водачи на МПС и фирми за таксиметров превоз – 673 (3,8 %)

От тях:

- на водачи на МПС – 595 броя
- на представителите на фирмите – 72 броя

За нерегламентиран превоз

- на водачи на МПС – 27 броя
- на представителите на фирмите – 1 броя

Съставени АУАН за констатирувани нарушения от учебен център – 100 (0,6) и 1 бр.

ПАМ

От тях:

- на преподавател – 80 броя
- на представителите на фирмите – 20 броя

Съставени АУАН за констатирувани нарушения от учебен център – 409 (2,3)

От тях:

- на член на комисия – 385 броя
- на представителите на фирмите – 24 броя

Данните за взетото отношение към констатирувани нарушения на законови изисквания и съставените АУАН показват, че основния акцент е насочен към взимане на отношение към физическите лица (водачи на МПС, преподаватели в Учебни центрове, членове на комисии в пунктовете за периодични технически прегледи, психолози) - 70,6 % от общия брой АУАН.

През 2024 г. са констатирувани и нарушения в дейността на някои учебни центрове, които разпределени по нарушения на изискванията на наредбите са както следва:

- на Наредба № 37 – 77 броя АУАН
- на Наредба № 40 – 87 броя АУАН и 5 ПАМ
- на Наредба № 41 – 245 броя АУАН

Планирането на проверките се осъществява на основание Наредба № Н-14 за начина на провеждане, обхвата и организацията на контролните проверки на пътя и в предприятията и за класифицирането на превозвачите и на лицата, извършващи превози за собствена сметка.

На тази основа се планират периодичните и тематични контролни проверки.

При сегашния брой инспектори с контролни функции в ООАА е невъзможно да се изпълни така заложения план и е необходимо да се предложат решения за оптимизиране на нормативните изисквания, съобразно структурата и числеността на инспекторския състав! От изведените данни, посочени в таблицата по-долу, се вижда, че изпълнението на плана за проверки е средно 72 %

ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ГОДИШНИЯ ПЛАН ЗА КОНТРОЛ НАД ФИРМИТЕ, УЧЕБНИТЕ ФОРМИ, ППТП НА ППС И АВТОГАРИТЕ			
ОБЩО ЗА ИААА	По план	Проверени за периода	Изпълнение на плана /%/
		01.01.2024– 31.12.2024 г.	
Фирми	4893	4252	87
Учебни центрове	1192	994	83
КТП	1071	888	83
Автогари	104	82	79
Проверени работни дни на пътя	1635909	925667	56
Проверени работни дни в предприятията	2066157	959221	46

Нарушенията включени в съставените 17611 броя АУАН са констатирани при 959221 броя проверки.

От статистическите данни се вижда, че средната ефективност на констатираните нарушения спрямо общия брой на извършените проверки е 1,8 %.

Намалението на броя на съставените АУАН, донякъде се обяснява с въведената от началото на 2023 г. електронна система „Контрол“, която представлява специализиран софтуер за електронно отразяване на констатираните нарушения, съставянето на АУАН и издаването на Наказателно постановление. Тази система позволява да се изписват повече нарушения, а от там се прави извода за намаления брой на АУАН.

Съставените АУАН от служители на ООАА, разпределени към нарушението на съответния нормативен акт са разпределени както следва:

Нормативен документ	Брой нарушения
Закона за автомобилните превози	1449
Закона за движението по пътищата	4613

