**СПРАВКА**

за постъпилите предложения при общественото обсъждане на проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2.08.2002 г. 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 проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. 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, проведено в периода 11.06.2024 г. – 11.07.2024 г. по реда на чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове

| **№** | **Подател** | **Бележки/ Предложения** | **Приети/**  **неприети** | **Мотиви** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Бележки, постъпили на 11.06.2024 г. на Портала за обществени консултации от joro112 | **Дирекция водачи трябва да излезе от ИААА.**  Щеше да е смешно, ако не е тъжно? Хората виновни за тази трагедия в министерството, без компетентност, без стаж в професионалното образование ще търсят изход от проблемите, които са създали? Как счетоводител или полицай компетентно ще определя условията на обучение и съдържанието на изпитите за кандидат-водачите на превозни средства, вместо квалифицираните преподаватели, познаващи лично кандидатите си? През всеки етап от човешкото развитие трябва да усвоим определени знания и умения, да получим добри примери за поведение от семейството, в училище, цялото общество. Социалните умения, преценките за разстояния, приложение на правилата и забраните като поведение на пътя трябва да започва от детството, защото възрастните хора по-трудно усвояват тези умения. Да, има проблеми в обучението, липсват основни умения за безопасно поведение на пътя, умения да прогнозират и избягват опасности, като пешеходци, колоездачи или водачи на други превозни средства, за които не се изисква свидетелство за управление. Курсове, изпити за шофьори трябва да ги надграждат , не могат да започват от начало. | Не се приема. | Предложението не е относимо към проектите на наредби, публикувани за обществено обсъждане, а към друг нормативен акт – Устройствения правилник на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. |
|  | Бележки, постъпили на 11.06.2024 г. на Портала за обществени консултации от joro112 | **ЗДвП,чл.153.**  Преди да предлагат промени в документацията, прочетоха ли чл.153,ЗДвП, защото промените в нея са отговорности на МОН, а не на ИААА? Дали ще е електронна, броят на часовете, вътрешните изпити, темите са от компетентност на МОН? Ако не сменят служителите забъркали тези каши, да ги пратят на обучение или още по-добре да върнат обратно наредби№ 37 и 38 на МОН. Да не се излагат повече. | Не се приема. | С проекта на Наредба № 37 не се предлагат промени в учебната документация по чл. 153, т. 1 от Закона за движението по пътищата, утвърждавана от министъра на образованието и науката. С проекта на наредба се цели съобразяване с промените в учебната документация по чл. 153, т. 1 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП), предложени от Министерството на образованието и науката, с проекта, публикуван за обществено обсъждане на 13.06.2024 г. |
|  | Бележки, постъпили на 11.06.2024 г. на Портала за обществени консултации от joro112 | **Трябва ли да обявят нова поръчка за нова фирма, която да обслужва софтуера на ИААА?**  Сегашната фирма , която обслужва софтуера на ИААА за изпитите, обучението, ГТП и други подобни явно не се справя, след като постоянно иска повишение цените на прегледите, | Не се приема. | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби |
|  | Бележки, постъпили на 11.06.2024 г. на Портала за обществени консултации от joro112 | **Една фирма е монополист в ИААА.**  Записите на които разчитат промените не са качествени, не стават за контрол. Софтуерът на учебните центрове забива всеки път, когато записваме кандидати за изпити. Софтуерът за ГТП позволява грешки. Защо има стикери, след като данните за тях са в информационната система? Служителите на ИААА събират пари за частната фирма, без да предоставят качествени записи и не контролират качеството, няма санкции за фирмата за провалени изпити? Министър Гвоздейков толерира корупцията в ИААА, като не иска контрол на фирмата, не назначава специалисти, не санкционира нередностите и не прави друга поръчка за смяна на фирмата, защото продължават с нередностите. | Не се приема. | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби |
|  | инж. Георги Тимнев  (писмо с вх. № 11-46-760/13/12.06.2024 г.) | Предложение за промяна на Закона за предучилищно и училищно образование  Мотиви за промяната:  През всеки етап от човешкото развитие трябва да усвоим определени знания и умения, да получим добри примери за поведение от семейството, в училище, от цялото общество. Социалните умения, преценките за разстояния, приложение на правилата и забраните като поведение на пътя трябва да започва от детството , защото възрастните хора по-трудно усвояват тези умения. Да, има проблеми в обучението, липсват основни умения за безопасно поведение на пътя, умения да прогнозират и избягват опасности, като пешеходци, колоездачи или водачи на други превозни средства, за които не се изисква свидетелство за управление. Курсове, изпити за шофьори трябва да ги надграждат, не могат да започват от начало. Поведение на пътя, възпитание, прогнозиране и избягване на опасности да се учи в училищата, защото това са начални умения, усвоявани в детските години. Пропуските от детството в семейство и училище не е възможно да се научат в курс и изпити, а инструкторите и изпитващите били виновни? Кандидатите трябва да идват в автошколите подготвени по теория, поведение, възпитание.  В противоречие със Закона за движение по пътищата е направената поправка в Закона за предучилищно и училищно образование: „§ 46. В Закона за движението по пътищата (обн., ДВ, бр. 20 от 1999 г.; изм., бр. 1 от 2000 г., бр. 43 и 76 от 2002 г., бр. 16 и 22 от 2003 г., бр. 6, 70, 85 и 115 от 2004 г., бр. 79, 92, 99, 102, 103 и 105 от 2005 г., бр. 30, 34, 61, 64, 80, 82, 85 и 102 от 2006 г., бр. 22, 51, 53, 97 и 109 от 2007 г., бр. 36, 43, 69, 88 и 102 от 2008 г., бр. 74, 75, 82 и 93 от 2009 г., бр. 54, 98 и 100 от 2010 г., бр. 10, 19, 39 и 48 от 2011 г.; Решение № 1 на Конституционния съд от 2012 г. - бр. 20 от 2012 г.; изм., бр. 47, 53, 54, 60 и 75 от 2012 г., бр. 15 и 68 от 2013 г., бр. 53 и 107 от 2014 г. и бр. 14, 19 и 37 от 2015 г.) се правят следните изменения:  1. В чл. 151:  а) (В сила от 01.08.2022 г.) в ал. 2 думата „основно“ се заменя с „първи гимназиален етап на средно“;  До преподавателите в „учебните центрове“ не идват кандидати с предварително оформено поведение, социални умения за общуване с хора на пътя, което е възможно да се възпита само в детските години. От курс и изпити не е възможно възпитание на безопасно поведение на пътя, когато кандидатите са пропуснали детството си, липсва специален предмет „безопасно поведение на пътя“ в детска градина ,училище, през целия живот.  Стратегията за учене през целия живот на МОН не споменава нищо за учене през целия живот безопасно движение, поддържане квалификацията на водачите на превозни средства, а последиците отбелязва статистиката, средно по 50 загинали месечно по пътищата, над 10 000 ранени, като загиналите по-късно не се включват към жертвите, а инвалидите за цял живот от тях са в тежест на своите близки, на обществото. Проучване на БАН от 02.2023 г. показа загуби за последните 10 години над 27 милиарда евро от катастрофи, изключвайки загубите за здравеопазването, пенсии на инвалиди и други подобни .  Направената поправка противоречи на Закона за движение по пътищата, защото в друг текст Законът за движение по пътищата позволява на кандидати, ненавършили възраст за „първи гимназиален етап на средно“ образование , преди навършване на 16 години да се обучават и придобият свидетелство за управление на превозни средства от категориите АМ и А1. Тенденцията е получаване на права за категория „В“ от по-ранна възраст, каквато е европейската практика за управление с наставник след получено свидетелство за управление на „нов водач“. Франция и още 8 страни от ЕС зачитат изучавания в училищата предмет „безопасно движение“ за преминато обучение по теория на кандидатите за водачи на превозни средства.  Дискриминира българските граждани, като ги разделя по признак притежание на диплома.  Ако някой си въобразява, че така ще принуди повече ученици да посещават училище, трябва да се съобрази, че навършилите 16 годни се водят възрастни, според Стратегията за учене през целия живот, принудата не работи! Липсват стимули, като освобождаване кандидатите за водачи на превозни средства от занятия по теория ,когато са изучавали същия предмет в училище, еднакво съдържание в предмет „безопасно поведение на пътя“ с изпитите по теория са много по-работещи.  При външно оценяване от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ на кандидатите за водачи на превозни средства, обучението и изпитите нямат място в общ Закон за движение по пътищата, защото подробностите зависят от индивидуалния подход и квалификацията на преподавателите, условия за обучение, изисквания към кандидатите.  