

МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ

Рег. № 3286p-27875.....екз. единствен

.....11.05......2026 г.

АНАЛИЗ

на данните за тежките пътнотранспортни произшествия,
допуснати през 2025 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
2025 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 2025 г. общо 916 водачи със стаж до 2 години за съответната категория
управлявано МПС (нови водачи, от които 758 мъже и 158 жени) са участвали в **883 ТПТП**
(13,27% от общо 6656 ТПТП през 2025 г.), а 627 водачи на МПС за обществен превоз или
превоз за собствена сметка на пътници и товари са участвали в **593 ТПТП** (8,91% от общо
6656 ТПТП през 2025 г.).

В настъпилите **883 ТПТП** с нови водачи са **загинали 61** участници в движението
(13,38% от общо 456 загинали участници през 2025 г.), а **ранените са 1234** (14,87% от общо
8295 ранени през 2025 г.). **Средната възраст** на водачите, участвали в ТПТП със стаж до 2

години за съответната категория МПС е **22** години. В 33 от общо 883 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 61 участници и са загинали 3 лица.

За сравнение през **2024 г.** са настъпили общо **914 ТПТП** с участието на **936 нови водачи** (в **22 ТПТП** има участие на двама нови водачи с 41 ранени и 1 загинали участници), при които са **загинали общо 51** лица и са **ранени общо 1264** лица.

В общо настъпилите **590 ТПТП** с участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са **загинали 75 участници в движението** (16,45% от общо 456 загинали участници през 2025 г.), а **ранените са 751** (9,05% от общо 8295 ранени лица през 2025 г.). В 35 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 4 лица и са ранени общо 54 лица, в 1 ТПТП има участие на четирима водачи на МПС за превоз на товари и пътници, при което участници са 6, а ранените са 2 участника. В друго ТПТП има участие на шестима участници на МПС за превоз на товари и пътници, при което са ранени 8 участника.

За сравнение през **2024 г.** са настъпили общо **549 ТПТП** с участието на **596 водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари**, при които са **загинали общо 72** лица и са **ранени общо 708** лица. В **40 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 8 лица и са ранени общо 59, а в **1 ТПТП** има участие на четирима водачи на МПС за превоз на товари и пътници, при които раненото лице е 1 .

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	2025 г.				
	ТПТП	Загинали	% от 61 загинали	Ранени	Средна възраст
БЛАГОЕВГРАД	43	4	6,56	62	20,3
БУРГАС	59	6	9,84	79	21,5
ВАРНА	98	3	4,92	132	22,2
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	44	0	0	61	21,6
ВИДИН	12	0	0	21	20,6
ВРАЦА	31	2	3,28	52	21,3
ГАБРОВО	9	1	1,64	12	21
ДОБРИЧ	17	3	4,92	26	20,9
КЪРДЖАЛИ	22	0	0	28	18,8
КЮСТЕНДИЛ	13	2	3,28	13	21,4
ЛОВЕЧ	25	1	1,64	45	20,1
МОНТАНА	32	0	0	63	21,3

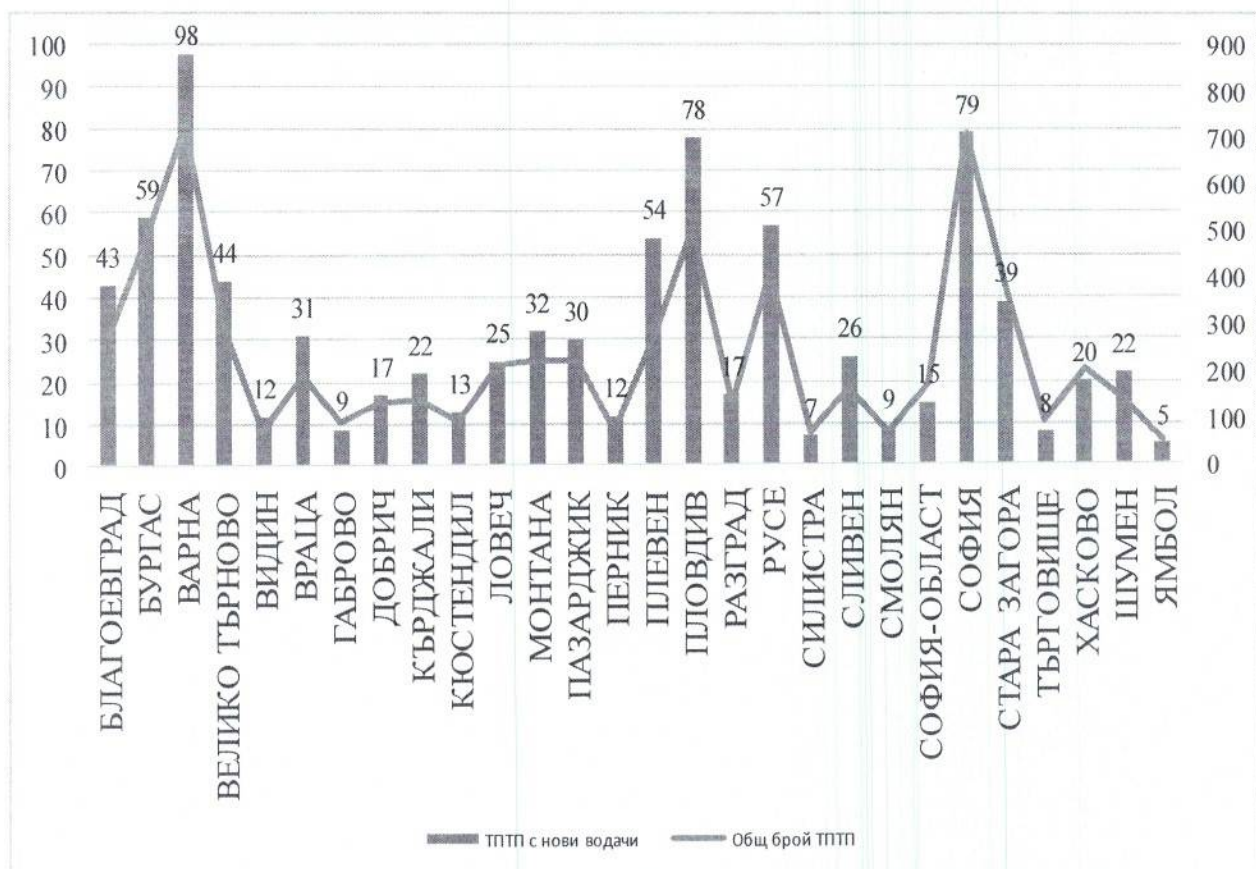
ПАЗАРДЖИК	30	3	4,92	38	20,8
ПЕРНИК	12	3	4,92	9	19,1
ПЛЕВЕН	54	2	3,28	78	20,6
ПЛОВДИВ	78	10	16,39	100	23,6
РАЗГРАД	17	3	4,92	20	20,9
РУСЕ	57	2	3,28	83	21,5
СИЛИСТРА	7	1	1,64	15	21,6
СЛИВЕН	26	1	1,64	35	19,8
СМОЛЯН	9	0	0	15	20,8
СОФИЯ-ОБЛАСТ	15	2	3,28	15	25,4
СОФИЯ	79	9	14,75	106	22,3
СТАРА ЗАГОРА	39	2	3,28	51	22,3
ТЪРГОВИЩЕ	8	0	0	10	20,6
ХАСКОВО	20	0	0	27	19,1
ШУМЕН	22	1	1,64	28	20,7
ЯМБОЛ	5	0	0	10	22
ОБЩО	883	61		1234	

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	2025 г.			
	ТПТП	Загинали	% от 75 загинали	Ранени
БЛАГОЕВГРАД	17	3	4,00	17
БУРГАС	43	2	2,67	55
ВАРНА	53	3	4,00	69
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	27	4	5,33	32
ВИДИН	10	7	9,33	17
ВРАЦА	12	0	0	14
ГАБРОВО	12	2	2,67	14
ДОБРИЧ	10	1	1,33	19
КЪРДЖАЛИ	6	0	0	9
КЮСТЕНДИЛ	4	1	1,33	3
ЛОВЕЧ	12	1	1,33	20
МОНТАНА	28	6	8,00	38
ПАЗАРДЖИК	15	2	2,67	21
ПЕРНИК	6	0	0	10
ПЛЕВЕН	23	2	2,67	36
ПЛОВДИВ	50	7	9,33	55
РАЗГРАД	10	0	0	14
РУСЕ	40	3	4,00	47
СИЛИСТРА	0	0	0	0

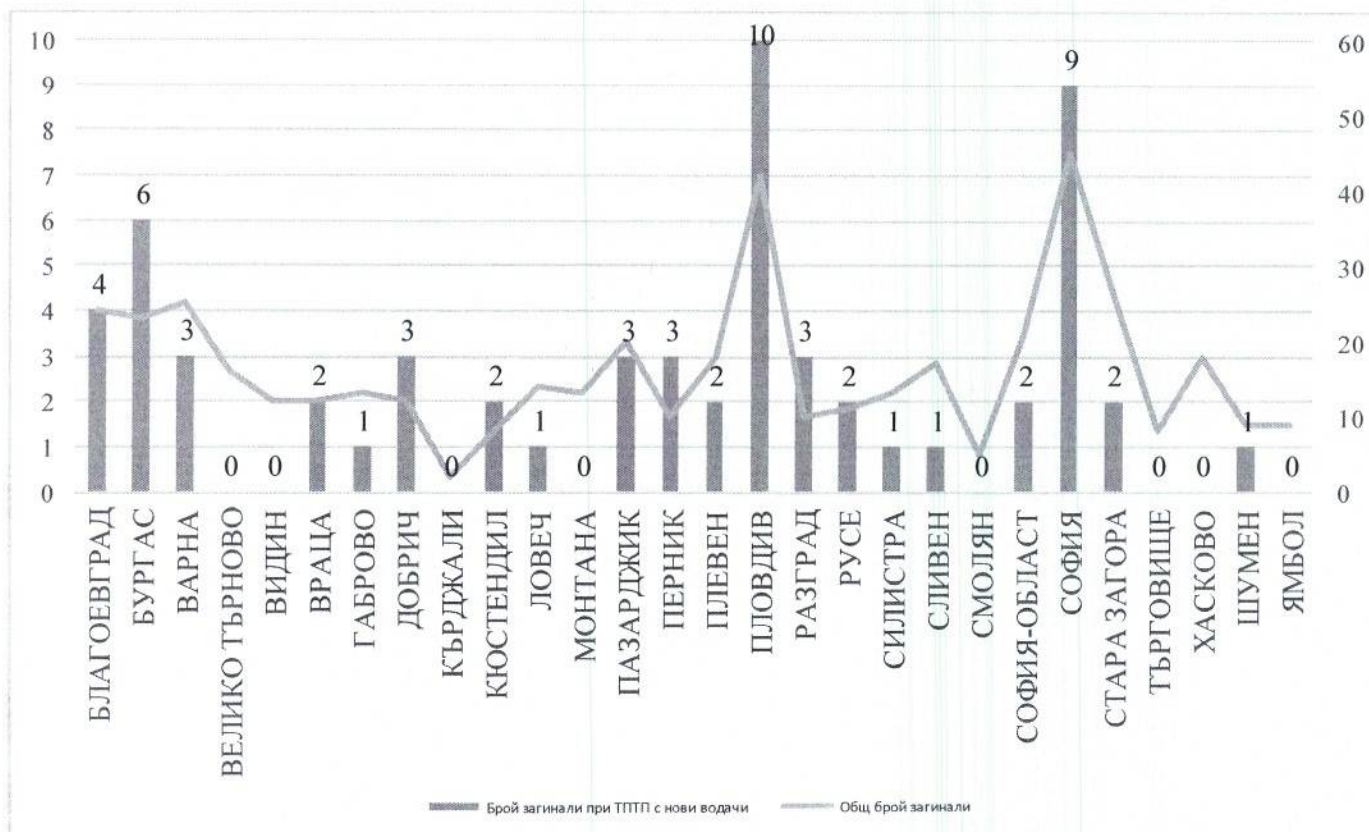
СЛИВЕН	17	3	4,00	22
СМОЛЯН	4	2	2,67	2
СОФИЯ-ОБЛАСТ	21	3	4,00	26
СДВР	109	13	17,33	125
СТАРА ЗАГОРА	25	3	4,00	46
ТЪРГОВИЩЕ	7	3	4,00	9
ХАСКОВО	16	3	4,00	17
ШУМЕН	7	0	0	7
ЯМБОЛ	6	1	1,33	7
ОБЩО	590	75		751

***ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години,
съпоставени с всички ТПТП през 2025 г. по области***



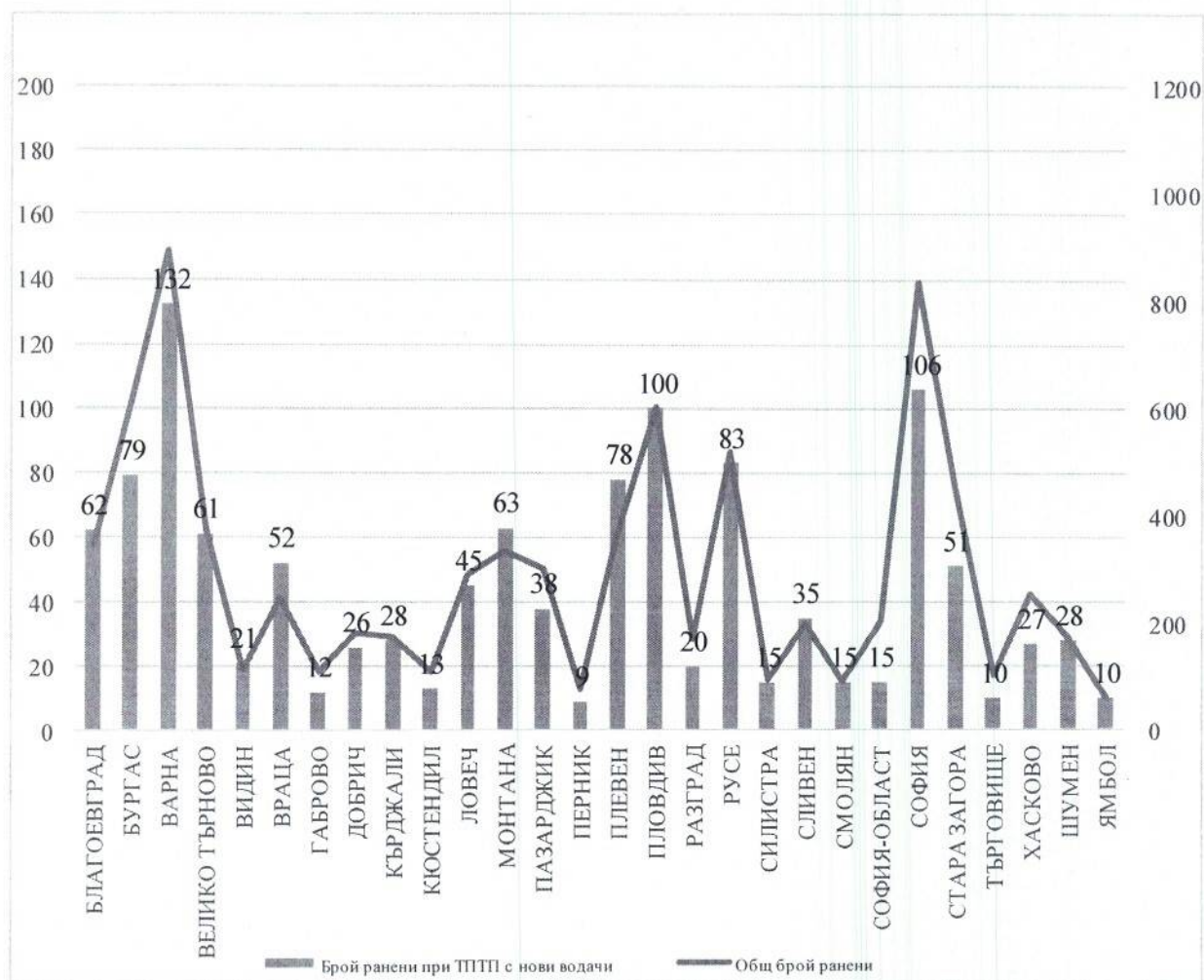
От представената по-горе графика е видно, че разпределението по области на ТПТП с участието на нови водачи като цяло следва общото разпределение на ТПТП по области за 2025 г. Като изключение се открояват следните области: Плевен, с процентно съотношение между броя ТПТП с участие на нови водачи и общия брой на ТПТП от 19,4% и Враца – 16,1%. 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 – 8,7% и Търговище – 8,6%.

Загинали при ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години, съпоставени с всички загинали по области в ТПТП през 2025 г.



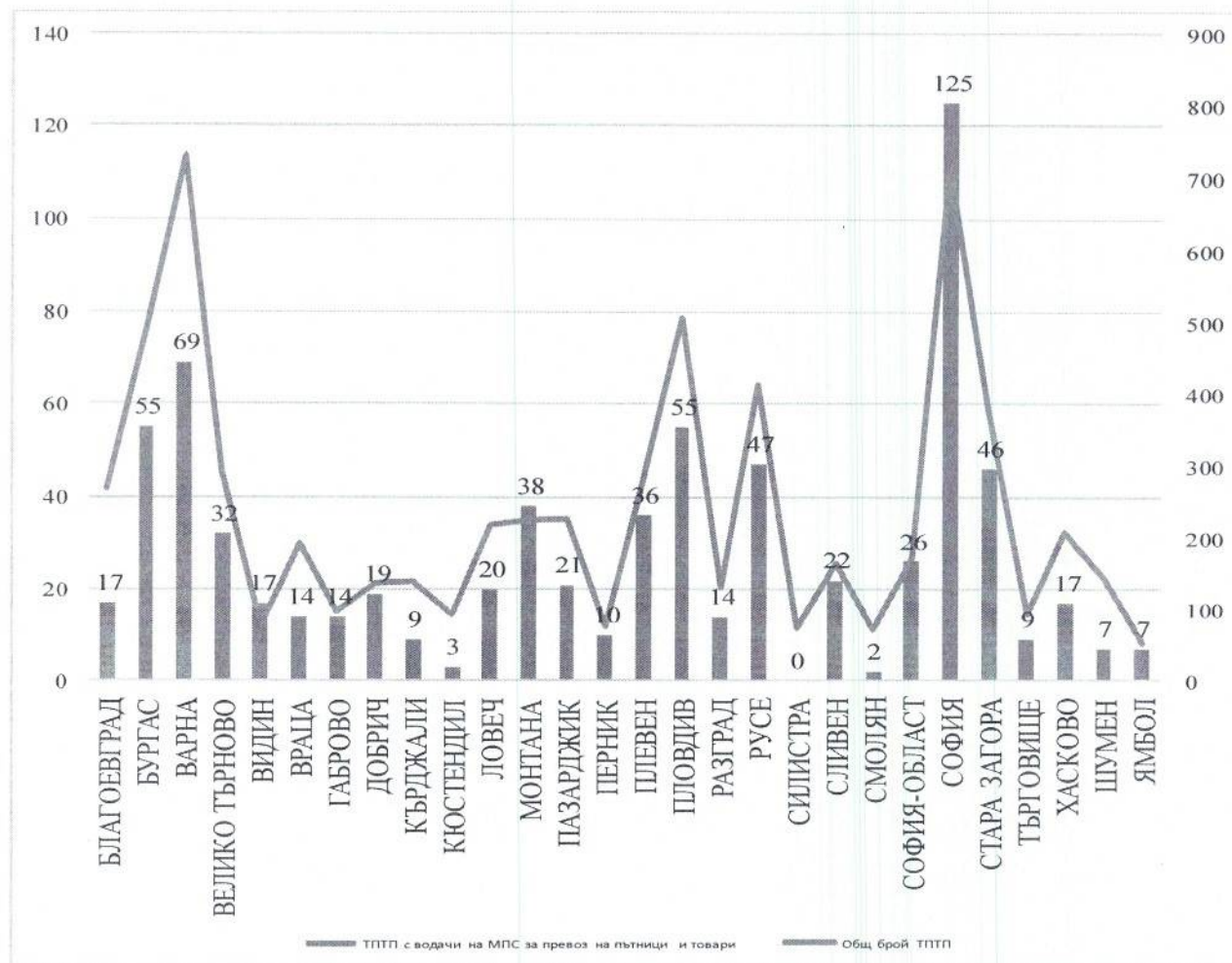
Чрез диаграмата, представена по-горе, се съпоставя броят на **загиналите** при ТПТП с участието на нови водачи с този на общо загиналите през 2025 г. във всички ТПТП по области. Забелязва се, че разпределението на загиналите по области при ТПТП с водачи със стаж до 2 години като цяло се отклонява от общото разпределение на загиналите по области за 2025 г. Това отклонение е изразено чрез процентно съотношение и е най-чувствително в областите: Разград и Перник, където загиналите в произшествия с нови водачи представляват 30,00% от всички загинали в областта; Бургас – 26,09%. На територията на Велико Търново, Видин, Кърджали, Монтана, Смолян, Търговище, Хасково и Ямбол 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 2025 г.*



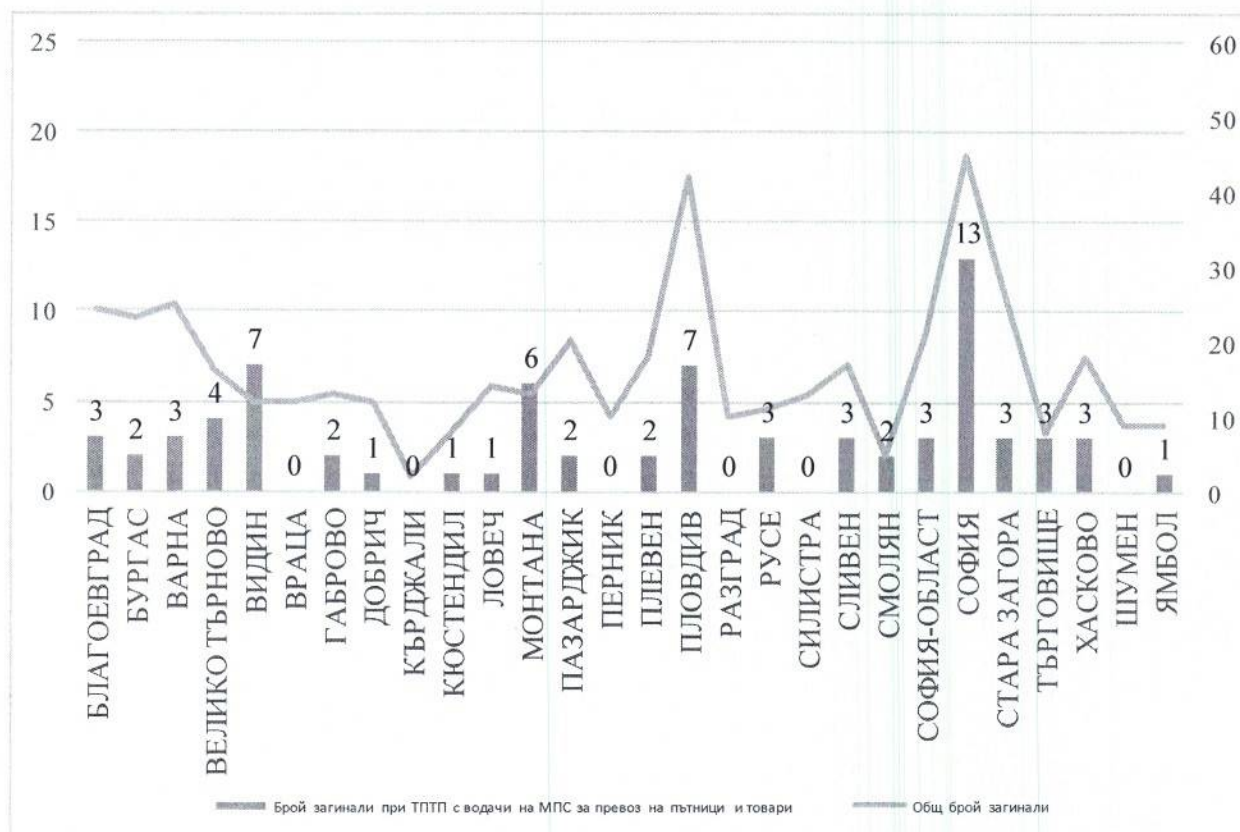
От графиката е видно, че разпределението на ранените при ТПТП с участието на нови водачи като цяло следва разпределението на **ранените** във всички ТПТП за 2025 г. по области. Изключения се установяват в следните области: Плевен, където ранените при произшествия с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС представляват 21,76% от всички ранени в ТПТП на територията на областта, Враца, където процентното съотношение на ранените представляват 20,97% и Монтана – с процентно съотношение 18,75%. Най-ниско е процентното съотношение на ранените при ТПТП с участието на нови водачи към всички ранени при тежки ТПТП се отчита в областите: Хасково – 10,55%; Търговище – 9,71% и София-област – 7,32%.

**ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен
превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари през 2025 г.**



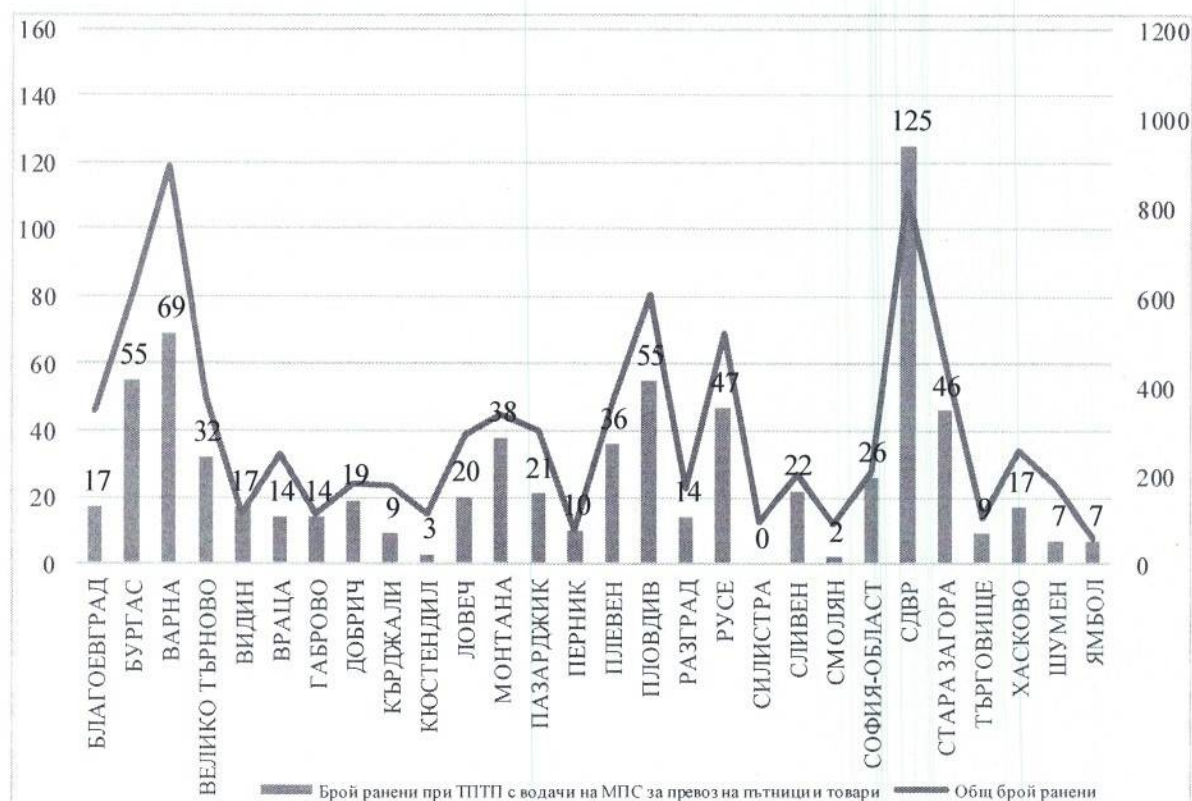
От представената по-горе графика се вижда, че разпределението по области на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари като цяло следва общото разпределение на ТПТП по области за 2025 г. Процентното съотношение между броя ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка и общия брой на ТПТП е най-високо на територията на СДВР –15,3%. 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 Кърджали – 4,3%, Кюстендил – 4,3% и Шумен – 4,9%.

Загинали при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари през 2025 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 2025 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 2025 г. Това отклонение е изразено чрез процентно съотношение и е най-чувствително в областите: Видин, където загиналите в произшествия с нови водачи представляват 58,33% от всички загинали в областта; Монтана – 46,15% и Смолян – 40,00%. На територията на Враца, Кърджали, Перник, Разград, Силистра и Шумен 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 2025 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 2025 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: София – 14,99% и Видин – 14,91%. 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: Смолян – 2,20% и Кюстендил – 2,70%. Изключение е установено в област Силистра, където процентно съотношение на ранените при ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари представлява 0,00%.

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	3	5	0
АЙТОС	6	7	1
АКСАКОВО	9	10	0
АНТОНОВО	1	1	0

АРДИНО	2	2	0
АСЕНОВГРАД	8	7	1
БАЛЧИК	3	5	1
БАНСКО	1	1	0
БАТАК	2	2	0
БЕЛЕНЕ	2	3	0
БЕЛИЦА	3	8	2
БЕЛОГРАДЧИК	1	1	0
БЕЛОСЛАВ	1	1	0
БЕРКОВИЦА	3	3	0
БЛАГОЕВГРАД	9	11	0
БОБОВ ДОЛ	1	1	1
БОЙНИЦА	1	4	0
БОРОВАН	3	5	0
БОРОВО	1	1	0
БОТЕВГРАД	2	2	0
БРАТЯ ДАСКАЛОВИ	1	1	0
БРАЦИГОВО	1	2	0
БРЕЗНИК	2	1	1
БРЕЗОВО	1	1	0
БРУСАРЦИ	2	2	0
БУРГАС	18	20	1
БЯЛА	5	9	0
БЯЛА СЛАТИНА	7	16	0
ВАРНА	66	89	2
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	18	23	0
ВЕЛИНГРАД	2	1	1
ВЕТОВО	3	3	0
ВИДИН	8	13	0
ВРАЦА	8	14	0
ВЪЛЧЕДРЪМ	1	1	0
ВЪРБИЦА	2	3	0
ВЪРШЕЦ	2	5	0
ГАБРОВО	5	8	0
ГЕОРГИ ДАМЯНОВО	1	4	0
ГОДЕЧ	2	3	1
ГОРНА ОРЯХОВИЦА	9	9	0
ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ	4	5	0
ГРАМАДА	1	1	0
ГУЛЯНЦИ	2	2	0
ГУРКОВО	1	1	0
ГЪРМЕН	5	5	0
ДВЕ МОГИЛИ	3	3	0

ДЕВИН	2	3	0
ДЕВНЯ	1	1	0
ДЖЕБЕЛ	2	2	0
ДИМИТРОВГРАД	5	8	0
ДОБРИЧ-ГРАД	6	7	0
ДОБРИЧКА	4	6	2
ДОЛНА БАНЯ	1	1	0
ДОЛНА МИТРОПОЛИЯ	5	9	0
ДОЛНИ ДЪБНИК	4	6	0
ДОЛНИ ЧИФЛИК	8	7	1
ДРАГОМАН	1	1	0
ДУЛОВО	2	8	1
ДУПНИЦА	4	5	0
ДЪЛГОПОЛ	2	3	0
ЕЛИН ПЕЛИН	1	1	0
ЗАВЕТ	1	2	0
ЗЛАТИЦА	1	0	1
ИСКЪР	1	4	0
ИСПЕРИХ	2	2	0
КАВАРНА	2	3	0
КАЗАНЛЪК	9	11	0
КАЙНАРДЖА	1	1	0
КАЛОЯНОВО	4	8	2
КАМЕНО	2	3	0
КАОЛИНОВО	2	3	0
КАРЛОВО	9	14	2
КАРНОБАТ	3	4	0
КАСПИЧАН	2	3	0
КИРКОВО	2	2	0
КНЕЖА	2	2	0
КОЗЛОДУЙ	4	2	2
КОСТЕНЕЦ	1	1	0
КОСТИНБРОД	1	1	0
КОТЕЛ	1	2	0
КОЧЕРИНОВО	2	1	1
КРИВОДОЛ	2	4	0
КРИЧИМ	3	3	0
КРУМОВГРАД	2	3	0
КУБРАТ	1	1	0
КЪРДЖАЛИ	9	11	0
КЮСТЕНДИЛ	4	4	0
ЛЕВСКИ	2	2	0
ЛЕТНИЦА	1	2	0

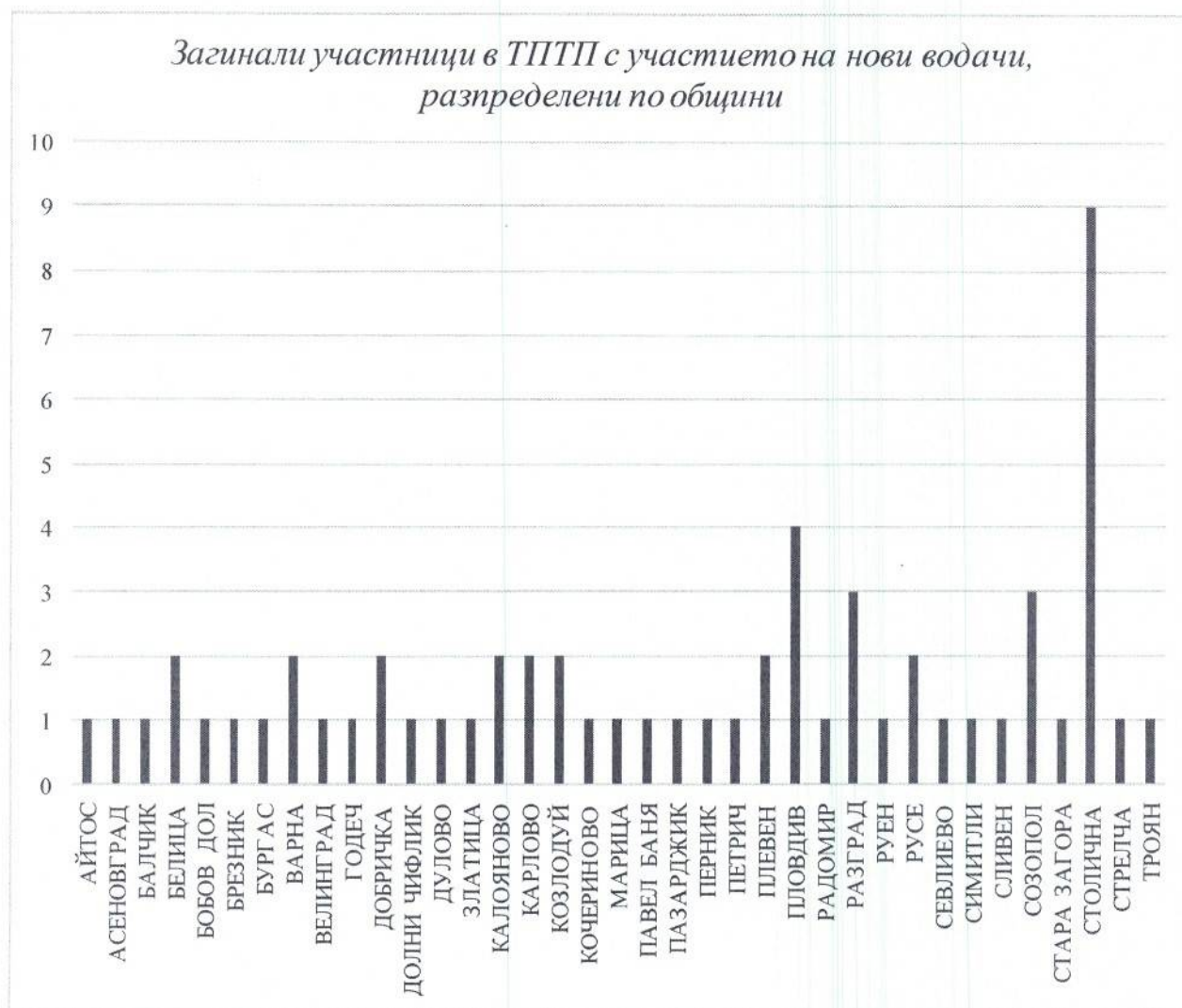
ЛОВЕЧ	7	10	0
ЛОМ	2	3	0
ЛУКОВИТ	7	12	0
ЛЯСКОВЕЦ	3	3	0
МАДАН	2	2	0
МАРИЦА	4	5	1
МЕЗДРА	6	8	0
МИНЕРАЛНИ БАНИ	1	1	0
МОМЧИЛГРАД	4	7	0
МОНТАНА	19	39	0
МЪГЛИЖ	1	1	0
НЕСЕБЪР	11	12	0
НОВА ЗАГОРА	1	1	0
НОВИ ПАЗАР	5	5	0
ОМУРТАГ	1	1	0
ОПАН	1	1	0
ПАВЕЛ БАНЯ	6	10	1
ПАВЛИКЕНИ	2	2	0
ПАЗАРДЖИК	15	14	1
ПАНАГЮРИЩЕ	2	5	0
ПЕРНИК	7	6	1
ПЕТРИЧ	7	7	1
ПЕЩЕРА	1	1	0
ПЛЕВЕН	31	40	2
ПЛОВДИВ	31	36	4
ПОЛСКИ ТРЪМБЕШ	4	7	0
ПОМОРИЕ	7	18	0
ПОПОВО	3	5	0
ПОРДИМ	1	1	0
ПРАВЕЦ	1	1	0
ПРОВАДИЯ	4	9	0
РАДНЕВО	1	1	0
РАДОМИР	3	2	1
РАЗГРАД	12	14	3
РАЗЛОГ	1	1	0
РАКИТОВО	1	2	0
РАКОВСКИ	5	7	0
РОДОПИ	7	11	0
РОМАН	1	3	0
РУДОЗЕМ	1	2	0
РУЕН	6	8	1
РУЖИНЦИ	1	2	0
РУСЕ	45	70	2

САДОВО	1	1	0
САМОКОВ	3	3	0
САМУИЛ	1	1	0
САНДАНСКИ	7	9	0
САПАРЕВА БАНЯ	2	2	0
САТОВЧА	1	4	0
СВИЦОВ	8	17	0
СВОГЕ	1	1	0
СЕВЛИЕВО	4	4	1
СЕПТЕМВРИ	5	9	0
СИЛИСТРА	4	6	0
СИМИТЛИ	2	1	1
СЛИВЕН	24	32	1
СЛИВО ПОЛЕ	1	1	0
СМОЛЯН	4	8	0
СМЯДОВО	1	1	0
СОЗОПОЛ	3	4	3
СОПОТ	2	3	0
СРЕДЕЦ	2	2	0
СТАРА ЗАГОРА	16	22	1
СТОЛИЧНА	79	106	9
СТРЕЛЧА	1	2	1
СТРУМЯНИ	1	1	0
СУВОРОВО	2	2	0
СУНГУРЛАРЕ	1	1	0
СЪЕДИНЕНИЕ	1	1	0
ТЕРВЕЛ	1	4	0
ТЕТЕВЕН	2	2	0
ТОПОЛОВГРАД	1	1	0
ТРОЯН	4	8	1
ТУНДЖА	2	6	0
ТЪРГОВИЩЕ	3	3	0
УГЪРЧИН	3	10	0
ХАДЖИДИМОВО	1	8	0
ХАРМАНЛИ	1	1	0
ХАСКОВО	12	16	0
ХИСАРЯ	2	3	0
ХИТРИНО	1	2	0
ЦЕНОВО	1	1	0
ЧЕРВЕН БРЯГ	4	9	0
ЧЕРНООЧЕНЕ	1	1	0
ЧИПРОВЦИ	1	3	0
ЧИРПАН	3	3	0

ШАБЛА	1	1	0
ШУМЕН	9	11	1
ЯБЛАНИЦА	1	1	0
ЯКИМОВО	1	3	0
ЯКОРУДА	1	1	0
ЯМБОЛ	3	4	0

Най-много загинали участници в движението са регистрирани в общините Столична (9), Пловдив (4), Разград (3) и Созопол (3).