Регламент № 561/2006 (регламент определящ правилата относно времето за управление, почивките в работно и извънработно време по отношение на водачите, извършващи автомобилен превоз на стоки и пътници с цел хармонизиране на условията на конкуренция между режимите на сухопътен транспорт, особено в автомобилния сектор, и подобряване на условията на труд и пътната безопасност)	994
Регламент № 165/2014 (относно тахографите в автомобилния транспорт)	2905
АETR (ЕВРОПЕЙСКА СПОГОДБА за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози)	3495
Наредба № 2 (от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси)	104
Наредба № Н 3 (относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт)	467
Наредба № 7 (за укрепване на превозваните товари)	13
Наредба № Н 8 (за условията и реда за извършване на превоз на пътници и товари за собствена сметка)	428
Наредба № 11 (за международен автомобилен превоз на пътници и товари)	2621
Наредба № Н 14 (за начина на провеждане, обхвата и организацията на контролните проверки на пътя и в предприятията и за класифицирането на превозвачите и на лицата, извършващи превози за собствена сметка)	39
Наредба № Н32 (за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства)	205
Наредба № 33 (за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България)	1323
Наредба № 34 (за таксиметров превоз на пътници)	601
Наредба № 36 (за изискванията за психологическа годност и условията и реда за провеждане на психологическите изследвания на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачи на МПС и на председатели на изпитни комисии и за издаване на удостоверения за регистрация за извършване на психологически изследвания)	8
Наредба № 37 (за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение)	88
Наредба № 38 (за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити)	1
Наредба № 40 (за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари)	87
Наредба № 41 (за условията и реда за провеждане на обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари и за условията и реда за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация)	260

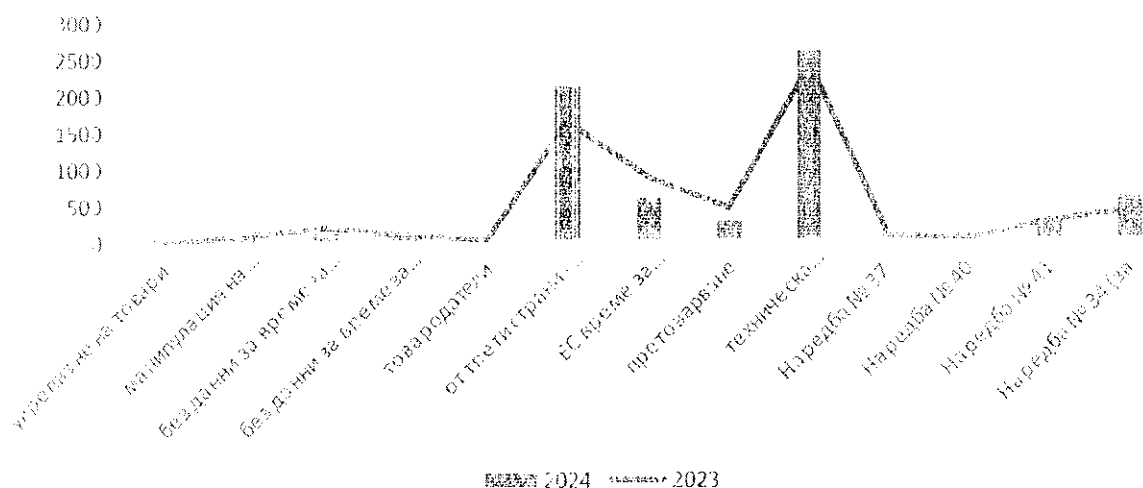
От изнесените статистически данни може да се направи следния извод:

Контролът върху дейността на Учебните центрове може да се подобри имайки предвид, че пътнотранспортните произшествия с участието на водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства (МПС) от две години, са в полезрението на специалистите, защото голяма част от тях са млади хора на средна възраст около 23 години.

През 2024 г., на територията на страната са регистрирани 7173 ПТП с 478 загинали и 9042 ранени участници в пътното движение. За ограничаване на ПТП ИААА трябва да използва пълния си капацитет от знания, технически решения, контрол и задълбочени анализи. В обсега на отговорностите на агенцията са и водачите със стаж до 2 години от придобиване на правоспособност на управляват МПС, които през 2024 г. са участвали в 914 ПТП, при които са загинали 51 и 1264 участници в тях са ранени. предизвикани от тях.

Констатираните нарушения на ЗДвП, които пряко и косвено играят роля за безопасността на движение по пътищата са следните:

Нарушение	Брой АУАН	
	2024	2023
укрепване на товари	46	9
манипулация на измервателни уреди (тафографи)	88	72
без данни за време за управление и почивки за 28 дни ЕС	118	177
без данни за време за управление и почивки за 28 дни трети страни	69	70
товародатели	45	30
от трети страни - време за управление и почивки	2105	1631
ЕС време за управление и почивки	594	859
претоварване	258	426
техническа неизправност	2580	2393
Наредба № 37	88	58
Наредба № 40	87	34
Наредба № 41	260	238
Наредба № 34 (за таксиметров превоз на пътници)	601	395



Тревожните данни за участието на нови водачи със стаж до 2 години с предизвикани от редица обстоятелства, които включват непрекъснато обучение в семейна среда, учебни заведения и не на последно място учебните центрове. Всички тези нови водачи са обучавани в учебни центрове, преминали са през цялата процедура за придобиване на права за управление на МПС и независимо от това са участвали в ПТП. Тези данни трябва да се анализират по-подробно относно начина на обучение и контролните проверки на учебните центрове.