Депутатите са подведени, че получилите диплом за образование ще са по-качествени водачи на превозни средства, защото нито една страна няма подобно изискване към кандидатите за водачи на превозни средства. Напротив , жертвите на милион жители са няколко пъти по-малко в страните с предмет по безопасно движение в училищата, като Германия, Франция, Нидерландия и другите страни без изискване за диплом към кандидатите от водачи на превозни средства.  Изискването за диплома от българските кандидати за водачи на превозни средства противоречи на европейската практика, защото ограниченията за обучение и изпити към кандидатите за водачи на превозни средства изпращат нашите съграждани да работят и учат в други страни от ЕС, където след 6 месеца престой, освен по-високо заплащане, транспортни фирми уреждат обучение, изпити и свидетелство за управление на превозно средство валидно в целия ЕС. На основание вече реализирани права, българските власти заменят чуждото свидетелство с българско без изискване за диплома.  Трябва да поправим парадокса изваждайки обучението, изпитите по професиите водачи на превозни средства от общия Закон за движението по пътищата, защото противоречат и дублират специалният закон за професионално образование и обучение. Така наречените „учебни центрове“ обучаващи кандидати за водачи на превозни средства, да „центрове за професионално образование“ , но без права да провеждат изпити и да издават свидетелство за професионална квалификация или друг документ. Едните и другите обучават по професии, но Директива на ЕС забранява обучаващата учебна форма да изпитва и издава свидетелство за управление на превозно средство, което в Р. България е спазено чрез организация и провеждане изпитите от ИААА, а издаване свидетелството за управление на превозно средство от МВР.  Предлагам следната промяна в Закона за предучилищно и училищно образование:  „§ 46, 1 .а) (В сила от 01.02.2024 г.) въвежда специален предмет „безопасно поведение на пътя“ , възпитание умения за безопасно поведение на пътя чрез учебни материали, клипове със ситуации в детски градини, училища и системата за средно образование. Прогимназиалният и гимназиален етапи от образованието завършва с външно оценяване чрез тестове със ситуации и сертификат за изучавания предмет, който да послужи за удостоверяване на преминатите теми при обучение на кандидатите за водач на превозно средство“.  В МОН служителите, отговорни за „Стратегия за учене през целия живот“, за документацията по професиите водачи на превозни средства, за качеството на образованието по безопасно движение, подхождат неправилно, защото през детските години се учим на поведение, когато не го виждат в семейството, обкръжението, училището е мястото, където с примери да бъдат възпитани. Функционална грамотност /прогнозиране, приложение, последици, поведение/, без наизустяване правила, забрани, средства за сигнализация. Възпитание на безопасно поведение, според възрастовата група на обучаваните, за детска градина, 1-4 клас за пешеходци, колоездачи, след това преобладават клипове с колоездачи, по-големите изучават поведение на водачи на различни превозни средства и пешеходци. Поведението при катастрофи включва долекарска помощ, при пожари, при бедствия и аварии, когато участват превозни средства с опасни товари. Поведение при природни бедствия, повредена инфраструктура. Справяне с агресията на пътя и други места.  УСТРОЙСТВЕН ПРАВИЛНИК НА МИНИСТЕРСТВОТО НА ОБРАЗОВАНИЕТО И НАУКАТА (ЗАГЛ. ИЗМ. - ДВ, БР. 62 ОТ 2013 Г., В СИЛА ОТ 03.07.2013 Г.. 42а. (Нов - ДВ, бр. 102 от 2010 г., в сила от 30.12.2010 г., изм. - ДВ, бр. 80 от 2016 г., в сила от 11.10.2016 г.) Дирекция „Професионално образование и обучение“:  17. отговаря за дейностите, свързани с разработването, съгласуването и утвърждаването на учебна документация за обучение на водачи на моторни превозни средства;  18. осигурява обучението на учениците по безопасност и движение по пътищата, като координира разработването и внедряването на програми и методически насоки;  19. осъществява взаимодействието с работодателските организации за подобряване качеството на професионалното образование и обучение и на ученето през целия живот;  20. отговаря за изработването, актуализирането и прилагането на нормативните актове и на индивидуалните и общите административни актове, свързани с функционалната и компетентност;  Можем да създадем по-безопасна среда за всички участници в движението и да насърчим култура на отговорност и уважение към правилата за движение по пътищата.  