Загиналите участници в движението при обследваните ТПТП с участието на нови водачи са разпределени в **38 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
АЙТОС	1	2	0
АКСАКОВО	3	5	0
АСЕНОВГРАД	4	5	0
БАЛЧИК	1	2	0
БАНСКО	1	1	0
БАТАК	1	1	0
БЕЛОВО	2	2	0
БЕРКОВИЦА	1	1	0
БЛАГОЕВГРАД	4	4	0
БОЖУРИЩЕ	1	1	0
БОРОВО	2	3	1
БОТЕВГРАД	4	8	0
БРАТЯ ДАСКАЛОВИ	2	5	0
БРУСАРЦИ	1	1	0
БУРГАС	26	34	1
БЯЛА	4	5	1
БЯЛА СЛАТИНА	5	6	0
ВАРНА	39	49	2
ВЕЛИКИ ПРЕСЛАВ	1	1	0
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	13	15	3
ВЕЛИНГРАД	1	1	0
ВЕТОВО	1	1	0
ВЕТРИНО	3	3	0
ВИДИН	5	11	7
ВРАЦА	5	6	0
ГАБРОВО	7	7	1
ГЕОРГИ ДАМЯНОВО	1	1	1
ГОРНА МАЛИНА	3	4	0
ГОРНА ОРЯХОВИЦА	4	4	0
ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ	1	2	0
ГРАМАДА	1	1	0
ГУРКОВО	5	12	2
ГЪЛЪБОВО	1	1	0
ДВЕ МОГИЛИ	4	5	0
ДЕВНЯ	2	4	0
ДИМИТРОВГРАД	1	1	0
ДИМОВО	3	4	0
ДОБРИЧ-ГРАД	4	4	0
ДОБРИЧКА	3	12	0
ДОЛНИ ДЪБНИК	1	1	0
ДОЛНИ ЧИФЛИК	1	1	0
ДОСПАТ	1	1	0

ДУПНИЦА	2	1	1
ДЪЛГОПОЛ	2	2	0
ЕЛИН ПЕЛИН	4	4	1
ЕЛХОВО	1	1	0
ИВАНОВО	4	5	1
ИСПЕРИХ	3	3	0
ИХТИМАН	6	6	2
КАЗАНЛЪК	2	2	0
КАМЕНО	1	1	0
КАРЛОВО	2	2	0
КАРНОБАТ	3	6	0
КНЕЖА	1	6	0
КОЗЛОДУЙ	1	1	0
КОСТЕНЕЦ	1	1	0
КОТЕЛ	1	1	1
КРЕСНА	1	1	0
КЪРДЖАЛИ	2	2	0
КЮСТЕНДИЛ	2	2	0
ЛЕВСКИ	2	4	0
ЛЕСИЧОВО	1	1	0
ЛОВЕЧ	4	7	1
ЛОЗНИЦА	1	1	0
ЛОМ	1	1	0
ЛУКОВИТ	2	2	0
ЛЪКИ	1	1	0
ЛЯСКОВЕЦ	1	1	0
МАЛКО ТЪРНОВО	1	1	0
МАРИЦА	6	9	1
МИРКОВО	1	1	0
МОМЧИЛГРАД	3	6	0
МОНТАНА	23	33	5
НЕДЕЛИНО	1	0	1
НЕСЕБЪР	5	5	0
НОВА ЗАГОРА	1	1	0
НОВИ ПАЗАР	2	2	0
ОМУРТАГ	1	1	0
ОПАН	2	2	1
ОРЯХОВО	1	1	0
ПАВЛИКЕНИ	1	1	0
ПАЗАРДЖИК	7	11	0
ПАНАГЮРИЩЕ	1	2	0
ПЕРНИК	6	10	0
ПЕТРИЧ	5	3	2

ПЛЕВЕН	12	13	1
ПЛОВДИВ	30	32	4
ПОЛСКИ ТРЪМБЕШ	7	8	1
ПОМОРИЕ	3	3	0
ПОПОВО	2	5	0
ПРОВАДИЯ	1	1	0
РАДНЕВО	1	1	0
РАЗГРАД	5	8	0
РАЗЛОГ	1	1	0
РОДОПИ	4	2	2
РУЖИНЦИ	1	1	0
РУСЕ	23	27	0
САМОКОВ	1	1	0
САНДАНСКИ	3	3	0
СВИЛЕНГРАД	3	3	1
СВИЦОВ	1	3	0
СЕВЛИЕВО	5	7	1
СЕПТЕМВРИ	2	3	2
СИМИТЛИ	1	2	1
СЛИВЕН	14	16	2
СЛИВО ПОЛЕ	1	1	0
СМОЛЯН	1	0	1
СОЗОПОЛ	2	1	1
СРЕДЕЦ	1	2	0
СТАМБОЛИЙСКИ	2	3	0
СТАМБОЛОВО	1	0	1
СТАРА ЗАГОРА	9	17	0
СТОЛИЧНА	109	125	13
СЪЕДИНЕНИЕ	1	1	0
ТВЪРДИЦА	1	4	0
ТЕРВЕЛ	1	1	0
ТЕТЕВЕН	1	2	0
ТРОЯН	1	1	0
ТУНДЖА	4	5	1
ТЪРГОВИЩЕ	4	3	3
УГЪРЧИН	5	9	1
ХАРМАНЛИ	1	1	0
ХАСКОВО	10	12	1
ЦАР КАЛОЯН	1	2	0
ЦЕНОВО	2	3	0
ЧЕПЕЛАРЕ	1	1	0
ЧЕРВЕН БРЯГ	7	12	1
ЧЕРНООЧЕНЕ	1	1	0

ЧИРПАН	3	6	0
ШАБЛА	1	0	1
ШУМЕН	4	4	0
ЯКИМОВО	1	1	0
ЯМБОЛ	1	1	0

Най-много загинали участници вследствие на ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари са регистрирани в общините Столична (13), Видин (7), Монтана (5) и Пловдив (4).

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 **39 общини**, видно от графиката, представена по-долу:



3.1. В населените места са настъпили 510 ТПТП с участието на 532 водачи със стаж до 2 години в категорията управлявано ППС (настъпили са **22 ТПТП** с участието на повече от един нов водач – двама нови водачи), при които са ранени 676 и са загинали 23 участници в движението.

В градовете са настъпили 433 ТПТП (**282 при дневно осветление, 121 при изкуствено осветление**, 23 в условията на тъмнина и 7 в условията на сумрак), от които 362 мъже и 90 жени, при които са загубили живота си 17 лица и са ранени 564 лица. В 276 от настъпилите ТПТП в градовете движението на местопроизшествието е регулирано от пътни знаци, в 98 от случаите – чрез правилата за движение по пътищата, в 57 – чрез светофарни уредби, а в 2 от случаите – с жълта мигаща светлина.

В селата са настъпили 77 ТПТП (**53 при дневно осветление, 14 при изкуствено осветление**, 8 в условията на тъмнина и 2 в условията на сумрак), при които са загинали 6 и

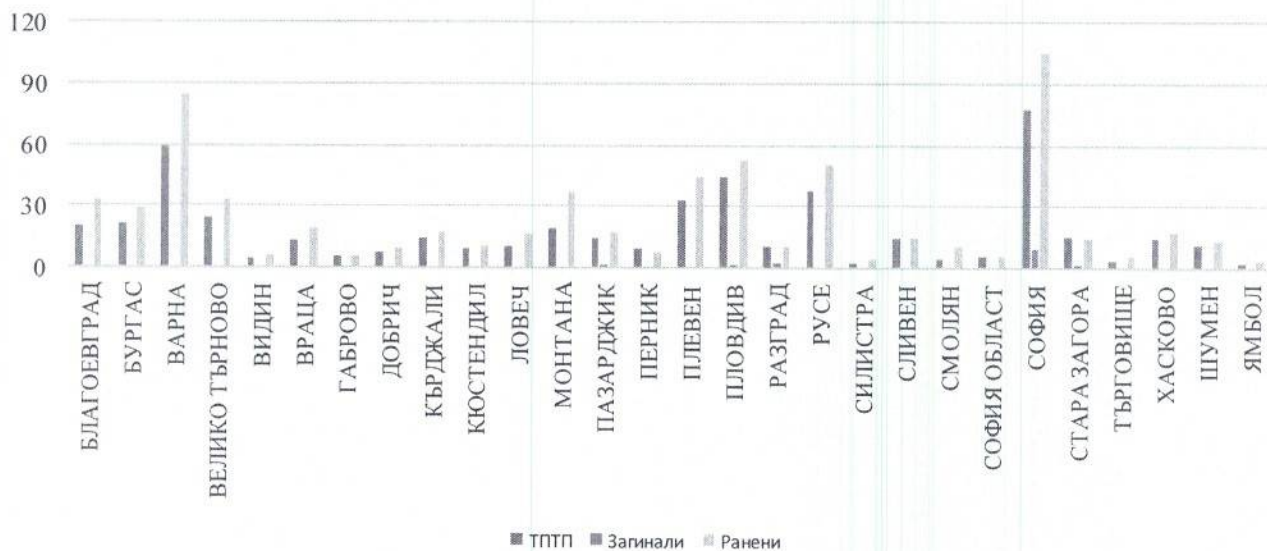
са ранени 112 участници в движението. В 57 от ТПТП в селата движението е регулирано от пътни знаци, а в 20 ТПТП – от правилата за движение по пътищата.

Извън населените места са настъпили 373 ТПТП с участието на 384 нови водачи, при които са загинали 38 участници и са ранени 558. При 11 ТПТП са участвали повече от един водач със стаж до 2 години за съответната категория МПС, като са ранени 27 лица и са загинали 3 лица. 215 от произшествията извън населените места са настъпили при дневно осветление, 122 в тъмната част на денонощието, 18 – при изкуствено осветление и 11 в условията на сумрак, като за 7 произшествия липсва информация за вида на осветлението.

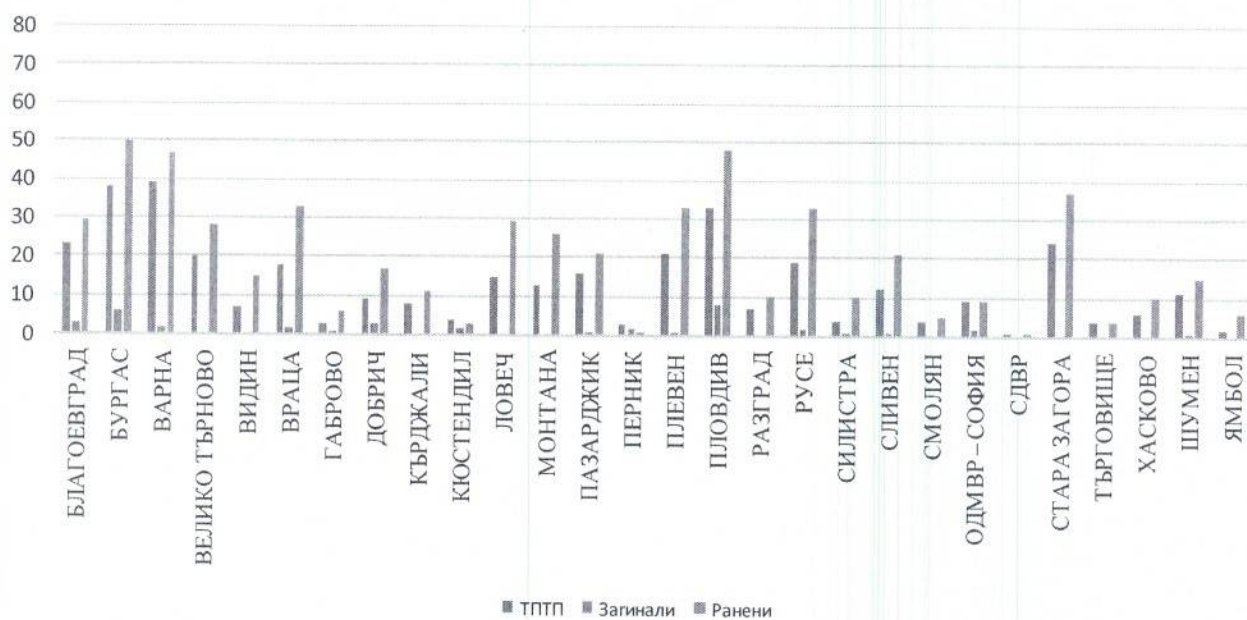
Разпределение на ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС и на травматизма при тях по области

ОДМВР	В населени места			Извън населени места		
	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени
БЛАГОЕВГРАД	20	1	33	23	3	29
БУРГАС	21	0	29	38	6	50
ВАРНА	59	1	85	39	2	47
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	24	0	33	20	0	28
ВИДИН	5	0	6	7	0	15
ВРАЦА	13	0	19	18	2	33
ГАБРОВО	6	0	6	3	1	6
ДОБРИЧ	8	0	9	9	3	17
КЪРДЖАЛИ	14	0	17	8	0	11
КЮСТЕНДИЛ	9	0	10	4	2	3
ЛОВЕЧ	10	1	16	15	0	29
МОНТАНА	19	0	37	13	0	26
ПАЗАРДЖИК	14	2	17	16	1	21
ПЕРНИК	9	1	8	3	2	1
ПЛЕВЕН	33	1	45	21	1	33
ПЛОВДИВ	45	2	52	33	8	48
РАЗГРАД	10	3	10	7	0	10
РУСЕ	38	0	50	19	2	33
СИЛИСТРА	3	0	5	4	1	10
СЛИВЕН	14	0	14	12	1	21
СМОЛЯН	5	0	10	4	0	5
СОФИЯ ОБЛАСТ	6	0	6	9	2	9
СОФИЯ	78	9	105	1	0	1
СТАРА ЗАГОРА	15	2	14	24	0	37
ТЪРГОВИЩЕ	4	0	6	4	0	4
ХАСКОВО	14	0	17	6	0	10
ШУМЕН	11	0	13	11	1	15
ЯМБОЛ	3	0	4	2	0	6
ОБЩО	510	23	676	373	38	558

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



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 292 ТПТП с участието на 297 водачи на съответните МПС, при които са ранени 335 и са загинали 16 участници в движението.

В градовете са настъпили 268 ТПТП (**223 при дневно осветление, 36 при изкуствено осветление**, 3 в условията на тъмнина и 6 в условията на сумрак), при които са загубили

живота си 14 лица и са ранени 303 лица. В 131 от настъпилите ТПТП в градовете движението на местопроизшествието е регулирано от пътни знаци, в 87 от случаите – чрез правилата за движение по пътищата, а в 50 от случаите – чрез светофарни уредби.

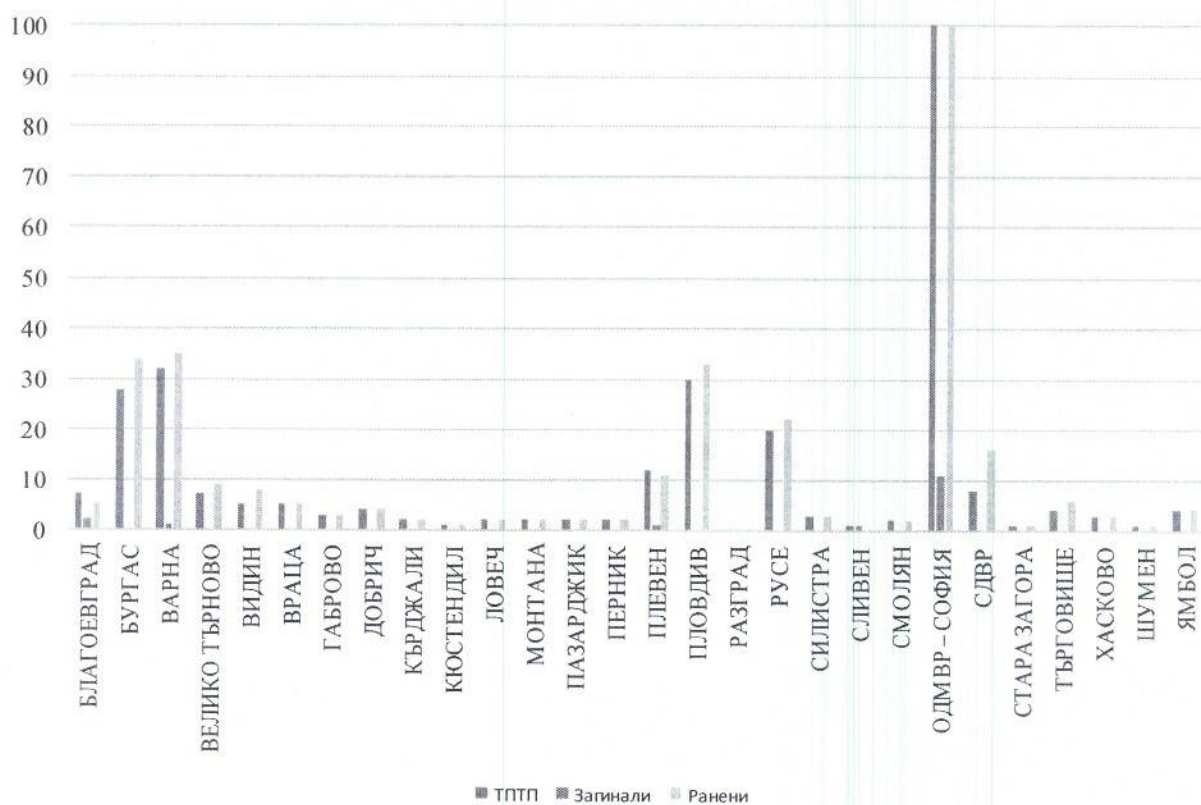
В селата са настъпили 24 ТПТП (**18 при дневно осветление, 4 при изкуствено осветление** и 2 едно в условия на сумрак), при които са загинали 2 и са ранени 32 участници в движението. В 19 от ТПТП в селата движението е регулирано чрез пътни знаци, а в 5 от ТПТП – чрез правилата за движение по пътищата.

Извън населените места са настъпили 298 ТПТП, при които са загинали 59 участника и са ранени 416. Извън населените места 232 от произшествията са станали при дневно осветление, 50 в тъмната част на денонощието, 4 при изкуствено осветление, 7 в условията на сумрак, като за 5 произшествия липсва информация за осветлението.

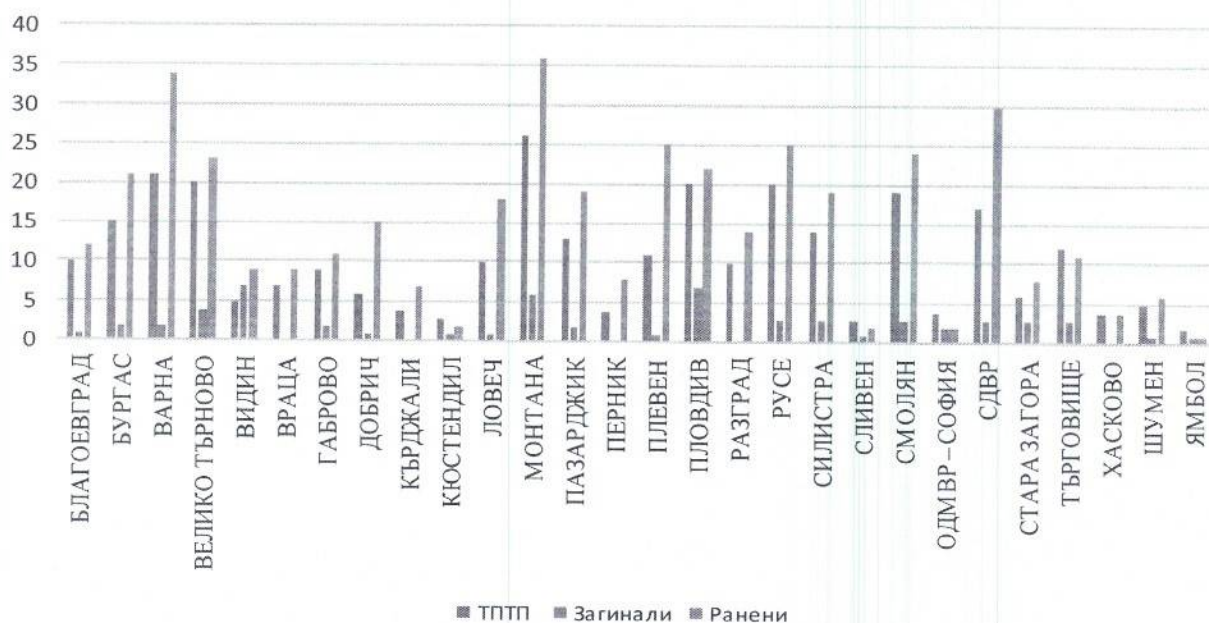
Разпределение на ТПТП, загинали и ранени с участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по области

ОДМВР	В населени места			Извън населени места		
	ТПТП	Загинали	Ранени	ТПТП	Загинали	Ранени
БЛАГОЕВГРАД	7	2	5	10	1	12
БУРГАС	28	0	34	15	2	21
ВАРНА	32	1	35	21	2	34
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	7	0	9	20	4	23
ВИДИН	5	0	8	5	7	9
ВРАЦА	5	0	5	7	0	9
ГАБРОВО	3	0	3	9	2	11
ДОБРИЧ	4	0	4	6	1	15
КЪРДЖАЛИ	2	0	2	4	0	7
КЮСТЕНДИЛ	1	0	1	3	1	2
ЛОВЕЧ	2	0	2	10	1	18
МОНТАНА	2	0	2	26	6	36
ПАЗАРДЖИК	2	0	2	13	2	19
ПЕРНИК	2	0	2	4	0	8
ПЛЕВЕН	12	1	11	11	1	25
ПЛОВДИВ	30	0	33	20	7	22
РАЗГРАД	0	0	0	10	0	14
РУСЕ	20	0	22	20	3	25
СЛИВЕН	3	0	3	14	3	19
СМОЛЯН	1	1	0	3	1	2
ОДМВР – СОФИЯ	2	0	2	19	3	24
СДВР	105	11	123	4	2	2
СТАРА ЗАГОРА	8	0	16	17	3	30
ТЪРГОВИЩЕ	1	0	1	6	3	8
ХАСКОВО	4	0	6	12	3	11
ШУМЕН	3	0	3	4	0	4
ЯМБОЛ	1	0	1	5	1	6
ОБЩО	292	16	335	298	59	416

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	516	50	730
ПЪТЕН ВЪЗЕЛ	24	1	36
ПАРКИНГ	11	0	11
НАДЛЕЗ	2	1	8
МОСТ	5	0	5
КРЪСТОВИЩЕ	222	6	300
КРЪГОВО КРЪСТОВИЩЕ	15	1	19
ТУНЕЛ	1	0	1
ДРУГО МЯСТО	87	2	124

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	355	49	453
ПЪТЕН ВЪЗЕЛ	12	0	16
ПАРКИНГ	2	0	2
МОСТ	5	0	8
КРЪСТОВИЩЕ	129	14	168
КРЪГОВО КРЪСТОВИЩЕ	10	0	13
ТУНЕЛ	3	0	3
ДРУГО МЯСТО	74	12	88

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	21	2	27
ВЕРТИКАЛНА КРИВА ИЗПЪКНАЛА	23	0	31
ПРАВ ПЪТЕН УЧАСТЪК С НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	185	11	253
ПРАВ ПЪТЕН УЧАСТЪК, ХОРИЗОНТАЛЕН	456	35	618
ХОРИЗОНТАЛНА КРИВА, БЕЗ НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	69	1	112
ХОРИЗОНТАЛНА КРИВА С НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	127	11	192
ПЪТЕН УЛИЧЕН УЧАСТЪК	2	1	1

2.2. Според картата за регистрация на ПТП, тежките ПТП 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	ТПТП	Загинали	Ранени
ВЕРТИКАЛНА КРИВА ВДЛЪБНАТА	12	2	13
ВЕРТИКАЛНА КРИВА ИЗПЪКНАЛА	16	4	19
ПРАВ ПЪТЕН УЧАСТЪК С НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	128	15	166
ПРАВ ПЪТЕН УЧАСТЪК, ХОРИЗОНТАЛЕН	346	43	446
ХОРИЗОНТАЛНА КРИВА, БЕЗ НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	34	8	42
ХОРИЗОНТАЛНА КРИВА С НАДЛЪЖЕН НАКЛОН	52	3	63
ПЪТЕН УЛИЧЕН УЧАСТЪК	2	0	2

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

Състояние на пътното покритие	ТПТП	Загинали	Ранени
СУХО	716	55	965
МОКРО	160	6	256
ЗАСНЕЖЕНО	6	0	12
СНЯГ, ВЗЕТИ МЕРКИ	1	0	1

3.2. В зависимост от състоянието на пътното покритие, ТПТП 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	ТПТП	Загинали	Ранени
СУХО	461	56	582
МОКРО	117	19	155
КАЛНО	2	0	2
СНЯГ, ВЗЕТИ МЕРКИ	1	0	1
ЗАЛЕДЕНО	3	0	4
ЗАСНЕЖЕНО	3	0	4
НАВОДНЕНО	1	0	1
РАЗТОПЕН СНЯГ	1	0	1

III. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТПТП СПОРЕД КЛАС НА ПЪТЯ

1. АВТОМАГИСТРАЛИ

1.1. По автомагистралите са настъпили 15 ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години в категорията управлявано ППС, при които са ранени 18 участници и са загинали 1 участници в движението.

	АМ „Тракия“	АМ „Хемус“	АМ „Черно море“
ТПТП	7	6	2
Загинали	1	0	2
Ранени	8	8	2

1.2. По автомагистралите са настъпили 54 ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при които са загинали 8 участници и са ранени 74 участници в движението. От тях 3 ТПТП са с участие на автобус, 42 ТПТП с влекач и (26 от тях с прикачено ремарке), 3 ТПТП със специален автомобил и 6 ТПТП с товарен автомобил.

	АМ „Тракия“	АМ „Хемус“	АМ „Струма“	АМ „Марица“	АМ „Европа“
ТПТП	32	9	6	4	3
Загинали	6	0	1	1	0
Ранени	47	11	9	4	3

2. ПЪРВОКЛАСНИ ПЪТИЩА

2.1. По първокласните пътища са настъпили 71 ТПТП с участие на нови водачи, при които са загинали 6 и са ранени 98 участници в движението. В 5 от настъпилите по пътищата от I-ви клас ТПТП новият водач е от женски пол, като в тези инциденти ранените са 6.

В 18 ТПТП по първокласни пътища, управляваното МПС е мотоциклет, като са ранени 17 участници в движението и са загинали 2. Броят на ТПТП с управлявано от нови водачи товарен автомобил по първокласните пътища е 1 ТПТП с 2 ранени, като с влекач са налице 2 ТПТП, при които са ранен 4 участници, а загинали няма. В 1 ТПТП по първокласни пътища, управляваното МПС е автобус, като е ранен 1 участник, а загинали няма.

Загиналите 6 участници на първокласни пътища са разпределени както следва:

Път	I-1	I-2	I-3	I-4	I-5	I-6	I-7	I-8	I-9
ТПТП	8	1	5	7	18	11	1	5	15
Загинали	0	0	1	0	0	4	1	0	0
Ранени	8	1	7	13	24	11	7	9	18

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

Община	ТПТП	Ранени	Загинали
АЙТОС	3	4	1
АНТОНОВО	1	1	0
БАЛЧИК	1	1	0
БЛАГОЕВГРАД	1	1	0
БУРГАС	3	3	0
БЯЛА	2	5	0
ВАРНА	3	3	0
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	2	4	0
ВРАЦА	1	1	0
ГАБРОВО	2	5	0
ГОРНА ОРЯХОВИЦА	1	1	0
ГУРКОВО	1	1	0
ДОЛНИ ДЪБНИК	2	2	0
ДОЛНИ ЧИФЛИК	2	2	0
ДУЛОВО	1	7	1
ЗЛАТИЦА	1	0	1
КАЗАНЛЪК	5	6	0
КАРЛОВО	3	2	2
КИРКОВО	2	2	0
КОЧЕРИНОВО	1	1	0
КЮСТЕНДИЛ	1	1	0
ЛОВЕЧ	1	1	0
ЛЯСКОВЕЦ	1	1	0
МЕЗДРА	1	1	0
МОНТАНА	1	1	0
МЪГЛИЖ	1	1	0
НЕСЕБЪР	4	4	0
ПАЗАРДЖИК	2	2	0
ПЕТРИЧ	1	1	0
ПЛЕВЕН	1	1	1
ПОЛСКИ ТРЪМБЕШ	2	2	0
ПРАВЕЦ	1	1	0
РАЗГРАД	1	1	0
РОДОПИ	1	4	0
РУСЕ	3	3	0
САНДАНСКИ	2	2	0
СВИЩОВ	1	3	0
СЕПТЕМВРИ	1	1	0
СТАРА ЗАГОРА	3	6	0

УГЪРЧИН	2	6	0
ХАСКОВО	1	2	0
ЧЕРНООЧЕНЕ	1	1	0

По-голямата част от ТПТП по **първокласните пътища** с нови водачи са настъпили в светлата част на денонощието (43), като са загинали 4 и са ранени 61 участници в движението. В условията на тъмнина и сумрак са настъпили 22 ТПТП, с 27 ранени и 2 загинали лица. В условията на изкуствено осветление са настъпили 6 ТПТП със 10 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	3	0	6
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	3	1	3
НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	8	1	16
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ДРУГИ ОГРАНИЧЕНИЯ	2	0	2
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ НАСРЕЩНО ДВИЖЕЩО СЕ ППС	1	0	2
НЕПРАВИЛНО РАЗМИНАВАНЕ	2	2	0
НЕПРАВИЛНО ТЕГЛЕНЕ НА МПС	1	0	1
НЕСПАЗВАНЕ ДИСТАНЦИЯ	4	0	5
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	5	0	8
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	20	0	23
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ ПРЕМИНАВАНЕ В СЪСЕДНА ПЪТНА ЛЕНТА	1	0	1
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС НА КРЪСТОВИЩЕ	2	0	2
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ ЗАВИВАНЕ	1	0	1

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 (7) са участници в ПТП от вида „Сблъскване между МПС под ъгъл“ и „Сблъскване между МПС странично“:

Вид на ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	6	0	7
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	6	0	6

БЛЪСКАНЕ В СКАТ	2	0	2
БЛЪСКАНЕ В СЪЛБ	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА ЖИВОТНО	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	1	0	3
ДРУГ ВИД ПТП	5	0	5
ПАДАНЕ НА ПЪТНИК	1	0	1
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	5	0	8
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	1	0	1
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	7	0	8
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	13	2	18
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	14	4	21
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	8	0	16

2.2. 124 ТПТП 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 28 и са ранени 184 участници в движението.

В 87 ТПТП по първокласни пътища, управляваното МПС е влекач, като при тях са загинали 21 участници и са ранени 120 участници. Броят на ТПТП с управляван от водач товарен автомобил по първокласните пътища е 14 ТПТП, при които е загинал 1 участник и са ранени 21, а броят на ТПТП с участие на автобус е 15 ТПТП с 27 ранени участници, при които са загина 2 участници. Броят на ТПТП с участие на специален автомобил е 8 ТПТП, като при тях са ранени 16 участници и са загинали 2.

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

Път	I-1	I-2	I-3	I-4	I-5	I-6	I-7	I-8	I-9
ТПТП	33	7	11	16	24	14	4	6	9
Загинали	13	0	1	3	7	1	1	0	2
Ранени	48	11	17	25	27	27	5	9	15

2.2.1 Разпределение на ТПТП 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
ТПТП	33	7	11	14	20	13	4	4	3
Загинали	13	0	1	2	7	1	1	0	1
Ранени	48	11	17	21	22	25	5	6	2

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

Път	I-4	I-5	I-6	I-8	I-9
ТПТП	2	4	2	2	6
Загинали	1	0	0	0	1
Ранени	4	5	10	3	13

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
БЕЛОВО	1	1	0
БЛАГОЕВГРАД	1	1	0
БОЖУРИЩЕ	1	1	0
БОРОВО	2	3	1
БОТЕВГРАД	3	7	0
БУРГАС	1	1	0
БЯЛА	4	5	1
ВАРНА	3	9	0
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	2	3	2
ВЕТРИНО	1	1	0
ВИДИН	3	7	6
ГАБРОВО	1	1	0
ГЕОРГИ ДАМЯНОВО	1	1	1
ГОРНА МАЛИНА	2	3	0
ГОРНА ОРЯХОВИЦА	3	3	0
ГУРКОВО	1	8	0
ДВЕ МОГИЛИ	4	5	0
ДОЛНИ ДЪБНИК	1	1	0
ДУПНИЦА	1	1	0
ЕЛИН ПЕЛИН	1	1	0
ЕЛХОВО	1	1	0
ИВАНОВО	4	5	1
ИХТИМАН	1	2	0
КАЗАНЛЪК	2	2	0
КАРЛОВО	1	1	0
КАРНОБАТ	1	3	0
КОТЕЛ	1	1	1
ЛОВЕЧ	3	5	1
ЛУКОВИТ	2	2	0
ЛЯСКОВЕЦ	1	1	0
МАРИЦА	1	1	0
МИРКОВО	1	1	0
МОМЧИЛГРАД	1	2	0
МОНТАНА	20	26	5
НЕСЕБЪР	1	1	0

ОПАН	1	0	1
ПАЗАРДЖИК	1	3	0
ПЕТРИЧ	1	1	0
ПЛЕВЕН	2	4	0
ПОЛСКИ ТРЪМБЕШ	4	3	1
ПОМОРИЕ	1	1	0
РАЗГРАД	1	2	0
РУЖИНЦИ	1	1	0
РУСЕ	3	5	0
СВИЩОВ	1	3	0
СЕВЛИЕВО	5	7	1
СИМИТЛИ	1	2	1
СЛИВЕН	5	5	1
СОЗОПОЛ	1	0	1
СТАРА ЗАГОРА	1	1	0
ТВЪРДИЦА	1	4	0
ТЕТЕВЕН	1	2	0
ТУНДЖА	2	3	0
ТЪРГОВИЩЕ	1	1	0
УГЪРЧИН	4	8	1
ХАСКОВО	2	3	0
ЦАР КАЛОЯН	1	2	0
ЧЕРВЕН БРЯГ	3	5	1
ЧЕРНООЧЕНЕ	1	1	0
ШАБЛА	1	0	1

Повече от половината ТПТП (98) 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 17 участници и са ранени 146 участници в движението. В условията на тъмнина и сумрак са настъпили 23 ТПТП, с 35 ранени лица и 11 загинали, а при изкуствено осветление са настъпили 3 ТПТП с 3 ранени участници.

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	9	1	12
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	4	1	5
НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	9	2	17
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ В ОБРАТНА ПОСОКА	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ НАЛЯВО	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ДРУГИ ОГРАНИЧЕНИЯ	1	0	2

НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ НАСРЕЩНО ДВИЖЕЩО СЕ ППС	3	0	4
НЕПРАВИЛНО РАЗМИНАВАНЕ	2	0	2
НЕПРАВИЛНО ТЕГЛЕНЕ НА МПС	1	0	1
НЕСПАЗВАНЕ ДИСТАНЦИЯ	8	0	11
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	5	0	6
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	13	1	15
ОТНЕМАНЕ НА ДРУГО ПРЕДИМСТВО	1	0	1
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС НА КРЪСТОВИЩЕ	1	0	3

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 (16 от общо 28 загинали) са участници в ТПТП от вида „Сблъскване между МПС странично“:

Вид на ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	1	0	1
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	4	0	4
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	2	0	2
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	2	0	2
БЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	1	1	0
БЛЪСКАНЕ НА ПАРКИРАНО ППС	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	5	0	9
ДРУГ ВИД ТПТП	1	0	3
ПАДАНЕ НА ПЪТНИК	1	0	1
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	7	0	8
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	4	0	4
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	13	0	21
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	17	1	30
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	43	16	69
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	21	10	28

3. ВТОРОКЛАСНИ ПЪТИЩА

3.1. По второкласната пътна мрежа са настъпили 85 ТПТП с участието на водачи със стаж до 2 години за съответната категория управлявано ППС, при които са загинали 16 и са ранени 135 участници в движението.

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

Вид на ППС	Лек автомобил	Мотоциклет	Товарен автомобил	Влекач/Влекач с прикачено полуремарке
ТПТП	68	12	4	1
Загинали	12	3	1	0
Ранени	113	13	6	3

Загиналите в ТПТП с участие на нови водачи по пътищата от втори клас са разпределени в 7 области в страната, както следва:

Област	Община	Загинали
БЛАГОЕВГРАД	БЕЛИЦА	2
БУРГАС	СОЗОПОЛ	3
ВРАЦА	КОЗЛОДУЙ	1
ВРАЦА	КОЗЛОДУЙ	1
ГАБРОВО	СЕВЛИЕВО	1
ДОБРИЧ	ДОБРИЧКА	2
ПЛОВДИВ	ПЛОВДИВ	1
ПЛОВДИВ	ПЛОВДИВ	1
ПЛОВДИВ	КАЛОЯНОВО	2
ПЛОВДИВ	АСЕНОВГРАД	1
СОФИЙСКА	ГОДЕЧ	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
АСЕНОВГРАД	1	1	0
БАНСКО	1	0	1
БЕЛЕНЕ	2	0	3
БЕЛИЦА	2	2	5
БЕРКОВИЦА	1	0	1
БОРОВАН	2	0	4
БУРГАС	1	0	1
БЯЛА	1	0	1
БЯЛА СЛАТИНА	1	0	1
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	1	0	1
ВРАЦА	1	0	1
ГОДЕЧ	1	1	0
ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ	1	0	2
ДОБРИЧ-ГРАД	1	0	2
ДОБРИЧКА	2	2	4

ИСПЕРИХ	1	0	1
КАЙНАРДЖА	1	0	1
КАЛОЯНОВО	3	2	7
КАМЕНО	1	0	2
КАРНОБАТ	1	0	2
КНЕЖА	1	0	1
КОЗЛОДУЙ	2	2	0
КОТЕЛ	1	0	2
ЛОВЕЧ	2	0	3
ЛЯСКОВЕЦ	1	0	1
МАРИЦА	2	0	4
МЕЗДРА	2	0	4
МОМЧИЛГРАД	2	0	4
МОНТАНА	2	0	3
ОМУРТАГ	1	0	1
ПАВЕЛ БАНЯ	1	0	3
ПАЗАРДЖИК	2	0	2
ПЛЕВЕН	2	0	4
ПЛОВДИВ	3	2	2
РАЗГРАД	1	0	3
РАЗЛОГ	1	0	1
РАКОВСКИ	3	0	5
РОДОПИ	2	0	2
РУСЕ	3	0	11
САДОВО	1	0	1
САМОКОВ	1	0	1
СВИЩОВ	1	0	2
СВОГЕ	1	0	1
СЕВЛИЕВО	1	1	1
СЕПТЕМВРИ	2	0	4
СИМИТЛИ	1	0	1
СЛИВЕН	6	0	11
СМЯДОВО	1	0	1
СОЗОПОЛ	2	3	3
СРЕДЕЦ	1	0	1
СТАРА ЗАГОРА	3	0	5
ТЕРВЕЛ	1	0	4
ТОПОЛОВГРАД	1	0	1
ТЪРГОВИЩЕ	1	0	1
ЯКОРУДА	1	0	1

В светлата част на денонощието по пътищата от втори клас са настъпили 50 ТПТП с 8 загинали и 77 ранени, в условията на тъмнина и сумрак са настъпили 32 ТПТП с 7

загинали и 56 ранени, а при изкуствено осветление са реализирани 3 ТПТП с 2 ранени участници и 1 загинал.

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	6	0	11
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	8	1	17
НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	7	2	15
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ НАЛЯВО	1	0	1
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ДРУГИ ОГРАНИЧЕНИЯ	2	0	6
НЕПРАВИЛНО ИЗПРЕВАРВАНЕ ПРИ ЗАБРАНА С МАРКИРОВКА/ЗНАК	2	0	5
НЕСПАЗВАНЕ ДИСТАНЦИЯ	3	1	3
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	9	0	13
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	24	6	31
ОТНЕМАНЕ НА ДРУГО ПРЕДИМСТВО	1	0	1
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС НА КРЪСТОВИЩЕ	2	0	4
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ ЗАВИВАНЕ	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	8	3	8
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	7	1	10
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	2	0	2
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	2	0	2
БЛЪСКАНЕ В СЪЛЪБ	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА ЖИВОТНО	2	0	4
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	4	2	2
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	1	0	3
ДРУГ ВИД ТПТП	1	0	4
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	10	0	14
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	1	0	1
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	7	3	9
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	15	0	31
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	11	1	16
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	13	6	28

3.2. По второкласната пътна мрежа са настъпили 56 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 80 участници в движението.

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

Вид ППС	Влекач/Влекач с прикачено полуремарке	Автобус	Товарен автомобил	Специален автомобил
ТПТП	37	6	11	2
Загинали	10	0	3	0
Ранени	49	15	13	3

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-13	II-14	II-15	II-19	II-21	II-27	II-37
ТПТП	1	4	1	1	2	1	1	2
Загинали	0	0	1	0	0	0	0	0
Ранени	1	10	1	1	3	1	2	3
Път	II-44	II-49	II-51	II-54	II-55	II-56	II-58	II-59
ТПТП	1	2	2	1	10	3	1	2
Загинали	0	0	3	0	3	1	0	0
Ранени	1	2	1	2	1	4	1	4
Път	II-64	II-71	II-74	II-81	II-84	II-86	II-99	
ТПТП	2	2	1	1	1	6	2	
Загинали	0	0	0	0	0	5	0	
Ранени	3	14	1	1	1	5	2	

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

Път	II-13	II-29	II-44	II-51	II-66	II-71
ТПТП	1	1	1	1	1	1
Загинали	0	0	0	0	0	0
Ранени	2	2	1	1	1	8

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 5 области в страната, както следва:

Област	Община	Загинали
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	ВЕЛИКО ТЪРНОВО	1
ВИДИН	ВИДИН	1
ПЛОВДИВ	ПЛОВДИВ	1
ПЛОВДИВ	ПЛОВДИВ	3
ПЛОВДИВ	МАРИЦА	1
ПЛОВДИВ	РОДОПИ	1
СТАРА ЗАГОРА	ГУРКОВО	2
ТЪРГОВИЩЕ	ТЪРГОВИЩЕ	3

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	1	0	2
АСЕНОВГРАД	3	0	3
БАЛЧИК	1	0	2
БУРГАС	1	0	1
БЯЛА СЛАТИНА	3	0	4
ВЕЛИКИ ПРЕСЛАВ	1	0	1
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	7	1	8
ВИДИН	1	1	1
ВРАЦА	1	0	1
ГАБРОВО	1	0	1
ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ	1	0	2
ГУРКОВО	3	2	3
ДОБРИЧ-ГРАД	1	0	1
ДОБРИЧКА	2	0	11
КАРЛОВО	1	0	1

КНЕЖА	1	0	6
ЛОЗНИЦА	1	0	1
ЛОМ	1	0	1
МАЛКО ТЪРНОВО	1	0	1
МАРИЦА	4	1	6
МОМЧИЛГРАД	2	0	4
МОНТАНА	2	0	3
ПАЗАРДЖИК	1	0	1
ПАНАГЮРИЩЕ	1	0	2
ПЛОВДИВ	2	4	2
ПОПОВО	1	0	1
РАЗГРАД	1	0	1
РАЗЛОГ	1	0	1
РОДОПИ	2	1	1
РУСЕ	1	0	1
СЕПТЕМВРИ	1	0	1
СТАРА ЗАГОРА	1	0	1
ТЪРГОВИЩЕ	2	3	1
ЦЕНОВО	1	0	2
ЧЕПЕЛАРЕ	1	0	1

В светлата част на денонощието по пътищата от втори клас са настъпили 43 ТПТП участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари с 9 загинали и 65 ранени. В условията на тъмнина и сумрак са настъпили 13 ТПТП с 4 загинали и 15 ранени.