А видно от резултатите от контролната дейност на инспекторския състав, учебните центрове остават настрана от приоритетите за проверки.

Участието на МПС свързани с превоз на пътници и товари в ПТП е достатъчен повод контрола да се пренасочи към проверка на учебните центрове и на фирмите извършващи превоз на пътници и товари и повишаване ангажираността на управителите на тези организации към повишено внимание в управление на бизнеса си, с цел ограничаване на пътнотранспортния травматизъм.

Към въведените АУАН, служителите с контролни функции от областните отдели и ИА „Автомобилна администрация“, са издадените 14778 НП. В сравнение с 2023 г. издадените НП са с 836 броя повече.

През разглеждания период на 2024 г. са констатирани 803 нарушения на 83 фирми с повтарящи се над 4 броя АУАН. Всички нарушения са установени при проверка в предприятието и актовете са съставени в рамките на 1-2 дни?

От така представеният анализ могат да се изведат изводи за административната и административнонаказателната дейност на служителите в областните отдели на ИААА. Изведените резултати, направените изводи и предложения от анализа не трябва да се смятат за единствен критерий за оценка на активността, ефективността и дисциплината на служителите с контролни правомощия. Те ще окажат положително въздействие за повишаване на ефективността и развиване на специфични знания и умения при извършване на контролната и превантивна дейност при прилагане на административнонаказателни процедури.

1. Дейности на областните отдели за лицензионния режим на фирми подлежащи на такъв: Данните показват, че територията на областните отдели, в която има по-голяма икономическа активност, са регистрирани по-голям брой транспортни фирми, подлежащи на лицензионен режим. Административното обслужване на тези фирми е с по-висок интензитет и отговорността на служителите е по-голяма. Служителите извършват обслужване, което включва: приемане на документи, проверка валидността на лицензите спрямо нормативните изисквания, подготвят необходимата документация при промени в обстоятелствата, свързани с издадените лицензи, проверка на финансовата стабилност и други аспекти.

2. Увеличение на извършените проверки на пунктовете за техническа проверка изправността на МПС: През отчетния период се наблюдава увеличение на броя на извършените проверки на пунктове за периодични технически прегледи, както и на обработените документи за издаване на разрешителни. Регистрирано е намаление на подадените документи, свързани с промени в обстоятелствата към разрешителното за дейността.

3. Намаление на административната дейност: Сравнителният анализ на административната дейност в областните отдели между 2023 и 2024 година, показва значително намаление на броя на издадените удостоверения за водачи на лек таксиметров автомобил (с 627 броя), свидетелства за водачи на превозни средства, превозващи опасни товари, и удостоверения за консултанти по безопасността при превоза на опасни товари (с 2027 броя). Намалението е по-малко значително при издаване на удостоверенията за преподаватели в учебни центрове (с 378 броя).

4. Недостатъчен брой инспектори: На територията на страната са регистрирани 33268 броя търговски субекта, които включват дейностите:

- транспорт на пътници и товари – 19330 (през 2024 г. са регистрирани 639 нови фирми), със 103648 броя издадени лиценза,
- учебни центъра за подготовка и преподготовка на кандидати за водачи на МПС - 1138,
- 1099 пункта за технически прегледи,
- 2348 таксиметрови компании с над 25000 МПС

Всички тези търговски субекта административно и дейности по контрол на дейността им се извършват от общо 240 инспектора. Този дисбаланс е недостатъчен за ефективно изпълнение на задълженията и налага преразглеждане на щатното разписание.