България може да обмисли въвеждането на „идиот-тест“, подобен на този, използван в други страни от ЕС. Този тест трябва да включва елементи на безезични разговори с психолози, проверки на уменията за прогнозиране и избягване на опасности и цялостни медицински прегледи, за да се гарантира, че системните нарушители притежават необходимите познания, умения, поведение и физическа годност, за да управляват превозно средство безопасно.  Да не вървим след събитията, а чрез намаление размера на наказанието и/или принудителната мярка, доброволното посещение на групи за психологическа подкрепа предотвратява жертвите по пътищата.  Чрез създаването на отделен орган за наблюдение и контрол в рамките на НАПОО, МОН може да продължи да се съсредоточава върху предоставянето на цялостно образование и обучение, докато НАПОО може да гарантира, че изпитите за водачи на превозни средства се провеждат по ефективен, ефективен и справедлив начин. Това може да доведе до по-ефективна и ефективна система за обучение на водачи на превозни средства и насърчаване на пътната безопасност в цялата страна.  1.Закриване на дирекция „Водачи на превозни средства“ в ИААА-София, вместо нея създаване на звено образование безопасно движение в Националната агенция за професионално образование и обучение.  Сега частна фирма обслужва софтуера за провеждане изпитите по теория и практика . ИААА-София предоставя кабинети и персонал за изпитите по теория. Предлагам организацията и провеждането изпитите на кандидатите за водачи на превозни средства да са в отделно звено в ИААА-София, като използват за изпитите по теория кабинети на учебните центрове. Съдържание, документация, наредби, документацията за обучение , изпити, наблюдение и контрол да са отговорност на новото звено в НАПОО.  2. Въвеждане предмет „безопасно поведение на пътя“ с примери за поведение на пътя спазвайки правилата, забраните за движение, поведение при катастрофи с долекарска помощ, пожари, аварии с опасни товари и при бедствия в училищата и включване в стратегията за учене през целия живот безопасното движение, отговорност на новото звено в НАПОО.  3.За пропусналите детството си системни нарушители въвеждане мярка групи за подкрепа с психолог по примера на Германия и останалите страни въвели „идиот-тест“. Стимули за посещение на групите за взаимопомощ чрез намаление размера на глобите, на мярката отнемане свидетелство за управление. Отговорност на Института по психология -МВР или БАН.  4.Почистване ЗДвП и автомобилни превози от текстове с отпаднала необходимост, като изисквания към превозните средства, към водачите за обучение и изпити, защото един статичен закон няма гъвкавостта на подзаконовите нормативни документи, не реагира на постоянно променящите се технологии/вече в електрическите автомобили за обществен превоз не е само водач, а екип от техници, отговорността е разпределена. Законите трябва да са правна рамка, в която инструкции, наредби и други подзаконови нормативни документи да помагат на хората в тяхната работа.  Освен това има специален Закон за професионално образование и обучение. Отговорност на Комисията по образование в парламента.  Уважаеми господине,  Завърших учителски институт за учители специалисти и от 1978 година започнах работа в ОСО на ОС, едната от възможностите за обучение на кандидати за водачи от категории В и А. След това завърших и ТУ- София, филиал в гр. Сливен, катедра „Транспорт и енергетика“ с държавен изпит за учителска правоспособност.  В годините на продължаващ и сега преход работих в градския транспорт, собственик на учебен център, и продължавам като вещо лице към Окръжен съд-Бургас технически експертизи.  През всеки етап от човешкото развитие трябва да усвоим определени знания и умения, да получим добри примери за поведение от семейството, в училище, от цялото общество. Социалните умения, преценките за разстояния, приложение на правилата и забраните като поведение на пътя трябва да започва от детството, защото възрастните хора по-трудно усвояват тези умения. Да, има проблеми в обучението, липсват основни умения за безопасно поведение на пътя, умения да прогнозират и избягват опасности, като пешеходци, колоездачи или водачи на други превозни средства, за които не се изисква свидетелство за управление. Курсове, изпити за шофьори трябва да ги надграждат , не могат да започват от начало. Поведение на пътя, възпитание, прогнозиране и избягване на опасности да се учи в училищата , защото това са начални умения , усвоявани в детските години. Пропуските от детството в семейство и училище не е възможно да се научат в курс и изпити, а инструкторите и изпитващите били виновни? Кандидатите трябва да идват в автошколите подготвени по теория, поведение, възпитание.  