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	3	0	3
ДРУГО НАРУШЕНИЕ НА ВОДАЧА	5	0	6
НАВЛИЗАНЕ В НАСРЕЩНОТО ДВИЖЕНИЕ	3	3	5
НЕПРАВИЛНО ЗАВИВАНЕ В ОБРАТНА ПОСОКА	1	0	1
НЕСПАЗВАНЕ ДИСТАНЦИЯ	1	0	1
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ДРУГИ УСЛОВИЯ	2	1	2
НЕСЪОБРАЗЕНА СКОРОСТ С ПЪТНИТЕ УСЛОВИЯ	11	0	21
ОТНЕМАНЕ ПРЕДИМСТВО НА ППС ПРИ ЗАВИВАНЕ	2	0	2

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	1	0	1
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	1	0	1
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	1	0	1
БЛЪСКАНЕ В ПРЕПЯТСТВИЕ НА ПЪТЯ	1	0	2
БЛЪСКАНЕ НА ЖИВОТНО	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	1	0	1
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	2	0	2
ДРУГ ВИД ТПТП	1	0	1
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	4	0	4
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	2	0	2
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	4	0	11
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	12	1	18
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	12	1	15
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	12	11	19

4. ТРЕТОКЛАСНИ И ОБЩИНСКИ ПЪТИЩА

4.1. По пътищата от трети клас и общинските пътища са настъпили общо 198 ТПТП (53,08% от общо 373 ТПТП, настъпили извън населени места) с участието на водачи със стаж до 2 години за категорията управлявано ППС, при което са загинали 15 (39,47% от общо 38 загинали в ТПТП извън населени места) и са ранени 303 (54,30% от общи 558 ранени в ТПТП извън населени места) участници в движението.

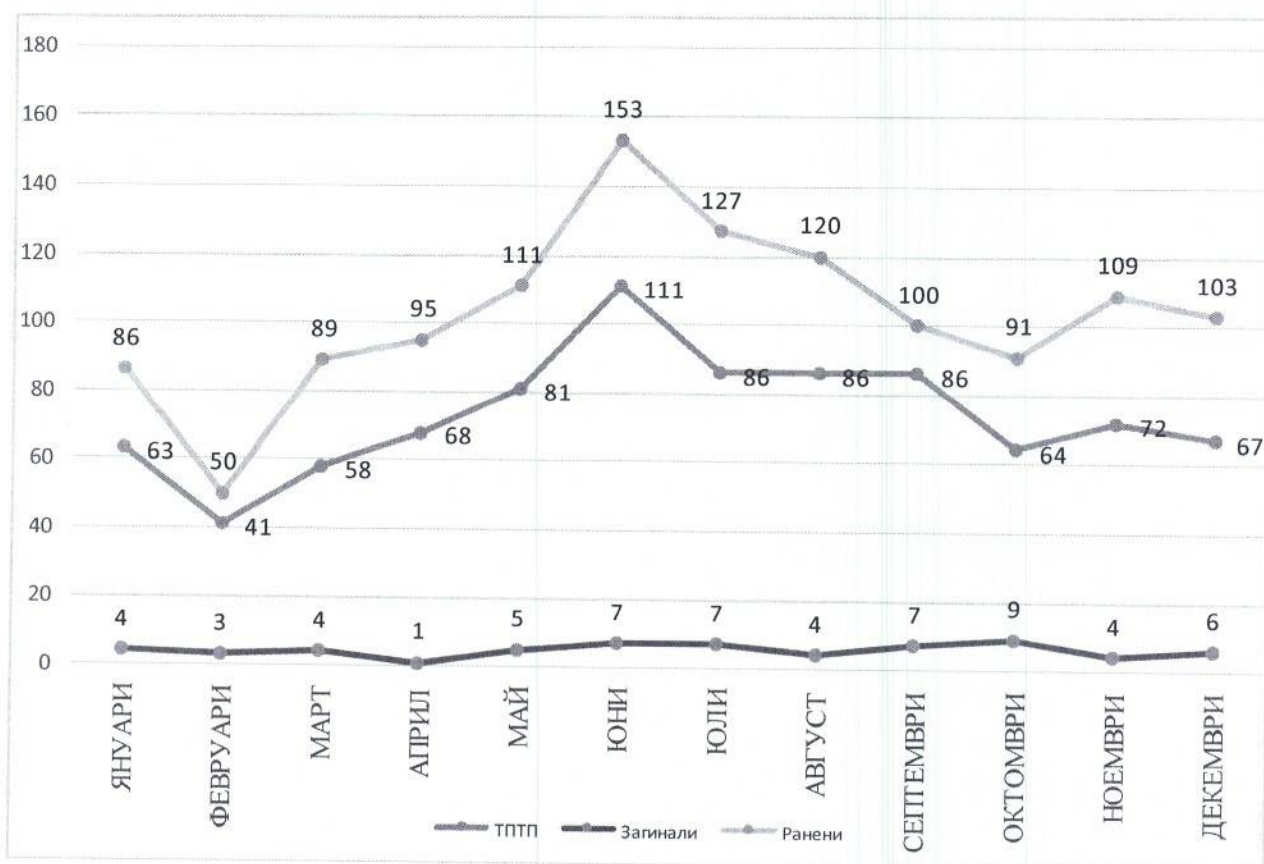
4.2. По пътищата от трети клас и общинските пътища са настъпили общо 61 ТПТП (20,47% от общо 298 ТПТП, настъпили извън населени места) с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари, при което са загинали 9 (15,25% от общо 59 загинали в ТПТП извън населени места) и са ранени 75 (18,03% от общи 416 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:

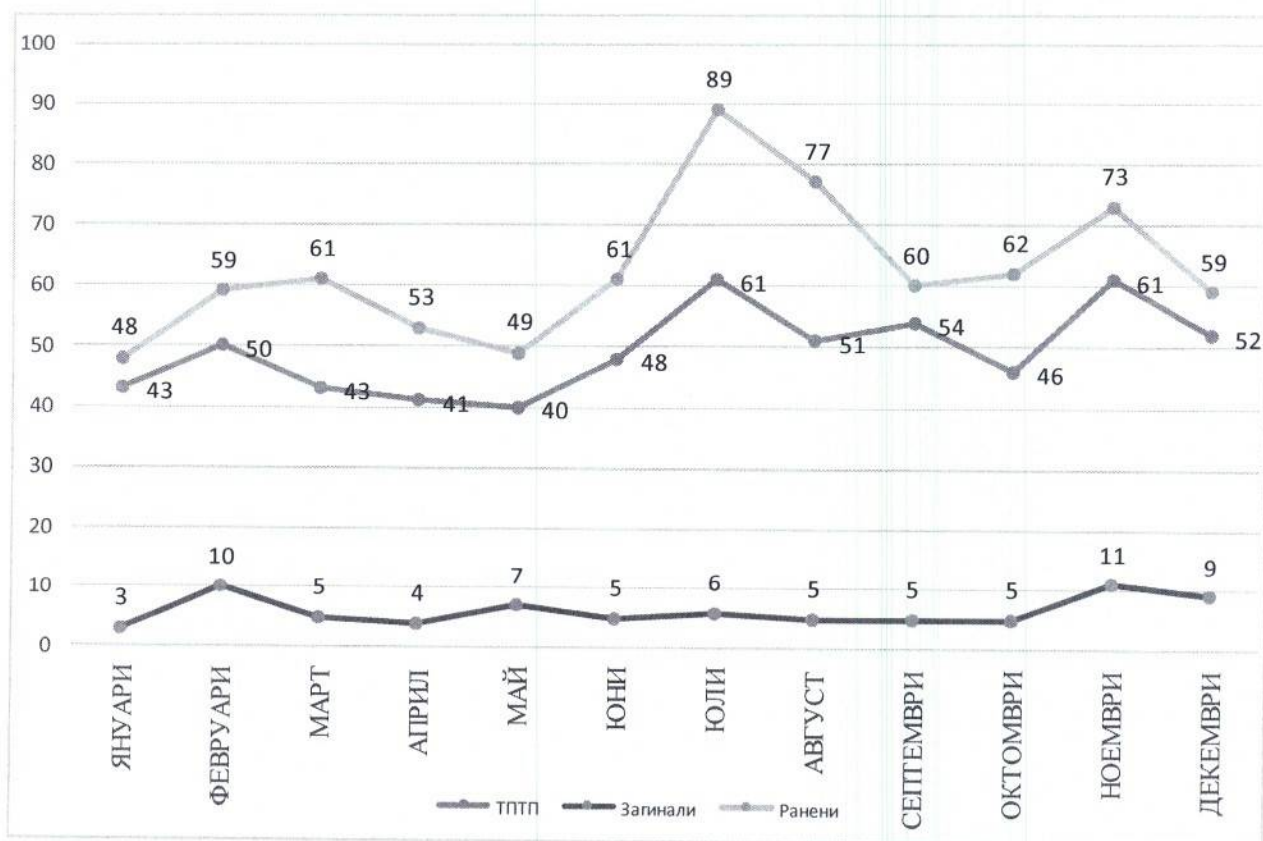
Месец	ТПТП	Загинали	Ранени
ЯНУАРИ	63	4	86
ФЕВРУАРИ	41	3	50
МАРТ	58	4	89
АПРИЛ	68	1	95
МАЙ	81	5	111
ЮНИ	111	7	153
ЮЛИ	86	7	127
АВГУСТ	86	4	120
СЕПТЕМВРИ	86	7	100
ОКТОМВРИ	64	9	91
НОЕМВРИ	72	4	109
ДЕКЕМВРИ	67	6	103



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	43	3	48
ФЕВРУАРИ	50	10	59

МАРТ	43	5	61
АПРИЛ	41	4	53
МАЙ	40	7	49
ЮНИ	48	5	61
ЮЛИ	61	6	89
АВГУСТ	51	5	77
СЕПТЕМВРИ	54	5	60
ОКТОМВРИ	46	5	62
НОЕМВРИ	61	11	73
ДЕКЕМВРИ	52	9	59



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	550	34	725
ТЪМНИНА	153	17	255
ИЗКУСТВЕНО	153	10	219
СУМРАК	19	0	27
НЯМА ИНФОРМАЦИЯ	8	0	8

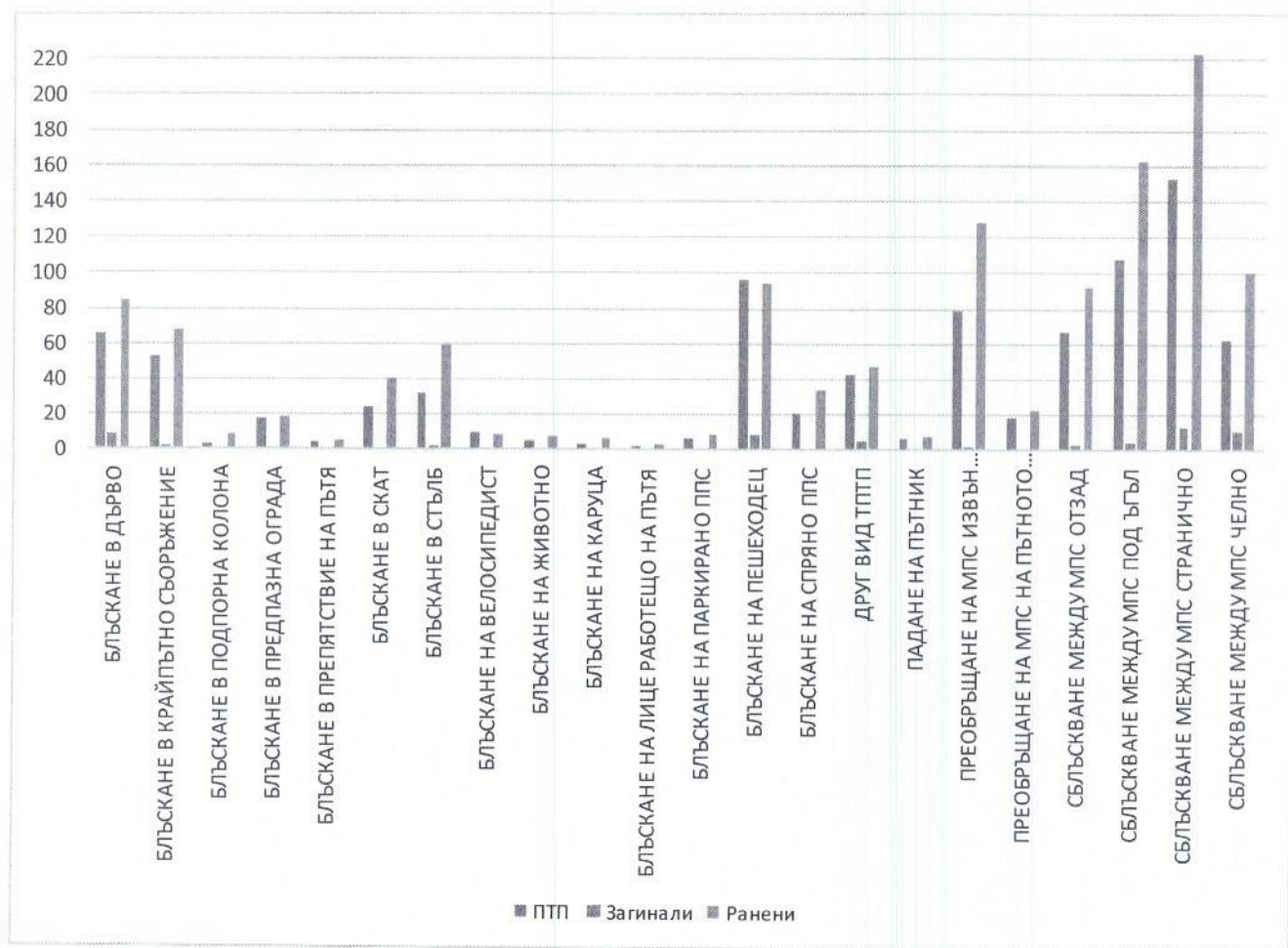
2.2. Настъпилите ТПТП с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари в зависимост от осветлението са разпределени, както следва:

Осветление	ТПТП	Загинали	Ранени
ДНЕВНО	473	53	593
ТЪМНИНА	52	16	67
ИЗКУСТВЕНО	44	2	55
СУМРАК	14	1	28
НЯМА ИНФОРМАЦИЯ	7	3	8

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:

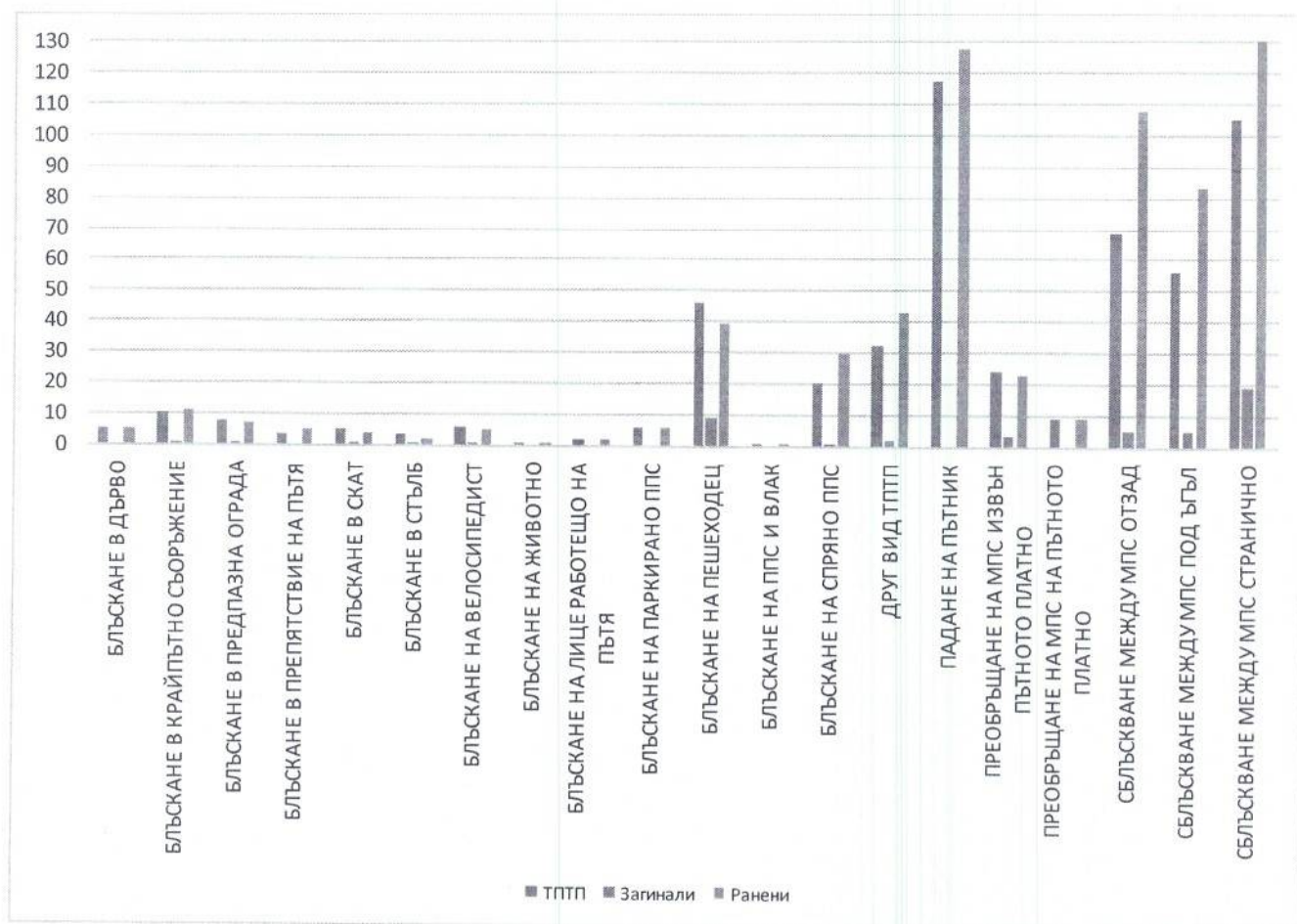
Вид на ТПТП	ТПТП		Загинали		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	66	7.47	9	14,75	85	6,89
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	53	6.00	2	3,28	68	5,51
БЛЪСКАНЕ В ПОДПОРНА КОЛОНА	3	0.34	0	-	9	0,73
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	18	2.04	0	-	19	1,54
БЛЪСКАНЕ В ПРЕПЯТСТВИЕ НА ПЪТЯ	4	0.45	0	-	5	0,41
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	24	2.72	0	-	40	3,24
БЛЪСКАНЕ В СТЪЛБ	32	3.62	2	3,28	59	4,78
БЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	10	1.13	1	1,64	9	0,73
БЛЪСКАНЕ НА ЖИВОТНО	5	0.57	0	-	8	0,65
БЛЪСКАНЕ НА КАРУЦА	3	0.34	0	-	6	0,49
БЛЪСКАНЕ НА ЛИЦЕ РАБОТЕЩО НА ПЪТЯ	2	0.23	0	-	3	0,24
БЛЪСКАНЕ НА ПАРКИРАНО ППС	6	0.68	0	-	9	0,73
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	97	10.99	9	14,75	94	7,62
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	21	2.38	0	-	34	2,76
ДРУГ ВИД ТПТП	43	4.87	5	8,20	47	3,81
ПАДАНЕ НА ПЪТНИК	7	0.79	0	-	8	0,65
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	79	8.95	2	3,28	129	10,45
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	19	2.15	0	-	23	1,86
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	67	7.59	3	4,92	92	7,46
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	108	12.23	4	6,56	163	13,21
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	153	17.33	13	21,31	223	18,07
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	63	7.13	11	18,03	101	8,18
ОБЩО	883		61		1234	



3.2. Настъпилите ТПТП 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 ТПТП, както следва според следващите таблица и графика:

Вид на ТПТП	ТПТП		Загинали		Ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%
БЛЪСКАНЕ В ДЪРВО	5	0,85	0	-	5	0,67
БЛЪСКАНЕ В КРАЙПЪТНО СЪОРЪЖЕНИЕ	10	1,69	1	1,33	11	1,46
БЛЪСКАНЕ В ПРЕДПАЗНА ОГРАДА	8	1,36	1	1,33	7	0,93
БЛЪСКАНЕ В ПРЕПЯТСТВИЕ НА ПЪТЯ	3	0,51	0	-	5	0,67
БЛЪСКАНЕ В СКАТ	5	0,85	1	1,33	4	0,53
БЛЪСКАНЕ В СТЬЛБ	3	0,51	1	1,33	2	0,27
БЛЪСКАНЕ НА ВЕЛОСИПЕДИСТ	6	1,02	1	1,33	5	0,67
БЛЪСКАНЕ НА ЖИВОТНО	1	0,17	0	-	1	0,13
БЛЪСКАНЕ НА ЛИЦЕ РАБОТЕЩО НА ПЪТЯ	2	0,34	0	-	2	0,27
БЛЪСКАНЕ НА ПАРКИРАНО ППС	6	1,02	0	-	6	0,80
БЛЪСКАНЕ НА ПЕШЕХОДЕЦ	46	7,80	9	12,00	39	5,19
БЛЪСКАНЕ НА ППС И ВЛАК	1	0,17	0		1	0,13
БЛЪСКАНЕ НА СПРЯНО ППС	20	3,39	1	1,33	30	3,99
ДРУГ ВИД ТПТП	32	5,42	2	2,67	43	5,73

ПАДАНЕ НА ПЪТНИК	117	19,83	0	-	128	17,04
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС ИЗВЪН ПЪТНОТО ПЛАТНО	24	4,07	3	4,00	23	3,06
ПРЕОБРЪЩАНЕ НА МПС НА ПЪТНОТО ПЛАТНО	9	1,53	0	-	9	1,20
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ОТЗАД	69	11,69	5	6,67	108	14,38
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ПОД ЪГЪЛ	56	9,49	5	6,67	83	11,05
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС СТРАНИЧНО	105	17,80	19	25,33	148	19,71
СБЛЪСКВАНЕ МЕЖДУ МПС ЧЕЛНО	62	10,51	26	34,67	91	12,12
ОБЩО	590		75		751	



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	9	6	0	8	0	0	0	1	0	1
ВЛЕКАЧ	4	1	5	0	0	0	1	1	0	3	0	5
ЛЕК АВТОМОБИЛ	691	43	1022	329	12	445	63	4	100	299	27	477
МОТОПЕД	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0
МОТОЦИКЛЕТ	142	14	145	75	5	81	13	1	12	54	8	52
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	2	0	2	1	0	1	0	0	0	1	0	1
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	31	3	44	17	0	24	0	0	0	14	3	20
ТРОЛЕЙБУС	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
ТРАМВАЙ	2	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0
ЧЕТИРИКОЛЕСНО ПС НАД 50 КУБ.СМ	1	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	2

**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	211	6	279	167	4	200	11	0	18	33	2	61
ВЛЕКАЧ	223	46	283	22	2	22	10	1	12	191	43	249
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	37	7	52	16	3	18	0	0	0	21	4	34
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	69	14	84	13	3	10	3	1	2	53	10	72
ТРАМВАЙ	23	1	22	23	1	22	0	0	0	0	0	0
ТРОЛЕЙБУС	27	1	31	27	1	31	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 влак с 8 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 ТПТП ППС, съгласно данните от следващата таблица:

Брой МПС/ ППС, участвали в ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
Едно	419	24	558
Две	389	27	536
Три и повече	75	10	140

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 ТПТП ППС, съгласно данните от следващата таблица:

Брой МПС/ ППС, участвали в ТПТП	ТПТП	Загинали	Ранени
Едно	217	15	222
Две	241	35	341
Три и повече	132	25	188

6. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО СЪСТОЯНИЕ НА ВРЕМЕТО

6.1. При ясно време са настъпили 666 ТПТП (75,4% от 883) с участието на нови водачи с 50 загинали (82,0% от 61) и 905 ранени (73,3% от 1234) участници в движението. При дъжд са настъпили 79 ТПТП с 3 загинали и 135 ранени. При снеговалеж и суграшица са настъпили 10 ТПТП, без загинали и със 17 ранени участници. При облачно време са настъпили 105 ТПТП (11,9% от 883) със 7 загинали (11,5% от 61) и 140 ранени лица (11,3% от 1234). В условията на мъгла са настъпили 16 ТПТП, без загинали и с 28 ранени участници в движението. Настъпили са 7 ТПТП, за които липсва информация за състоянието на времето, като са ранени 9 участници в движението и 1 загинал.

6.2. При ясно време са настъпили 421 ТПТП (71,4% от 590) с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари с 51 загинали (68,0% от 75) и 533 ранени (71,0% от 751) участници в движението. При дъжд и проливен дъжд са настъпили 64 ТПТП с 9 загинали и 86 ранени. При снеговалеж са настъпили 7 ТПТП с 6 ранени участници и без загинали участници в движението. При облачно време са настъпили 81 ТПТП (13,7% от 590) с 15 загинали (20,0% от 75) и 92 ранени лица (12,3% от 751). В условията на мъгла са настъпили 13 ТПТП с 22 ранени и без загинали участници в движението. Настъпили са 4 ТПТП, за които липсва информация за състоянието на времето, без загинали и с 8 ранени 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	196	13	258
Чрез пътни знаци	625	44	890
Чрез светофарни уредби	59	4	80
Чрез регулировчик	2	0	3
Чрез жълта мигаща светлина	1	0	3

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	158	14	195
Чрез пътни знаци	380	55	493
Чрез светофарни уредби	50	6	59
Чрез регулировчик	2	0	4

8. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ВИД ППС

8.1. Към 01.01.2026 г. в страната са регистрирани следния брой ППС:

ВИД	ВСИЧКО
МОТОПЕДИ	96403
МОТОЦИКЛЕТИ БЕЗ КОШ	164027
МОТОЦИКЛЕТИ С КОШ	1228
ПЪТНИЧЕСКИ МОТОТРИКОЛКИ	156
ТОВАРНИ МОТОТРИКОЛКИ	97
ТРИКОЛЕСНО ПС	621
ЧЕТИРИКОЛЕСНО ПС	5342
ВСИЧКО МОТОЦИКЛЕТИ	267874
ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ	3254325
ТОВАРНИ АВТОМОБИЛИ	476850
СПЕЦИАЛНИ АВТОМОБИЛИ	51418
АВТОБУСИ	18019
ВЛЕКАЧИ	51164
ВСИЧКО АВТОМОБИЛИ	3851776

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 – 714 МПС, които са 0,02 % от леките автомобили, регистрирани към дата 01.01.2026 г.;

- Мотоциклет – 151 МПС, които са 0,09 % от мотоциклетите, регистрирани към дата 01.01.2026 г.;
- Товарен автомобил – 32 МПС, които са 0,006 % от товарните автомобили, регистрирани към дата 01.01.2026 г.;
- Мотопед – 2 МПС, които са 0,002 % от мотопедите, регистрирани към дата 01.01.2026 г.;
- Влекач – 4 ТПТП, които са 0,007 % от влекачите, регистрирани към дата 01.01.2026 г.;
- Автобус – 7 ТПТП, които са 0,03 % от автобусите, регистрирани към дата 01.01.2026 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 (0,09 %).

От всички ППС (916 бр.), с които са настъпили тежки ПТП, управлявани от водачи, придобили правоспособност за управление на МПС от две години, 75 ППС са с дата на първа регистрация след 01.01.2016 г., а останалите 841 ППС са с дата на първа регистрация преди 01.01.2016 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:

Тежки ПТП по области и вид на ППС (обобщени категории)

Област	ЛЕК АВТОМОБИЛ	МОТОЦИКЛ ЕТ	ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	АВТОБУС	ВЛЕКАЧ	МОТОПЕД	СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	ТРАМВАЙ	ТРОЛЕЙБУС	ЧЕТИРИКОЛЕСНО ПС	Общо
ВАРНА	74	22	3	2							101
СОФИЯ	65	11	4	1	1				1		83
ПЛОВДИВ	48	26	4			1					79
БУРГАС	45	14	1			1					61
РУСЕ	42	9	1	3				1		1	57
ПЛОВДИВ	52	3							1		56
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	36	5	4		1						46
БЛАГОВЕГРАД	33	9	1								43
СТАР ЗАГОРА	32	5	3								40
МОНТАНА	31	1	1		1					1	35
ВРАЦА	27	5	1								33
ПАЗАРДЖИК	23	5	1	1							30
СЛИВЕН	21	5	1								27
ЛОВЕЧ	23	1	1								25
ШУМЕН	20	2	1		1						24
КЪРДЖАЛИ	16	7									23
ХАСКОВО	19	2									21
ДОБРИЧ	14	5	1								20
РАЗГРАД	18	1									19
СОФИЙСКА	10	5					1				16
ВИДИН	12	1									13
КЮСТЕНДИЛ	10	3									13
ПЕРНИК	10	1	1								12
ГАБРОВО	7	1	1								9
СМОЛЯН	7	2									9
СИЛИСТРА	8										8
ТЪРГОВИЩЕ	7		1								8
ЯМБОЛ	4		1								5
ОБЩО	714	151	32	7	4	2	2	2	1	1	916

Обобщение на данните

Топ области по общ брой ПТП		Обобщение по вид ППС	
Област	Брой	Вид ППС	Брой
ВАРНА	101	ЛЕК АВТОМОБИЛ	714
СОФИЯ	83	ТРАМВАЙ	2
ПЛОВДИВ	79	МОТОЦИКЛЕТ	151
БУРГАС	61	ВЛЕКАЧ	4
РУСЕ	57	ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	32
ПЛЕВЕН	56	АВТОБУС	7
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	46	ТРОЛЕЙБУС	1
БЛАГОЕВГРАД	43	ЧЕТИРИКОЛЕСНО ПС	1
СТАРА ЗАГОРА	40	СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	2
МОНТАНА	35	МОТОПЕД	2
ВРАЦА	33		
ПАЗАРДЖИК	30		
СЛИВЕН	27		
ЛОВЕЧ	25		
ШУМЕН	24		
КЪРДЖАЛИ	23		
ХАСКОВО	21		
ДОБРИЧ	20		
РАЗГРАД	19		
СОФИЙСКА	16		
ВИДИН	13		
КЮСТЕНДИЛ	13		
ПЕРНИК	12		
ГАБРОВО	9		
СМОЛЯН	9		
ТЪРГОВИЩЕ	8		
СИЛИСТРА	8		
ЯМБОЛ	5		

Общият брой тежки ПТП е **916**, като разпределението по вид ППС е:

- **Леки автомобили – 714**
- **Мотоциклети – 151**
- **Товарни автомобили – 32**
- **Автобуси – 7**
- **Влекачи – 4**
- **Други ППС – единични случаи**

ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ (714 ПТП)

Най-тежко засегнати области:

- **Варна – 74**

- София – 65
- Плевен – 52
- Пловдив – 48
- Бургас – 45
- Русе – 42

Извод:

☞ Най-тежко при леките автомобили е в:

→ Варна и София

→ Там е концентриран най-големият риск в страната

МОТОЦИКЛЕТИ (151 ПТП)

Най-тежко засегнати области:

- Пловдив – 26
- Варна – 22
- Бургас – 14
- София – 11
- Русе – 9
- Благоевград – 9

Извод:

Най-тежко при мотоциклетите е в:

→ Пловдив и Варна

☞ Пловдив е №1 по този показател

ТОВАРНИ АВТОМОБИЛИ (32 ПТП)

Най-тежко засегнати области:

- София – 4
- Пловдив – 4
- Велико Търново – 4
- Варна – 3
- Стара Загора – 3
-

Извод:

☞ Най-тежко е в:

→ София, Пловдив и Велико Търново

АВТОБУСИ (7 ПТП)

- Русе – 3 (най-висока стойност)
- Варна – 2
- София – 1
- Пазарджик – 1

Най-тежко:

→ Русе

ВЛЕКАЧИ (4 ПТП)

- София – 1
- Велико Търново – 1
- Монтана – 1
- Шумен – 1

Няма ясно изразена концентрация

СПЕЦИАЛНИ ППС / ТРАМВАИ / ТРОЛЕЙБУСИ

- единични случаи:
 - София
 - Русе
 - Софийска област

Анализът на тежките пътнотранспортни произшествия по области и вид превозни средства показва ясно изразена концентрация на риска както по териториален признак, така и по вид на използваното ППС. Най-висок брой произшествия се наблюдава при леките автомобили, като най-засегнати са областите Варна и София. При мотоциклетите водещо място заема област Пловдив, следвана от Варна и Бургас. Данните показват, че рискът е съсредоточен основно в големите урбанизирани и туристически региони на страната.

Година на раждане на водачите допускали ТПТП:

1967 г. – 1, 1970 г. – 1, 1972 г. – 2, 1974 г. – 3, 1976 г. – 1, 1977 г. – 1, 1978 г. – 1, 1979 г. – 2, 1980 г. – 1, 1981 г. – 3, 1982 г. – 6, 1983 г. – 2, 1984 г. – 3, 1985 г. – 7, 1986 г. – 6, 1987 г. – 4, 1988 г. – 3, 1989 г. – 7, 1990 г. – 3, 1991 г. – 6, 1992 г. – 8, 1993 г. – 9, 1994 г. – 4, 1995 г. – 7, 1996 г. – 12, 1997 г. – 9, 1998 г. – 10, 1999 г. – 17, 2000 г. – 19, 2001 г. – 20, 2002 г. – 28, 2003 г. – 26, 2004 г. – 49, 2005 г. – 201, 2006 г. – 299, 2007 г. – 124, 2008 г. – 9 и 2009 г. – 2

От извършения анализ на водачите, допуснали тежки пътнотранспортни произшествия, по години на раждане се установява ясно изразена концентрация в най-младите възрастови групи.

Най-голям брой произшествия са допуснати от водачи, родени през:

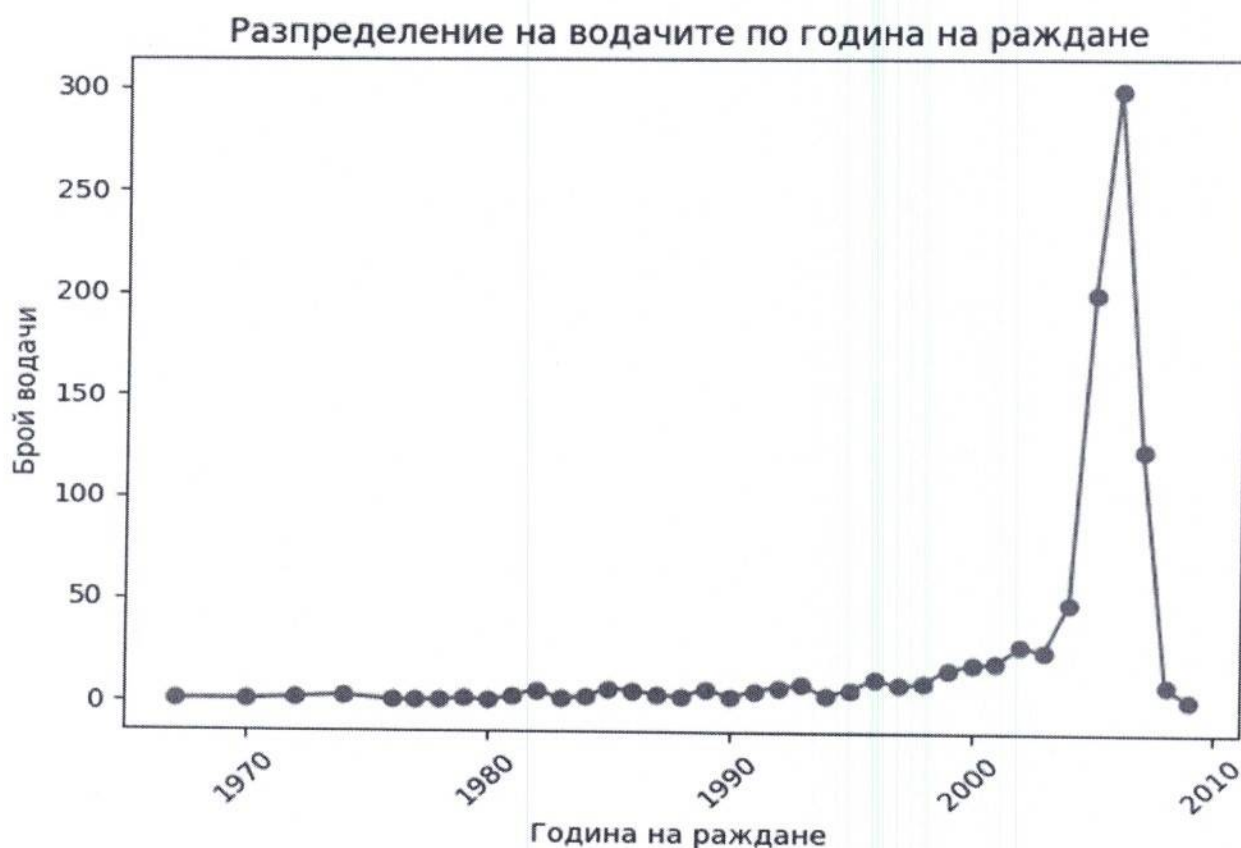
2006 г. – 299 водачи

2005 г. – 201 водачи

2007 г. – 124 водачи

2004 г. – 49 водачи

Анализът по години на раждане показва ясно изразена концентрация на тежките пътнотранспортни произшествия в най-младите възрастови групи. Най-голям брой случаи са допуснати от водачи, родени през 2006 г. (299), следвани от родените през 2005 г. (201) и 2007 г. (124). Данните показват, че основният риск е съсредоточен при водачи, придобили правоспособност в последните години, което потвърждава водещата роля на липсата на опит като ключов фактор за възникване на тежки ПТП.



От анализа на стажа на водачите, допуснали тежки пътнотранспортни произшествия, се установява ясно изразено преобладаване на лицата с минимален практически опит. Водачите със стаж за съответната категория до една година са **556**, докато тези със стаж над една година са **360**. Това показва, че **основната част от произшествията са причинени от водачи с недостатъчен опит**, като тяхното участие значително надвишава това на по-опитните водачи.

КЛАСАЦИЯ ПО МАРКА ППС (ПО БРОЙ ПТП)

1. **ФОЛКСВАГЕН** – най-много случаи
2. **БМВ**
3. **АУДИ**
4. **МЕРЦЕДЕС**
5. **ОПЕЛ**
6. **ПЕЖО**
7. **ТОЙОТА**
8. **ХОНДА**
9. **СЕАТ**
10. **РЕНО**

МОТОЦИКЛЕТИ

1. **ЯМАХА**
2. **КАВАЗАКИ**
3. **ХОНДА**
4. **СУЗУКИ**
5. **КТМ**

Анализът на тежките пътнотранспортни произшествия по марка на превозните средства показва ясно изразена концентрация при масово използваните автомобилни марки. Най-голям брой ПТП са допуснати с автомобили марка **Фолксваген**, следвани от **БМВ**, **Ауди** и **Мерцедес**, които заедно формират основната част от произшествията.

Тази зависимост се обяснява основно с широкото разпространение на тези марки в страната, както и с тяхното преобладаване в автомобилния парк.

При двуколесните моторни превозни средства се наблюдава концентрация основно при марките **Ямаха**, **Кавазак** и **Хонда**, което съответства на тяхното доминиращо присъствие в сегмента.

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 01.01.2026 г. ППС се наблюдава следната зависимост:

вид	брой на регистрираните ППС
ТОВАРЕН АВТОМОБИЛ	476850
СПЕЦИАЛЕН АВТОМОБИЛ	51418

АВТОБУС	18019
ВЛЕКАЧ	51164
ВСИЧКО АВТОМОБИЛИ	56451

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:

- Товарен автомобил- 71 ТПТП, което е 0,04 % от товарните автомобили, регистрирани към дата 01.01.2026 г.;
- Специални автомобил- 40 ТПТП, което е 0,077 % от специалните автомобили, регистрирани към дата 01.01.2026 г.;
- Влекач- 246 ТПТП, което е 0,597 % от влекачите, регистрирани към дата 01.01.2026 г.;
- Автобус – 216 ТПТП, което е 1,19 % от автобусите, регистрирани към дата 01.01.2026 г.;
- Трамвай – 23 ТПТП;
- Тролейбус – 27 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 (1,19 %).