5. Фокус върху физическите лица подлежащи на контрол от ООАА: Данните показват, че 70,6% от актовете за установени нарушения (АУАН) са насочени към физически лица (водачи на МПС, преподаватели, членове на комисии и психолози). Това подчертава необходимостта от по-балансиран подход в контролната дейност.

6. Недостиг на ресурси за изпълнение на плана: При сегашния брой инспектори (240 служители) е невъзможно да се изпълни заложения план за проверки, като изпълнението му от областните отдели е средно 72%. Необходими са решения за оптимизиране на нормативните изисквания за планиране на контролната дейност спрямо наличния инспекторски състав.

7. Финансови последици от жалби: През 2024 година за изплащане на отменени решения по НП от съдебен състав и възстановяване на суми към жалбоподателите възлизат на 261 627,97 лв., което е с 20 501,84 лв. по-малко в сравнение с 2023 година. Това

подчертава необходимостта от подобряване на качеството на административните наказателни актове (АНД), за да се намалят разходите за съдебни разноси и обезщетения.

8. Необходимост от обучение: След анализа на жалбите и съдебните решения е необходимо да се разработи програма за първоначално и периодично обучение на инспекторския състав. Това ще помогне за намаляване на грешките при оформяне на АУАН и издадените на тази основа НП и ще подобри качеството на работата в административнонаказателния процес.

9. Превантивен контрол: Високият брой на АУАН може да се дължи на липсата на превантивен контрол от страна на ръководителите на стопанските субекти върху водачите. През 2024 година са констатирани 803 нарушения при 83 фирми с повтарящи се над 4 АУАН, като всички нарушения са установени в рамките на 1-2 дни.

Предлагам в бъдеще, контролната дейност да се насочи към собствениците и управители на фирми и организации, предоставящи съответните услуги – превоз на пътници, превоз на товари, превоз на ADR товари, таксиметров превоз, учебен център, пункт за технически преглед и автогари. Особен акцент за контрол, трябва да се сложи върху фирмите с наложени 2 и повече наказания за извършени нарушения.

Необходимо е да се помисли върху нормативни промени и въвеждане на изисквания за категоризация на фирмите от транспортния бранш, учебните центрове, пунктовете за технически преглед, таксиметров превоз по определени показатели, например:

- Общ брой служители, от тях:
 - Ръководители на транспортната дейност;
 - Водачи на МПС;
 - Инструктори;
 - Сервизни работници.
- Общ брой МПС, от тях:
 - МПС за превоз на пътници
 - МПС за превоз на товари
 - Служебни МПС
- Наличие на гараж и сервизна база;
- Въведена система за управление на БДП и др.
- Участвали водачи в ПТП
- От тях по вина
- Водачи с наложени административни глоби по ЗДвП, ЗАП и други приложими

към дейността норми.

Така категоризирани фирмите, ще предоставят актуална информация на ИААА за общото състояние и контролът ще бъде насочен към определени слабости.

ГЛАВА ТРЕТА

ОБОБЩЕНИЯ И ИЗВОДИ

НА БАЗА ДАННИТЕ ЗА ТПТП С УЧАСТИЕ НА НОВИ ВОДАЧИ И НА ВОДАЧИ НА МПС ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ ИЛИ ПРЕВОЗ ЗА СОБСТВЕНА СМЕТКА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ В АИС ПП, ПОДСИСТЕМА ТПТП - МВР, И В АИС АНД – МВР, КАКТО И ИНФОРМАЦИЯТА ОТ ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „АВТОМОБИЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ“, МОГАТ ДА СЕ НАПРАВЯТ СЛЕДНИТЕ ИЗВОДИ:

1. При повече от 1/10 от ТПТП (13,05% от общо 7 173 ТПТП през 2024 г.), настъпили през 2024 г., е регистрирано участие на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС – 914 на брой, със средна възраст на водачите 22 години. Загиналите при тези ТПТП са 51 (10,67% от общо 478 загинали участници през 2024 г.) и са ранени 1 264 лица (14,95% от общо 9 101 ранени лица);
2. В 9/10 от обследваните ТПТП е участвал по един водач със стаж до 2 години, а в останалите произшествия – по двама или повече нови водачи;
3. Разпределението по области на ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години най-общо следва разпределението на всички ТПТП;
4. Разпределението по области на загиналите при ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години се отклонява като цяло от разпределението на загиналите при всички ТПТП. Това отклонение е изразено чрез процентно съотношение и е най-чувствително в областите: Бургас, Видин и Кюстендил. На територията на 7 области (Габрово, Кърджали, Перник, Разград, Силистра, Смолян и Търговище) няма загинали участници в ТПТП с участието на нови водачи;
5. Разпределението по области на ранените при ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години, също както обследваните ТПТП, като цяло следва разпределението на ранените при всички ТПТП;
6. Разпределението по общини на загиналите при ТПТП с участието на нови водачи, показва, че те са реализирани на територията на 36 общини. Най-много участници в движението са загинали в общините Столична (8), Велико Търново (6), Ловеч (4) и Долни Дъбник (3);
7. Настъпилите ТПТП с участието на нови водачи са 1,4 пъти повече в населените места в сравнение с тези извън населените места. Същото се наблюдава и при ранените, като те са 1,09 пъти повече в населените места в сравнение с извън населените. Обратното се отчита за загиналите при обследваните ТПТП – те са 1,68 пъти по-малко в населените места, съпоставени с тези извън тях;
8. Според характера на мястото на настъпване ТПТП с нови водачи се подреждат в низходящ ред по следния начин: по пътен/ уличен участък – малко над половината от обследваните ТПТП; в кръстовища – близо 26/100, и в обхвата на пътен възел – под 3/100.
9. Според отбелязания в картата за регистрация на ТПТП план и профил на пътя, ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС настъпват най-вече в правите пътни участъци – 75,7% от всички ТПТП с нови водачи, а възникващите в обхвата на хоризонтални криви от пътя ТПТП са 17,2%. Данните са сходни за броя на ТПТП с участието на нови водачи като при сухо състояние на пътната настилка са настъпили малко над 80% от общия брой ТПТП с нови водачи, а при мокра настилка са настъпили малко близо 12% от ТПТП;
10. Снегът и ледът на пътя не са значими фактори за настъпване на ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС – 8 ТПТП.
11. При дневно осветление са настъпили малко над 61% от обследваните ТПТП, при изкуствено осветление – близо 19%, а при сумрак и тъмнина – малко над 20%;
12. От автомагистралите АМ „Тракия“ се характеризира с най-голям брой ТПТП с участието на нови водачи и с най-високи показатели на пътнотранспортната аварийност. По нея са настъпили близо 58% от всичките 26 ТПТП с нови водачи по автомагистрала, като е загинал 1 участник, а ранените са общо 21;

13. От първокласните пътища с най-голям брой ТПТП с участието на нови водачи и с най-високи показатели на пътнотранспортната аварийност се характеризират пътищата I-5 (20 ТПТП/ 1 загинал/ 35 ранени), I-6 (19/3/24), I-9 (18/2/22);

14. Загиналите участници при ТПТП с участието на нови водачи от вида „сблъскване между МПС/ ППС“ по първокласните пътища са 9 (от общо 92 ТПТП, настъпили по първокласните пътища), а ранените при тях са съответно 68;

15. Видовете ТПТП с участието на нови водачи по второкласните пътища от групата „сблъскване между МПС/ ППС“, загиналите и ранени при тях са най-много – съответно 32 ТПТП, 2 загинали и 63 ранени;

16. По третокласните и общинските пътища са настъпили общо 187 ТПТП (48,7% от общо 384 ТПТП) с 14 загинали и 295 ранени;

17. ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС са най-много и с най-голям брой ранени лица в периода от юни до август, а броят на загиналите е най-значителен през месеците юли, ноември и декември;

18. Нарушаването на скоростните режими се явява най-често срещано нарушение и при двете групи водачи - при водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години и при моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари;

19. Характера на допусканите нарушения показват, че при някои водачи се наблюдават пропуски в обучението;

20. При 7,65% от общо 7 173 ТПТП, настъпили през 2024 г., е регистрирано участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари – 549 на брой. Загиналите при тези ТПТП са 72 (15,06% от общо 478 загинали участници) и са ранени 708 лица (7,82% от общо 9 054 ранени лица);