Хареса ми желанието на ИААА-София да облекчи работата на кандидатите за водачи на превозни средства, а от там и на преподавателите, защото всяка излишна регулация повишава риска от корупция, бърка в джоба на обучаваните да си платят допълнителното изискване.  Докато МОН се грижи за учителите, дават методически указания, стимулират допълнителните квалификации, стимулират различни възможности за обучение на ученици, създават иновативни училища, агенцията ограничава съществуващите възможности до еднакви условия за обучение за всички, присъствие в кабинети по теория, точно определен брой часове? Както и по практика?  Къде по света има предвидено наказание 2000-7000 лева глоба за неспазване на програми за обучение? Разпределението на темите по часове, индивидуалният подход към всеки обучаван е задължение на преподавателите, а ЗДвП глобява за това?  Ще прекратите ли практиката на получаване „свидетелство за инструкторска правоспособност“ в университет за няколко месеца? Защо тези хора имат равни права с преподаватели, изучавали години наред предмети с учителска насоченост? Защото инструкторската правоспособност е регулирана професия, тя е учителска, за обучение на възрастни хора със своите особености.  Как със записите от практическите изпити, които не стават за нищо друго , освен да пълнят касичката на фирмата и служителите, които си затварят очите , ще контролирате работата на изпитващите и преподавателите?  Как ще въвеждате електронен вариант на документацията, премахвате вътрешните изпити, когато отговорността за нея е на МОН?  Как с хората и структурата създали проблемите до сега, ще предлагате решение на тези същите тези проблеми? | Не се приема.  Не се приема.  Не се приема. | Предложението не е относимо към проектите на наредби, публикувани за обществено обсъждане, а към Закона за предучилищното и училищното образование.  Предложението не е относимо към проектите на наредби, публикувани за обществено обсъждане, а към друг нормативен акт – Устройствения правилник на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.  Предложението не е относимо към проектите на наредби, публикувани за обществено обсъждане, а към Закона за предучилищното и училищното образование. |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| Становище от инж. Георги Тимнев  Относно текстове с отпаднала необходимост от Закона за движението по пътищата  Директива на ЕС за услугите на вътрешния пазар и Закона за дейностите по предоставяне на услуги, т. 13 са категорични, че услугите свързани с обучение на водачи на превозни средства не са транспортни! Къде наказват учебни форми с подобни глоби, особено при външно оценяване от ИААА-София, за която няма орган за наблюдение и контрол, както е по Директива на ЕС за изискванията към водачите и свидетелствата за управление?  Не очаквам агенцията, организираща и провеждаща външното оценяване на кандидатите за водачи на превозни средства да предвиди причини за наказания срещу своите служители, които сами си пишат проектите за нормативните документи. Зависят от приходите, предлагат тези и подобни текстове с причини за събиране такси, глоби плащани от обучаваните с цената курса, а редно ли е когато имат материален интерес от повече глоби, когато ДАИ е при тях? Получава се три в едно, а къде е разделението на властите/демокрацията?  Администрацията, която събира такси и глоби, трябва да е отделена от полицията и администрацията, отговорна за законопроектите. Не трябва да зависят една от друга, за да подобри качеството на нормативните документи и да не бъде обвинявана толкова често в корупция. Например ИААА, обвинявана от своите министри, над 14 пъти смени изпълнителните си директори с обвинения за корупция, бездействие или други причини.  Всяка администрация трябва има по-фокусирана област на отговорност, за да е по-малко вероятно да се намесва в работата на другата.  Текстовете, по-долу се обясняват с липсата на интерес поради некомпетентност в комисията по транспорта в парламента и автомобилна администрация, защото са от компетентност на комисията по образование. Подобни текстове са вредни, стимулират корупцията, като принуждават служителите да тълкуват неясни, неконкретни текстове, като тези:  ЗДвП: Чл. 178а. (10) За нарушения на изискванията за извършване на периодични прегледи за техническата изправност на пътните превозни средства и на изискванията за водене на свързаната с тях документация, за които не е предвидено друго наказание, виновните се наказват с глоба или с имуществена санкция в размер 500 лв.  