От всички ППС (625) броя, с които са настъпили тежки ПТП, допуснати от водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или превоз за собствена сметка, 168 броя са с дата на първа регистрация след 01.01.2016 г., а останалите 457 ППС са с дата на първа регистрация преди 01.01.2016 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, разделени по областни дирекции са както следва:

Област	автобус	влекач	специален автомобил	товарен автомобил	трамвай	тролейбус
СОФИЯ	38	6	9	11	18	29
ПЛОВДИВ	29	15	2	10	0	0
ВАРНА	31	10	3	5	0	4
БУРГАС	24	4	5	11	0	0
РУСЕ	9	22	1	7	0	4
МОНТАНА	1	29	1	4	0	0
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	4	19	2	2	0	0
СТАРА ЗАГОРА	6	16	2	3	0	0
ПЛЕВЕН	5	10	1	3	1	3
СОФИЙСКА	5	15	3	2	0	0
БЛАГОЕВГРАД	2	10	4	2	0	0
ХАСКОВО	5	8	2	1	0	0
СЛИВЕН	7	6	2	3	0	0

ВРАЦА	4	8	0	3	0	0
ЛОВЕЧ	0	11	0	4	0	0
ВИДИН	2	8	0	1	0	0
ДОБРИЧ	5	5	0	0	0	0
ГАБРОВО	6	4	0	2	0	0
КЪРДЖАЛИ	4	0	0	2	0	0
КЮСТЕНДИЛ	1	2	0	1	0	0
ПАЗАРДЖИК	4	8	5	4	0	0
ПЕРНИК	2	2	0	2	0	0
РАЗГРАД	0	8	4	2	0	0
СМОЛЯН	0	1	1	2	0	0
ТЪРГОВИЩЕ	2	4	0	2	0	0
ШУМЕН	2	3	1	2	0	0
ЯМБОЛ	1	5	0	0	0	0

V. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО НАРУШЕНИЯ, ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ

Настъпилите през 2024 г. пътнотранспортни произшествия с участието на новите водачи налага да се извърши анализ на тяхната дисциплина като участници в пътното движение. Нарушенията на правилата за движение заемат значително място в списъка с причините за ПТП с участието на новите водачи, като сред водещите са: бързото и рисковано управление на МПС, непоставянето на обезопасителен колан, неопитността и най-вече неспособността за управление на пътното превозното средство в критична ситуация.

Не трябва да се забравя и това, че те имат небрежно отношение към собствения си живот и живота на другите.

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

I. 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 916 водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, при 128 нямат констатирани нарушения на правилата за движението по пътищата с акт за установяване на административно нарушение или фиш. В процентно отношение това се явява 13,97 %.

2. С по едно и две нарушение

От 916 водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, 180 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 19,65 %.

Водачите с две установени с акт за установяване на административно нарушение или фиш нарушения на правилата за движението по пътищата са 83.

3. С повече от две нарушения

От 916 водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, 608 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 66,37 %.

4. С повече от 15 нарушения

От 916 водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, при 55 са установени повече от петнадесет нарушения на правилата за движението по пътищата. В процентно отношение се явява 6,00 %.

Рекордьор по установени с акт за установяване на административно нарушение или фиш нарушения на правилата за движението по пътищата е водач с 61 нарушения.

III. Видове нарушения

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

Резултатите от направения анализ на данните за установените нарушения на скоростните режими будят тревожност – значителна част от нарушенията за превишена скорост се случват в населени места. А там се намират и най-слабо защитените участници в движението - пешеходците, велосипедистите и водачите на индивидуалните електрически превозни средства, а за тях удар с превишената скорост с повече 30 км/ч от разрешеното може да бъде фатален.

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

В населено място, водачите са допуснали, както следва:
за превишаване с 10 km/h – 3 (4 за 2024 г.) нарушения;
за превишаване от 11 до 20 km/h – 118 (173 за 2024 г.) нарушения;
за превишаване от 21 до 30 km/h – 39 (112 за 2024 г.) нарушения;
за превишаване от 31 до 40 km/h – 23 (36 за 2024 г.) нарушения;
за превишаване над 40 km/h – 10 (17 за 2024 г.) нарушения;
за превишаване над 50 km/h – 1 (7 за 2024 г.) нарушения.

В извън населено място, са установени, както следва:
за превишаване с 10 km/h – 2 (1 за 2024 г.) нарушения;
за превишаване от 11 до 20 km/h – 49 (85 за 2024 г.) нарушения;
за превишаване от 21 до 30 km/h – 40 (63 за 2024 г.) нарушения;
за превишаване от 31 до 40 km/h – 13 (27 за 2024 г.) нарушения;
за превишаване над 40 km/h – 12 (15 за 2024 г.) нарушения;
за превишаване над 50 km/h – 4 (3 за 2024 г.) нарушения.

Най-често срещаното нарушение е превишаване на ограничението на скоростта с 20-40 км/ч.

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 – 34 нарушения;
- за превишаване от 11 до 20 km/h – 12 нарушения;
- за превишаване от 21 до 30 km/h – 12 нарушения;
- за превишаване от 31 до 40 km/h – 2 нарушения;
- за превишаване над 40 km/h – 2 нарушения;
- за превишаване над 50 km/h – 2 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 128 нарушения, довели до ПТП.

1.2. Алкохол

В Закона за движението по пътищата няма въведени по-ниски стойности за водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години. Тук законодателят не приел съображения за безопасност на самите водачите и другите участници в движението, въвеждайки периодите, през който водачите да привикнат към спазването на правилата за движение. да развият правилен, безопасен стил на управление на МПС.

5 младите водачи са санкционирани млади водачи 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 и водачи, отказали да им 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.

40 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. Няма повторно извършените нарушения от този вид, а 8-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

Липсата на свидетелство за управление на МПС показва, че водачът не е преминал необходимото обучение, не е издържал необходимите изпити и следователно не притежава

знанията и уменията за безопасно управление на превозно средство. Това създава повишен риск от пътнотранспортни произшествия, които могат да доведат до наранявания, смърт и значителни материални щети.

Повече от нарушенията са извършени когато лицето е непълнолетно и това е особено обезпокоителни. Управлението на превозно средство от непълнолетно лице без свидетелство за управление на МПС е не само нарушение на закона, но и безотговорно деяние, което излага на риск живота и здравето на непълнолетното лице, неговите пътници и други участници в движението. Липсата на опит, незрялостта и склонността към рисково поведение правят непълнолетните водачи особено уязвими в трудни ситуации на шофиране. Родителите или законните настойници на непълнолетните лица носят отговорност за допускането или предоставянето да предоставя моторното превозно средство.

Контролните органи са установили 74 нарушения на управление на МПС без водачът да притежава свидетелство за управление, а 16 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.

При един водач са установени 7 случая на управление на МПС без водачът да притежава свидетелство за управление.

Водачите на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари са допуснали 34 нарушения на чл. 150 от ЗДвП - управление на МПС без водачът да притежава свидетелство за управление на МПС.

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 - 17 нарушения, при което в 13 случая са настъпили ПТП.

При неправилно движение назад се констатирано 9 нарушения, допуснати от нови водачи. При извършването на маневрата „Завиване наляво“ са допуснати 2 нарушения. Неправилни действия при извършване на маневрата „Изпреварване“ е установено в 11 случая.

1.5. Преминаване през кръстовище

Кръстовищата са едни от най-опасните места на пътя, така че водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, трябва да бъдат особено внимателни на тези участъци.

За да предотвратят инциденти на кръстовища водачите трябва да обръщат внимание на сигналите на светофарите, когато се приближават към тях, а ако няма светофари, на знаците относно предимство в движението.

Общо 14 водачите, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, са санкционирани за това, че на кръстовище, на което единият от

пътищата е сигнализиран като път с предимство, не са пропуснали пътните превозни средства, които се движат по пътя с предимство.

1.6. Неизпълнение на задълженията си като участник в ПТП

Действията на водача на пътно превозно средство, който е участник в пътнотранспортно произшествие, е са ясно и подробно описани в Закона за движението по пътищата. Първата стъпка е незабавно да спре и да включи аварийните светлини, за да защити себе си и другите участници в движението. Едно от задълженията на водача е да уведоми компетентната служба на Министерството на вътрешните работи, когато при произшествието са пострадали хора.

Общо 24 водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, не са изпълнили задълженията си като участници в ПТП. В 15 от случаите в произшествието е имало пострадали участници.

1.7. Ползването на обезопасителен колан и предпазна каска

Предпазният колан в автомобила осигурява основната пасивна защита на водачите и пътниците. Изискването в Закона за движението по пътищата за поставяне на обезопасителен колан не е случайно, тъй като от гледна точка на безопасността е важно човек да поставя обезопасителен колан, независимо колко време ще управлява или пътува в автомобила. Опитът показва, че носенето на предпазен колан при спешни случаи може да спаси нечий живот и сравнение с нараняванията, причинени от пътнотранспортни произшествия, последствията от използването на предпазен колан са незначителни. Често срещано погрешно схващане е, че поставянето на предпазен колан не е необходимо при ниски скорости. Това погрешно схващане произтича от невъзможността да се анализира и оцени скоростта на масивен обект като автомобил. Човек в колата и човек отвън възприемат скоростта на превозното средство по различен начин. При сблъсък на автомобил с с технически допустима максимална маса над един тон, дори при 30 км/ч, без предпазен колан, човек може да бъде сериозно ранен. Това е особено вярно, когато сблъсъкът не е челен, а под ъгъл (странично), и енергията хвърля човека не напред, а в пространството между седалките или таблото.

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 202 (спрямо 317 за 2024 г.) случая, при които те не са поставили обезопасителен колан.

9 водачи на мотоциклети и мотопеди не са изпълнили задължението си да използват защитни каски.

1.8. Използване на мобилен телефон при управление

Проучванията в държавите членки на Европейския съюз показват, че водачите на МПС под 34 години редовно използват телефоните си за търсене или смяна на музика, докато този навик е по-рядко срещан сред по-възрастните поколения водачи.

Според проучване в Естония, 75% от водачите на МПС потвърждават, че използват мобилните си телефони, докато шофират. Най-често те ги използват за навигация или разговори. 23% от анкетираните обаче казват, че търсят или сменят музика на телефоните си, докато шофират, а 13% осъществяват разговори, без да използват система със свободни ръце. Други 7% изпращат гласови съобщения, 5% пишат текстови съобщения, чатят или сърфират в интернет, а 3% дори правят снимки и видеоклипове, докато шофират.

Мъжете са по-склонни да използват телефоните си докато шофират – 80% от анкетираните признават, че го правят. При жените този дял е 70%¹.

Един на всеки седем млади шофьори признава, че пише текстови съобщения или съобщения, докато шофира – преди няколко години само един на всеки единадесет го е правил.

Нарушение на забраната за използва мобилен телефон по време на управление на превозното средство без чрез устройство, позволяващо използването на телефона без участие на ръцете му, са нарушили 23 нови водачи. При един от тях това нарушение е констатирано 3 пъти.

1.9. Поведение на тези водачи спрямо пешеходците

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

Дванадесет водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, са санкционирани, че при приближаване към пешеходна пътека не са пропуснали стъпилите на пешеходната пътека или преминаващите по нея пешеходци. В седем от случаите това е завършило с настъпване на ПТП.

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

1.10.1. Използване на светлини

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

- 149 нарушения са нарушенията за движение без включени дневни светлини.

1.10.2. 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 - 188 нарушения;

- Неносене на свидетелство за регистрация на МПС - 108 нарушения;
- Неносене на полица за задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите - 16 нарушения.

От установените общо 316 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

Настоящото обследване е подготвено в изпълнение 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 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.

Материалът е подготвен от екип на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИААА), определен със съвместни Заповед № РД-08-218/23.04.2026 г. и № 8121з-665/23.04.2026 г. за актуализиран състав на постоянно действаща комисия за извършване на служебно обследване по чл. 3, ал. 1 от Наредба № Н-12 от 5.08.2019 г. за реда за служебно обследване на тежките пътнотранспортни произшествия, допуснати 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, и набелязване на мерки за тяхното ограничаване

Настоящата заповед отменя Заповед № 8121з-60/18.01.2023 г. и Заповед № РД-08-39/26.01.2023 г.

В обследването са използвани наличните статистически данни от информационните масиви на отдел „Пътна полиция“ при ГДНП и ИА „Автомобилна администрация“.

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 2025 г., в информационните масиви на агенцията на лицензионен режим са регистрирани **21599** броя фирми от които:

- **19567 (19330 за 2024)** броя фирми извършващи превоз на пътници и товари, със **104514 (103648 за 2024)** заверени копия и **103381** броя МПС (**102195 за 2024**), което е повече с 237 при фирмите и с 866 броя заверени копия спрямо 2024 г. Увеличен е и броят на МПС извършващи тези транспортни дейности с **1186** броя;
- **904** броя са учебни центрове по наредби 37, 40 и 41 за подготовка кандидат водачи на МПС и преподготовка на водачи на МПС (**1129 за 2024 г.**);
- **1128** броя са КТП за ПППТИ на ППС.

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 ѝ.

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

Общият брой на регистрираните пътнотранспортни произшествия с ранени и загинали участници в тях през 2025 година е съответно: ТПП – 6656 броя със 456 загинали и 8297 ранени граждани.

Разпределение и сравнението на общата транспортна аварийност между 2024 година и 2025 година е показано в следващата таблица:

Области	Брой ПТП 2024	Брой ПТП 2025	Разлика	Брой загинали 2024	Брой загинали 2025	Разлика	Брой ранени 2024	Брой ранени 2025	Разлика
БЛАГОЕВГРАД	277	269	-8	10	24	14	346	345	-1
БУРГАС	485	490	5	26	23	-3	600	611	11
ВАРНА	826	730	-96	30	25	-5	1 019	892	-127
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	294	292	-2	18	16	-2	384	373	-11
ВИДИН	103	77	-26	4	12	8	134	114	-20
ВРАЦА	209	192	-17	14	12	-2	266	248	-18
ГАБРОВО	72	97	25	2	13	11	93	111	18
ДОБРИЧ	136	138	2	15	12	-3	171	181	10
КЪРДЖАЛИ	172	140	-32	11	2	-9	235	175	-60
КЮСТЕНДИЛ	124	93	-31	8	8	0	148	111	-37
ЛОВЕЧ	284	218	-66	36	14	-22	419	291	-128
МОНТАНА	221	225	4	17	13	-4	301	336	35
ПАЗАРДЖИК	263	226	-37	17	20	3	355	301	-54
ПЕРНИК	82	75	-7	6	10	4	95	76	-19
ПЛЕВЕН	284	278	-6	26	18	-8	367	363	-4
ПЛОВДИВ	596	507	-89	57	42	-15	727	603	-124
РАЗГРАД	140	131	-9	6	10	4	178	172	-6
РУСЕ	388	412	24	19	11	-8	497	520	23
СИЛИСТРА	70	73	3	6	13	7	77	94	17
СЛИВЕН	141	165	24	13	17	4	170	202	32
СМОЛЯН	98	71	-27	3	5	2	124	91	-33
СОФИЯ	747	712	-35	34	45	11	885	834	-51
СОФИЙСКА	162	172	10	23	21	-2	194	205	11
СТАРА ЗАГОРА	389	375	-14	27	26	-1	516	456	-60
ТЪРГОВИЩЕ	105	93	-12	13	8	-5	135	103	-32
ХАСКОВО	290	208	-82	17	18	1	373	256	-117
ШУМЕН	162	144	-18	11	9	-2	183	174	-9
ЯМБОЛ	52	53	1	9	9	0	61	59	-2
Общ брой за периода:	7 172	6 656	-516	478	456	-22	9 053	8 297	-756

Изнесените статистически данни показват, че през 2025 г. спрямо 2024 г. има **значителен спад по трите основни показателя.**

Основни изводи:

1. Най-голямо подобрение има при ранените (-8.4%), следвано от ПТП (-7.2%) и загинали (-4.6%).

А. Области с повишени показатели на аварийността са:

- **Благоевград** – ПТП -8, но загинали са +14;
- **Габрово** – ПТП +25, загинали +11, ранени +18;
- **Видин** – ПТП -26, но загинали +8.

Б. Области със значително подобрение на тревожната статистика са:

- **Ловеч** – ПТП -66, загинали -22, ранени -128;
- **Кърджали** – ПТП -32, загинали -9, ранени -60
- **Хасково** – ПТП -82, ранени -117, загинали +1.

Разпределение и сравнението на общата транспортна аварийност с участието на нови водачи, придобили правоспособност до 2 години между 2024 година и 2025 година е показано в следващата таблица:

Таблица 1

Сравнителна таблица между 2025 г. и 2024 г. на аварийността с участието на нови водачи								
2025	2024		2025	2024		2025	2024	
ПТП	ПТП	разлика %	ранени	ранени	разлика %	загинали	загинали	разлика %
883	914	-3,3	1234	1264	-3,3	61	51	16,4

Въпреки лекия спад в броя на ПТП и ранените (с около 3%), загиналите в ПТП с участието на нови водачи се увеличават с над 16%. Това показва, че коефициентът на тежест (загинали на 100 ПТП) от 5,28 през 2024 година се е увеличил на 6,90 през 2025 година.

Таблица 2

Сравнителна таблица между общият брой ПТП, ранени и загинали, отнесени към ПТП, ранени и загинали с участие на нови водачи за 2025 г.								
2025			2025			2025		
ПТП общ брой	ПТП с участие на нови водачи	разлика %	ранени общ брой	ранени с участие на нови водачи	разлика %	загинали общ брой	загинали с участие на нови водачи	разлика %
6656	883	13,2	8297	1234	14,9	456	61	13,4

Таблица 3

Сравнителна таблица между общият брой ПТП, ранени и загинали към тези с участието на нови водачи 2024 година								
Общ брой ПТП	ПТП с нови водачи	Разлика	Общ брой ранени	ранени с нови водачи	Разлика	Общ брой загинали	загинали с нови водачи	Разлика
2024	2024	в %	2024	2024	в %	2024	2024	в %
7173	914	12,7	9054	1264	14	478	51	10,7

Резултатите от данните посочени в таблици 2 и 3 показват, че делът на ПТП с участието на новите водачи **расте и по трите показателя**, като най-рязко се увеличава участието им в **загиналите** – от 10,7% на 13,4%.

Коефициентът на тежест (загинали на 100 ПТП) е показан в Таблица 4.

Таблица 4

Група	2024 г.	2025 г.	Разлика
Общо (всички водачи)	6,66	6,86	0,2
Нови водачи	5,58	6,9	1,32

Извод: Тежестта на катастрофите се увеличава и при двете групи, но **при новите водачи увеличението е над 6 пъти по-голямо** (+1,32 срещу +0,20).

Основните изводи от данните в горните таблици показва следната тенденция:

1. Общата аварийност се подобрява - ПТП -7,33%, ранени -8,54%, загинали: -4,60%
2. Новите водачи бележат лек спад на ПТП с тяхно участие при ранените: -2,29%
3. Тревожен ръст на загиналите при ПТП с участие на нови водачи: +19,61% (от 51 на 61)
4. Катастрофите с участието на нови водачи стават по-смъртоносни. Коефициент на тежест се увеличава от 5,58 през 2024 година на 6,90 (+1,32) през 2025 година.

Регистрираните тежки пътнотранспортни произшествия (ТПТП) през 2025 г. в сравнение с 2024 г. разпределени по вид на участвалото МПС, управлявани от водачи, придобили правоспособност за управление на МПС до 2 години е показано в Таблица 5.

Таблица 5

Вид МПС	Показател	2024	2025	Абсолютна разлика	Относителна разлика в %
нови водачи на двуколесни МПС	ПТП	151	136	-15	-9,93
	Ранени	171	146	-25	-14,62
	Загинали	6	13	7	116,67
нови водачи за превоз на пътници	ПТП	703	710	7	1
	Ранени	1034	1044	10	0,97
	Загинали	36	44	8	22,22
нови водачи нза превоз на товари	ПТП	38	38	0	0
	Ранени	39	44	5	15,38
	Загинали	9	4	-5	-55,56
Общо (нови водачи)	ПТП	914	883	-31	-3,28
	Ранени	1264	1234	-30	-2,29
	Загинали	51	61	10	19,61

СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ – ДЯЛ ПО ВИД МПС (2025 г.)

Таблица 6

Вид МПС	Дял в ПТП	Дял в ранените	Дял в загиналите
Двуколесни МПС	15,40%	11,80%	21,30%
МПС за превоз на пътници	80,30%	84,50%	72,10%
МПС за превоз на товари	4,30%	3,60%	6,60%

Данните от горната таблица показват, че новите водачи на двуколесните МПС са участници само в 15,4% от ПТП, но причиняват 21,3% от ПТП със загинали. Новите

водачи на МПС за превоз на пътници доминират във всички показатели, но делът им в загиналите (72,1%) е по-нисък от дела им в ПТП (80,3%).

КОЕФИЦИЕНТ НА ТЕЖЕСТ (загинали на 100 ПТП)

Таблица 7

Вид МПС с което е участвал нов водач	2024 г.	2025 г.	Разлика
Двуколесни МПС	3,97	9,56	5,59
Пътнически МПС	5,12	6,2	1,08
Товарни МПС	23,68	10,53	-13,15

Изводите от относителните показатели за тежестта на катастрофите с двуколесни МПС показват драстично нарастване – от 3,97 на **9,56 загинали на 100 ПТП**. Това е **най-високата стойност** сред трите категории и е **почти два пъти по-висока от общата за новите водачи (6,90)**. МПС за превоз на товари бележат рязък спад на тежестта, което е положителна тенденция.

През 2025 г. за придобиване на правоспособност за управление на МПС от всички категории на изпит са се явили общо 237615 кандидати. От тях 172536 са преминали успешно както теоретичния, така и практическия изпит, което съответства на успеваемост от 71,13 %.

Таблица 8

	Общо записани	Издържали	Успеваемост
Теоретичен изпит	116533	85371	70,29 %
Практически изпит	121082	87165	71,97 %
ОБЩО	237615	172536	71,13 %

В таблица 9 е представено разпределението на явилите се и издържали кандидати по областни отдели на ИА „Автомобилна администрация“ – общо за теоретичния и практическия изпит.

Таблица 9

Справка за кандидати по отдели						
Областен отдел "Автомобилна администрация"	практически изпит пред ИААА			теоретичен изпит пред ИААА		
	Общо записани	Издържали	Неявили/ недопуснати	Общо записани	Издържали	Неявили/ недопуснати
БЛАГОЕВГРАД	7077	4464	141	5739	4310	149
БУРГАС	6870	5435	208	7380	5338	289
ВАРНА	16834	11420	551	8538	5906	535
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	4199	2858	113	3680	2822	144
ВИДИН	1496	1000	15	1305	914	35
ВРАЦА	3675	3190	97	3966	2769	180
ГАБРОВО	1923	1392	52	1948	1313	76
ДОБРИЧ	2787	2343	83	3015	2095	91
КЪРДЖАЛИ	2201	1798	27	2364	1664	58
КЮСТЕНДИЛ	2524	2044	51	2926	2060	106
ЛОВЕЧ	1532	1191	28	1707	1172	54
МОНТАНА	1676	1099	50	1732	1188	68
ПАЗАРДЖИК	4945	3148	123	5008	3282	305
ПЕРНИК	2373	2035	50	2734	1835	127
ПЛЕВЕН	3830	3133	86	4497	2999	230
ПЛОВДИВ	11869	7739	313	11812	7864	698
РАЗГРАД	1704	1393	34	2035	1344	78
РУСЕ	3417	2486	48	3256	2468	66
СИЛИСТРА	1862	1216	53	1628	1096	72
СЛИВЕН	3325	2178	64	3080	2140	109
СМОЛЯН	1399	1183	28	1457	1107	42
СОФИЯ	24900	18962	675	26562	19052	873
СТАРА ЗАГОРА	4195	3470	123	5007	3508	147
ТЪРГОВИЩЕ	1948	1190	66	1644	1116	64
ХАСКОВО	3769	2790	54	3646	2662	126
ШУМЕН	3353	1970	82	2731	1888	94
ЯМБОЛ	2269	1446	40	2035	1440	68
ОБЩО	127952	92573	3255	121432	85352	4884

Категориите за управление на моторни превозни средства (МПС) в България се делят според вида, масата и мощността на превозното средство.

В Чл. 150а ЗДвП са определени основните категории са А (мотоциклети), В (леки автомобили), С (товарни), D (автобуси), Т (трактори/трамваи) и подкатегории за ремаркета (+Е) и правото да се управляват МПС от съответната категория.

През 2025 г. правоспособност за управление на МПС по придобити категории са представени в следващите таблици:

Таблица 10

категория	A	A1	A1(78)	A2	A2(78)	AM
Общ брой издържали теоретичен изпит	6354	594	1	1734	1	1
Общ брой издържали практически изпит	8437	734	2	2155	1	1

Таблица 11

категория	B	B(78)	B1	B1(78)	C	C+E	D	D1
Общ брой издържали теоретичен изпит	64243	1289	28	20	6482	3314	1232	4
Общ брой издържали практически изпит	59912	2153	17	10	6179	3196	1230	4

Сравнение на резултатите между теоретичен и практически изпит

Показател за (категория В)	Теоретичен изпит	Практически изпит
Средна успеваемост	~67.9%	~62.6%
Най-висока успеваемост	В Търново (75.9%)	Враца (~85.6%)
Най-ниска успеваемост	Плевен (66.1%)	Шумен (~55.4%)

Основни наблюдения:

1. Успеваемостта при теоретичните изпити е с около 5 процентни пункта по-висока.
2. **Регионалните различия са по-изразени на практика** – при теорията разликата между най-добрата и най-слабата област е около 10%, докато на практика достига - 30%.
3. **Няма пълна корелация между успех на теория и практика** – някои области (напр. Враца) имат слаби резултати при теоретичния изпит и добри при практическия; други (напр. Шумен) имат слаба теория и практика.
4. **При категория А и подкатегиите А1 и А2 се забелязва ниска успеваемост при А2.**
5. **Крайните резултати при изпитите на кандидати за водачи от категория С, С+Е и D се забелязва ниска успеваемост в кандидатите за категория С.**

Основни заключения

1. **Теоретичният изпит е преодолим за повечето кандидати**, но категория В остава проблемна с успеваемост под 70%.

2. **Регионалните различия са по-слабо изразени** в сравнение с практическия изпит, но все пак съществуват – области като **Перник, Пазарджик и Плевен** се нуждаят от подобрене при обучението по теория.
3. **Категория А1** изисква внимание – ниският успех при най-младите кандидати може да се дължи на методиката на преподаване или спецификите на изпитните въпроси.
4. **Няма пряка връзка между добър теоретичен и добър практически успех** – някои области (напр. Враца) компенсират по-слабата теория с отлична практика, докато други (напр. Шумен) имат слаби резултати и на двата изпита.

ОБСЛЕДВАНЕ НА ТЕЖКИТЕ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ТПТП), ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ 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:

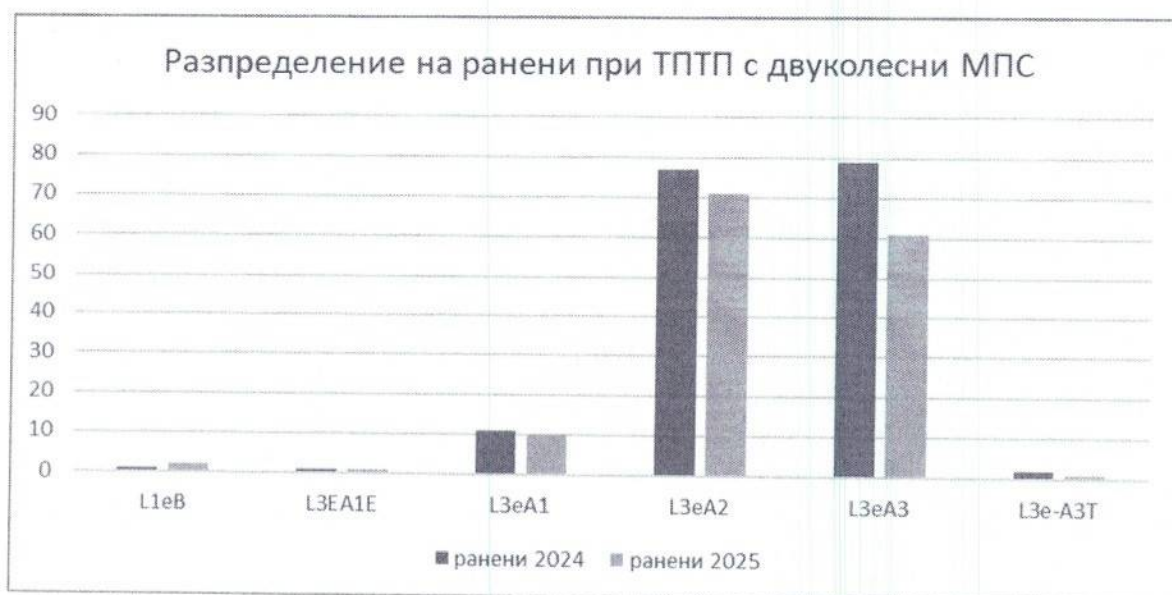
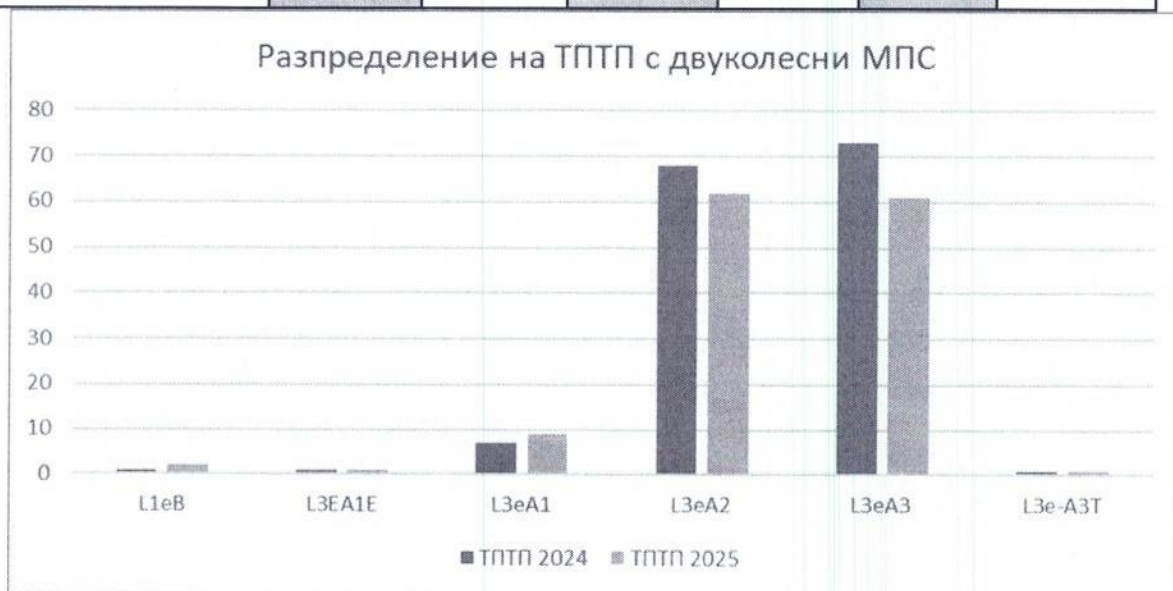
- категория L1e – леки двуколесни моторни превозни средства, която се разделя на подкатегории:
 - подкатегория L1e-B – двуколесни мотопеди;
- категория L3e – двуколесни мотоциклети, която се разделя на следните подкатегории според:
 - мощността на двигателя:
 - подкатегория L3e-A1 – мотоциклети с ниска 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 – трайл мотоциклети;

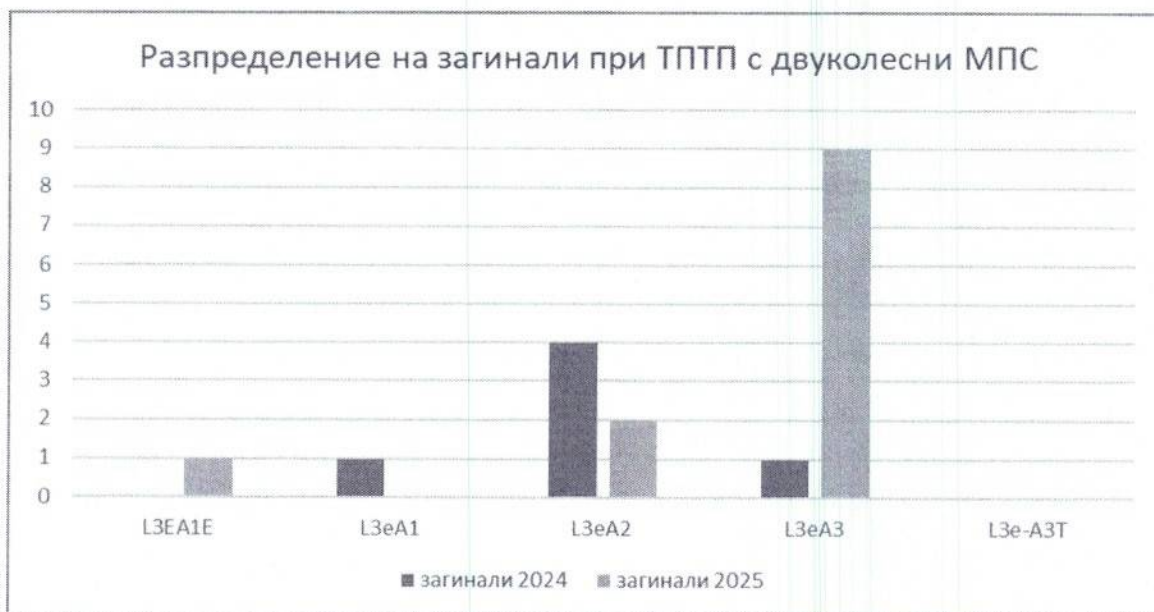
Регистрираните тежки пътнотранспортни произшествия (ТПТП) с участието на двуколесни МПС е показано в Таблица 12.

Таблица 12

Категория на двуколесно МПС	ТПТП		ранени		загинали	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
L1eB	1	2	1	2		
L3EA1E	1	1	1	1		1
L3eA1	7	9	11	10	1	1
L3eA2	68	62	77	71	4	2
L3eA3	73	61	79	61	1	9

L3e-A3T	1	1	2	1		
Общо	151	136	171	146	6	13





Статистическите данни представени в Таблица 12 показват, че през 2025 г. се наблюдава леко подобрене спрямо 2024 година по отношение на броя на произшествията с 9,9 % и 14,6 % при ранените, но същевременно рязко влошаване на произшествията с фатален изход (+116,7 %).

Категориите двуколесни МПС са подредени според мощността и типа им (L1 – леки мотопеди, L3 – мотоциклети с различна мощност).

Категория L3eA3 (най-мощни мотоциклети) е с тревожни резултати в аварийността на водачите им, придобили правоспособност до 2 години. Със сравнително малко регистрирани ТПП се отбелязва драматичен скок – от 1 загинал през 2024 г. на 9 загинали през 2025 г.

Въпреки че са участвали в по-малко инциденти и са ранени по-малко хора, почти всички фатални случаи (9 от общо 13) идват именно от тази категория. Това предполага, че при инциденти с най-мощните машини (над 35 kW или над 600 кубика) последствията са изключително тежки.

Категория L3eA2 (среден клас мотоциклети) е с най-висок абсолютен брой инциденти и ранени и през двете години, но фаталността е значително по-ниска в сравнение с L3eA3.

При другите категории МПС са регистрирани сравнително стабилни показатели. Рискът от фатален изход съществува, но не бележи експоненциален ръст.

Увеличава се и броят на инцидентите с леки двуколесни (вероятно електрически скутери или мотопеди), но те водят до наранявания, без фатален край в тези данни.

Тежест на инцидентите:

През 2024 г. 1 на всеки 25 инцидента е бил фатален (6 от 151). През 2025 г. 1 на всеки 10.5 инцидента е фатален (13 от 136).

Препоръки:

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

- Фокусът за ограничаване на тежките пътни инциденти трябва да е насочен върху водачите на мотори от категория L3eA3;
- Необходими са целенасочени кампании за безопасност, насочени към водачите на най-мощните мотоциклети (над 600 куб. см).
- Засилен контрол върху подготовка на тези водачи в учебните центрове;
- Да се засили контролът на скоростта, и
- Информираност на тези водачи за употребата на качествени протектори (обувки, якета с брони, качествени каски);
- Да се наблюдават внимателно и контролират водачите на МПС от категория L1eB. Въпреки че няма загинали, ръстът на ПТП с леки скутери (вероятно електрически) изисква внимание, тъй като те стават все по-популярни в градска среда.

Изводът от анализа на регистрираните ТПТП с водачи на двуколесни МПС от различните категории е, че въпреки известно подобрене в показателите за регистрирани ПТП и ранени, общият брой на загинали участници в ПТП с двуколесни МПС 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 2025 година 615 учебни центъра притежават разрешения за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление от категориите А, А1, А1(78), А2, А2(78) и АМ. На изпит за придобиване на правоспособност за управляват двуколесни МПС през 2025 г. са се явили и издържали практическия изпит 10768 човека, което е с 1634 кандидата повече спрямо 2024 год.

Таблица 13

категория	А	А1	А1(78)	А2	А2(78)	АМ
Общ брой издържали теоретичен изпит	6354	594	1	1734	1	1
Общ брой издържали практически изпит	8437	734	2	2155	1	1

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

Най-висок брой инциденти имат водачите, които са обучавани и положили успешно всички изпити за придобиване право да управляват двуколесно МПС в следните центрове:

Таблица 14

№ разрешително на Учебен център	ранени	загинали
---------------------------------	--------	----------

4397	5	
3967	4	
3930	5	
4171	2	
3491	2	1
3876	3	
3825	4	
4283	2	

Анализът на водачи придобили правоспособност да управляват МПС в учебните центрове, където са регистрирани най-тежки инциденти (със загинали) показва, че 12 учебни центъра са свързани с инциденти, довели до 13 загинали участника в тях, а в два случая - по 3 ранени в произшествие.

Разпределението на произшествията според учебния център и категорията на МПС е следното:

- УЦ с разрешително № 4058 – категория L3EA3, 1 ранен, 2 загинали (*най-тежкият единичен инцидент в таблицата*)
- УЦ с разрешително № 3053 – категория L3EA3, 1 загинал
- УЦ с разрешително № 4090 – категория L3EA3, две отделни регистрации с по 1 загинал
- УЦ с разрешително № 3354 – категория L3EA3
- УЦ с разрешително № 3126 – категория L3EA2, 1 ранен, 1 загинал
- УЦ с разрешително № 4067 – категория L3EA2, 1 ранен, 1 загинал
- УЦ с разрешително № 4469 – категория L3EA1, 1 загинал
- УЦ с разрешително № 3101 – категория L3EA2, 1 загинал
- УЦ с разрешително № 4210 – категория L3EA2, 1 загинал
- УЦ с разрешително № 3491 – категория L3EA3, 1 загинал
- УЦ с разрешително № 4279 – категория L3EA3, 1 загинал

Анализ на данните за изхода от теоретичния и практическия изпит

Данните относно това „от кой път е взет теоретичният/практическият изпит“ показват следните резултати:

Теоретичен изпит:

- Над 80% от инцидентите са регистрирани при водачи, взели теоретичния си изпит от първия път.

- В 7 случая водачите са взели теорията от втория път.
- В 3 случая водачите са взели теорията от осмия път.

Практически изпит:

- Изключително висок процент (над 95%) от участвалите в инциденти водачи са взели практическия си изпит от първия път.
- Само в 4 случая изпитът е взет от втория път.
- В 1 случай е взет от третия път.

Извод:

Показателят за изхода от теоретичния и практически изпит и брой явявания предполага, че успешното полагане на практическия изпит от първия опит, само по себе си, **е гаранция**, че водачите биха реагирали адекватно на ситуациите и няма да допуснат бъдещо тежко ПТП. **Напротив, преобладаващата част от водачите, претърпели тежки инциденти, са показали отлични резултати на изпита.**

Това поставя въпроси относно:

- Ефективността на изпитната методика за оценка на реалното безопасно участие в пътното движение на кандидатите .
- Значението на фактори като личностни качества, поведение след изпита (самоувереност, рисково шофиране) и необходимостта от допълнително обучение.

Заклучения и препоръки

Фокус върху категория L3e-A3: Инцидентите с мощните мотоциклети (L3e-A3) са с най-висока тежест. Нови водачи участвали в транспортни инциденти с мотор от тази категория са участвали в ПТП със 7 от 12-те смъртни случая.

Необходим е целенасочен анализ на обучението и изпитването именно за тази категория.

От кандидати придобили права за водачи на двуколесни МПС в УЦ с разрешително № 4058 са участвали в един инцидент с двама загинали.

От кандидати придобили права за водачи на двуколесни МПС в УЦ с разрешително № 4090 са регистрирани два отделни фатални инцидента, което предполага задължителна проверка на методите на обучение и нивото на професионална подготовка на инструкторите.

Центрове с висок брой инциденти като тези с разрешителни № 4397 и № 3967 също заслужават внимание, макар и без фатални случаи.

Разминаване между успешен изпит и реална безопасност: Данните категорично показват, че отличното представяне на изпита (особено практическия от първия път) не корелира с нисък риск от ТПТП. Това поставя под съмнение фокуса на обучението само върху умението да се вземе изпит, а не върху изграждането на култура за безопасност и управление на риска.