21. Разпределението по области на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари най-общо следва разпределението на всички ТПТП. Процентното съотношение на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари към всички настъпили ТПТП е най-ниско на територията на Добрич – 3,7%, Перник – 3,7% и Кърджали – 0,7%;

22. Разпределението по области на загиналите при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари се отклонява като цяло от разпределението на загиналите при всички ТПТП. Процентното съотношение е най-високо в областите: Благоевград – 40,00% от всички загинали в ТПТП на територията на областта; Велико Търново – 38,89% и Плевен – 34,62%. На територията на областите Габрово, Кърджали, Монтана, Силистра, Смолян и Хасково няма загинали участници;

23. Разпределението по области на ранените при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари като цяло следва разпределението на ранените при всички ТПТП. Най-ниско процентно съотношение на ранените при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари към всички ранени при тежки ТПТП се отчита в областите: Перник – 3,16%, Добрич – 2,92% и Кърджали – 0,43%;

24. Разпределението по общини на загиналите (72 участници) при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на

пътници и товари, показва, че те са реализирани на територията на **47 общини**. Те са най-много в общините Столична (8), Велико Търново (6), Ловеч (4) и Долни Дъбник (3);

25. Настъпилите ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари в населените места са 265 ТПТП в населени места и 284 ТПТП извън населени места. При ранените се наблюдават 1,23 пъти повече ранени участници извън населените места в сравнение с ранените участници в ТПТП в населените места. Същата зависимост се отчита и при броят на загиналите при обследваните ТПТП – те са 5 пъти повече при ТПТП, настъпили извън населените места, съпоставени с тези, настъпили в населените;

26. Според характера на мястото на настъпване ТПТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари се подреждат в низходящ ред по следния начин: по пътен/ уличен участък – малко над половината от обследваните ТПТП; в кръстовища – близо 20/100, а в обхвата на пътен възел – малко над 3/100;

27. Според отбелязания в картата за регистрация на ТПТП план и профил на пътя, ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари настъпват най-вече в правите пътни участъци – близо 77% от всички ТПТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, а настъпилите в обхвата на хоризонтални криви от пътя ТПТП са малка близо 17%. Данните са сходни за броя на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари настъпили при сухо състояние на пътната настилка – около 79% от общия брой ТПТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при мокра и разкаляна настилка са настъпили малко над 20% от ТПТП, а малко над 1% са настъпили при заледена и заснежена настилка;

28. При дневно осветление са настъпили близо 82% от обследваните ТПТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при сумрак и тъмнина – малко над 13%, а при изкуствено осветление – близо 5%;

29. От автомагистралите АМ „Тракия“ се характеризира с най-голям брой ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и с най-високи показатели на пътнотранспортната аварийност. По нея са настъпили 50% от всичките 46 ТПТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по автомагистрали, като загиналите участници са 5, а ранените са общо 37;

30. От първокласните пътища с най-голям брой ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари и с най-високи показатели на пътнотранспортната аварийност се характеризират пътищата I-1 (32 ТПТП/ 1 загинали/ 49 ранени), I-3 (25/8/29), I-4 (18/7/21);

31. По второкласните пътища най-голям е броят на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, управлявали влекач и влекач с прикачено полуремарке – близо 67% от общо 60 ТПТП по тези пътища, и автобуси – малко над 8% от обследваните ТПТП. Вероятната основна причина за най-голям дял от ТПТП е несъобразената с пътните и други условия;

32. Видовете ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по второкласните пътища от групата „сблъскване

между МПС/ ППС“, загиналите и ранени при тях са най-много – съответно 46 ТПТП, 13 загинали и 73 ранени;

33. По третокласните и общинските пътища са настъпили общо 57 ТПТП (20,07% от общо 284 ТПТП, настъпили извън населени места) с 12 загинали и 75 ранени;

34. ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са най-много и с най-висок брой ранени лица в периода от юни до септември, а броят на загиналите е най-значителен през месеците юни, юли и декември;

35. Предвид изведените най-чести нарушения, довели до настъпване на ПТП, водачите на МПС за превоз на пътници и товари, както и тези на двуколесни МПС, при управление допускат:

- несъобразяване с пътнотранспортната обстановка;
- взимане на неправилни решения без да се съобразят със собствените си способности и умения да управляват МПС;
- не познават добре влиянието на елементите на пътнотранспортната среда върху безопасността на движение по пътищата – състояние и вид на пътната настилка, състояние и технически параметри на управляваното МПС;
- отклоняване на вниманието и намаляване на концентрацията над пътнотранспортната среда;
- нарушенията, предизвикали ПТП са свързани основно с неспазване правилата за движение – превишена и несъобразена скорост, неспазване на предимство, неправилни маневри;

36. Предприетите мерки от страна на държавните органи имат дисциплиниращ ефект върху поведението на новите водачи. Отчита се спад на установените нарушения на скоростните режими, управлението на МПС без да се притежават права за това или след употреба на алкохол.

VII. ПРЕДЛОЖЕНИЯ И МЕРКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА:

1. Предлагане на промяна в ЗДвП за въвеждането на управлението на МПС от 17 години с придружител. По този начин рискът от началото на самостоятелното шофиране щ. намалее значително.

2. Засилване на контрола по спазване на скоростните режими от водачите на МПС.

3. Недопускане на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС да се явяват над 2 пъти на изпит по време на преминат 1 курс на обучение.

4. Фокусирани кампании за групите на възраст между 21-25 и 26-30 години.

5. Специални програми за начинаещи водачи (до 18 г.).

6. Засилване на контрола върху новите водачи.

7. Да се регламентира обозначаването на моторните превозни средства, управлявани от нови водачи с цел идентифицирането им като обект на целенасочен контрол.

8. В периода от успешно полагане на изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС за първи път, до получаване на свидетелството за управление на моторно превозно средство, на новите водачи да бъдат провеждани превантивни обучения от служители на „Пътна полиция“. Обученията да се провеждат по програма, изготвена от Министерството на вътрешните работи.

9. Въвеждане на задължителни часове по пътна безопасност в детските градини и училищата.
10. Завишаване на контрола върху учебните центрове.
11. Подобряване на обучението за управление на двуколесни МПС в рискови ситуации, включително да се симулира движение с по-висока скорост и внезапни маневри, предизвикани от пътнотранспортната обстановка – навлизане в мокър и хлъзгав участък от пътното платно, препятствие на пътя и др.
12. Симулиране на аварийни ситуации на учебните площадки – различна, мокра и хлъзгава пътна настилка и други особености. Обучение в различна пътна инфраструктура – магистрали, скоростни пътища, междуградски пътища.
13. Повишаване на квалификацията на инструкторите – редовни обучения и сертификации.
14. Прегледат местата където са монтирани крайпътните съоръжения и тяхното обезопасяване така, че при напускане на пътя участниците в ТПТП да не получат наранявания както и да се прегледа необходимостта от увеличаване на учебните практически обучения в извънградско управление на МПС.
15. Планиране и провеждане на съвместни проверки от служители на МВР, НАП и ИААА на учебните центрове за подготовка на кандидати за водачи на МПС, от различните категории, включително и на дейността на председателите на изпитни комисии.
16. Планиране и провеждане на съвместни проверки от екипи на МВР, ИААА и АПИ за недопускане на нарушения на допустимите маси и размери на движещите се по пътищата товарни МПС. Да бъдат планирани и проведени съвместни проверки от екипи на МВР, Министерство на туризма, НАП и ИААА в районите на ГКПП на водачи и МПС, извършващи случайни превози на пътници. Да бъде завишен контрола от МВР и ИААА над общественя превоз на пътници по редовни автобусни линии.
17. Планиране и провеждане на съвместни проверки от служители на МВР, НАП и ИААА за установяване на нерегламентиран превоз на пътници.

ПОСТОЯННО ДЕЙСТВАЩА КОМИСИЯ ЗА ОБСЛЕДВАНЕ НА ТПТП:

Председател

Калоян Драганов \

Заместник-председател

Васил Палавров

Секретар:

Бисер Цветков

Членове:

1. Мирослава Попова

2. Михаил Георгиев

3. Станислав Илиев

4. Борислав Живков

5. Валентин Костов

7. Асен Караджов

8. Стефан Златарев

9. Сергей Гусанов