Чл. 178б. (7) За нарушения на изискванията за провеждане на обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и на изискванията при водене на свързаната с тях документация, за които не е предвидено друго наказание, виновните се наказват с глоба или с имуществена санкция в размер 500 лв.  Чл. 178в. (4) (Изм. – ДВ, бр. 9 от 2017 г., в сила от 27.02.2017 г.) Налага се глоба или имуществена санкция в размер 200 лв. на физическо или юридическо лице, което допусне или извърши нарушение на изискванията, определени с наредбата по чл. 152, ал. 1, т. 2, ако не е предвидено друго по-тежко наказание.  Не всяко неизпълнение, грешка, е нарушение?  Някой пътник в автомобила провежда курсове за подготовка на кандидат-водачи или допълнително обучение на водачи, „нов водач“, без значение дали е срещу заплащане или помага на своето дете, съпруга или приятел? Как ще го докажат?  ЗДвП: Чл. 177. (1) Наказва се с глоба от 100 до 300 лв.:  5. който без съответното разрешение провежда курсове за подготовка или допълнително обучение на водачи;- вносителя не е наясно, вече има подобен текст, дублира чл.178б, няма условие за плащане, може да обвинят всеки пътник в автомобила , че обучава „новия водач“? Какво е това „Курсове“, тълкуване?  Противоречие със Закон за професионалното образование и обучение чл.17а регламентира обучение с наставник под ръководство на учебна форма.  Чл. 178б. (1) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 5000 лв. лице, което извършва обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство без издадено разрешение по чл. 152, ал. 3. – Дублира чл. 177, т. 5, не работи, защото позволява тълкуване, може да бъде наказан всеки пътник в автомобила? Например родители, които са наставници на детето си, нов водач на семейно МПС?  2) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 3000 лв. лице, което не осигури на контролните органи по чл. 166 възможност за проверка на материалната база, както и ако не им предостави за проверка цялата 1документация, свързана с извършването на обучението на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство. – не работи, защото трябва да има списък с поисканите документи?  (3) Когато нарушението по ал. 2 е извършено повторно, наказанието е глоба или имуществена санкция в размер 5000 лв.  (4) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 1000 лв. лице, получило разрешение по реда на чл. 152, ал. 3, което: Животът е динамичен, а законът статичен, трябва да е правна рамка, да не позволява тълкуване, а не инструкция.  1. не осигури воденето на регистъра на кандидатите за придобиване на правоспособност и на 2документацията в съответствие с изискванията на учебната 3документация за обучение на кандидатите по чл. 153, т. 1;- Отпаднала необходимост! Няма регистър във фирмата, защото е в сървър на частна фирма, а софтуерът не позволява грешки.  2. неправилно съхранява 2регистъра за вписване на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, в резултат на което е настъпила загуба, кражба или унищожаване на 3регистъра; - излишен, остарял, защото регистъра е в сървъра на частна фирма, наета от ИААА-София.  (5) Наказва се с глоба 500 лв. ръководител на учебната дейност в учебните центрове за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, който:  1. не осигури спазването на изискванията на учебната 4документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност по чл. 153, т. 1 при извършване на обучението; - не е конкретно, тълкуване?  2. не издава своевременно и не води съответните 5документи във връзка с обучението;-не е конкретно кой документ?  6. допуска нарушение при воденето на 6документите във връзка с обучението. – конкретно какви грешки ,тълкуване? Според фантазиите, тълкуване на закона от проверяващите?  (6) Наказва се с глоба 500 лв. преподавател по теоретично и/или практическо обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, който:Дублира по-горни текстове?  1. не спазва изискванията на учебната 7документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност по чл. 153, т. 1 при извършване на обучението; - не работи, защото не е посочено конкретно изискване? Принуждава проверяващия да тълкува текстовете?  2. допуска нарушение при воденето на 8документите във връзка с обучението; - конкретно,, тълкуване?  3. не вписва своевременно данните в 9документите във връзка с обучението; конкретно тълкуване кои данни? Каква е разликата между не спазва изискванията и нарушение не вписване на данни?  (7) За нарушения на изискванията за провеждане на обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и на изискванията при водене на свързаната с тях 10документация, за които не е предвидено друго наказание, виновните се наказват с глоба или с имуществена санкция в размер 500 лв.  Вносителят и депутатите подкрепили промените в Закона за движението по пътищата не го познават и не се интересуват от вредата, която причиняват на данъкоплатците, от които зависи тяхното място в администрацията и парламента, защото и некомпетентен гражданин може да забележи , че :  -думата „регистър“ е повторена три пъти, а учебните форми не държат „регистъра“, защото е онлайн , поддържат го от частна фирма. Каква е тази глоба от 1000 лева, за нещо, което учебната форма не притежава и не контролира?  -думата „документация“ е повторена 10 /десет“ пъти и при нарушение при воденето, вписването, на изискванията, не издаване, което е едно и също е предвидена в различните текстове глоба от 500 до 3000 лева, а когато е повторно нарушение 5000лева, според тълкуване от държавен служител? Учебните програми също са част от документацията , МОН изисква от преподавателите си да ги съобразяват с обстоятелствата, докато за същото действие, за същия преподавател в учебен център е предвидено в чл. 178 глоба 2000-7000лева?  Парадокс е, че при специален Закон за професионалното образование и обучение, водещ е Закона за движението по пътищата, което противоречи на специалния закон, повишава риска от корупция, пречи на обучавани и обучаващи, влошава качеството на обучение и изпити? Освен повишения риск от корупция, текстовете за обучение и изпити по професиите водач на лек, товарен автомобил, автобус, мотопед, мотоциклет, тролей и трамвай създават ИААА , дублираща МОН, където също издават разрешения за обучение, но също и разрешения за изпити, издаване на свидетелства за професионална правоспособност по професиите и контролира центровете за професионално обучение.  За нещастие ИААА бълват подобни текстове, а комисията по транспорта не обръща внимание, не само в Закона за движението по пътищата, което налага спешно промени в структурата на агенцията:  Закон за автомобилни превози: Чл.98,(8) Който наруши изискванията за провеждане на обучение на водачи за придобиване на начална квалификация или за усъвършенстване на познанията им и изискванията при водене на свързаната с тях документация, за които не е предвидено друго наказание, се наказва с глоба или с имуществена санкция 500 лв.  Чл. 105. (Нов - ДВ, бр. 11 от 2002 г., изм. - ДВ, бр. 85 от 2006 г., в сила от  20.10.2006 г., изм. - ДВ, бр. 17 от 2011 г.) (1) За нарушения на този закон и на  подзаконовите нормативни актове, издадени въз основа на него, с изключение на  изискванията за превоз на опасни товари, за които не е предвидено друго наказание, се налага наказание глоба или имуществена санкция 200 лв.  (2) За нарушения на изискванията за превоз на опасни товари, за които не е  предвидено друго наказание, се налага глоба или имуществена санкция 500 лв.  (3) (Нова - ДВ, бр. 60 от 2020 г., в сила от 07.07.2020 г.) Водач, който при  проверка от контролните органи не представи документ, изискуем по този закон или по подзаконов нормативен акт, издаден въз основа на този закон, ако не е предвидено друго, се наказва с глоба 50 лв.  Някой чете ли изобщо законопроектите преди гласуване?  Технологиите се променят постоянно, а законите са статични и са неподходящо място за изисквания към превозните средства, технологии на обучение/изпити на кандидати за водачи, към водачите на превозни средства. Подзаконовите нормативни документи са по-динамични и подходящи за адаптиране към постоянно променящият се живот. Вече има безпилотни автомобили, транспортни фирми с тях, какви трябва да си изискванията към водачите? Още се отнасят към кандидатите за водачи на превозни средства, като едно време, когато курсовете бяха по 6 месеца, задължително обучение за трети разряд автомонтьор. Камионите бяха такива, че от Бургас до София се разваляха по няколко пъти, а сервизите бяха кът.  Толкова ли не се намери депутат в парламента, който да прочете законопроектите и да предупреди: Защо ще наказваме тези учебни центрове, това са учители с глоби 2000-7000 лева, нито изпитват, нито дават свидетелства? Само защото не можем да организираме качествени изпити и образование, възпитание по безопасно движение през целия живот да си го изкарваме на тях?  