Препоръки:

- Да се извършат задълбочени проверки в учебните центрове с фатални инциденти, особено тези с повторни случаи.

- Да се преразгледа съдържанието на обучението за категории L3e-A2 и L3e-A3, като се заложи повече на симулации на рискови ситуации, дефанзивно шофиране и психологическа подготовка на водачите за реални пътни условия.
- Да се проучи възможността за въвеждане на оценка на поведението на кандидатите след издаване на свидетелството за управление (например период на начална правоспособност) като част от цялостната оценка на качеството на обучение в даден център.

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 ПТП с по-висока аварийност.

КРИТЕРИЙ 3: Допуснати ТПТП 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 15

Областен отдел	Бр. ранени	Бр. загинали	Разрешително на УЦ №	код ПИК
БЛАГОЕВГРАД	1	0	4301	Е 4
	1	0	3246	Е 5
	1	0	3735	КН 1
	1	0	4274	Н 1
	2	0	4274	Е 4
	1	0	4223	РА-20
	1	0	4037	Р 2
	1	0	3246	Е 4
БУРГАС	1	0	4167	Н 3
	1	0	3769	А 2
	2	0	3930	А-35
	1	0	4009	А-35

	1	0	4211	B 35
	1	0	3275	C 2
	1	0	3967	PB 7
	1	0	3323	E 3
	1	0	3930	A 2
	1	0	3967	A 4
	1	0	3967	A-35
	1	0	3930	A-35
	1	0	3967	A 2
ВАРНА	1	0	3491	B-35
	1	0	3775	C 10
	1	0	3491	B 4
	1	1	3126	B 3
	3	0	4028	B 35
	1	0	4028	B 7
	1	0	3101	B 8
	1	0	4302	H 3
	1	0	3359	B 6
	0	1	3491	B 5
	1	0	3491	B 4
	1	0	4508	TX 2
	1	0	3930	A-35
	1	0	3825	B 4
	2	0	3825	B 7
	2	0	4417	OB 3
	1	0	3825	B 6
	1	0	4335	B 25
ВЕЛИКО ТЪРНОВО	1	0	3825	B-35
	1	0	3397	BT 1
	1	0	4470	BT 1
	1	0	4283	BT 4

ВИДИН	1	0	3682	С 55
ВРАЦА	1	0	3977	ВР 3
	1	0	4257	ВР 3
	1	0	4044	С 55
	3	0	3057	РК 2
ГАБРОВО	1	0	4377	ЕВ-10
ДОБРИЧ	1	0	3022	ТХ 2
	1	0	4377	ЕН 1
	2	0	4303	ТХ 2
	1	0	3350	В 7
	1	0	4211	В 4
КЪРДЖАЛИ	1	0	3876	К 4
	1	0	3876	К 4
	1	0	3876	К 4
	1	0	4492	К 4
	1	0	3876	К 4
	1	0	4492	К 4
	1	0	4503	Х 3
КЮСТЕНДИЛ	1	0	3904	КН 3
	1	0	3655	КН 1
	1	0	3735	КН 1
ЛОВЕЧ	1	0	3786	А 1
МОНТАНА	2	0	4296	РА 3
	2	0	3344	М 1
ПАЗАРДЖИК	0	1	3053	РА 2
	1	0	3053	РА 3
	1	0	3770	СМ 2
	1	0	4171	РВ 3
	1	0	3789	РА 2
ПЕРНИК	0	1	4469	РК 1
ПЛЕВЕН	2	0	3043	У 2

	1	0	2992	C 13
	1	0	3060	EH 2
ПЛОВДИВ	1	0	4171	PB 7
	1	0	4397	PB-35
	1	0	3511	PB 7
	1	0	4099	EH 2
	1	0	3158	CH 2
	0	1	4090	A 1
	0	1	3354	C 15
	1	0	4397	PB 3
	1	0	4210	PB 4
	1	0	3530	PB 6
	1	0	4397	PB 4
	1	0	2992	EH 3
	1	0	3811	PB-35
	1	0	4171	PB 8
	1	0	3967	A-35
	1	0	4424	T 2
	1	0	3530	PB 7
	1	0	4171	PB 7
	0	1	4210	PB 3
	1	0	4267	PB 6
	0	1	4279	PB 8
	1	0	4544	PB 8
	1	0	3811	PB 6
РУСЕ	1	0	3907	P 1
	1	0	4037	P 2
	2	0	4211	B 5
	1	0	3771	P 1
	1	0	4037	P 1
	1	0	3126	B-35

	1	0	3944	P 1
	1	0	3907	P 2
СЛИВЕН	2	0	4092	CH 2
	1	0	3043	У 3
	1	0	4092	CH 3
	1	0	4092	CH 2
СМОЛЯН	2	0	4397	PB 3
	1	0	4403	C 2
СОФИЯ	1	0	4451	PK 2
	1	0	4267	PB 8
	1	0	3744	C 11
	0	1	3101	B 4
	2	0	4010	C 6
	0	1	4090	A 1
	1	0	3447	C 7
	1	1	4067	C 11
	1	0	3809	C 11
	1	2	4058	C 45
	1	0	3662	C 6
	1	0	3481	C 10
	1	0	3930	C 55
СТАРА ЗАГОРА	1	0	4283	BT 3
	1	0	3710	CT 6
	1	0	3867	X 1
	1	0	3278	CT 5
	1	0	3710	CT 2
ХАСКОВО	1	0	3093	X 3
ШУМЕН	1	0	3547	B 4
	1	0	4515	H 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 сформирани 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 15 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 инциденти са регистрирани в областите (по брой ранени и загинали):**
 - **ВАРНА** –ранени (26) и загинали (3)
 - **ПЛОВДИВ** –ранени (18) и загинали (5)
 - **СОФИЯ** –ранени (10) и загинали (5)
- **Области без загинали, но с много ранени:**
 - БУРГАС (15 ранени, 0 загинали)
 - РУСЕ (10 ранени, 0 загинали)
 - БЛАГОЕВГРАД (9 ранени, 0 загинали)

Най-много ПТП с ранени са регистрирани от водачи на двуколесни МПС положили и издържали изпит при ПИК В 4 - 6 пострадали; А 2 - 5 пострадали; К 4 - 5 пострадали; РВ 7 - 4 пострадали; Р 1 - 4 пострадали;

Най-много ПТП с ранени са регистрирани от водачи на двуколесни МПС положили и издържали изпит при ПИК А 1 - 2 участника; РВ 3 - 2 участника; С 11 – 2 участника;

Най-рискови по общ брой пострадали участници получили правоспособност за управление на двуколесно МПС след обучение при Учебни центрове с разрешителни №:

- **3491** – 6 души (5 ранени + 1 загинал)
- **4058** – 2 загинали, 1 ранен
- **4090** – 2 загинали, 2 ранени
- **3930** – среща се в 5 различни ПТП (БУРГАС, ВАРНА, СОФИЯ)
- **3967** – среща се в 5 различни ПТП (БУРГАС, ПЛОВДИВ)
- **3491** – среща се в 5 различни ПТП (ВАРНА)

Препоръка за проверка:

- Препоръчва се анализ на процеса на обучение на учебните центрове с номера на разрешителни: 3491, 3825, 3930

Анализът на взаимовръзката между кодовете на ПИК (председател на изпитна комисия) и разрешителните номера на учебните центрове, като се фокусираме върху случаите с ранени и загинали (пострадали) показва следните резултати:

Таблица 16

Код ПИК	УЦ с Разрешително №	Бр. ранени	Бр. загинали	Общо пострадали	Област(и)
В 4	3491	3	0	3	ВАРНА
А-35	3930	3	0	3	БУРГАС
В 7	3825	2	0	2	ВАРНА
РВ 7	4171	2	0	2	ПЛОВДИВ
К 4	3876	2	0	2	КЪРДЖАЛИ

Препоръка за по-задълбочен анализ на взаимовръзката между ПИК В 4 и учебен център с разрешително № 3491, ПИК А-35 и УЦ с разрешително 3930, както и между ПИК С 45 и Учебен център с разрешително 4058 поради фактът, че при тези комбинации са обучавани кандидати за водачи на двуколесни МПС и след полагане на успешен изпит са придобили правоспособност. Необходимо е да се провери методологията на подготовка на кандидати за водачи на МПС в посочените учебни центрове, както и да се направи анализ и проверка на начина на провеждане на изпит от председателите на изпитни комисии.

Изводът от тези статистически данни е, че в областните отдели на градовете Пловдив, София, Варна и Бургас, трябва да се окаже необходимата помощ и проверка на учебните центрове, извършващи обучение на кандидат водачи на двуколесни МПС. Да се проверят условията за обучение, квалификацията на инструкторите и не на последно място – изискванията на ПИК по време на изпит.

КРИТЕРИЙ 4: 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.

Успеваемостта на всички явени кандидати на практически изпит и посочена в следващата таблица 17.

Таблица 17

Учебен център (Разрешително №)	ПИК (код)	Бр. ранени	Бр. загинали	Теория (опит)	Практика (опит)
4171	PB 7	1	0	-	2
3053	PA 2	0	1	-	1
3907	P 1	1	0	-	1
4301	E 4	1	0	-	1
3053	PA 3	1	0	-	2
4167	H 3	1	0	-	1
3769	A 2	1	0	-	1
4037	P 2	1	0	-	2
4397	PB-35	1	0	-	2
3043	Y 2	2	0	1	2
3904	KH 3	1	0	8	1
3511	PB 7	1	0	-	1
3022	TX 2	1	0	-	1
4211	B 5	1	0	-	1
3246	E 5	1	0	1	1
3491	B-35	1	0	-	1
4451	PK 2	1	0	-	1
4010	C 6	2	0	-	1
3786	A 1	1	0	1	1
4099	EH 2	1	0	1	1
4377	EH 1	1	0	2	1
3775	C 10	1	0	1	1
3825	B-35	1	0	1	1
3158	CH 2	1	0	2	1
4090	A 1	0	1	2	1
4090	A 1	0	1	1	1
3354	C 15	0	1	-	1
4397	PB 3	1	0	-	1

3491	B 4	1	0	-	1
3735	KH 1	1	0	-	1
3977	BP 3	1	0	1	1
3126	B 3	1	1	-	1
4210	PB 4	1	0	-	1
3771	P 1	1	0	-	1
4283	BT 3	1	0	-	1
4303	TX 2	2	0	1	1
3655	KH 1	1	0	-	1
4028	B 35	3	0	1	1
4377	EB-10	1	0	-	1
3447	C 7	1	0	-	1
3530	PB 6	1	0	1	1
3710	CT 6	1	0	-	1
4397	PB 4	1	0	-	1
2992	C 13	1	0	-	1
4037	P 1	1	0	-	1
4257	BP 3	1	0	-	1
2992	EH 3	1	0	1	1
4028	B 7	1	0	-	1
3350	B 7	1	0	-	1
3867	X 1	1	0	-	1
3735	KH 1	1	0	1	1
3876	K 4	1	0	-	1
4211	B 4	1	0	-	1
3397	BT 1	1	0	1	1
3811	PB-35	1	0	1	2
4274	H 1	1	0	-	1
4171	PB 3	0	0	-	1
4092	CH 2	1	0	-	1
3770	CM 2	1	0	-	1

3043	Y 3	1	0	-	1
3547	B 4	1	0	-	1
4092	CH 3	1	0	-	1
3876	K 4	1	0	-	1
3278	CT 5	1	0	-	1
3876	K 4	1	0	1	1
4274	E 4	2	0	-	1
3930	A-35	2	0	-	1
3967	A 2	0	0	-	1
4283	BT 2	0	0	1	1
4067	C 11	1	1	1	1
4314	BP 3	0	0	1	1
4470	BT 1	1	0	-	1
3809	C 11	1	0	-	1
4283	BT 4	1	0	-	1
4009	A-35	1	0	-	1
3682	C 55	1	0	-	1
4515	H 2	1	0	-	1
4267	PB 8	1	0	-	2
4171	PB 8	1	0	-	1
4302	H 3	1	0	-	1
4296	PA 3	2	0	1	3
4469	PK 1	0	1	1	2
4397	PB 3	2	0	1	1
4211	B 35	1	0	2	1
4223	PA-20	1	0	1	1
4171	PB 3	1	0	0	1
3275	C 2	1	0	2	1
3744	C 11	1	0	0	1
3967	A-35	1	0	1	1
4424	T 2	1	0	2	2

3359	B 6	1	0	1	1
3359	B 4	0	0	0	1
4044	C 55	1	0	1	1
3126	B-35	1	0	0	1
3101	B 4	0	1	2	2
3967	PB 7	1	0	0	1
3530	PB 7	1	0	1	1
4492	K 4	1	0	2	1
3323	E 3	1	0	-	1
4037	P 2	1	0	-	1
3930	A 2	1	0	-	1
4171	PB 7	1	0	1	1
3967	A 4	1	0	0	1
4092	CH 2	1	0	0	1
3093	X 3	1	0	0	1
4403	C 2	1	0	0	1
4058	C 45	1	2	0	1
3491	B 5	0	1	0	1
3491	B 4	1	0	0	1
4508	TX 2	1	0	1	1
4210	PB 3	0	1	0	2
3060	EH 2	1	0	1	1
3944	P 1	1	0	1	1
3344	M 1	2	0	0	1
3930	A-35	1	0	0	1
3662	C 6	1	0	1	2
3710	CT 2	1	0	1	1
4267	PB 6	1	0	1	1
3876	K 4	1	0	0	1
3057	PK 2	3	0	-	1
4354	C 14	0	0	-	1

4279	PB 8	0	1	-	1
3907	P 2	1	0	0	1
3930	C 55	1	0	1	1
3967	A-35	1	0	0	1
3825	B 4	1	0	1	1
3825	B 7	2	0	0	1
4310	B 6	0	0	0	1
3930	A-35	1	0	1	1
4492	K 4	1	0	2	1
4503	X 3	1	0	1	1
4417	OB 3	2	0	1	1
4544	PB 8	1	0	1	1
3481	C 10	1	0	1	1
3825	B 6	1	0	0	1
4335	B 25	1	0	0	1
3789	PA 2	1	0	0	1
3811	PB 6	1	0	1	2
3967	A 2	1	0	2	1
3246	E 4	1	0	1	1

Учебни центрове с най-много регистрирани ПТП с участие на водачи на двуколесни МПС и пострадали (по брой ранени и загинали)

Таблица 18

Учебен център (Разрешително №)	Общо ранени	Общо загинали	Общо инцидент ти
4028	4	0	4
3491	3	2	5
4090	0	2	2
3053	1	1	2
3126	1	1	2

4067	1	1	2
4397	4	0	4
3930	4	0	4
3825	4	0	4
3057	3	0	3

Извод:

Учебен център **4028** има най-много ранени (4), но без загинали.

Учебен център **3491** е с най-тежки последици – **3 ранени и 2 загинали**.

Учебен център **4090** само със загинали (2) без ранени – изключително тревожен сигнал.

Таблица 19

Анализ по ПИК (председател на изпитна комисия)			
ПИК (код)	Общо ранени	Общо загинали	Брой изпити, които е водил
A 1	1	2	3
B 4	4	1	5
B 35	3	0	1
B-35	2	0	2
PВ 3	3	1	4
PВ 7	3	0	3
К 4	3	0	3
P 1	3	0	3
P 2	2	0	2
C 11	2	1	3
A-35	4	0	4

ЕН 2	2	0	2
КН 1	2	0	2
РК 2	3	0	1
РВ 8	2	1	3

Най-много граждани са загинали при ПТП с участие на нови водачи на двуколесни МПС след успешно положен изпит пред ПИК за придобиване на правоспособност:

А 1 – 2 загинали

В 4 – 1 загинал

РВ 3 – 1 загинал

С 11 – 1 загинал

РВ 8 – 1 загинал

В 4 – 4 ранени

А-35 – 4 ранени

В 35 – 3 ранени

РВ 3 – 3 ранени

РВ 7 – 3 ранени

К 4 – 3 ранени

Р 1 – 3 ранени

РК 2 – 3 ранени

Връзка между УЦ и ПИК (повтарящи се комбинации)

Таблица 20

УЦ (Разр. №)	ПИК	Бр. инциденти	Загинали	Ранени
4090	А 1	2	2	0

3491	B 4	2	1	1
3491	B-35	1	0	1
3491	B 5	1	1	0
3053	PA 2	1	1	0
3053	PA 3	1	0	1
4397	PB-35	1	0	1
4397	PB 3	2	0	3
4397	PB 4	1	0	1
4028	B 35	1	0	3
4028	B 7	1	0	1
3930	A-35	3	0	3
3930	A 2	1	0	1
3930	C 55	1	0	1
3825	B-35	1	0	1
3825	B 4	1	0	1
3825	B 7	1	0	2
3825	B 6	1	0	1
4171	PB 7	2	0	2
4171	PB 3	1	0	1
4171	PB 8	1	0	1
4211	B 5	1	0	1
4211	B 35	1	0	1
4211	B 4	1	0	1

Ключов извод:

Един и същ УЦ, работил с **различни ПИК-ове**, има различна тежест на инцидентите.

Пример: **УЦ 3491** – с ПИК В 4 (1 ранен, 1 загинал), с ПИК В-35 (1 ранен), с ПИК В 5 (1 загинал).

Основна роля в крайните резултати от изпитите имат председателите на изпитни комисии (ПИК) и най-малкото отклонение от методиката за провеждане на изпит могат да доведат до много тежки проследи и висока транспортна аварийност, независимо от ролята на учебните центрове в

подготовката на кандидати за водачи на МПС.

Заклучение и препоръки

1. УЦ 3491 и УЦ 4090 са с най-тежки последици (загинали). Препоръчително е да се извършат комплексни проверки за спазване на наредбите за обучение на кандидати и използваната методика.

2. ПИК А 1 е водил изпити в УЦ 4090 и УЦ 3786 – при него има 2 загинали.

3. ПИК В 4 – 4 ранени, 1 загинал в различни УЦ.

Препоръка: Да се прецени необходимостта от оценка на въздействието върху пътнотранспортния травматизъм предизвикан от:

- Допускане на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС да се явяват над 2 пъти на изпит;
- Необходимо да се извършва постоянен мониторинг и обучения на ПИК преди и по време на изпит.

КРИТЕРИЙ 5: 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 21

	ТПТП			Ранени			Загинали		
възраст	2024	2025	разлика	2024	2025	разлика	2024	2025	разлика
до 18	23	21	-2	23	23	0	1	1	0
от 19 до 20	16	19	3	16	20	4	0	0	0
от 21 до 25	49	39	-10	54	41	-13	3	4	1
от 26 до 30	31	26	-5	33	29	-4	2	4	2
от 31 до 35	15	13	-2	16	11	-5	0	1	1
от 36 до 40	11	9	-2	13	10	-3	0	1	1
от 41 до 45	9	5	-4	11	4	-7	0	1	1
над 46	5	4	-1	5	3	-2	0	1	1

Таблица 22

Възраст	К1 (ран./ТПТП)	К2 (заг./ТПТП)	К3 (заг./100 ран.)	К4 (тежест)
до 18	1.10	0.048	4.3	1.57
19–20	1.05	0.000	0.0	1.05
21–25	1.05	0.103	9.8	2.08
26–30	1.12	0.154	13.8	2.66
31–35	0.85	0.077	9.1	1.62
36–40	1.11	0.111	10.0	2.22
41–45	0.80	0.200	25.0	2.80
над 46	0.75	0.250	33.3	3.25
ОБЩО	1.04	0.096	9.2	1.99

Видно от горната таблица се забелязва, че тежестта на произшествията се увеличава във всяка възрастова група над 20 години.

Най-рязко увеличение има при възрастовите групи: над 46 г. (+33.3 пункта), 41–45 г. (+25 пункта), 36–40 г. (+10 пункта).

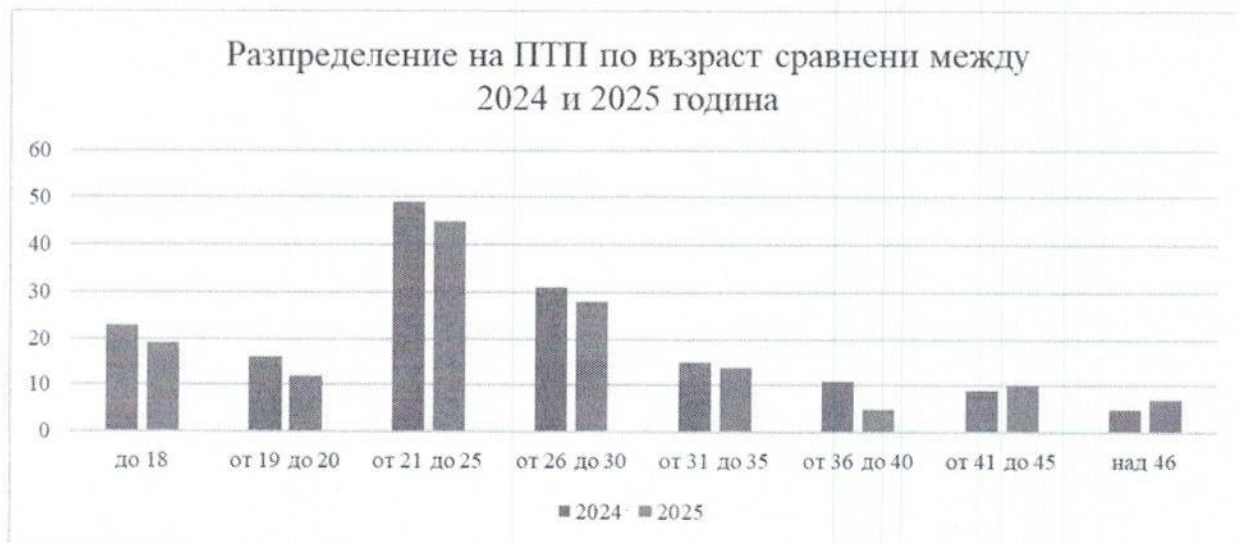
Изводи:

1. Общият брой инциденти и ранени намалява, но при загиналите участници в ПТП броят им нараства значително (+116%).
2. При възрастовата група 26–30 години е регистрирано най-голямо увеличение на загиналите участници в ПТП (от 2 на 4).
3. При възрастова група 19–20 години има увеличение на ранените, въпреки по-малко регистрираните инциденти.
4. Във всички групи над 31 години се регистрират загинали там, където в предишния разглеждан период е нямало.
5. При групата до 18 години се забелязва, че всеки инцидент води до пострадали участници в катастрофите.

Препоръки:

- Насочване на анализите към тежест на инцидента, а не само към брой.
- Задължителен допълнителен изпит за водачи в тази група след тежко ПТП
- Проверка на превозвани пътници и използване на обезопасителни системи
- Целеви медицински прегледи за водачи над 31 г. след инцидент
- Засилен контрол по време на обучение и изпитване.
- Фокусирани кампании за групите на възраст между 21-25 и 26-30 години.

- Специални програми за начинаещи шофьори (до 18 г.).
- Усилване на контрола върху младите шофьори.
- Подобряване на обучението за управление в рискови ситуации



КРИТЕРИЙ 6: Разпределение на ТПТП по предварителна информация за ВИД на ПТП.

Таблица 23

Вид на ПТП	Бр. инциденти	Общо ранени	Общо загинали	Тежест (К)	Средно ранени/инцидент	Средно загинали/инцидент
Сблъскване между МПС странично	32	29	4	70	1.07	0.14
Сблъскване между МПС под ъгъл	18	19	2	21	1.17	0.00
Преобръщане на МПС извън пътното платно	9	10	2	30	1.11	0.22

Вид на ПТП	Бр. инциденти	Общо ранени	Общо загинали	Тежест (К)	Средно ранени/ инцидент	Средно загинали/ инцидент
Сблъскване между МПС отзад	8	7	1	18	1.00	0.13
Сблъскване между МПС челно	8	8	1	14	0.80	0.20
Блъскане в предпазна ограда	7	7	1	6	1.00	0.00
Блъскане в крайпътно съоръжение	8	8	1	18	1.00	0.13
Блъскане в препятствие на пътя	4	4	0	3	1.00	0.00
Блъскане на сприво ППС	5	5	0	4	1.00	0.00
Блъскане в стълб	2	4	1	12	1.00	0.50
Блъскане на пешеходец	1	4	0	1	1.00	0.00
Блъскане на животно	1	2	0	1	1.00	0.00
Блъскане в скат	1	1	0	1	1.00	0.00
Блъскане на паркирано ППС	1	2	0	1	1.00	0.00
Друг вид ПТП	31	31	0	11	1.00	0.00
ОБЩО	136	141	13	211	1.05	0.09

От изнесените статистически данни в Таблица 23 и анализът на тежестта на инцидентите се очертава, че при вид на ПТП – „Сблъскване между МПС странично“ е

носител на 33% от всички тежки инциденти, следван от „Преобръщане на МПС извън пътното платно“ (14 %).

ПТП от видът „Блъскане в стълб“ е с най-висока смъртност (50% от инцидентите завършват със загинал), докато „Преобръщане извън пътя“ с 2 загинали е втора по висока смъртност.

Данните от таблицата извеждат на преден план и самокатастрофиралите водачи (Таблица 24):

Таблица 24

	ПТП	Ранени	Загинали
Преобръщане на МПС извън пътното платно	9	10	2
Блъскане в предпазна ограда	7	7	1
Блъскане в крайпътно съоръжение	8	8	1
Блъскане в препятствие на пътя	4	4	0
Блъскане на спряно ППС	5	5	0
Блъскане в стълб	2	4	1
Блъскане в скат	1	1	0
Блъскане на паркирано ППС	2	2	0
ОБЩО	38	41	5

Заклучение:

- Управление на МПС с несъобразена скорост свързана с по-малкия опит на водачите и някои специфични условия на пътя или улицата се оказват критични фактори за тежките последици.
- Самокатастрофиралите водачи на мотоциклети регистрират 38 ПТП с 41 ранени и 5 загинали участници. Блъсканията в крайпътни съоръжения са особено опасни – въпреки малкия брой, те водят до 38,5 % от смъртните случаи.

Препоръка: Учебните центрове е необходимо да предоставят по-специфични условия за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на двуколесни МПС, при които 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.

Анализ на ПТП в населено място

Таблица 25

Вид на ПТП	Брой	Ранени	Загинали	Характеристика
Сблъскване между МПС под ъгъл	15	17	0	Най-често в кръстовища
Сблъскване между МПС	20	22	4	Второ по честота, но с най-много загинали

Вид на ПТП	Брой	Ранени	Загинали	Характеристика
странично				участника в града (4 смъртни случая).
Блъскане в крайпътно съоръжение	4	4	0	Често при паркиране или ниска скорост.
Сблъскване между МПС отзад	6	6	0	Типично за градски задръствания.
Друг вид ПТП	7	7	1	Разнородни инциденти.

Извод: В града основният риск е от **сблъсъци между МПС** (особено странични и под ъгъл) по **прави, хоризонтални улици**. Смъртните случаи са редки и най-често при страничен удар.

Таблица 26

План и профил	Брой ПТП	% от ПТП	Ранени	Загинали
Прав пътен участък хоризонтален	43	67.2%	47	5
Прав пътен участък с надлъжен наклон	9	14.1%	11	1
Хоризонтална крива с надлъжен наклон	6	9.4%	6	0
Хоризонтална крива без надлъжен наклон	3	4.7%	3	0
Вертикална крива (изпъкнала/вдлъбната)	3	4.7%	4	0

Извод: Над 2/3 от ПТП в населените места се случват на **прави, хоризонтални пътища** (типична градска улица).

Анализ на ПТП извън населено място на разпределение на ПТП

Таблица 27

Вид на ПТП	Брой	Ранени	Загинали	Характеристика
Сблъскване между МПС странично	8	9	3	Често при изпреварване или отнемане на предимство на по-висока скорост.
Преобръщане на МПС извън пътното платно	6	7	1	Типично при загуба на контрол, често в комбинация с крива.
Сблъскване между МПС	5	6	0	По-рядко, но тежко поради скорост.

Вид на ПТП	Брой	Ранени	Загинали	Характеристика
под ъгъл				
Блъскане в предпазна ограда	3	3	0	Често при избягване на удар.
Блъскане в крайпътно съоръжение	4	3	1	Често фатално при висока скорост.

Извод: Извън града **преобръщанията и блъсканията в крайпътни обекти** са много по-чести, отколкото в града, и носят голям риск от фатален край.

План и профил на пътя (извън населено място)

Таблица 28

План и профил	Брой ПТП	% от ПТП	Ранени	Загинали
Прав пътен участък хоризонтален	9	25.0%	10	1
Прав пътен участък с надлъжен наклон	7	19.4%	5	3
Хоризонтална крива с надлъжен наклон	12	33.3%	12	2
Хоризонтална крива без надлъжен наклон	6	16.7%	6	0
Вертикална крива (изпъкнала/вдлъбната)	2	5.6%	3	1

Извод: Над 50% от ПТП извън населените места се случват в хоризонтални криви (с или без наклон). Това е ключов фактор. Правите участъци (хоризонтални + с наклон) представляват около 44%, но в тях смъртността е сравнително висока (4 загинали от 16 ПТП).

Препоръки

1. В населените места:

- Фокус върху обезопасяване и подобряване на организацията на движение за осигуряване безопасността на **кръстовищата** (Сблъскване под ъгъл) и **страничните сблъсъци**.
- Мерки: кръгови движения, светофари, подобряване на видимостта, намаляване на скоростта в прави участъци.

2. Извън населените места:

- **Приоритет: Ограничаване на скоростта в хоризонтални криви.** Около 50% от ПТП са там.
- Подобряване на пътната маркировка, мантинели, предупредителни знаци и банкиране на завои.
- Повишаване изискванията при обучение на кандидатите за водачи на двуколесни МПС с цел изостряне на вниманието им към управление на

мотоциклетите със съобразена скорост в зависимост всички фактори на пътната инфраструктура и състояние на времето и настилката.

- Строг контрол на скоростта на прави участъци с надлъжен наклон (там има най-висока смъртност спрямо брой ПТП).

Разпределение на ПТП по място на настъпване (в населено място)

Таблица 20

Място на ПТП	Брой ПТП	%	Ранени	Загинали
ПЪТЕН / УЛИЧЕН УЧАСТЪК	58	63.0%	62	4
КРЪСТОВИЩЕ 4 - КЛОННО	12	13.0%	12	0
КРЪСТОВИЩЕ 3 - КЛОННО	9	9.8%	9	1
ДРУГО МЯСТО	4	4.3%	4	0
КРЪГОВО КРЪСТОВИЩЕ	2	2.2%	2	1
ПЪТЕН ВЪЗЕЛ	2	2.2%	2	0
МОСТ	1	1.1%	1	0
ТУНЕЛ	1	1.1%	1	0

Изводи за населеното място:

- **Най-много ранени (62) и загинали (4) дава уличният участък** – основен приоритет за организиране на контролна дейност.
- **Кръстовищата (общо 23 ПТП)** са втората голяма група, но смъртността им е ниска (1 загинал при 3-клонно).
- **Кръговото кръстовище** показва изключение – 1 загинал.

Разпределение по място на ПТП (извън населено място)

Таблица 21

Място на ПТП	Брой ПТП	%	Ранени	Загинали	Коментар
ПЪТЕН УЧАСТЪК	22	64.7%	21	7	Най-смъртоносен – 7 от 9 загинали.
ДРУГО МЯСТО	5	14.7%	8	0	Полета, горски пътища – много ранени на ПТП.
КРЪСТОВИЩЕ 3 - КЛОННО	3	8.8%	3	0	Единични случаи.

Място на ПТП	Брой ПТП	%	Ранени	Загинали	Коментар
КРЪСТОВИЩЕ 4 - КЛОННО	1	2.9%	1	0	Рядко.
КРЪСТОВИЩЕ N - КЛОННО	1	2.9%	1	0	Нестандартно кръстовище.
ПАРКИНГ	1	2.9%	1	0	Ниска скорост.
НАДЛЕЗ	1	2.9%	1	0	Единичен случай.

Изводи за ПТП извън населеното място:

- **Пътният участък е абсолютно доминиращ** като брой ПТП и **особено като смъртност** – 7 загинали.
- **"Друго място"** (извън пътя) представлява **14.7% от ПТП**, но **23.5% от всички ранени** (8 от 34).
- **Кръстовищата извън града** са малко, но всяко такова ПТП носи средно 1 ранен – не са фатални в тези данни.

ОСНОВНИ ИЗВОДИ И ПРЕПОРЪКИ

В населените места:

- **Фокус върху уличните участъци** – те генерират най-много ранени и загинали.
- **Кръстовищата (особено 4-клонни)** са рискови, но рядко фатални – там са нужни мерки за намаляване на скоростта и подобряване на видимостта.
- **Кръговите кръстовища** не трябва да се подценяват – регистриран е фатален случай.

Извън населените места:

- **Приоритет номер 1: Пътни участъци извън градовете** – те са причина за **77% от всички загинали** в тези данни (7 от 9).
→ Мерки: камери за средна скорост, разделителни мантинели, подобряване на банкетите.
- **"Друго място"** (извън пътното платно) показва загуба на контрол – нужни са предупредителни знаци за опасни завои и мантинели върху високи насипи.
- **Кръстовищата извън града** са редки, но когато има такова ПТП – то винаги води до ранени. Нужна е по-добра сигнализация (светофари или кръгови движения по магистралите).

Обща препоръка:

Най-голям ефект би имало намаляването на скоростта в пътните участъци извън градовете – там са най-тежките инциденти (7 загинали + 21 ранени при 22 ПТП). Това е фокусът за спасяване на човешки животи.

Анализ и препоръки за подобряване на системата за обучение на кандидат водачи на двуколесни МПС и подобряване методика на изпитване за придобиване свидетелство за правоуправление на тази категория водачи с цел ограничаване на пътнотранспортния травматизъм

1. Нормативни промени и допълнение за обучение в 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 и включване на изисквания да се осигурят по-специфични условия за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на двуколесни МПС, при които 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.

2. Насочени контролни и методически мерки към учебните центрове с участието на водачи придобили правоспособност при тях и регистрирали участие в ПТП с висок пътнотранспортен травматизъм.

Данните сочат висок травматизъм при водачи на двуколесни МПС в Пловдив, София, Варна и Бургас. Предлагат се следните мерки:

- **Оценка на условията за обучение** – изготвяне на детайлни планове за проверка на използваната методология и спазване на нормативни изисквания за обучение на курсистите в учебните центрове с по-високи показатели на неуспешно положили изпит и на тези с по-висока аварийност на водачите придобили свидетелство за правоуправление при тях.

- **Повишаване на квалификацията на инструкторите** – актуализиране на периодичността на обучението (чл. 152, ал. 20 от ЗДвП).

- **Актуализиране на учебните програми** за повишаване знанията и уменията на курсистите при движение с МПС:

- В извънградски условия с по-висока скорост и различна интензивност на транспортните потоци.
- Преминаване през различни видове кръстовища.
- 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.

2. Прецизиране на оценките по време на изпит на кандидати за водачи на МПС

Необходимо е въвеждане на по-обективни и детайлни критерии за оценка по време на изпитите, извършвани от инспекторите от ИА“Автомобилна администрация“

Кандидатите, явили се на изпит повече от 3 пъти, трябва да бъдат оценявани с повишена строгост. Препоръчително е:

- Анализ на грешките от предишни изпити.
- Фокусиране върху преодоляване на слабите места.

- Голяма част от изпитите се провеждат в градски условия, без оценка на поведението в екстремни ситуации. Необходимо е включване на такива сценарии в програмата на изпита.

3. Успеваемостта на кандидатите за придобиване на свидетелство за правоуправление от категории А, А1, А2, АМ е по-висока, което се дължи предимно на наличието на предишен опит в управление на МПС от други категории. Този факт подчертава важността на предварителната подготовка и адаптивността на кандидатите. По-младите водачи допускат повече нарушения, водещи до тежки последици. Необходими са специални превантивни мероприятия и обучения, насочени към възрастовата група между 21 и 25 години.

Анализът на ТПТП разкрива:

- **Слаба практическа подготовка** и недостатъчно владение на МПС.
- **Недостатъчно обучение** в учебните центрове.
- **Нисък стандарт на оценяване** по време на изпитите.
- **Липса на обучение** в извънградски условия.

Заклучение и препоръки

За намаляване на ТПТП с двуколесни МПС е необходимо:

1. **Стандартизиране на обучението** – еднакви изисквания за всички учебни центрове.
2. **Разширяване на учебната програма** – включване на извънградски условия, аварийни ситуации и различни пътни условия.
3. **Повишаване на квалификацията на инструкторите** – редовни обучения и сертификации.
4. **Строг контрол на изпитите** – удължаване на периода за съхранение на записи и задълбочен анализ на грешките.
5. **Специални мерки за млади водачи** – насочени обучения за намаляване на рисковото поведение.

Тези стъпки ще допринесат за повишаване на безопасността на пътищата и намаляване на тежките произшествия с участие на двуколесни МПС.

ПРЕПОРЪКИ_ПОДОБРЯВАНЕ НА СИСТЕМАТА

ЗА ОБУЧЕНИЕ И КОНТРОЛ НА ВОДАЧИТЕ НА ДВУКОЛЕСНИ МПС

1. Завишаване на контрола върху учебните центрове:

- Извършване на регулярни проверки на използваните методи за обучение и спазване на нормативните правила.

- Установените нарушения се анализират и се предлагат административни въздействия за коригирането им.

2. Оценка на рисковете, свързани с многократно явяващи се кандидати

За кандидати, придобили правоспособност след 3 или повече неуспешни опита, трябва да се извърши:

- Допълнително психологическо изследване за оценка на годността за управление на МПС.
- Комплексни проверки на учебните центрове, които са ги обучавали.
- Преглед на работата на Председателите на изпитни комисии от ИА „Автомобилна администрация“, допуснала тези кандидати до изпит.

3. Подобряване на практическите обучения

- Разширяване обхватът на обучението със симулиране на екстремни ситуации, включително:
 - Управление при висока скорост.
 - Внезапни маневри в рискови условия (напр. мокра или хлъзгава настилка).
 - Избягване на препятствия на пътя.
- Осигуряване на специализирани полигони за обучение в контролирана среда.
- Въвеждане на задължителни упражнения за реакция при изненадващи пътни условия.

Заклучение

Тези мерки ще допринесат за:

- ✓ **Повишаване на безопасността** на движение по пътищата..
- ✓ **Намаляване на риска** от инциденти с участието на нови водачи на двуколесни МПС.
- ✓ **Подобряване на качеството** на обучението в учебните центрове.

ОБСЛЕДВАНЕ НА ТЕЖКИТЕ ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (ТПТП), ДОПУСНАТИ ОТ ВОДАЧИ С ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МПС ОТ КАТЕГОРИЯ N1, M1, M2 И M3 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 подкатеориите:

- а) категория M1** – 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 M2** – 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 M3** – 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;
- г) категория N1** - лекотоварни превозни средства за превоз на товари с технически допустима максимална маса до 3.5 тона.

Забележка: Включените ПТП с водачи на МПС от категория N1 не са включени в лиценз за фирмени нужди (за превоз за собствена сметка).

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 B1** – 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 B** – 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 BE** – 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 B и ремарке или полуремарке, когато допустимата максимална маса на ремаркетото или полуремаркетото не надвишава 3500 kg;

- **категория B (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 22 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 2025 година.

Таблица 22

Областен отдел „Автомобилна администрация“	Валидни разрешения на учебни центрове					
	2025			2024		
	по Наредба 37	по Наредба 40	по Наредба 41	по Наредба 37	по Наредба 40	по Наредба 41
Благоевград	51	4	3	53	4	3
Бургас	49	8	4	52	8	6
Варна	44	6	6	48	6	6
Велико Търново	35	3	4	34	4	4
Видин	17	3	4	16	3	4
Враца	21	2	4	21	2	4
Габрово	16	3	2	18	3	2
Добрич	20	3	4	20	3	4
Кърджали	30	1	2	30	1	2
Кюстендил	20	3	9	21	3	9
Ловеч	19	2	0	20	2	0
Монтана	23	1	3	23	1	3
Пазарджик	38	2	2	41	2	2
Перник	13	2	2	13	2	2
Плевен	28	3	3	28	3	3

Пловдив	65	9	6	61	10	6
Разград	19	2	0	18	2	0
Русе	27	9	5	29	9	5
Силистра	20	2	5	19	4	5
Сливен	25	1	6	22	1	6
Смолян	20	2	3	20	2	3
София	161	21	24	164	22	23
Стара Загора	35	4	8	38	4	9
Търговище	17	1	1	14	1	1
Хасково	25	5	4	25	5	4
Шумен	27	3	4	27	3	4
Ямбол	18	2	3	19	2	3
ОБЩО	883	107	121	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).

От анализът на данните се забелязва лек спад с 1,59 %, в общия брой на работещите учебни центрове. Най-голям относителен спад има при Наредба 40 (–4.46%).

Процентна промяна по областни отдела при трите наредби заедно има следното изражение:

- Най-голям ръст: Търговище (+18.75%)
- Най-голям спад: Стара Загора (–7.84%) и Бургас (–7.58%)

КРИТЕРИЙ 1: Допуснати ТПТП, разпределени по категория МПС

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

Разпределението на транспортната аварийност допусната от водаи със стаж до 2 години и по категории МПС е показано в Таблица 23.

Таблица 23

Категория	ТПП	Ранени	Загинали	Общо пострадали	Ранени/ТПП	Загинали/ТПП
М1	694	1028	45	1073	1.48	0.065
Н1	25	33	2	35	1.32	0.080
Н2	1	1	0	1	1.00	0.000
Н3	2	3	1	4	1.50	0.500
Общо	722	1065	48	1113	1.47	0.066

Водачите на МПС от категориите М1 и Н3 **най-често участват с инциденти с пострадали повече от един участник** (пътници в автомобила или пешеходци). Това е типично за леките автомобили, които превозват семейства или групи.

Водачите на МПС от категория М1 са участвали в 96.1% от всички ТПП и съответно водачите на МПС от Н1 (лекотоварни) – 3.5% от ТПП и Н3 (тежкотоварни) – 0.3% от ТПП

КРИТЕРИЙ 2: Участие на нови водачи в ТПП, разпределени по учебни центрове.

През 2025 г. 903 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 същата година 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 97023 кандидати (95991 през 2024 г.), от тях 66256 (68,3 %) 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 2025 година е показано в таблица 21. Основните изводи от данните в таблицата показват, че през 2024 година броя на хората придобили права да управляват МПС е по-малък с 9,7 %, а през 2025 година се забелязва увеличен интерес към категориите с код (78), свидетелство за управление на МПС с автоматична предавателна скоростна кутия.

Таблица 21

Брой получили свидетелство за управление на МПС сравнени между 2025 г. и 2024 г.											
2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
В		В(78)		ВЕ		ВЕ(78)		В1		В1(78)	
59912	61584	3360	454	3538	0	698	0	17	20	10	10
										ОБЩО	
										67535	
										62664	

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

Областен отдел	Общо записани	Издържали	Успеваемост %
ОО"АА"-Благоевград	5750	3375	58,70
ОО"АА"-Бургас	5386	4074	75,64
ОО"АА"-Варна	8244	4649	56,39
ОО"АА"-В. Търново	3237	2062	63,70
ОО"АА"-Видин	1189	729	61,31
ОО"АА"-Враца	2625	2269	86,44
ОО"АА"-Габрово	1462	991	67,78
ОО"АА"-Добрич	1983	1597	80,53
ОО"АА"-Кърджали	1790	1428	79,78
ОО"АА"-Кюстендил	1759	1330	75,61
ОО"АА"-Ловеч	1223	915	74,82
ОО"АА"-Монтана	1473	917	62,25
ОО"АА"-Пазарджик	3933	2337	59,42
ОО"АА"-Перник	1681	1435	85,37
ОО"АА"-Плевен	2877	2300	79,94
ОО"АА"-Пловдив	9897	6228	62,93
ОО"АА"-Разград	1321	1042	78,88
ОО"АА"-Русе	2709	1819	67,15
ОО"АА"-Силистра	1388	782	56,34
ОО"АА"-Сливен	2611	1533	58,71
ОО"АА"-Смолян	1085	884	81,47
ОО"АА"-София	20929	15302	73,11
ОО"АА"-Стара Загора	3448	2825	81,93
ОО"АА"-Търговище	1549	866	55,91
ОО"АА"-Хасково	2815	1976	70,20
ОО"АА"-Шумен	2780	1537	55,29
ОО"АА"-Ямбол	1876	1092	58,21

ОБЩО	97020	66294	68,33
------	-------	-------	-------

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

➤ **Най-висока успеваемост:**

1. ОО"АА"-Враца 86,44
2. ОО"АА"-Перник 85,37
3. ОО"АА"-Смолян 81,47
4. ОО"АА"-Стара Загора 81,93
5. ОО"АА"-Добрич 80,53

➤ **Най-ниска успеваемост:**

1. ОО"АА"-Шумен 55,29
2. ОО"АА"-Търговище 55,91
3. ОО"АА"-Силистра 56,34
4. ОО"АА"-Варна 56,39
5. ОО"АА"-Ямбол 58,21

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.

Разпределение на успеваемостта

Диапазон	Брой области	Примери
> 80%	5	Враца, Перник, Ст. Загора, Смолян, Добрич
70% – 80%	8	Кърджали, Плевен, Русе, Хасково и др.
60% – 70%	8	Благоевград, В. Търново, Габрово, Монтана, Пловдив и др.
< 60%	6	Шумен, Търговище, Силистра, Варна, Ямбол, Пазарджик

Данните показват значителни регионални различия в успеваемостта на кандидатите за шофьорски права.

Тези статистически данни показват необходимостта от изследване на причините за ниската степен на успеваемост! Причините могат да бъдат обосновани с нивото на обучение в учебните центрове или от по-високата взискателност от председателите на изпитни комисии?

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

Таблица 23

ОБЩ БРОЙ ЗАПИСАНИ КАНДИДАТИ ЗА ВОДАЧИ НА МПС			
	2025 година	2024 година	разлика
ОО"АА"-София	20929	21 196	-267
ОО"АА"-Пловдив	9897	9 365	532
ОО"АА"-Варна	8244	6 978	1 266

От таблица 23 се забелязва увеличение на кандидатите за водачи на МПС в областните отдели на Варна и Пловдив, съответно с 15,4 % и 5,4 % и намаление в ООАА София с 1,2 %.

Таблица 24

УСПЕВАЕМОСТ			
	2025 година	2024 година	разлика
ОО"АА"-София	73,11	67,9	5,21
ОО"АА"-Пловдив	62,93	64,2	-1,27
ОО"АА"-Варна	56,39	66,8	-10,41

Средният успех (68,3%) на успешно положилите изпитите за водачи на МПС от разглежданите категории показва, че около една трета от кандидатите не издържат изпита от първия опит.

Таблица 25

Учебен център с Разрешително №	Общо ранени	% от ранените	Общо загинали	% от загиналите
4355	16	1,5	0	0,00
4033	15	1,4	0	0,00
3959	14	1,3	2	4,17
4234	13	1,2	0	0,00
3928	11	1,0	1	2,08
4092	10	0,9	1	2,08
3434	9	0,8	2	4,17
4503	9	0,8	0	0,00
3855	8	0,8	0	0,00

3952	8	0,8	0	0,00
3988	8	0,8	0	0,00
4281	8	0,8	1	2,08
4465	8	0,8	0	0,00
3350	7	0,7	1	2,08
3863	7	0,7	0	0,00
3877	7	0,7	0	0,00
4012	7	0,7	0	0,00
4037	7	0,7	1	2,08
4068	7	0,7	0	0,00
4182	7	0,7	0	0,00
4283	7	0,7	0	0,00
4298	7	0,7	0	0,00
4350	7	0,7	1	2,08
4387	7	0,7	0	0,00
3339	6	0,6	0	0,00
3344	6	0,6	0	0,00
3478	6	0,6	0	0,00
3533	6	0,6	0	0,00
3547	6	0,6	0	0,00
3901	6	0,6	2	4,17
4100	6	0,6	0	0,00
4149	6	0,6	0	0,00
4192	6	0,6	0	0,00
4345	6	0,6	1	2,08
4388	6	0,6	0	0,00
4410	6	0,6	1	2,08
3292	5	0,5	0	0,00
3317	5	0,5	0	0,00
3448	5	0,5	0	0,00
3674	5	0,5	0	0,00

3710	5	0,5	0	0,00
3771	5	0,5	0	0,00
3800	5	0,5	0	0,00
3809	5	0,5	0	0,00
3884	5	0,5	0	0,00
3903	5	0,5	0	0,00
4066	5	0,5	0	0,00
4078	5	0,5	0	0,00
4099	5	0,5	0	0,00
4164	5	0,5	2	4,17
4225	5	0,5	0	0,00
4235	5	0,5	0	0,00
4394	5	0,5	0	0,00
3101	4	0,4	0	0,00
3192	4	0,4	0	0,00
3294	4	0,4	0	0,00
3397	4	0,4	0	0,00
3446	4	0,4	0	0,00
3522	4	0,4	0	0,00
3562	4	0,4	0	0,00
3688	4	0,4	0	0,00
3814	4	0,4	0	0,00
3856	4	0,4	0	0,00
3882	4	0,4	0	0,00
3977	4	0,4	0	0,00
4076	4	0,4	0	0,00
4110	4	0,4	0	0,00
4115	4	0,4	0	0,00
4143	4	0,4	0	0,00
4144	4	0,4	0	0,00
4155	4	0,4	0	0,00

4178	4	0,4	0	0,00
4196	4	0,4	0	0,00
4241	4	0,4	0	0,00
4274	4	0,4	0	0,00
4299	4	0,4	0	0,00
4315	4	0,4	0	0,00
4337	4	0,4	0	0,00
4356	4	0,4	0	0,00
4379	4	0,4	0	0,00
4482	4	0,4	0	0,00
3016	3	0,3	0	0,00
3053	3	0,3	0	0,00
3103	3	0,3	0	0,00
3262	3	0,3	0	0,00
3286	3	0,3	0	0,00
3305	3	0,3	0	0,00
3326	3	0,3	0	0,00
3349	3	0,3	0	0,00
3351	3	0,3	0	0,00
3414	3	0,3	0	0,00
3470	3	0,3	0	0,00
3510	3	0,3	0	0,00
3564	3	0,3	0	0,00
3712	3	0,3	0	0,00
3738	3	0,3	0	0,00
3745	3	0,3	1	2,08
3780	3	0,3	0	0,00
3807	3	0,3	0	0,00
3825	3	0,3	0	0,00
3826	3	0,3	0	0,00
3851	3	0,3	0	0,00

3895	3	0,3	0	0,00
3940	3	0,3	0	0,00
3947	3	0,3	0	0,00
3967	3	0,3	0	0,00
3993	3	0,3	0	0,00
4008	3	0,3	0	0,00
4044	3	0,3	0	0,00
4073	3	0,3	0	0,00
4119	3	0,3	0	0,00
4123	3	0,3	0	0,00
4129	3	0,3	1	2,08
4171	3	0,3	1	2,08
4172	3	0,3	0	0,00
4201	3	0,3	0	0,00
4218	3	0,3	0	0,00
4253	3	0,3	0	0,00
4273	3	0,3	0	0,00
4302	3	0,3	0	0,00
4314	3	0,3	0	0,00
4317	3	0,3	0	0,00
4318	3	0,3	0	0,00
4332	3	0,3	0	0,00
4365	3	0,3	0	0,00
4377	3	0,3	0	0,00
4383	3	0,3	0	0,00
4390	3	0,3	0	0,00
4450	3	0,3	0	0,00
4475	3	0,3	0	0,00
4506	3	0,3	0	0,00
3018	2	0,2	0	0,00
3060	2	0,2	0	0,00

3109	2	0,2	0	0,00
3130	2	0,2	0	0,00
3174	2	0,2	0	0,00
3215	2	0,2	0	0,00
3261	2	0,2	2	4,17
3272	2	0,2	0	0,00
3289	2	0,2	1	2,08
3293	2	0,2	0	0,00
3308	2	0,2	0	0,00
3312	2	0,2	0	0,00
3321	2	0,2	0	0,00
3338	2	0,2	0	0,00
3368	2	0,2	1	2,08
3380	2	0,2	0	0,00
3388	2	0,2	0	0,00
3406	2	0,2	0	0,00
3430	2	0,2	0	0,00
3476	2	0,2	0	0,00
3545	2	0,2	0	0,00
3589	2	0,2	0	0,00
3597	2	0,2	0	0,00
3617	2	0,2	0	0,00
3682	2	0,2	0	0,00
3692	2	0,2	0	0,00
3744	2	0,2	0	0,00
3782	2	0,2	0	0,00
3791	2	0,2	0	0,00
3801	2	0,2	0	0,00
3811	2	0,2	0	0,00
3843	2	0,2	0	0,00
3846	2	0,2	0	0,00

3852	2	0,2	0	0,00
3862	2	0,2	0	0,00
3867	2	0,2	0	0,00
3880	2	0,2	0	0,00
3905	2	0,2	0	0,00
3911	2	0,2	0	0,00
3930	2	0,2	0	0,00
3931	2	0,2	0	0,00
3944	2	0,2	0	0,00
3956	2	0,2	1	2,08
3964	2	0,2	0	0,00
3992	2	0,2	0	0,00
3996	2	0,2	0	0,00
4007	2	0,2	0	0,00
4009	2	0,2	0	0,00
4024	2	0,2	0	0,00
4030	2	0,2	0	0,00
4045	2	0,2	0	0,00
4046	2	0,2	0	0,00
4064	2	0,2	0	0,00
4089	2	0,2	0	0,00
4090	2	0,2	0	0,00
4139	2	0,2	0	0,00
4195	2	0,2	0	0,00
4198	2	0,2	0	0,00
4230	2	0,2	0	0,00
4232	2	0,2	0	0,00
4239	2	0,2	0	0,00
4259	2	0,2	0	0,00
4292	2	0,2	0	0,00
4323	2	0,2	0	0,00

4334	2	0,2	0	0,00
4339	2	0,2	1	2,08
4358	2	0,2	0	0,00
4384	2	0,2	0	0,00
4391	2	0,2	0	0,00
4444	2	0,2	0	0,00
4451	2	0,2	0	0,00
4474	2	0,2	0	0,00
4497	2	0,2	0	0,00
4518	2	0,2	0	0,00
2992	1	0,1	0	0,00
3005	1	0,1	0	0,00
3012	1	0,1	0	0,00
3022	1	0,1	0	0,00
3041	1	0,1	0	0,00
3043	1	0,1	0	0,00
3045	1	0,1	0	0,00
3077	1	0,1	0	0,00
3095	1	0,1	0	0,00
3117	1	0,1	0	0,00
3126	1	0,1	0	0,00
3133	1	0,1	0	0,00
3139	1	0,1	0	0,00
3142	1	0,1	0	0,00
3158	1	0,1	0	0,00
3161	1	0,1	0	0,00
3162	1	0,1	0	0,00
3171	1	0,1	0	0,00
3172	1	0,1	0	0,00
3177	1	0,1	0	0,00
3188	1	0,1	0	0,00

3203	1	0,1	0	0,00
3209	1	0,1	0	0,00
3211	1	0,1	0	0,00
3221	1	0,1	0	0,00
3224	1	0,1	0	0,00
3225	1	0,1	0	0,00
3237	1	0,1	0	0,00
3240	1	0,1	0	0,00
3249	1	0,1	0	0,00
3264	1	0,1	0	0,00
3278	1	0,1	0	0,00
3280	1	0,1	0	0,00
3314	1	0,1	0	0,00
3327	1	0,1	0	0,00
3335	1	0,1	0	0,00
3341	1	0,1	0	0,00
3408	1	0,1	0	0,00
3410	1	0,1	0	0,00
3420	1	0,1	0	0,00
3438	1	0,1	0	0,00
3465	1	0,1	0	0,00
3479	1	0,1	0	0,00
3481	1	0,1	0	0,00
3516	1	0,1	0	0,00
3530	1	0,1	0	0,00
3538	1	0,1	0	0,00
3543	1	0,1	1	2,08
3571	1	0,1	0	0,00
3577	1	0,1	0	0,00
3608	1	0,1	0	0,00
3654	1	0,1	0	0,00

3655	1	0,1	0	0,00
3668	1	0,1	1	2,08
3707	1	0,1	1	2,08
3723	1	0,1	0	0,00
3727	1	0,1	0	0,00
3730	1	0,1	0	0,00
3735	1	0,1	0	0,00
3750	1	0,1	0	0,00
3776	1	0,1	0	0,00
3777	1	0,1	0	0,00
3802	1	0,1	0	0,00
3820	1	0,1	0	0,00
3834	1	0,1	0	0,00
3857	1	0,1	0	0,00
3859	1	0,1	0	0,00
3864	1	0,1	0	0,00
3885	1	0,1	0	0,00
3892	1	0,1	0	0,00
3908	1	0,1	0	0,00
3912	1	0,1	0	0,00
3935	1	0,1	0	0,00
3938	1	0,1	1	2,08
3986	1	0,1	0	0,00
3990	1	0,1	0	0,00
3991	1	0,1	0	0,00
3998	1	0,1	0	0,00
3999	1	0,1	0	0,00
4004	1	0,1	0	0,00
4010	1	0,1	0	0,00
4029	1	0,1	0	0,00
4071	1	0,1	0	0,00

4074	1	0,1	0	0,00
4086	1	0,1	0	0,00
4111	1	0,1	0	0,00
4113	1	0,1	0	0,00
4124	1	0,1	0	0,00
4156	1	0,1	0	0,00
4170	1	0,1	0	0,00
4189	1	0,1	0	0,00
4191	1	0,1	0	0,00
4200	1	0,1	0	0,00
4209	1	0,1	0	0,00
4211	1	0,1	0	0,00
4213	1	0,1	0	0,00
4223	1	0,1	1	2,08
4249	1	0,1	0	0,00
4257	1	0,1	0	0,00
4280	1	0,1	0	0,00
4284	1	0,1	0	0,00
4291	1	0,1	0	0,00
4294	1	0,1	0	0,00
4296	1	0,1	0	0,00
4297	1	0,1	0	0,00
4321	1	0,1	0	0,00
4336	1	0,1	0	0,00
4349	1	0,1	0	0,00
4366	1	0,1	3	6,25
4374	1	0,1	0	0,00
4421	1	0,1	0	0,00
4422	1	0,1	0	0,00
4424	1	0,1	0	0,00
4426	1	0,1	0	0,00

4483	1	0,1	0	0,00
4492	1	0,1	0	0,00
4511	1	0,1	0	0,00
4515	1	0,1	0	0,00
3021	0	0,0	1	2,08
3311	0	0,0	1	2,08
3578	0	0,0	1	2,08
3816	0	0,0	1	2,08
4341	0	0,0	3	6,25
4452	0	0,0	1	2,08
4464	0	0,0	1	2,08
4490	0	0,0	1	2,08

От така предоставените статистически данни от Таблица 25 може да се направи комбиниран анализ, включващ:

Най-тежки инциденти (ранени + загинали)

Таблица 26

Център	Ранени	Загинали	Характеристика
3959	14	2	Висок брой ранени + значителен брой загинали
3434	9	2	Средно високи ранени + 2 загинали
3901	6	2	По-малко ранени, но 2 загинали

Таблица 27

Център	Загинали	% загинали	Особеност
4366	3	6.25%	Много загинали при малко ранени
4341	3	6.25%	Само загинали, без ранени – най-тежък случай
3959	2	4.17%	Много ранени + 2 загинали

Участвали водачи на МПС от разглежданата категория, обучавани в учебните центрове очертаващи негативен и проблемен аспект са посочени в следващата таблица:

Таблица 28

Учебен център с Разр. №	Ранени	Загинали	% загинали	% ранени
4341	0	3	6.25%	0.00%
4366	1	3	6.25%	0.10%
3959	14	2	4.17%	1.31%
3434	9	2	4.17%	0.85%
3901	6	2	4.17%	0.60%
4164	5	2	4.17%	0.50%
3261	2	2	4.17%	0.20%

Препоръката от данните в таблиците е да се обърне внимание на учебните центрове с повишена транспортна аварийност, инспектори от МОН да правят периодични проверки на използваната методика за обучение на кандидатите и дали тя отговаря в пълнота на нормативно определената.

Заклучителни изводи

1. **Най-критичен учебен център е 4341** (3 загинали, 0 ранени) – 100% смъртност сред пострадалите участници.
2. **Най-много пострадали общо в учебни центрове 4355** (16 ранени) и **3959** (14 ранени + 2 загинали).
3. **Най-висок процент ранени се регистрират в учебен център 4355** (1.50%).
4. **Най-висок процент загинали са регистрирани в учебни центрове 4366 и 4341** (6.25%).

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

В Таблица 29 са представени статистически данни за:

- броя явявания на кандидати за водачи на МПС на **теоретични изпити**;
- **председателите на изпитни комисии (ПИК)**, които вземат крайното решение за допускане на кандидатите до следващ етап от изпитната процедура или за издаване на свидетелство за управление на МПС.

Данните обхващат **случаите на регистрирани ПТП с пострадали на 4 участници.**

Таблица 29

ранени	загинали	Брой явявания на теоретичен изпит	Брой явявания на практически изпит	код ПИК
2	0	7	8	ВН 2
2	0	5	4	РА-20
1	0	4	4	ВТ 2
1	0	3	4	В 4
1	0	3	5	Н 3
5	0	3	6	Р 2
1	0	2	4	К 4
3	0	2	4	СН 2
1	0	2	4	ВР 1
1	0	2	4	ЕН 1
2	0	2	4	В 1
1	0	1	4	РА 2
2	0	1	5	РВ 4
2	1	1	7	СН 3
1	0	1	4	С 10
2	0	1	8	РВ 5
2	0	1	5	РВ 9
1	0	1	4	ВР 3
2	0	1	4	ВТ 4
1	0	1	4	А 2
1	0	1	4	А 2
0	0	1	4	А 2
1	0	1	4	Т 2
1	0	1	5	РА-20
1	0	1	5	РА-20
1	0	1	6	М 1
1	0	1	4	В 5

Изводи и препоръки:

- След последно положен изпит пред ПИК СН 3 е регистриран един загинал при ПТП с участие на нов водач а след положен теоретичен изпит пред ПИК Р 2 има 5 ранени в един инцидент.
- Препоръчително е да се разгледат процедурите за теоретично обучение на кандидати и да се извършат проверки в учебните центрове, които допускат до теоретичен изпит неподготвени кандидати, което е видно от статистическите данни за брой явявания на теоретичен изпит - 7 и 8 опита.
- Необходимо е да се иницира нормативна промяна обвързана с допустим брой явявания на теоретичен и практически изпит за придобиване на права да се управлява МПС.

В Таблица 30 са представени статистически данни за:

- броя явявания на кандидати за водачи на МПС на **практически изпити**;
- **председателите на изпитни комисии (ПИК)**, които вземат крайното решение за допускане на кандидатите до следващ етап от изпитната процедура или за издаване на свидетелство за управление на МПС.

Данните обхващат **случаите на регистрирани ПТП с пострадали над 4 участници**.

Таблица 30

ранени	загинали	Брой явявания на теоретичен изпит	Брой явявания на практически изпит	код ПИК
2	0	7	8	ВН 2
2	0	1	8	РВ 5
2	1	1	7	СН 3
5	0	3	6	Р 2
1	0	1	6	М 1
1	0	3	5	Н 3
2	0	1	5	РВ 4
2	0	1	5	РВ 9
1	0	1	5	РА-20
1	0	1	5	РА-20
2	0	5	4	РА-20
1	0	4	4	ВТ 2
1	0	3	4	В 4

1	0	2	4	К 4
3	0	2	4	СН 2
1	0	2	4	ВР 1
1	0	2	4	ЕН 1
2	0	2	4	В 1
1	0	1	4	РА 2
1	0	1	4	С 10
1	0	1	4	ВР 3
2	0	1	4	ВТ 4
1	0	1	4	А 2
1	0	1	4	А 2
1	0	1	4	Т 2
1	0	1	4	В 5

Основните изводи от статистическите данни за брой явявания на практически и теоретични изпити и аварийността допусната от участниците в ПТП с голям брой явявания на съответните изпити предполага висока тежест на инцидентите.

Необходимо е да се иницират следните препоръки за тази област от анализа:

- Да се провеждат тримесечни проверовъчни изпити за компетентност на ПИК;
- Да се променят изискванията към кандидатите за водачи на МПС преди и по време на подготовката и явяването им на изпит.
- **Ограничаването на опитите и целенасочената проверка на ПИК СН 3 и Р 2 са най-неотложните мерки за намаляване на загиналите и ранените при ПТП.**

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

Таблица 31 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.

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.

Статистическите данни показват и друга зависимост между територията на обучение и местата на регистрация на ПТП с участието на нови водачи. Такива примера са следните:

Обучение на територията на област Благоевград, новите водачи са участвали в 3 ПТП с 3 ранени в гр.Пловдив и гр.Добрич.

Обучение на територията на област Благоевград, новите водачи са участвали в 2 ПТП с 5 ранени в гр.Благоевград и гр. Видин.

Обучение на територията на област София, новите водачи са участвали в 2 ПТП с 3 ранени в гр. Разград и гр. Монтана.

Обучение на територията на област Пловдив, новите водачи са участвали в 8 ПТП с 13 ранени и 1 загинал в градовете: Шумен, Плевен, Стара Загора, Бургас, Благоевград, Русе, Велико Търново, Стара Загора.

Тази зависимост показва, че обучението трябва да бъде насочено така, че независимо от територията, на която новите водачи управляват своите МПС, трябва да имат поведение на отговорни шофьори и да спазват правилата за движение.

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 31 и 32 са изведени данните за брой явявания на теоретичен и практически изпит. Общият брой на успешно положили изпитите кандидати за придобиване на права за управление на МПС от категориите В, В (78), ВЕ, ВЕ(78), В1, В1(78) е

Таблица 31

категория	В	В(78)	В1	В1(78)
теоретичен изпит	64243	1289	28	20
практически изпит	59912	2153	17	10

В таблица 32 са показани данните за брой явявания на кандидатите на теоретичен изпит, в кой учебен център са се подготвяли, пред кой ПИК са издържали изпита и статистическа информация за аварийността с тяхно участие (на таблицата са изведени случаи при които явяванията са над 3 пъти):

Таблица 32

Учебен център Разрешително №	От кой път е взет теоретичния изпит	ранени	загинали	ПИК
3928	11	3	0	ВР 1
4482	11	1	0	ВР 1
3448	9	1	0	С 11

3977	7	2	0	BH 2
4191	6	1	0	A 1
4356	6	1	0	P 2
3911	6	1	0	A 1
4024	6	1	0	CC 2
3077	5	2	0	PK 2
3209	5	1	0	EH 1
4029	5	1	0	K 2
4033	5	2	0	P 3
4178	5	2	0	PA-20
3060	5	1	0	EH 1
3016	4	2	0	B 3
3077	4	0	1	PK 2
3161	4	1	0	E 2
3161	4	1	0	E 2
3286	4	2	0	EH 2
3410	4	1	0	H 5
3791	4	1	0	EB-10
3809	4	2	0	C 46
3809	4	1	0	C 46
3809	4	1	0	C 46
3814	4	4	0	T 1
3860	4			M 1
4044	4	1	0	BH 2
4044	4	1	0	BH 2
4110	4	2	0	KH 2
4110	4	1	0	KH 2
4111	4	1	0	CT 2
4291	4	1	0	PB 8
4315	4	1	0	BT 2
4465	4	5	0	C-40

4058	4	2	0	C 15
4078	4	4	0	PB 6
3016	3	1	0	B 4
3096	3	1	0	BP 1
3117	3	1	0	B 3
3117	3	1	0	B 4
3117	3	1	0	B 4
3117	3	4	0	B 4
3142	3	5	0	P 2
3203	3	1	0	BT 2
3211	3	2	0	OB 2
3293	3	2	0	PP 2
3293	3	1	0	PP 2
3350	3	1	0	B-35
3351	3	1	0	PP 2
3476	3	1	0	B 10
3533	3	1	0	H 5
3533	3	1	0	H 5
3577	3	1	0	TX 2
3589	3	1	0	PB 9
3589	3	1	0	PB 9
3856	3	2	0	BP 1
3912	3	1	0	T 2
4092	3	2	0	CH 2
4124	3	1	0	BP 1
4144	3	1	0	PP 2
4182	3	4	0	B 3
4195	3	1	0	CH 3
4223	3	0	1	PA 3
4273	3	3	0	C 7
4292	3	1	0	B 4

4350	3	2	0	В 3
4350	3	1	1	В 3
4388	3	2	0	С 9
4390	3	2	0	С 3
4390	3	1	0	С 3
4391	3	1	0	ОВ 3
4422	3	1	0	РВ-35
4450	3	2	0	С 6
4515	3	1	0	Н 3

Изводите от показаните данни в Таблица 32 показват, че няма връзка между по-голям брой явявания и регистрираните инциденти с тези участници:

- Най-много инциденти има при **3-ти и 4-ти опит**.
- При **опити 5, 6, 7, 9 и 11** случаите са малко, но тежестта на инцидентите не е по-ниска.

Честота на ПИК кодовете и връзката им регистрирани инциденти

ПИК	Брой инциденти	Общо ранени	Загинали
В 3	4	8	1
В 4	3	6	0
РР 2	3	4	0
С 46	3	4	0
ВН 2	2	2	0
КН 2	2	3	0
РВ 9	2	2	0
Н 5	2	2	0

В таблица 34 са показани данните за брой явявания на кандидатите на практически изпит, в кой учебен център са се подготвяли, пред кой ПИК са издържали изпита и статистическа информация за аварийността с тяхно участие (на таблицата са изведени случаи при които явяванията са над 3 пъти):

Таблица 33

Учебен център Разрешително №	От кой път е взет практическият изпит	ранени	загинали	ПИК
3977	8	2	0	ВН 2
4218	8	2	0	РВ 5
3280	7	2	1	СН 3
3142	6	5	0	Р 2
4139	6	1	0	М 1
4515	5	1	0	Н 3
4178	5	1	0	РА-20
4178	5	1	0	РА-20
4281	5	2	0	РВ 9
4298	5	2	0	РВ 4
4178	4	2	0	РА-20
4315	4	1	0	ВТ 2
4292	4	1	0	В 4
4008	4	1	0	ВР 1
4192	4	3	0	СН 2
3117	4	2	0	В 1
4492	4	1	0	К 4
3339	4	1	0	ЕН 1
4336	4	1	0	Т 2
4317	4	2	0	ВТ 4
3856	4	1	0	ВР 3
3966	4	1	0	С 10
4511	4	1	0	А 2
3016	4	1	0	В 5
4223	4	1	0	РА 2
4511	4			А 2
4259	4	1	0	А 2
4482	3	1	0	ВР 1
3286	3	2	0	ЕН 2
3161	3	1	0	Е 2

3161	3	1	0	E 2
3117	3	1	0	B 3
4422	3	1	0	PB-35
4092	3	2	0	CH 2
3476	3	1	0	B 10
3864	3	1	0	EH 3
3161	3	1	0	E 5
4200	3	1	0	E 4
3224	3	1	0	CM 2
4474	3	1	0	H 3
4196	3	1	0	B 35
3862	3	1	0	M 1
3862	3	1	0	M 1
3857	3	1	0	EH 1
4474	3	1	0	H 5
3795	3			E 5
3908	3	1	0	C 46
4218	3	1	0	PB 7
4192	3	3	0	CH 2
4209	3	1	0	C 16
4091	3	1	0	E 2
3825	3	1	0	B 5
4090	3	2	0	A 2
4222	3	1	0	K 11
4383	3	1	0	H 5
4030	3	1	0	H 3
3478	3	4	0	OB 3
3825	3	1	0	B 5
4089	3	2	0	KH 2
3344	3	2	0	M 1
4030	3	1	0	H 3

3420	3	1	0	Е 3
4033	3	1	0	Р 1
3633	3			М 2
4155	3	4	0	ЕН 1
3174	3	2	0	Р 3

От изнесените данни може да се направят следните изводи:

Повтарящи се ПИК кодове с инциденти

Таблица 34

ПИК	Брой инциденти	Общо ранени	Загинали
СН 2	2	6	0
СН 3	1	2	1
Р 2	1	5	0
ОВ 3	1	4	0
ЕН 1	2	5	0
В 5	2	2	0
Н 3	3	3	0
А 2	3	3	0

Сравнение с брой явявания между теоретичния и практическия изпит показва, че при теоретичния изпит честотата на явявания преди получаване правото да се премине на следващ изпитен етап има регистрирани участия с повече ранени и повече загинали, но при по-голямата честота на явявания при практическия се регистрират по-тежки инциденти.

Общият извод от данните в таблиците показва необходимостта ЗДвП и наредбите, които определят методологията, учебната документация да предоставят яснота при 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 35

възраст	Ранени		Разлика	Загинали		Разлика
	2024	2025		2024	2025	
до 18	336	351	15	13	15	2
от 19 до 20	491	517	26	17	29	12
от 21 до 25	110	125	15	4	3	-1
от 26 до 30	23	30	7	1	1	0
от 31 до 35	19	9	-10	1	0	-1
от 36 до 40	9	19	10	0	0	0
от 41 до 45	4	12	8	0	0	0
над 46	12	2	-10	0	0	0

Изнесените статистически данни дават основа за следните аналитични изводи за пътнотранспортната аварийност с участието на нови водачи със стаж от 2 години:

През 2025 г. се наблюдава **увеличаване на тежестта на пътнотранспортните произшествия** в сравнение с 2024 г. Общият брой на ранените нараства от 1004 на 1065 (+61 души, или +6.1%), а загиналите – от 36 на 48 (+12 души, или +33.3%). Това означава, че **инцидентите не само стават повече, но и по-смъртоносни.**

Най-голямо притеснение будят **най-младите водачи** – до 20 години, които са основният двигател на негативната статистика.

Възрастова група „до 18 години“

При непълнолетните водачи се отчита **леко увеличение на ранените** – от 336 на 351 (+15). Загиналите нарастват от 13 на 15 (+2). Това е втората най-рискова група по абсолютен брой жертви. Въпреки че ръстът не е драматичен, тревожен е фактът, че **деца и непълнолетни продължават да участват в тежки катастрофи** като водачи.

Рискът от фатален край при инцидент в тази група се повишава леко – от 3.87% на 4.27%.

Възрастовата група „19 – 20 години“ отчита най-критичните показатели за транспортна аварийност

Тази група е **абсолютният епицентър на проблемите**. Тя съдържа най-много ранени през 2025 г. – 517 души, което е увеличение с 26 спрямо предходната година. Загиналите обаче бележат **шокиращ ръст** – от 17 на 29 души, което представлява **+70.6%** (12 допълнителни смъртни случая).

Рискът от смърт скача от 3.46% на **5.61%**, което е най-високото ниво сред всички възрастови групи. Това означава, че младите хора на 19-20 години не само попадат в

катастрофи по-често, но **всяко ПТП с тяхно участие е значително по-опасно за живота** в сравнение с показателите от 2024 г. Причините могат да включват: по-висока скорост, шофиране под влияние на забранени вещества и алкохол, неспособност, липса на опит.

Възрастова група „21 – 25 години“

Тук има **ръст на ранените** – от 110 на 125 (+15), но **спад на загиналите** – от 4 на 3 (-1). Това е положителен сигнал – въпреки че младите шофьори продължават да катастрофират често, **след 20-годишна възраст инцидентите стават по-малко фатални**. Вероятно влияят малко повече опит и по-отговорно поведение.

Рискът от фатален край в инцидентите пада от 3.64% на 2.40%.

Възрастови групи „26 – 30“ и „31 – 35“

В групата **26-30** ранените леко се увеличават (23 → 30), а загиналите остават 1 и 1 – без промяна. Рискът от фатален край на пострадалите намалява.

При **31-35** се наблюдава **силен спад на ранените** (от 19 на 9) и **намаляване на загиналите** (от 1 на 0). Това е една от групите с най-голямо подобрение.

Възрастови групи „36 – 40“ и „41 – 45“

И в двете групи **няма загинали** нито през 2024, нито през 2025 г., което е отличен показател. Ранените обаче **нарастват!!!**:

- 36-40: от 9 на 19 (+10)
- 41-45: от 4 на 12 (+8)

Това означава, че водачите в средна възраст участват по-често в транспортни инциденти, но катастрофите не са фатални. Причините могат да са свързани с разсейване, умора, но не и с екстремно рисковано поведение.

Възрастова група „над 46 години“

В тази група се отбелязва **ряък спад на ранените** – от 12 на 2 (-10). Загинали при ПТП няма и в двете години. Това е най-безопасната група. Възможно е възрастните водачи да шофират по-малко, по-внимателно или да са с по-ниска експозиция на риск.

Основни изводи

- **Най-високата концентрация на ранени и загинали е във възрастния диапазон до 20 години** (особено 19-20 г.).
- **Алармиращ ръст на загиналите** при 19-20-годишните (+70.6%) изисква спешни мерки – засилен контрол, повече обучение, ограничения за млади водачи.
- **Групите над 30 години** показват нулева или близка до нула смъртност, което означава, че опитът и зрелостта намаляват фаталния изход от ПТП.
- **Ранените средно на възраст (36-45 г.) нарастват**, но без смъртни случаи – вероятно става дума за леки катастрофи.

Препоръки

1. **Целенасочени кампании** за водачи на 19-20 г. – риск от смърт 5.6%.
2. **Препоръчват се допълнителни обучения** след 1-ва година шофиране.
3. **Анализ на причините** за скока на загиналите през 2025 г. в младите възрастови групи.

4. **Проследяване** защо средновъзрастните (36-45 г.) катастрофират по-често, макар и без жертви.

Разпределение на ТПТП с пострадали участници по възраст и по пол е показано в Таблица 36.

Таблица 36

пол	жени		мъже	
възраст	Ранени	Загинали	Ранени	Загинали
до 18	56	2	295	13
от 19 до 20	110	3	407	26
от 21 до 25	22	0	103	3
от 26 до 30	6	0	24	1
от 31 до 35	1	0	8	0
от 36 до 40	7	0	12	0
от 41 до 45	1	0	11	0
над 46	2	0	0	0

Изводите за пътнотранспортните произшествия с участие жени, нови водачи със стаж от 2 години показват следните резултати:

- Най-рискова възраст при жените участвали в ПТП е 19 – 20 години (110 ранени, 3 загинали).
- Втора рискова е групата до 18 години (56 ранени, 2 загинали).
- След 25-годишна възраст жените почти не участват в тежки ПТП (общо 17 ранени, 0 загинали).
- Общо загинали жени: само 5, всички под 21 години.
- Жените над 21 години нямат нито един загинал.

Изводи за мъжете, водачи на МПС със стаж от 2 години, участвали в ПТП:

Мъжете доминират във всички възрастови групи по брой ранени и загинали.

- Пикът на ранените е при 19 – 20 години (407 ранени).
- Пикът на загиналите също е при 19 – 20 години (26 загинали).
- Много висока смъртност при мъже до 20 години – общо 39 загинали (13+26).
- След 25 години мъжете рязко намаляват участието си в тежки ПТП (само 55 ранени, 1 загинал след 25 г.).

КРИТЕРИЙ 8: Място на настъпване на ТПТП

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 тежестта на ПТП:

Статистиката на ПТП по вид на настъпване показва, че при 28 % от тях са регистрирани от вид **„Страничен сблъсък между две МПС“** и са настъпили в районите на кръстовища в населени места.

Друг вид ПТП с висока честота е вида **„Блъскане в дърво“**, носител на 18% от произшествията. Най-често тези инциденти възникват в резултат на загуба на контрол върху управляваното МПС, често при висока скорост или в крива.

Не малък е дялът на ПТП от вида **„Блъскане на пешеходец“** – 15%. Тревожно често срещано събитие с висока леталност – 6,1 % от загиналите участници в ПТП.

ПТП от вида **„Челен сблъсък между МПС“**, 5.8% от участниците в него загиват. При челен удар кинетичните сили са огромни, поради което и смъртността е висока.

При **„Блъскане в дърво“** или друг елемент от **пътната инфраструктура**, 5.2% от произшествията завършват фатално.

Място на настъпване на ПТП

- Пътни и улични участъци – 72% от всички ПТП.
- Кръстовища – 22% от ПТП
- Други места (паркинги, мостове, тунели) – 6% от ПТП, смъртност 1.5%.

Профил на пътя и влиянието му върху аварийността.

- Прави хоризонтални участъци – 68% от ПТП, смъртност 3.5%. Там инцидентите са най-много, но относително по-малко фатални.
- Хоризонтални криви (завои) – 22% от ПТП, но смъртността е 5.1% – най-високата. Кривите са изключително опасни, особено ако са комбинирани с наклон.
- Вертикални криви – 8% от ПТП, смъртност 4.8%.

Извод: Кривите (особено хоризонталните) са най-опасният профил на пътя. Там водачите често губят контрол, излизат извън пътя или се блъскат в дървета.

Състояние на времето и пътните условия

Състояние на времето:

- При ясно време се регистрират най-много ПТП – 65% със смъртност - 3.8%.
- При дъжд пътят става хлъзгав, намалява видимостта и увеличава спирачния път при което се регистрират 12% от ПТП, но тези с фатален край на участващите са 4.5% , което прави управление на МПС от водачи със стаж до 2 години, липса на достатъчни качества и вероятно висока самоувереност най-високо рисково.
- Намалената видимост при мъгла и снеговалеж води след себе си ПТП със сравнително нисък интензитет на загинали участници, но при ранените този коефициент се увеличава до 3 %.

Състояние на пътното покритие:

При различното състояние на времето и видът на пътното покритие (асфалт, паваж и др.) създава различно поведение на МПС при управление. Общата статистика показва, че при суха пътна настилка се регистрират 70 % от ПТП, при мокра – 25 % и при заледена или заснежена – 3 %.

В коя **част от денонощието** са регистрирани ПТП с участието на нови водачи и коя част от това се оказва най-аварийна за техните умения? Осветление – кога е най-опасно?

- При дневна светлина се регистрират 65% от ПТП;
- В тъмната част от денонощието съответно – 20% от ПТП, но тогава са и най-много загиналите участници - 5.5%. Тази статистика показва неувереност при управление на МПС от новите водачи в тъмната част от денонощието.

Регулиране и организация на движението е от голяма важност за пътната безопасност. Водачите трябва да бъдат своевременно информирани с пътни знаци, маркировка или регулировчици за смяна на обстоятелствата за движение по уличната или пътна мрежа.

Светофарите значително намаляват риска от тежки последици при ПТП. Кръстовищата със светофари са много по-безопасни от тези само със знаци.

Рисковите фактори с най-висок рейтинг са: Тъмнина – 5.5% фатални

- Хоризонтална крива – 5.1% фатални
- Дъжд – 4.5% фатални
- Мокро покритие – 4.2% фатални
- Пътен участък (не кръстовище) – 4.1% фатални

Най-опасната комбинация е тъмнина + крива + дъжд/мокро + пътен участък. Там вероятността за фатален изход е най-висока.

От статистическите данни за ПТП с участие на водачи със стаж от 2 години и направените анализи с относителни показатели за елементите за безопасност на движение по пътищата и рисковите фактори могат да се направят следните препоръки:

Препоръки към водачите на МПС

1. Намалете скоростта в криви – те са най-опасният профил на пътя.
2. Бъдете изключително внимателни в тъмното – рискът от тежки последици при ПТП е два пъти по-висок.
3. При дъжд и мокър път – спирачният път се удължава, намалете скоростта значително.
4. Пешеходците са най-уязвими. Очаквайте ги, особено в тъмното.
5. Челните удари са най-смъртоносни за водачите – не изпреварвайте рисковано, винаги поставяйте обезопасителни колани за Вас и пътниците.
6. Светофарите са най-сигурната форма на регулиране и организация на движението по пътищата. Съблюдавайте сигнализацията им.

Препоръки за институциите

- Подобряване на осветлението в рискови участъци (криви, пешеходни пътеки).

- Поставяне на мантинели и предупредителни знаци в криви с висока концентрация на ПТП.
- Засилен контрол на скоростта при дъжд и в тъмното.
- Изграждане на повече кръстовища със светофари.
- Осигуряване на безопасни пешеходни преходи (осветление, повдигнати пътеки, намалена скорост).

Статистическите данни изнесени в следващите таблици 37, 38, 39, 40 и 41 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 37

	2024		2025		разлика	
	ранени	загинали	ранени	загинали	ранени	загинали
населено място	513	12	695	25	182	13
извън населено място	521	24	548	36	27	12

Таблица 38

извън населено място	2024		2025		разлика	
	Ранени	Загинали	Ранени	Загинали	ранени	загинали
самокатастрофирал	244	6	285	11	41	5
сблъскване в друго МПС	263	16	241	22	-22	6

Таблица 39

извън населено място	2024		2025		разлика	
	Ранени	Загинали	Ранени	Загинали	ранени	загинали
кръстовище	64	3	44	2	-20	-1
пътен възел	30	1	22	1	-8	0

прав пътен участък	318	17	385	22	67	5
--------------------	-----	----	-----	----	----	---

Таблица 40

населено място	2024		2025		разлика	
	Ранени	Загинали	Ранени	Загинали	ранени	загинали
кръстовище	212	2	279	36	67	34
кръгово кръстовище	10	0	15	1	5	1
прав пътен участък	247	9	351	18	104	9

Таблица 41

населено място	2024		2025		разлика	
	Ранени	Загинали	Ранени	Загинали	ранени	загинали
самокатастрофирал	124	4	169	4	45	0
сблъскване в друго МПС	259	2	349	11	90	9

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

В урбанизираните зони, кръстовищата демонстрират **експоненциално увеличение на фаталния изход**. Това е класически пример за **системен отказ на защитните механизми**: светофарно регулиране, видимост, предимство и скорост.

От научна гледна точка, това показва **нарушена йерархия на пътните потоци** и вероятно **повишена честота на колизии под прав ъгъл** (ъглови удари), които са биомеханично най-опасни поради малката зона на деформация и страничното натоварване върху тялото.

Водачите на МПС възприемат линейния пътен участък като нискорисков и поддържат **средно висока скорост, несъвместима с градските условия**. Това води до **кинетична енергия, превишаваща прага на виталната толерантност** на човешкото тяло.

Статистическите данни за сблъсъците между две МПС показват по-висока травматичност на участниците. От гледна точка на **теорията за активната безопасност**, увеличението показва **дефицит на ситуационна осъзнатост** и **намален времеви буфер за реакция**.

Друга високо рискова група са ПТП с участието на нови водачи със стаж до 2 години е групата на самокатастрофиралите. Тук наблюдаваме **намаляване на леталния**

изход на пострадалите. Възможно обяснение: ударите са с фиксирани обекти (стълбове, дървета) при умерена скорост, при които съвременните пасивни системи (въздушни възглавници, деформируеми зони) осигуряват оцеляване, но не предотвратяват наранявания.

Извън населените места:

ПТП на **прави участъци** се очертават като зони с висок рисков потенциал и висока пътнотранспортна аварийност. Това е класическа проява на рисковото поведение при дълга и монотонна среда.

Статистиката показва висок дял на пострадалите участници при **самокатастрофиралите**, което е маркер за загуба на контрол при управление на МПС. Основните причини могат да се обяснят с **умора, употреба на алкохол или други забранени вещества, превишена или несъобразена скорост, техническа неизправност и не на последно място слаба квалификация на водачите.**

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

Предложението е да се 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.

Заклучение

За намаляване на риска от ТПТП е необходимо обучението на кандидатите за водачи на МПС да се фокусира върху:

- Индивидуален подход – адаптиране на методите към нуждите на всеки обучаем.
- Превенция – насърчаване на отговорно поведение и съобразяване със скоростта и пътната обстановка.
- Данните показват, че ПТП са резултат от комбинация от много фактори: местоположение, вид на инцидента, времеви условия и състояние на пътя. Най-честите инциденти са свързани с пешеходци и сблъсъци между МПС, като тежките случаи се случват по-често извън населени места при лоши условия. Подобренията в инфраструктурата и повишаването на осведомеността на водачите могат значително да намалят риска.

КРИТЕРИЙ 9: Разпределение на ПТП по предварителна информация за допуснатото нарушение

Предоставените от дознателските служби първични статистическите данни показват, че множеството нарушения на новите водачи, довели до тежки транспортни инциденти са несъобразената скорост, отнемане на предимство на ППС и пешеходци, неправилно движение в насрещното платно, неспазване на дистанция и други сериозни нарушения показани в следващата таблица 42.

Таблица 42

№	Категория нарушение	Дял от всички инциденти (%)	Дял от всички ранени (%)	Дял от всички загинали (%)
1	Несъобразена скорост с пътните условия	20.5%	24.3%	17.4%
2	Отнемане предимство на ППС на кръстовище	6.5%	6.1%	4.3%
3	Отнемане предимство на пешеходец	4.7%	4.1%	6.5%
4	Навлизване в насрещното движение	3.4%	5.1%	13.0%
5	Неправилно изпреварване (общо)	2.8%	3.4%	8.7%
6	Неспазване на дистанция	4.1%	5.1%	2.2%
7	Внезапна промяна на посоката	3.4%	3.8%	4.3%
8	Отнемане предимство при завиване	2.2%	2.0%	2.2%
9	Неправилно движение на заден ход	1.9%	1.6%	2.2%
10	Неправилно завиване (обратна посока, наляво, надясно)	1.5%	1.4%	0.0%
11	Отнемане на друго предимство	1.5%	1.4%	0.0%
12	Отнемане предимство при разминаване	0.9%	0.8%	0.0%
13	Неправилен превоз на хора	0.7%	0.8%	0.0%
14	Употреба на алкохол (само или в комбинация)	1.1%	0.4%	4.3%
15	Друго нарушение на водача (общо)	9.3%	9.5%	4.3%
16	Неправилно преминаване в съседна лента	0.7%	0.7%	0.0%
17	Несъобразена скорост с други условия	2.2%	2.4%	2.2%

След анализ на данните от горната таблица се открояват няколко зависимости.

Най-честите нарушения допускани от нови водачи със стаж до 2 години и пострадали участници в пътното движение са:

Несъобразената скорост с пътните условия е безспорно най-честото нарушение. Тя представлява 20.5% от всички инциденти. Това означава, че **всеки пети инцидент** се случва именно защото водачът не е съобразил скоростта с пътните условия – завой, мокър път, неравности, намалена видимост.

На второ място по честота е категорията **"Друго нарушение на водача"** с 9.3% – това са разнородни нарушения, които не попадат в специфичните категории.

Следват:

- Отнемане предимство на ППС на кръстовище – 6.5%
- Отнемане предимство на пешеходец – 4.7%
- Неспазване на дистанция – 4.1%

Най-редките нарушения са:

- Неправилен превоз на хора – 0.7%
- Неправилно преминаване в съседна лента – 0.7%
- Отнемане предимство при разминаване – 0.9%

След анализ на разликата между дела на инцидентите и дела на пострадалите участници се очертава следната картина:

Навлизането в насрещното движение е нарушението, което води до най-много ранени спрямо броя на инцидентите. То представлява само 3.4% от инцидентите, но цели 5.1% от всички ранени. Това означава, че **при такъв инцидент пострадват средно повече хора**.

Неспазването на дистанция показва сходна картина – 4.1% от инцидентите, но 5.1% от ранените. Верижните сблъсъци, причинени от намалена дистанция, често включват три, четири или повече автомобила, което обяснява по-големия брой пострадали.

Несъобразената скорост също води до непропорционално много ранени – 20.5% от инцидентите, но 24.3% от ранените. Това е най-голямата абсолютна разлика – **допълнителни 3.8 процентни пункта ранени** спрямо дела на инцидентите.

Неправилното изпреварване също е в тази група – 2.8% от инцидентите, но 3.4% от ранените.

При ПТП с летален край на пострадалите се очертават следните изводи:

Употребата на алкохол или друго забранено вещество от водачите на МПС излиза на първо място по смъртност. Само 1.1% от всички инциденти са свързани с алкохол, но те причиняват **4.3% от всички загинали**. Тоест алкохолът присъства в малък дял от инцидентите, но във всяка такава катастрофа вероятността за смърт е много висока.

Навлизането в насрещното движение е още по-показателен пример. Само 3.4% от инцидентите, но **13.0% от всички участници са загинали**. Разликата от почти 10 процентни пункта показва, че **това е най-смъртоносният тип нарушение по абсолютен принос**. Всеки десети загинал на пътя е жертва на водач, навлязъл в насрещното.

Неправилното изпреварване следва същата логика – 2.8% от инцидентите срещу 8.7% от загиналите. Тоест тези инциденти са почти **три пъти по-смъртоносни от средното** ниво на леталност.

Отнемането предимство на пешеходец е особено трагично – 4.7% от инцидентите, но 6.5% от загиналите. Тук разликата идва от факта, че **пешеходците нямат никаква защита**. Един удар при скорост от 50 км/ч е фатален в повече от половината случаи.

Препоръки, базирани на относителните данни за констатираните нарушения довели до ПТП с пострадали участници са посочени в следващата таблица 43.

Таблица 43

Нарушение	Препоръка
Навлизване в насрещното	Физическо разделяне на потоците с мантинели, камери за контрол на платната
Алкохол	Засилени проверки, по-нисък нормативно определен праг за наличие на алкохол в кръвта на водачите на МПС, образователни кампании
Неправилно изпреварване	Камери на места със забрана, по-строги санкции
Несъобразена скорост	Камери за средна скорост, намаляване на ограниченията в рискови участъци
Отнемане предимство на пешеходец	Повишени пешеходни пътеки, камери на кръстовища, кампании за осведомяване на правилата за предимство на пешеходците

Този анализ показва ясно, че **пътната безопасност трябва да се фокусира не само върху най-честите нарушения, но и върху най-смъртоносните**. Един рядък инцидент с навлизане в насрещното платно за движение може да отнеме повече животи от десетки инциденти с несъобразена скорост при ниска скорост.

КРИТЕРИЙ 10: Разпределение на ПТП по месеци, ден от седмицата и час от денонощието.

В следващите таблици са изведени статистическите данни за ПТП допуснати от нови водачи на МПС със стаж от 2 години с пострадали участници в движението разпределени по месеци, ден от седмицата и час от денонощието:

Таблица 44

Месец	Брой инциденти	Дял от инциденти (%)	Общо ранени	Общо загинали
Януари	48	8.5%	59	4
Февруари	31	5.5%	34	3
Март	40	7.1%	53	3

Април	43	7.6%	52	1
Май	69	12.2%	83	3
Юни	75	13.3%	96	6
Юли	74	13.1%	87	8
Август	57	10.1%	69	3
Септември	57	10.1%	64	5
Октомври	48	8.5%	53	8
Ноември	46	8.2%	60	4
Декември	46	8.2%	57	5

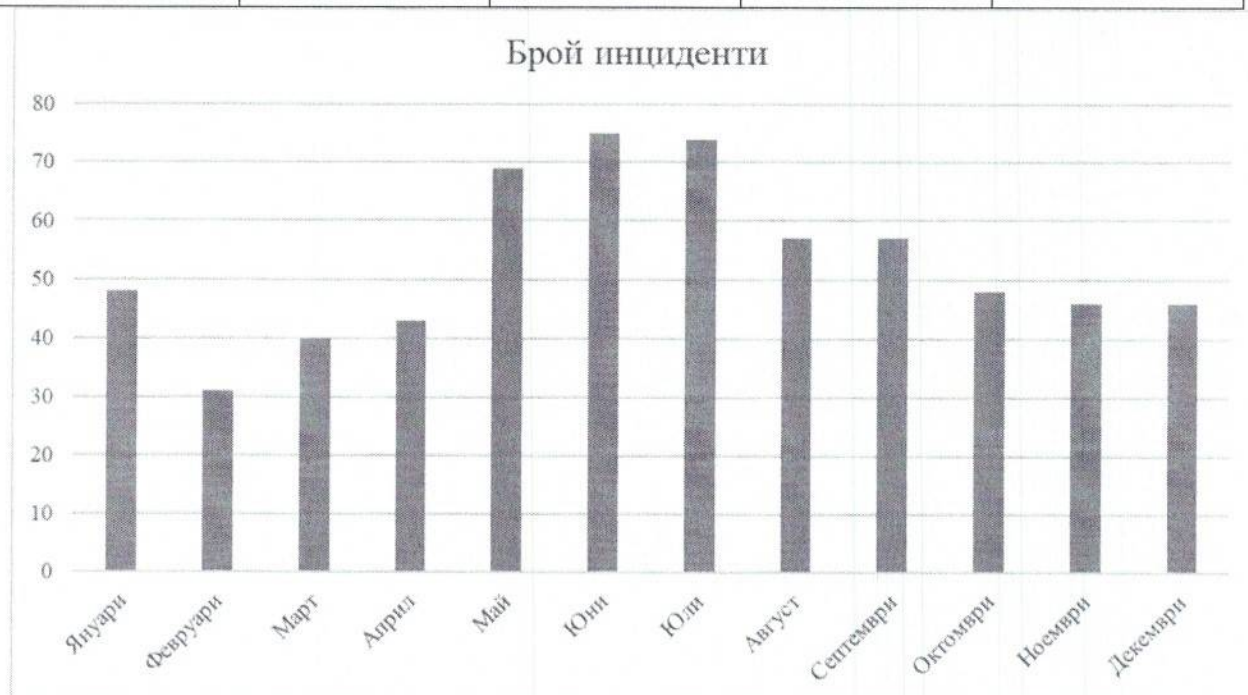


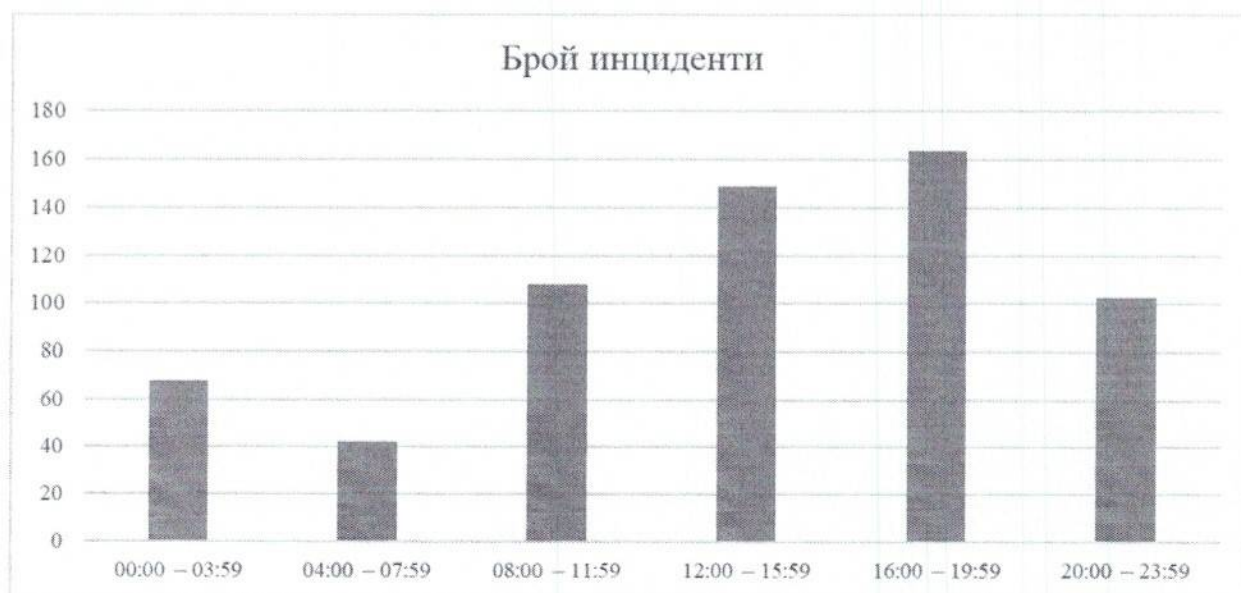
Таблица 45

Ден от седмицата	Брой инциденти	Дял от инциденти (%)	Общо ранени	Общо загинали
Понеделник	80	12.6%	95	5
Вторник	86	13.6%	102	7
Сряда	83	13.1%	102	6
Четвъртък	89	14.0%	107	8
Петък	100	15.8%	127	9
Събота	108	17.0%	131	10
Неделя	88	13.9%	103	8



Таблица 46

Часов диапазон	Брой инциденти	Дял от инциденти (%)	Общо ранени	Общо загинали
00:00 – 03:59	68	10.7%	92	12
04:00 – 07:59	42	6.6%	50	3
08:00 – 11:59	108	17.0%	131	7
12:00 – 15:59	149	23.5%	178	9
16:00 – 19:59	164	25.9%	199	13
20:00 – 23:59	103	16.2%	117	9



Ключовите изводи от тези статистически данни показват няколко зависимости на ПТП допуснати или с участието на новите водачи със стаж до 2 години. При тези инциденти летните месеци са с най-висок интензитет на произшествията и особено май, юни и юли, които регистрират 38.6% от всички инциденти.

Разпределението на ПТП по ден от седмицата извежда на преден план по транспортна травматичност почивните дни петък, събота и неделя, които съставляват 46.7% от инцидентите и имат по-висок леталитет от делничните дни.

През тъмната част от денонощието се регистрират ПТП с най-висок дял на загиналите участници. Въпреки че само 10.7% от инцидентите се случват между полунощ и 4 часа сутринта, те носят 11.5% леталитет изход – почти двойно над средното.

Анализирайки данните от транспортните инциденти с участието на нови водачи мотан да се направят следните препоръки за ограничаването им:

През летните месеци, празничните и почивни дни, и тъмната част от денонощието е препоръчително полицейските проверки да бъдат целенасочени по местата с концентрация на инциденти и не на последно място е необходимо да се засипят информационните кампании за безопасно шофиране.

Основните препоръки за подобряване на пътната безопасност и ограничаване на ПТП с участието на нови водачи със стаж от 2 години могат да се обобщят така:

А. За учебните центрове и обучението на кандидати за водачи на МПС

- **Фокус върху младите водачи (до 20 г.):**
 - Усилено обучение за управление в **тъмни часове** и при **лоши условия**.
 - Практически тренировки за преминаване през **кръстовища и управление на МПС на извънградски пътища**.
- **Подобряване на качеството на обучението:**
 - Въвеждане на **симулатори** за рискови ситуации.
 - Оценка на учебните центрове с **висок процент ПТП**.

Б. За инфраструктурата и контрол на пътното движение

- **Кръстовища и пешеходни зони:**
 - Инсталиране на **камери и допълнително осветление**.
 - Преустройство на опасни участъци (напр. 3- и 4-клони кръстовища).
- **Извънградски пътища:**
 - Подобряване на **означенията за участъци в хоризонтални и вертикални криви**.
 - Монтиране на **предпазни мантинели**.
- **Полицейски мерки:**
 - **Засилени контролни мерки** в интервалите **14:00–16:00** и **18:00–20:00**.
 - Проверки за **алкохол и спазване на скоростта**.

В. Информационни кампании

- **Целеви кампании за:**
 - Младите водачи – рискове от агресивното шофиране.
 - Пешеходци – безопасно пресичане на пътното платно.
- **Сезонни инициативи:**
 - Есенно - Зимни кампании (проверки на гуми, светлини на МПС).
 - Летни кампании за контрол на скоростта и обезопасяване на водача и пътниците с обезопасителни колани.

Заклучение

Приоритети за действие:

1. **Подобряване на нормативната уредба за подготовка на кандидати за водачи на МПС** – повече практика за управление на МПС при рискови ситуации.
2. **Подобрена инфраструктура** – особено в градските и извънградски зони.
3. **Строг контрол на нарушенията (скорост, алкохол).**

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 O – ремаркета, проектирани и конструирани за превоз на товари или пътници, както и за настаняване на пътници;
- категория O4 – превозни средства от категория O с технически допустима максимална маса над 10 000 kg

През 2025 г. на територията на страната са регистрирани 590 тежки ПТП (с 45 броя повече спрямо 2024) със 751 ранени (с 56 броя повече спрямо 2024 година) и 75 загинали (с трима повече спрямо 2024 г.) с участието на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари.

В таблица 1 са показани разпределението на ПТП, ранени и загинали участници причинени или участвали в тях, управлявайки МПС от съответната категория.

Таблица 1

Разпределение на ранени и загинали по категория на МПС			
категория ППС	ПТП	загинали	ранени
Товарни автомобили N2	220	48	228
Товарни автомобили N3	43	15	101
O4	38	1	38
N3 + O4 (комбинация)	28	3	52
Автобуси M2	120	3	166
Автобуси M3	91	3	113
Трамвай ТТМ	23	1	22
Тролейбус ТТБ	27	1	31
ОБЩО	590	75	751

Статистическите данни от Таблица 1 показват различни зависимости на произшествията с пострадали граждани.

В Таблица 2 са показани коефициентите на тежест (загинали / ПТП и ранени / ПТП)

Таблица 2

Категория ППС	ПТП	Загинали	Ранени	Коеф. загинали (на 1 ПТП)	Коеф. ранени (на 1 ПТП)
Товарни автомобили N2	220	48	228	0,218	1,036
Товарни автомобили N3	43	15	101	0,349	2,349

Категория ППС	ПТП	Загинали	Ранени	Коеф. загинали (на 1 ПТП)	Коеф. ранени (на 1 ПТП)
О4	38	1	38	0,026	1,000
N3 + O4 (комбинация)	28	3	52	0,107	1,857
Автобуси М2	120	3	166	0,025	1,383
Автобуси М3	91	3	113	0,033	1,242
Трамвай ТТМ	23	1	22	0,043	0,957
Тролейбус ТТБ	27	1	31	0,037	1,148
ОБЩО / СРЕДНО	590	75	751	0,127	1,273

Анализът на данните от таблица 2 показват, че:

- **Средният коефициент на загинали** за всички категории е **0,127** – т.е. приблизително **1 загинал на всеки 8 ПТП**.
- **Средният коефициент на ранени** е **1,273** – т.е. **средно по 1,27 ранени на всяко ПТП**.

Това означава, че **вероятността да има ранен при ПТП е значително по-висока** от вероятността да има загинал, което е очаквано, но разликата между категориите е драстична.

Изводът от следващата сравнителна таблица на аварийността между категориите (Таблица 3) показва, че:

- **Водачите на МПС от категория N2 и N3 причиняват непропорционално висок дял от загиналите** спрямо дела си на ПТП.
- **Водачите на МПС от категория М2 и М3 причиняват значително по-малко загинали, отколкото техният дял ПТП** – те са „по-безопасни“ по отношение на леталния изход на пострадалите участници.

Таблица 3

Категория ППС	Дял от ПТП (%)	Дял от загинали (%)	Дял от ранени (%)	Ефективност (загинали / ранени)
N2	37,3%	64,0%	30,4%	0,21
N3	7,3%	20,0%	13,4%	0,15
O4	6,4%	1,3%	5,1%	0,03
N3+O4	4,7%	4,0%	6,9%	0,06
M2	20,3%	4,0%	22,1%	0,02
M3	15,4%	4,0%	15,0%	0,03

Категория ППС	Дял от ПТП (%)	Дял от загинали (%)	Дял от ранени (%)	Ефективност (загинали / ранени)
Трамвай	3,9%	1,3%	2,9%	0,05
Тролейбус	4,6%	1,3%	4,1%	0,03

Основните изводи от данните в таблици 2 и 3 са следните:

- Товарните автомобили (особено N3) са приоритет №1 за контрол както на водачи така и на собствениците на тези МПС – те причиняват непропорционално висок дял от загиналите.
- Автобусите (М2, М3) са относително безопасни по отношение на леталност, но генерират много ранени (основно при внезапни маневри се регистрират падания на пътници).
- Ремаркетата (О4) сами по себе си не са опасни, но в комбинация с N3 увеличават тежестта на инцидента.
- Трамваите и тролейбусите са най-безопасни по всички показатели – ниска смъртност и нисък травматизъм.

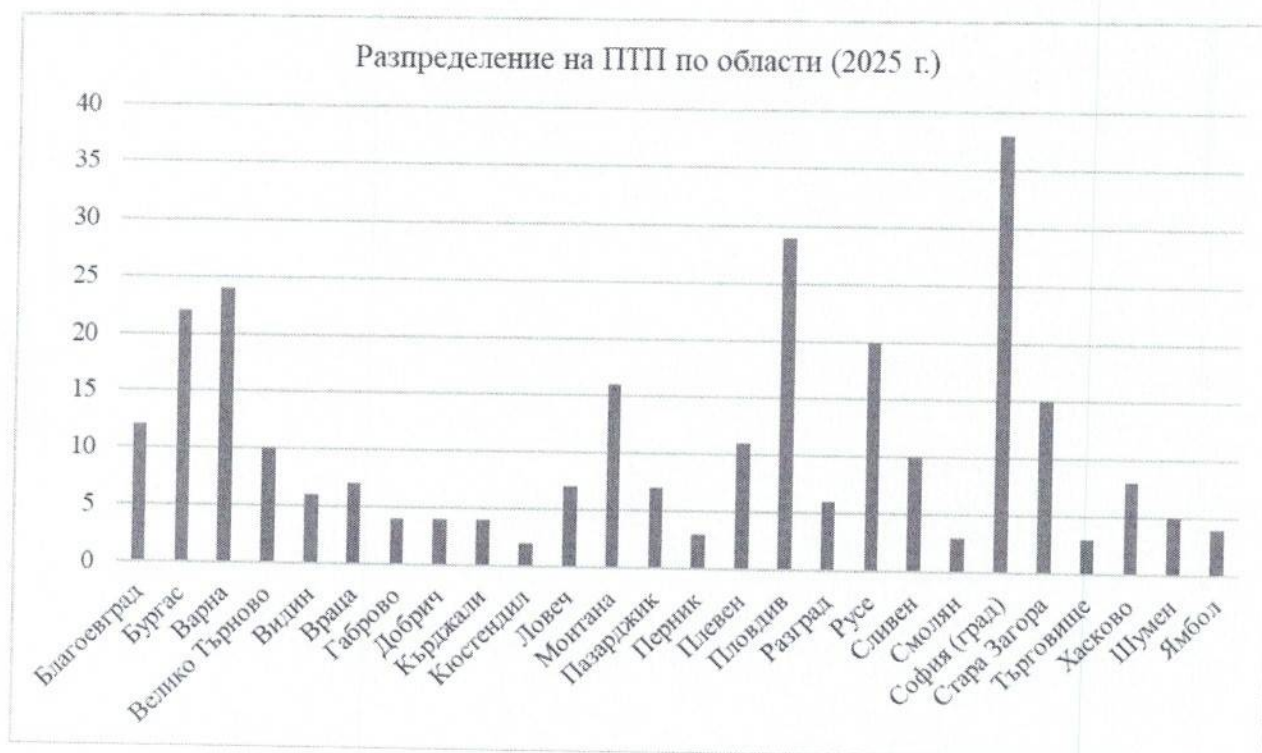
Разпределението на ПТП по области е показано в следващата таблица:

Таблица 3

Разпределение на ПТП по области (2025 г.)			
Област	ПТП	Ранени	Загинали
Благоевград	12	15	2
Бургас	22	28	3
Варна	24	31	3
Велико Търново	10	13	1
Видин	6	8	1
Враца	7	9	1
Габрово	4	5	0
Добрич	4	5	0
Кърджали	4	5	0
Кюстендил	2	3	0
Ловеч	7	9	1
Монтана	16	20	2
Пазарджик	7	9	1
Перник	3	4	0

Плевен	11	14	1
Пловдив	29	37	4
Разград	6	8	0
Русе	20	25	3
Сливен	10	13	1
Смолян	3	4	0
София (град)	47	59	6
Стара Загора	15	19	2
Търговище	3	4	0
Хасково	8	10	1
Шумен	5	6	0
Ямбол	4	5	0
ОБЩО	590	751	75

Следва и графичното представяне на данните за аварийността на водачите на МПС от разглежданите категории.



В относителни показатели статистическите данни от таблица 3 показват, областите с най-много регистрирани ПТП с ранени и загинали участници. Разпределението е показано в Таблица 4

Таблица 4

Област	Дял от общо ПТП	Дял от общо ранени	Дял от общо загинали
София (град)	6,44%	6,39%	6,67%
Пловдив	4,92%	4,93%	5,33%
Варна	4,07%	4,13%	4,00%
Бургас	3,73%	3,73%	4,00%
Русе	3,39%	3,33%	4,00%
Монтана	2,71%	2,66%	2,67%
Стара Загора	2,54%	2,53%	2,67%
Благоевград	2,03%	2,00%	2,67%
Плевен	1,86%	1,86%	1,33%
Сливен	1,69%	1,73%	1,33%
В. Търново	1,69%	1,73%	1,33%

Обобщени изводи:

- **ПТП са силно концентрирани** в големите градски области – София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе събират **22,55% от всички ПТП**.
- **Разпределението на ранените** почти напълно следва разпределението на ПТП – коефициентът ранени/ПТП е стабилен между 1,25 и 1,30.
- **Разпределението на загиналите** е по-неравномерно – **Благоевград** има най-висок коефициент (0,17), а **Плевен** – най-нисък (0,09).
- **10 области нямат загинали** – това са предимно области с по-малък брой ПТП и по-ниска интензивност на трафика.
- **Общата тежест** (ранени+загинали на ПТП) е почти еднаква за всички области – между 1,36 и 1,42 – което предполага, че **тежестта на ПТП е равномерна в цялата страна**.
- **София (град)** води по абсолютен брой загинали (5), но коефициентът ѝ загинали/ПТП (0,13) е среден за страната.

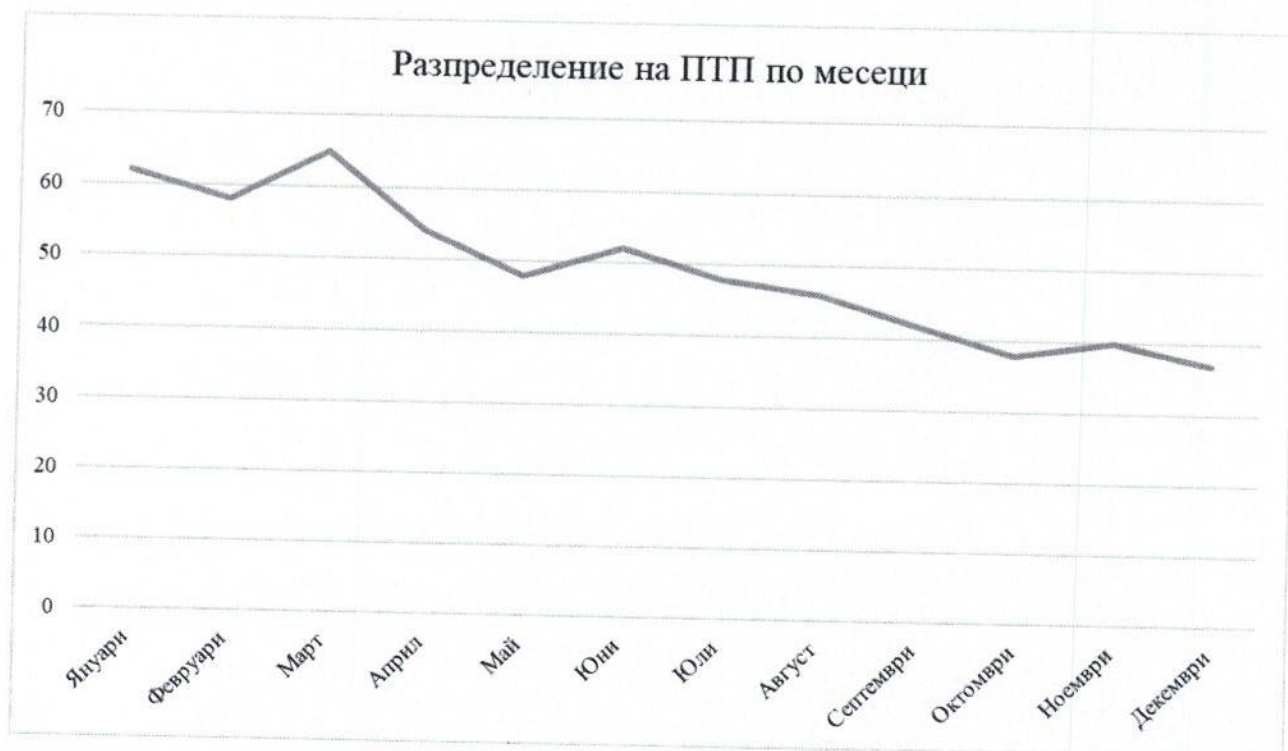
В рисковите области (София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе, Благоевград) е необходимо да се направи обследване на местата с концентрация на ПТП и да се подобрят пътните условия посредством подобряване на пътните съоръжения и знаци така, че да бъдат в помощ на водачите и да намалят тежестта на ударите при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

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

Таблица 5

Таблица на ПТП, ранени и загинали по месеци (пропорционално)						
Месец	ПТП	Ранени	Загинали	Дял от ПТП (%)	Ранени/ПТП (%)	Загинали/ПТП (%)
Януари	62	79	8	10,51%	1,27	0,13
Февруари	58	74	7	9,83%	1,28	0,12
Март	65	83	8	11,02%	1,28	0,12
Април	54	69	7	9,15%	1,28	0,13
Май	48	61	6	8,14%	1,27	0,13
Юни	52	66	7	8,81%	1,27	0,13
Юли	48	61	6	8,14%	1,27	0,13
Август	46	58	6	7,80%	1,26	0,13
Септември	42	53	5	7,12%	1,26	0,12
Октомври	38	48	5	6,44%	1,26	0,13
Ноември	40	51	5	6,78%	1,28	0,13
Декември	37	48	5	6,27%	1,3	0,14
ОБЩО	590	751	75	100%	1,27	0,13



Основните изводи от статистическите данни за разпределение на ПТП с пострадали участници са следните:

- Най-много ПТП са регистрирани през месец **март (65)**, най-малко – през месец **декември (37)**.
- **Първото тримесечие (януари–март)** се очертава като най-аварийното – **31,36%** от всички ПТП.
- **Есенните месеци (септември–ноември)** са най-спокойни – **20,34%** от всички ПТП.
- **Коефициентът ранени/ПТП** е стабилен през цялата година – между **1,26 и 1,30**.
- **Коефициентът загинали/ПТП** също е стабилен – между **0,12 и 0,14**.
- **Декември** има най-висока обща тежест (1,44), но разликата спрямо другите месеци е минимална.
- **Сезонът не влияе съществено върху тежестта на ПТП** – фаталността и травматизмът са равномерни през цялата година.

На основание основните изводи от аварийността разпределена по месец от годината могат да се направят препоръки за постоянен засилен контрол върху състоянието на водача и техническото състояние на МПС.

В следващата таблица 6 са посочени статистическите данни на ПТП разпределени по ден от седмицата.

Таблица 6

Таблица на ПТП, ранени и загинали по ден от седмицата (пропорционално)						
Ден от седмицата	ПТП	Ранени	Загинали	Дял от ПТП (%)	Ранени/ПТП	Загинали/ПТП
Понеделник	88	112	11	14,92%	1,27	0,13
Вторник	85	108	11	14,41%	1,27	0,13
Сряда	90	115	11	15,25%	1,28	0,12
Четвъртък	92	117	12	15,59%	1,27	0,13
Петък	95	121	12	16,10%	1,27	0,13
Събота	78	99	10	13,22%	1,27	0,13
Неделя	62	79	8	10,51%	1,27	0,13
ОБЩО	590	751	75	100%	1,27	0,13



Основните изводи направени на основа резултатите от разпределението на ПТП с пострадали участници показват, че:

- Работните дни събират над 3/4 от всички ПТП (76,27%).
- Средно на ден в работен ден се случват 90 ПТП, а в почивен – 70 ПТП.
- Работните дни са с 28,6% по-рискови за реализиране на инциденти от почивните по отношение на честота на ПТП.
- Най-много ПТП са регистрирани в петък (95 ПТП, 16,10%).
- Най-малко ПТП – неделя (62 ПТП, 10,51%).
- Работните дни (понеделник – петък) имат по-висок интензитет на транспортната аварийност – 450 ПТП (76,27%).
- Почивните дни (събота + неделя) са по-спокойни – 140 ПТП (23,73%).
- Тежестта на ПТП (ранени/ПТП и загинали/ПТП) е еднаква за всички дни – няма ден с по-тежки или по-леки инциденти.
- Най-висока концентрация на ПТП има в четвъртък, сряда и петък – т.е. втората половина на работната седмица.

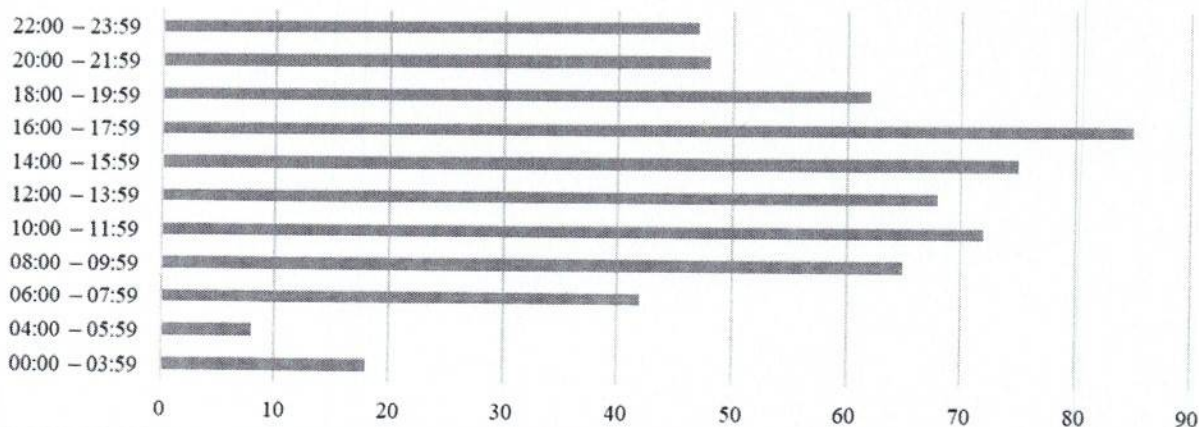
Следващите данни за регистрираните ПТП с пострадали участници показват разрешението на настъпване по час от денонощието.

Таблица 7

Таблица на ПТП, ранени и загинали по часове от денонощието (пропорционално)						
Часов диапазон	ПТП	Ранени	Загинали	Дял от ПТП (%)	Ранени/ПТП	Загинали/ПТП
00:00 – 03:59	18	23	3	3,05%	1,28	0,17
04:00 – 05:59	8	10	1	1,36%	1,25	0,13
06:00 – 07:59	42	53	5	7,12%	1,26	0,12
08:00 – 09:59	65	83	8	11,02%	1,28	0,12

10:00 – 11:59	72	92	9	12,20%	1,28	0,13
12:00 – 13:59	68	86	8	11,53%	1,26	0,12
14:00 – 15:59	75	95	9	12,71%	1,27	0,12
16:00 – 17:59	85	108	10	14,41%	1,27	0,12
18:00 – 19:59	62	79	8	10,51%	1,27	0,13
20:00 – 21:59	48	61	7	8,14%	1,27	0,15
22:00 – 23:59	47	61	7	7,97%	1,3	0,15
ОБЩО	590	751	75	100%	1,27	0,13

Разпределение на ПТП по час от денонощието



Анализът на статистическите данни на ПТП с пострадали разпределени по час от денонощието показва, че:

- Най-висока обща тежест се регистрират в тъмната част от денонощието (22:00 – 03:59), която достига до **1,45**.
- Най-ниска обща тежест се отбелязва в ранните сутрешни и обедни часове (04:00 – 13:59) – около **1,38**.
- Коефициентът на загинали е най-висок през нощта (00:00 – 03:59) – **0,17**, което е с **30%** по-високо от средния - **0,13**.
- Нощните часове имат с **25%** по-висок коефициент на загинали от дневните (0,15 срещу 0,12).
- Въпреки че в нощните часове се случват само **20,5%** от ПТП, те причиняват непропорционално висок дял от загиналите.
- Най-много ПТП – в 16:00 – 17:59 (85 ПТП, 14,41%).
- Най-малко ПТП – в 04:00 – 05:59 (8 ПТП, 1,36%).
- Следобедният пик (14:00 – 17:59) събира **27,12%** от всички ПТП.
- Сутрешният пик (08:00 – 11:59) събира **23,22%** от всички ПТП.
- Най-висока фаталност – през нощта (00:00 – 03:59) – **0,17** загинали/ПТП.
- Нощните часове са с **25%** по-висок коефициент на загинали от дневните.

- **Коефициентът ранени/ПТП** е стабилен през цялото денонощие (1,25 – 1,30).

В следващата таблица са показани най-рисковите комбинации за транспортната аварийност като са изведени месец, ден от седмицата и час от денонощието

Таблица 8

Най-рисковите комбинации (по брой ПТП)							
Месец	Ден	Часов диапазон	ПТП	Ранени	Загинали	Ранени/ПТП	Загинали/ПТП
Март	Петък	16:00 – 17:59	8	10	1	1,25	0,13
Януари	Четвъртък	14:00 – 15:59	7	9	1	1,29	0,14
Октомври	Петък	16:00 – 17:59	7	9	1	1,29	0,14
Март	Сряда	10:00 – 11:59	7	9	1	1,29	0,14
Септември	Петък	08:00 – 09:59	6	8	1	1,33	0,17
Февруари	Петък	16:00 – 17:59	6	8	1	1,33	0,17
Април	Четвъртък	14:00 – 15:59	6	8	1	1,33	0,17
Май	Петък	16:00 – 17:59	6	8	0	1,33	0
Юни	Сряда	10:00 – 11:59	6	8	1	1,33	0,17
Ноември	Петък	16:00 – 17:59	6	8	1	1,33	0,17

Комбинираният анализ между аварийността по месец, ден от седмицата и час от денонощието на база данните посочени в таблица 8 показват следните изводи:

- **Най-висок дял в транспортния травматизъм се очертава денят Петък, в часовият интервал между 16:00 – 17:59** предимно през месеците март, октомври, февруари, ноември.
- **Най-голям брой на загиналите участници в ПТП са регистрирани в дните Събота/неделя, в часовият интервал между 22:00 – 03:59**, през месеците декември и август с относителен дял **0,50 загинали/ПТП**.
- **Най-висок травматизъм се регистрира в Петък, между 08:00 – 09:59** (особено през септември) – **1,33 ранени/ПТП**.
- **Месечна зависимост на рисковите фактори за безопасност на движението по пътищата:**

- ✓ **Март** – висок риск през целия ден.
- ✓ **Септември** – висок риск сутрин и следобед.
- ✓ **Декември** – висок риск следобед и нощ.
- ✓ **Август** – висок риск следобед и нощ.

- **Рискови дни от седмицата:**

- ✓ **Петък** – най-рисков ден във всички часове.
- ✓ **Неделя** – най-безопасен ден (особено сутрин).

- **Часови зависимости:**

- ✓ **16:00 – 17:59** – най-рисков часови диапазон за настъпване на ПТП.
- ✓ **22:00 – 03:59** – най-рисков часови диапазон за настъпване на ПТП с летален изход на пострадалите.

Място на настъпване на ТПТП и вид на ТПТП

Таблица 9

Място на настъпване	ТПП	Ранени	Загинали	Дял от ТПП (%)	Ранени/ТПП	Загинали/ТПП
В населено място	385	495	28	65,25%	1,29	0,07
Извън населено място	205	256	47	34,75%	1,25	0,23
ОБЩО	590	751	75	100%	1,27	0,13

Данните за регистрираните ПТП с пострадали в населени и извън населени места показват зависимости и евентуални причина за пострадалите участници.

Повече ПТП се регистрират в населените места (65,25%). В тази урбанизирана територия, гъстотата на транспортните потоци е по-голяма и броят на пострадалите е по-балак поради по-ниската скоростна движение на МПС. И обратно – по пътищата на извън населени места се забелязват ПТП с по-тежки последици на участниците (62,67% от загиналите) – въпреки че там има по-малко ПТП. **Фаталността на пострадалите участници извън населените места е 3,3 пъти по-висока** – коефициент 0,23 срещу 0,07.

Вероятните причини за високата фаталност извън населените места могат да се характеризират с по-високи разрешени скорости, видът на ПТП (Челни и странични сблъсъци с автомобили), по-дълго време за реакция на спешните екипи.

В следващите таблици са изнесени данни за вида на инцидентите в населени и извън населени места.

Таблица 10

ПТП в населени места – по вид на ПТП						
Вид на ПТП	ПТП	Ранени	Загинали	Дял от ПТП (%)	Ранени/ПТП	Загинали/ПТП
Падане на пътник	165	215	2	42,86%	1,3	0,01
Блъскане на пешеходец	52	52	8	13,51%	1	0,15
Сблъскване между МПС странично	48	62	3	12,47%	1,29	0,06
Сблъскване между МПС отзад	35	45	2	9,09%	1,29	0,06
Блъскане на спряно/паркирано ППС	28	36	1	7,27%	1,29	0,04
Сблъскване между МПС челно	15	19	4	3,90%	1,27	0,27
Блъскане на велосипедист	12	12	1	3,12%	1	0,08
Друг вид ПТП	18	23	1	4,68%	1,28	0,06
Преобръщане на МПС	7	9	1	1,82%	1,29	0,14
Блъскане в препятствие/стълб/скат	5	6	0	1,30%	1,2	0
ОБЩО в населени места	385	495	28	100%	1,29	0,07

Анализът на изнесените данни в горната таблица показват **доминиране на вида ПТП с пострадали „Падане на пътник“ – 165 ПТП (42,9% от всички в населени места)**, свързано почти изключително с **автобуси МЗ** и тролейбуси/трамваи, но с ниска фаталност (0,01 загинали/ПТП), но висок травматизъм (1,30 ранени/ПТП).

Втори по честота на настъпване са ПТП от вида „Блъскане на пешеходец“ – 52 ПТП (13,5%), с фаталност 0,15 – значително по-висока от средното за населените места (0,07).

Следващите по интензитета са ПТП от вида „Сблъскване между МПС странично“ – 48 ПТП (12,5%).

Таблица 11

ПТП извън населени места – по вид на ПТП						
Вид на ПТП	ПТП	Ранени	Загинали	Дял от ПТП (%)	Ранени/ПТП	Загинали/ПТП
Сблъскване между МПС челно	48	60	18	23,41%	1,25	0,38
Сблъскване между МПС	42	53	10	20,49%	1,26	0,24

странично						
Сблъскване между МПС отзад	35	44	5	17,07%	1,26	0,14
Преобръщане на МПС	28	35	5	13,66%	1,25	0,18
Блъскане в предпазна ограда/мантинела	18	23	2	8,78%	1,28	0,11
Блъскане на спряно/паркирано ППС	12	15	2	5,85%	1,25	0,17
Блъскане в дърво/крайпътно съоръжение	10	12	3	4,88%	1,2	0,3
Падане на пътник	6	8	0	2,93%	1,33	0
Блъскане на пешеходец	4	4	2	1,95%	1	0,5
Друг вид ПТП	2	2	0	0,98%	1	0
ОБЩО извън населени места	205	256	47	100%	1,25	0,23

При анализ на ПТП извън населени места се очертава доминиращ вид „Сблъскване на МПС челно“ – 48 ПТП (23,4% от всички извън населени места), с най-висока фаталност – 0,38 загинали/ПТП (1 загинал на всеки 2–3 ПТП) с участието на водачи управляващи МПС от категория N3 и комбинации N3+O4.

Следващите по честота на настъпване са ПТП от вида „Сблъскване на МПС“ странично – 42 ПТП (20,5%) с фаталност 0,24, както и „Сблъскване на МПС отзад“ – 35 ПТП (17,1%) с фаталност 0,14.

Други ПТП специфични за извън населените места са самокатастрофиралите водачи на МПС, които регистрират инциденти при „Преобръщане на МПС“ – 28 ПТП (13,7%) – фаталност 0,18, „Блъскане в предпазна ограда/мантинела“ – 18 ПТП (8,8%) и „Блъскане в дърво/крайпътно съоръжение“ – 10 ПТП (4,9%) – фаталност 0,30 (много висока).

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 пътната сигнализация и обезопасяване на опасни участъци (преди завои, скатове)
4. Специални мерки за защита на уязвими участници посредством национални кампании насочени към пешеходците, обучения, и инструктажи на работници на пътното платно.

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

В таблица 12 са показани най-честите нарушения допускани от водачи на МПС от разглежданите категории и предизвикали ПТП.

Таблица 12

ПТП, ранени и загинали по вид на нарушението на водача						
Вид на нарушението	ПТП	Ранени	Загинали	Дял от ПТП(%)	Ранени/ПТП	Загинали/ПТП
Несъобразена скорост с пътните условия	142	180	24	24,07%	1,27	0,17
Неправилен превоз на хора (падане на пътник)	118	155	2	20,00%	1,31	0,02
Отнемане предимство на пешеходец	48	48	8	8,14%	1	0,17
Отнемане предимство на ППС на кръстовище	42	54	5	7,12%	1,29	0,12
Навлизване в насрещното движение	38	48	12	6,44%	1,26	0,32
Неспазване на дистанция	35	45	4	5,93%	1,29	0,11
Внезапна промяна на посоката	28	35	5	4,75%	1,25	0,18
Друго нарушение на водача	62	78	6	10,51%	1,26	0,1
Неправилно изпреварване	18	23	3	3,05%	1,28	0,17
Неправилно завиване (ляво/дясно/обратен завой)	16	20	2	2,71%	1,25	0,13
Неправилно движение на заден ход	12	15	2	2,03%	1,25	0,17
Употреба на алкохол	8	10	2	1,36%	1,25	0,25
Неправилно преминаване в съседна лента	6	8	0	1,02%	1,33	0
Техническа неизправност на ППС	4	5	0	0,68%	1,25	0
Друга причина (не е нарушение на водача)	13	17	2	2,20%	1,31	0,15
ОБЩО	590	751	75	100%	1,27	0,13

Видно от данните в Таблица 12, с най-голяма травматичност и честота са нарушенията от вида „Несъобразена скорост с пътните условия“ със 142 ПТП или 24,07% от всички нарушения, следват „Неправилен превоз на хора (падане на пътник)“ – 118 ПТП (20,00%),

„Отнемане предимство на пешеходец“ – 48 ПТП (8,14%), „Отнемане предимство на ППС на кръстовище“ – 42 ПТП (7,12%) и „Навлизване в насрещното движение“ – 38 ПТП (6,44).

Таблица 13

Нарушение	В населено място	Извън населено място
Неправилен превоз на хора	118 (основно)	0
Отнемане предимство на пешеходец	48	рядко
Несъобразена скорост	42	100
Навлизване в насрещното	8	30
Внезапна промяна на посоката	10	18

Сравнявайки нарушенията на водачите довели до ПТП в градски и извънградски условия (Таблица 13) се вижда, че в населените места доминират неспазване правилата за движение при неправилен превоз на хора и отнемане предимство на пешеходец, а в извън населените места доминират несъобразена скорост и навлизане в насрещното платно за движение.

Анализът на статистиката за ПТП, ранени и загинали от извършени нарушения на водачите на МПС води до основните изводи:

- Най-честото нарушение – несъобразена скорост с пътните условия (142 ПТП, 24% от всички).
- Второ най-често – неправилен превоз на хора (118 ПТП, 20%) – почти изцяло свързано с автобуси МЗ.
- Най-фаталното нарушение – навлизане в насрещното движение (0,32 загинали/ПТП).
- Най-висок травматизъм – неправилен превоз на хора (1,31 ранени/ПТП).
- Употребата на алкохол – рядка (1,4% от ПТП), но много фатална (0,25 загинали/ПТП).
- Нарушенията на водачите са причина за над 97% от ПТП – само 2,2% са с друга причина.

На основание данните за ПТП и извършените нарушения от водачите следва да определим и какви нарушения най-често водят до инциденти в насяно и извън населено място.

Следващите таблици визуализират статистиката по тези показатели.

Таблица 14

Нарушения на водачите – в населено място					
Вид на нарушението	ПТП	Ранени	Загинали	Ранени/ПТП	Загинали/ПТП
Неправилен превоз на хора (падане на пътник)	118	155	2	1,31	0,02
Отнемане предимство на пешеходец	48	48	8	1	0,17

Несъобразена скорост с пътните условия	42	53	6	1,26	0,14
Отнемане предимство на ППС на кръстовище	38	49	4	1,29	0,11
Друго нарушение на водача	32	40	2	1,25	0,06
Неспазване на дистанция	18	23	2	1,28	0,11
Внезапна промяна на посоката	12	15	1	1,25	0,08
Неправилно движение на заден ход	10	13	2	1,3	0,2
Неправилно завиване (ляво/дясно/обратен завои)	10	13	1	1,3	0,1
Навлизване в насрещното движение	8	10	2	1,25	0,25
Неправилно изпреварване	6	8	0	1,33	0
Употреба на алкохол	4	5	1	1,25	0,25
Неправилно преминаване в съседна лента	2	3	0	1,5	0
Техническа неизправност на ППС	2	3	0	1,5	0
Друга причина (не е нарушение на водача)	5	6	1	1,2	0,2
ОБЩО в населено място	355	444	32	1,25	0,09

Анализът на горните статистически данни показва, че нарушения с много **по-висока честота** извън населени места допринесли за инцидентите са „Несъобразена скорост“ с 42 ПТП, 53 ранени и 6 загинали участника, „Навлизване в насрещното платно за движение“ – ПТП, 10 ранени и 2 загинали и „Неправилно изпреварване“ – 6 ПТП с 8 ранени.

Преобладаващите нарушения на водачите допринесли за ПТП в населеното място са „Неправилен превоз на хора“ (118 ПТП) – почти изцяло от водачи на автобуси, „Отнемане предимство на пешеходец“ (48 ПТП) и Отнемане предимство на кръстовище (38 ПТП).

Таблица 15

Нарушения на водачите – извън населено място					
Вид на нарушението	ПТП	Ранени	Загинали	Ранени/ПТП	Загинали/ПТП
Несъобразена скорост с пътните условия	100	127	18	1,27	0,18
Навлизване в насрещното движение	30	38	10	1,27	0,33
Друго нарушение на водача	30	38	4	1,27	0,13
Внезапна промяна на	16	20	4	1,25	0,25

посоката					
Неспазване на дистанция	17	22	2	1,29	0,12
Отнемане предимство на ППС на кръстовище	4	5	1	1,25	0,25
Неправилно изпреварване	12	15	3	1,25	0,25
Неправилно завиване (ляво/дясно/обратен завой)	6	7	1	1,17	0,17
Неправилно движение на заден ход	2	2	0	1	0
Употреба на алкохол	4	5	1	1,25	0,25
Техническа неизправност на ППС	2	2	0	1	0
Друга причина (не е нарушение на водача)	8	11	1	1,38	0,13
ОБЩО извън населено място	231	292	45	1,26	0,19

Анализът на горните статистически данни показва, че извън населеното място доминират нарушенията от водачите на МПС, довели до инциденти, са „Несъобразена скорост с пътните условия“ (100 ПТП), „Навлизване в насрещното платно за движение“ (30 ПТП) и „Неправилно изпреварване“ (12 ПТП).

Основният извод е, че ПТП извън населени места фаталният край на пострадалите участници е с пъти по-висок от тези случай в населени места.

В следващите данни ще разгледаме профильт на водачите извършили нарушения на правилата за движение или са участвали не по своя вина в ПТП. Основните показатели които ще анализираме са данните за възраст, пол и стаж на водачите.

Разпределението по възраст на участващите в ПТП и пострадали участници в движението е показано в Таблица 16.

Таблица 16

Разпределение на ПТП по възраст на водача						
Възрастова група	ПТП	Ранени	Загинали	Дял от ПТП (%)	Ранени/ПТП	Загинали/ПТП
18 – 25 години	48	62	8	8,14%	1,29	0,17
26 – 35 години	95	121	12	16,10%	1,27	0,13
36 – 45 години	118	150	14	20,00%	1,27	0,12
46 – 55 години	142	180	18	24,07%	1,27	0,13

56 – 65 години	112	142	14	18,98%	1,27	0,13
над 65 години	75	96	9	12,71%	1,28	0,12
ОБЩО	590	751	75	100%	1,27	0,13

Възрастовата група 46 – 55 години има най-много участия в ПТП – почти 1/4 от всички. Това е групата от най-активни професионални водачи на товарни автомобили и автобуси. **Най-младите водачи (18 – 25 г.)** имат **най-висок дял при ПТП с пострадали и загинали** – 0,17 (1 загинал на 6 ПТП). Това е с **30% над средната (0,13)**. Причините за този травматизъм след ПТП могат да се обяснят с по-малко опит, по-рисково поведение при управление на МПС или по-чести нарушения на скоростните режими.

Таблица 18

Разпределение на ПТП по пол на водача						
Пол	ПТП	Ранени	Загинали	Дял от ПТП (%)	Ранени/ПТП	Загинали/ПТП
Мъже	578	736	74	97,97%	1,27	0,13
Жени	12	15	1	2,03%	1,25	0,08
ОБЩО	590	751	75	100%	1,27	0,13

Анализът на данните от Таблица 18 показва тенденцията, че мъжете са водачи участвали в 97,97% от ПТП, а жените са само в 2,03% от ПТП.

Фаталността на пострадалите участници в ПТП при мъжете (0,13) е 1,6 пъти по-висока от тази при жените (0,08), а травматизмът е почти еднакъв – 1,27 за мъже, 1,25 за жени.

Стажът на водачите на МПС от тези категории показва зависимости в аварийността между водачи с по-голям стаж и тези с по-малък такъв. Водачите със стаж между 6 и 10 години участват най-често в ПТП. Те вече имат увереност, но може би все още не са изградили напълно превантивно поведение. Най-висок дял при ПТП със загинали участници имат водачите с най-голям стаж (над 30 години) – 0,18 (1 загинал на 5–6 ПТП). Причините могат да се обяснят с по-високата възраст (над 65 г.), водеща след себе си по-бавна реакция или евентуални здравословни проблеми.

Таблица 19

Разпределение на ПТП по стаж на водача						
Стаж (години)	ПТП	Ранени	Загинали	Дял от ПТП (%)	Ранени/ПТП	Загинали/ПТП
0 – 5 години	95	122	12	16,10%	1,28	0,13
6 – 10 години	108	138	12	18,31%	1,28	0,11
11 – 15 години	95	121	10	16,10%	1,27	0,11
16 – 20 години	85	108	10	14,41%	1,27	0,12

21 – 25 години	75	95	10	12,71%	1,27	0,13
26 – 30 години	65	83	9	11,02%	1,28	0,14
над 30 години	67	84	12	11,36%	1,25	0,18
ОБЩО	590	751	75	100%	1,27	0,13

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

- 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 младите шофьори са по-склонни към рисковано поведение, средно възрастните (46–60 г.) са най-често участващи в тежки инциденти. Персонализираните мерки за всяка група биха помогнали за намаляване на жертвите

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, **45** от тях **НЕ ПРИТЕЖАВАТ** „Свидетелство за професионална компетентност“ за да извършват тази дейност. Разпределението на тези водачи по категория управлявано от тях МПС е както следва: водачи на товарни автомобили категория N2 - 16 броя, водачи на товарни автомобили N3 -10 броя, водачи на автобуси M2 – 8 броя, водачи на автобуси M3 – 6 броя и водачи на товарни N3 + O4 (комбинация) – 3 броя.

Тази констатация показват липса на контрол от ръководителите на транспортни предприятия за проверка на законоустановените документи за извършване на дейността „Водач на МПС“ от страна на работодателите!

ИЗВОДИ:

Анализът на 590 ПТП с участието на товарни автомобили и автобуси показва, че:

1. Най-големият проблем са водачите на тежкотоварните автомобили N3 – те причиняват непропорционално висок дял от загиналите. Необходим е обстоен персонален анализ на фирмите към които работят тези водачи.
2. Времевите пикове (петък следобед, нощни часове, първо тримесечие) изискват целенасочени мерки свързани с подобряване на квалификацията на водачите на МПС, непрекъсната техническа поддръжка на МПС, планиране на пътуванията.
3. Нарушенията на водачите са причина за 97% от ПТП – най-вече несъобразена скорост и навлизане в платното за насрещно движение.

4. Младите водачи (18–25 г.) и възрастните водачи (над 65 г.) са групите допуснали ПТП с най-висока фаталност.
5. Прилагане на добрите европейски практики би подобрило в значителна степен безопасността на движение по пътищата.

Препоръки за подобряване на безопасността на движение по пътищата и ограничаване на транспортния травматизъм

Приоритетно наблюдение и контрол на водачите на МПС от категории N3 и N3+O4

- Въвеждане на нормативно изискване за използване на МПС със задължителни системи за безопасност в новите тежкотоварни автомобили от 2024 г.:
 - Автоматично аварийно спиране (AEBS) – за N3
 - Система за информация за мъртвия ъгъл (BSIS)
 - Система за предупреждение при напускане на лентата (LDW)
 - Монтиране на алкохолен ключ (AIIF)
 - Система за предупреждение при умора и разсеяност (DDAW)
- Ограничители на скоростта на движение на МПС
- Интелигентна система за контролиране на скоростта (ISA)
- Въвеждане на национално ограничение от 30 km/h в градските
- Повишаване качеството на пътната инфраструктура и поддържане на високо технологична хоризонтална и вертикална маркировка на пътните и улични плати.
- Определяне на критерии за качество и годност на водачите на МПС за превоз на пътници и товари.
- Събиране и анализ на данни за ПТП

Прилагане на препоръките ще доведе до намаляване на ПТП, ранените и загиналите и ще подпомогне изпълнението на Националната стратегия за ограничаване на ПТП (2021–2030).

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

Стратегическите цели на ръководството на ИА „Автомобилна администрация“ в областта на ограничаване на пътнотранспортния травматизъм, повишаване на административния капацитет на служителите и повишаване качеството на административно обслужване на граждани и фирми. За изпълнението на тези цели усилията са насочени към:

- Подобряване на управлението на транспортната система;
- Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на

- транспортния пазар;
- Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната;
- Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система посредством целенасочен превантивен и административен контрол.

В изпълнение на утвърдените мерки за ограничаване на пътнотранспортните произшествия с пострадали граждани по време на работа, посочени в „Националната стратегия за подобряване на безопасността на движение по пътищата в Република България за периода 2021-2030“, Решение 16/17.01.2019 на Министерски съвет и писмо от Дирекция „Правна“ – МТС с рег. № 10-03-28/31.01.2019 г., ръководството на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ утвърди система за управление на безопасността на движение по пътищата (СУБДП), в която са заложили добрите практики, базирани на международния опит в управление на безопасността на движението по пътищата и систематизирани в стандарта БДС ISO 39001:2014. Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ продължава да изпълнява утвърдената „Система за управление безопасността на движение по пътищата“ (СУБДП) съгласно изискванията на международен стандарт БДС ISO 39001:2014. С цел привеждане на утвърдените политики и процедури на СУБДП в дейностите на ИААА, в съответствие с изискванията на стандарт БДС ISO 39001:2014 бе проведен контролен одит от независима сертифицираща организация. На база положителните резултати от одита на СУБДП, ИААА получи правото да продължи сертификацията съгласно изискванията на БДС ISO 39001:2014.

Контролната дейност на служителите от агенцията е насочен към изпълнение на стратегическите и оперативни, които са включени в Националната стратегия за безопасност на движение по пътищата 2021-2030 г. и секторния план Министерство на транспорта и съобщенията 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 лесноразваляеми хранителни продукти и специални транспортни средства, предназначени за тези превози (АТР), Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR);
- 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 2025 г. са съставени 17650 броя акта за установяване на административни нарушения (АУАН) с 39 броя повече спрямо 2024 г.

Разпределението на съставените АУАН по областни отдели на ИА „Автомобилна администрация“ е показано в Таблица 1:

Таблица 1

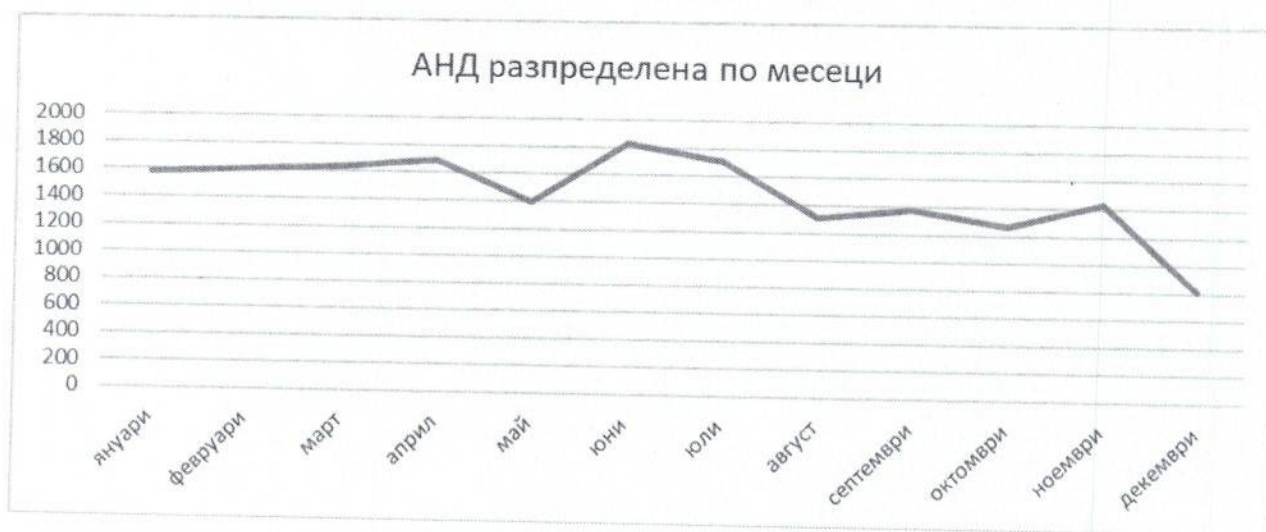
ОО АА	Брой АУАН през 2025 г.	Брой АУАН през 2024 г.	Разлика
Благоевград	1872	1506	366
Бургас	578	738	-160
Варна	848	1089	-241
В. Търново	311	152	159
Видин	463	400	63
Враца	191	278	-87
Габрово	232	255	-23
Добрич	456	408	48
Кърджали	308	277	31
Кюстендил	301	332	-31
Ловеч	355	220	135
Монтана	249	379	-130
Пазарджик	315	297	18
Перник	372	451	-79
Плевен	564	758	-194
Пловдив	514	502	12
Разград	1713	832	881
Русе	2618	2715	-97
Силистра	452	368	84
Сливен	75	60	15

Смолян	180	161	19
София	2458	3659	-1201
Стара Загора	290	300	-10
Търговище	653	521	132
Хасково	1004	777	227
Шумен	71	21	50
Ямбол	175	129	46

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.

Таблица 2

януари	февруари	март	април	май	юни	юли	август	септември	октомври	ноември	декември
1582	1609	1633	1690	1397	1827	1711	1316	1375	1266	1429	815



Разпределение на съставените АУАН по вид на търговската дейност е следната:

- **Превоз на пътници** (7,8% от общо съставените АУАН) –802 бр. АУАН на водачи и 566 бр. АУАН на управителите на фирмите;
- **Превоз на товари** (84,2% от общо съставените АУАН) –10 746 бр. АУАН на водачи и 4 091 бр. АУАН на управителите на фирмите;
- **Превоз на опасни товари ADR** (0,85% от общо съставените АУАН) –132 бр. АУАН на водачи и 18 управителите на фирмите;
- **Таксиметров превоз** (3,89 % от общо съставените АУАН) – 613 водачи, 74 бр. АУАН на управителите на фирмите;
- **Нерегламентиран превоз** – (0,16 % от общо съставените АУАН) - 28 бр. АУАН на водачи и 1 бр. АУАН на управителя на фирмата;

- **Учебен център за подготовка на кандидат водачи на МПС 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) и **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) (0,58% от общо съставените АУАН) – 102 бр. АУАН на преподаватели и 28 на ръководители на Учебните центрове;
- **Контролно технически пункт за периодична проверка на техническото състояние на МПС** (2,4 % от общо съставените АУАН) – 397 броя АУАН на членове на комисия и 24 управителите на фирмите.

Данните за взетото отношение към констатираните 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.

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 през 2025 г.	Изпълнение на плана /%/
Фирми	4991	4234	85
Учебни центрове	1109	900	81
КТП	1095	1025	94
Автогари	108	97	90
Проверени работни дни на пътя	1829139	1478859	81
Проверени работни дни в предприятията	2353793	1772151	75

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

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	1160
Закона за движението по пътищата	4428
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)	1055
Регламент № 165/2014 (относно тахографите в автомобилния транспорт)	2865
АЕТР (ЕВРОПЕЙСКА СПОГОДБА за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози)	3456
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)	119
Наредба № Н 3 (относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт)	705
Наредба № 7 (за укрепване на превозваните товари)	20
Наредба № Н 8 (за условията и реда за извършване на превоз на пътници и товари за собствена сметка)	455
Наредба № 11 (за международен автомобилен превоз на пътници и товари)	2512
Наредба № Н 14 (за начина на провеждане, обхвата и организацията на контролните проверки на пътя и в предприятията и за	59

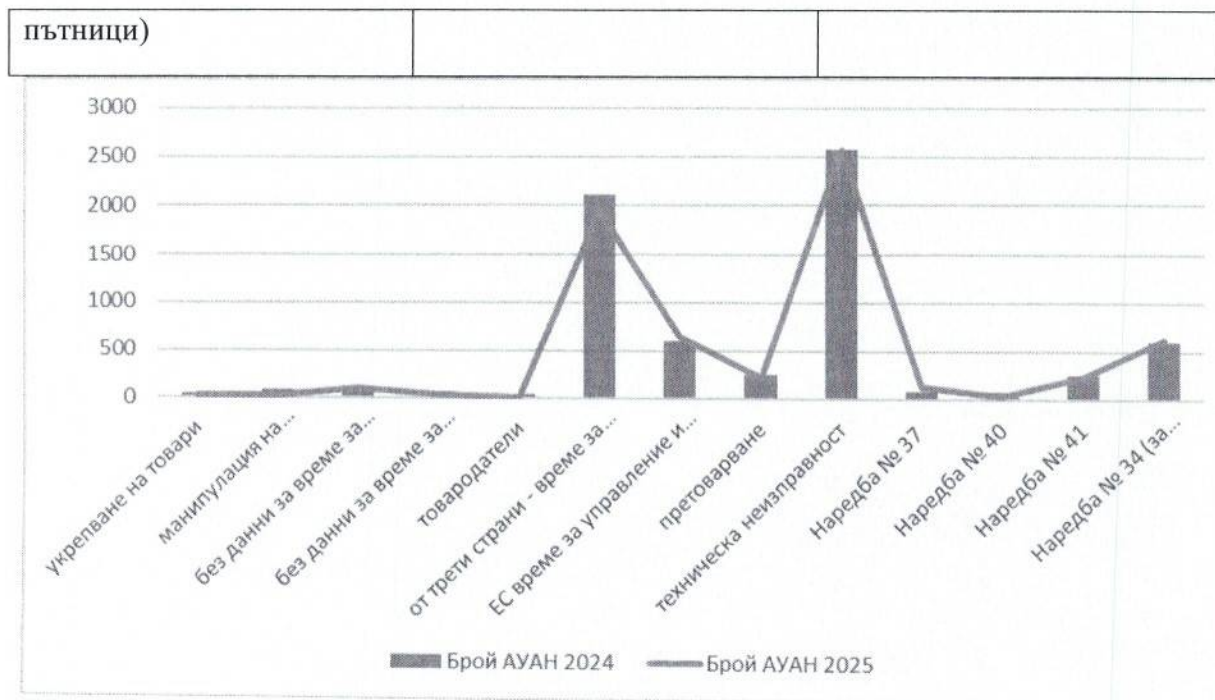
класифицирането на превозвачите и на лицата, извършващи превози за собствена сметка)	
Наредба № Н32 (за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства)	315
Наредба № 33 (за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България)	1185
Наредба № 34 (за таксиметров превоз на пътници)	619
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)	2
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)	129
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)	39
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)	229

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 ползрението на специалистите и всичките им усилия са да се ограничат до максимум ПТП с участието на тази категория водачи на МПС.

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

Нарушение	Брой АУАН	
	2024	2025
укрепване на товари	46	20
манипулация на измервателни уреди (тафографи)	88	22
без данни за време за управление и почивки за 28 дни ЕС	118	101
без данни за време за управление и почивки за 28 дни трети страни	69	37
товародатели	45	11
от трети страни - време за управление и почивки	2105	1952
ЕС време за управление и почивки	594	646
претоварване	258	221
техническа неизправност	2580	2570
Наредба № 37	88	129
Наредба № 40	87	39
Наредба № 41	260	229
Наредба № 34 (за таксиметров превоз на	601	619



Тревожните данни за участието на нови водачи със стаж до 2 години са предизвикани от редица обстоятелства, които включват непрекъснато обучение в семейна среда, учебни заведения и не на последно място учебните центрове. Всички тези „млади“ 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.

Тревожните данни за пътнотранспортния травматизъм трябва да се анализират по-подробно относно съществуващата нормативна база за обучение на кандидатите да управляват МПС и вида и методологията за извършване на контролните проверки на учебните центрове за подготовка на кандидат водачи на МПС.

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.

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. Административното обслужване 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 за такава дейност.
3. **Намаление на административната дейност:** Сравнителният анализ на административната дейност в областните отдели между 2025 и 2024 година, показва намаление на броя на издадените удостоверения за водачи на лек таксиметров автомобил, свидетелства за водачи на превозни средства превозващи опасни товари и удостоверения за консултанти по безопасността при превоза на опасни товари.

Недостатъчен брой инспектори: Към края на 2025 г., в информационните масиви на агенцията на лицензионен режим са регистрирани **21599** броя фирми от които:

- 19567 (19330 за 2024) броя фирми извършващи превоз на пътници и товари, със 104514 (103648 за 2024) заверени копия и 103381 броя МПС (102195 за 2024), което е повече с 237 при фирмите и с 866 броя заверени копия спрямо 2024 г. Увеличен е и броят на МПС извършващи тези транспортни дейности с 1186 броя;
- 904 броя са учебни центрове по наредби 37, 40 и 41 за подготовка кандидат водачи на МПС и преподаватели на водачи на МПС (1129 за 2024 г.);
- 1128 броя са КТП за ПППТИ на ППС.

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.

4. **Фокус върху физическите лица подлежащи на контрол от ООАА:** Данните показват, че 81,1 % 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.
5. **Недостиг на ресурси за изпълнение на плана:** При сегашния брой инспектори (240 служители) е невъзможно да се изпълни заложения план за проверки. Необходими са решения за оптимизиране на нормативните изисквания за планиране на контролната дейност спрямо наличния инспекторски състав.
6. **Превантивен контрол:** Необходимо е да се разработи програма за обучение на инспекторския състав, насочена към методологията за извършване на превантивен контрол над участниците в движението по пътищата.

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.

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 (13,27% от общо 6656 ТПТП през 2025 г.), настъпили през 2025 г., е регистрирано участие на водачи със стаж до 2 години за съответната категория МПС – 883 на брой, със средна възраст на водачите 22 години. Загиналите при тези ТПТП са 61 (13,38% от общо 456 загинали участници през 2025 г.) и са ранени 1 234 лица (14,87% от общо 8295 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: Разград, Перник и Бургас. На територията на 7 области (Велико Търново, Видин, Кърджали, Монтана, Смолян, Търговище, Хасково и Ямбол) 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 (9), Пловдив (4), Разград (3) и Созопол (3);
7. Настъпилите ТПТП с участието на нови водачи са 1,3 пъти повече в населените места в сравнение с тези извън населените места. Същото се наблюдава и при ранените, като те са 1,12 пъти повече в населените места в сравнение с извън населените. Обратното се отчита за загиналите при обследваните ТПТП – те са 1,39 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 25/100, 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 – 72,6% от всички ТПТП с нови водачи, а възникващите в обхвата на хоризонтални криви от пътя ТПТП са 22,2%. Данните са сходни за броя на ТПТП с участието на нови водачи като при сухо състояние на пътната настилка са настъпили близо 81% от общия брой ТПТП с нови водачи, а при мокра настилка са настъпили малко над 18% 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 – 7 ТПТП.

11. При дневно осветление са настъпили малко над 62% от обследваните ТПТП, при изкуствено осветление – близо 18%, а при сумрак и тъмнина – малко над 19%;

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 47% от всичките 15 ТПТП с нови водачи по автомагистрала, като е загинал 1 участник, а ранените са общо 8;

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 (28 ТПТП/ 0 загинали/ 24 ранени), I-6 (11/4/11), I-9 (15/0/18);

14. Загиналите участници при ТПТП с участието на нови водачи от вида „сблъскване между МПС/ ППС“ по първокласните пътища са 42 (от общо 71 ТПТП, настъпили по първокласните пътища), с ранени съответно 63 и загинали 6;

15. Видовете ТПТП с участието на нови водачи по второкласните пътища от групата „сблъскване между МПС/ ППС“, са с най-много загинали и ранени – съответно 46 ТПТП, 10 загинали и 84 ранени;

16. По третокласните и общинските пътища са настъпили общо 198 ТПТП (53,08% от общо 373 ТПТП настъпили извън населени места) с 14 загинали и 303 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 юни, юли, септември 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 8,86% от общо 6656 ТПТП, настъпили през 2025 г., е регистрирано участие на водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари – 590 на брой. Загиналите при тези ТПТП са 75 (16,44% от общо 456 загинали участници) и са ранени 751 лица (9,05% от общо 8295 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 Кърджали – 4,3%, Кюстендил – 4,3% и Шумен – 4,9%;

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: Видин, където загиналите в произшествия с нови водачи представляват 58,33% от всички загинали в областта; Монтана – 46,15% и Смолян – 40,00%. На територията на областите Враца, Кърджали, Перник, Разград, Силистра и Шумен 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: Смолян – 2,20% и Кюстендил – 2,70%, като е установено изключение в област Силистра, където процентно съотношение представлява 0,00% ;

24. Разпределението по общини на загиналите (75 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 **39 общини**. Те са най-много в общините Столична (13), Видин (7), Монтана (5) и Пловдив (4);

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 292 ТПТП в населени места и 298 ТПТП извън населени места. При ранените се наблюдават 1,24 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 4 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 22/100, а в обхвата на пътен възел – малко над 4/100;

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 81% 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 малко близо 15%. 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 78% 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 21% от ТПТП, а малко над 1% са настъпили при заледена и заснежена настилка;

28. При дневно осветление са настъпили близо 81% 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 10%, а при изкуствено осветление – близо 8%;

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 54 ТПТП с водачи на МПС за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници и товари по автомагистрала, като загиналите участници са 8, а ранените са общо 74;

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 (33 ТПТП/ 13 загинали/ 48 ранени), I-5 (24/7/27), I-4 (16/3/25);

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 влак и влак с прикачено полуремарке – близо 66% от общо 56 ТПТП по тези пътища, и автобуси – малко над 10% 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 40 ТПТП, 14 загинали и 63 ранени;

33. По третокласните и общинските пътища са настъпили общо 57 ТПТП (61 ТПТП (20,47% от общо 298 ТПТП, настъпили извън населени места) с 9 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 август, а броят на загиналите е най-значителен през месеците февруари, ноември 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. Предлагање на промяна в ЗДвП за въвеждането на управлението на МПС от 17 години с придружител. По този начин рискът от началото на самостоятелното шофиране ще намалее значително.
2. Засилване на контрола от държавните органи по спазване на скоростните режими от водачите на МПС.
3. Контролът от държавните органи по спазване на скоростните режими от водачите да бъде запазен и по-възможност да се търсят начини за неговото разширяване.
4. 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.
5. Фокусирани кампании за групите на възраст между 21-25 и 26-30 години.
6. Специални програми за начинаещи водачи (до 18 г.).
7. Засилване на контрола върху новите водачи.
8. Да се регламентира обозначаването на моторните превозни средства, управлявани от нови водачи с цел идентифицирането им като обект на целенасочен контрол.
9. 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.
10. Въвеждане на задължителни часове по пътна безопасност в детските градини и училищата.
11. Завишаване на контрола върху учебните центрове и въвеждане на видео-заснемане на обучението.
12. 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.
13. 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.
14. Повишаване на квалификацията на инструкторите – редовни обучения и сертификации.
15. Прегледат местата където са монтирани крайпътните съоръжения и тяхното обезопасяване така, че при напускане на пътя участниците в ТППП да не получат наранявания както и да се прегледа необходимостта от увеличаване на учебните практически обучения в извънградско управление на МПС.
16. 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.
17. 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 обществения превоз на пътници по редовни автобусни линии.

18. 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:

Христо Петров

Заместник-председател:

Васил Палавров

Секретар:

Бисер Цветков

Членове:

1. Николай Митов

2. Михаил Георгиев

3. Станислав Илиев

4. Борислав Живкичов

5. Валентин Костов

6. Асен Караджов

7. Стефан Златарев

8. Сергей Русанов