Не всяка грешка е нарушение, това с документацията нали вече е гласувано в друг текст, защо трябва да го гласуваме в още текстове? Защо не премахнем текстовете с отпаднала необходимост?  Исканията ви трябва да са следните:  1.Закриване дирекция водачи на превозни средства в ИААА-София, вместо нея създаване звено образование безопасно движение в Националната агенция за професионално образование и обучение.  Сега частна фирма обслужва софтуера за провеждане изпитите по теория и практика. ИААА-София предоставя кабинети и персонал за изпитите по теория. Предлагам организацията и провеждането изпитите на кандидатите за водачи на превозни средства да са в отделно звено в ИААА-София, като използват за изпитите по теория кабинети на учебните центрове. Съдържание, документация, наредби, документацията за обучение, изпити, наблюдение и контрол да са отговорност на новото звено в НАПОО.  2. Въвеждане предмет „безопасно поведение на пътя-правила, забрани, реагиране при катастрофи, включително долекарска помощ, при бедствия, аварии с участие на превозни средства с опасни товари“ в училищата и включване в стратегията за учене през целия живот безопасното движение, отговорност на новото звено в НАПОО.  3.Въвеждане мярка групи за подкрепа с психолог със системните нарушители, ТЕЛК по примера на Германия и останалите страни въвели „идиот-тест“. Стимули за посещение на групите за взаимопомощ чрез намаление размера на глобите, на мярката отнемане свидетелство за управление. Отговорност на Института по психология -МВР или БАН.  4.Почистване ЗДвП и Закон за автомобилните превози от текстове за обучение и изпити, защото за това има специален закон за професионално образование и обучение. Отговорност на Комисията по образование в парламента.  5. Максимум 20 точки за „нови водачи“ с временно свидетелство за две години след изпитите. Отнемане свидетелството за управление, за грешки при които отпадат на изпита ,при самостоятелно ПТП и проверовъчен изпит за поведение, прогнозиране опасности. Същият ред да се приложи за системни нарушители, две годишен изпитателен период след връщане свидетелството за управление на временно лишени водачи.  6. Служителите трябва да преминат курс на обучение с лектори от страните с най-добри показатели по безопасно движение, запознати с нашето законодателство. | Не се приема | Предложенията не са относими към проектите на наредби, публикувани за обществено обсъждане, а към Закона за предучилищното и училищното образование, Закона за движението по пътищата, Закона за автомобилните превози и Устройствения правилник на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. |
|  | Стоян Стоянов, председател на сдружение „Българска автоинструкторска колегия“ (писмо с рег. № 04-01-00-666/18.06.2024 г.) | ОТКАЗ от записване, проследяване, филмиране, физическо проследяване с GPS и геолокация на преподаватели или прилагане на други подобни методи за проследяване на обучаеми по време на обучение.  Уважаеми г-н Георги Гвоздейков,  На основание Конституцията на Република България и чл. 32, ал. 2, на основание Всеобщата декларация за правата на човека - чл. 5 и чл. 12, както и Хартата за основните права на Европейския съюз - чл. 4 и чл. 7 относно правото на неприкосновеност на личния живот и правото на достоен труд и съгласно Регламент 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните), Ви декларираме писмен отказ да бъдем проследявани, записвани, заснемани, локализирани с геолокация, маршрутизация, GPS- локация или други средства и способи за проследяване, нарушаващи правото на лично пространство и неприкосновеност на гражданите, или подлагани на подобни методи по време на обучение.  Записването, проследяването на местоположение и маршрутизацията във времеви период „от“ и „до“ и запазване на данните за изминат маршрут, местоположение на преподавател и курсист, създават предпоставки за физическо проследяване на обучаем и обучаващ, което нарушава правото ни на лична неприкосновеност и лично пространство, както и правото ни на труд, в случай че преподавател откаже да бъде физически локализиран и маршрутизиран по всяко време от обучението на курсист по управление на МПС. | Не се приема | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби.  Въвеждането на електронна система за регистриране на практическото обучение цели от една страна да намали хартиените документи, издавани от учебните центрове, а от друга страна – да защити правата на потребителите и да гарантира, че обучението е предоставено в пълен обем съгласно всички изисквания на учебната документация, за да може кандидатите да придобият необходимите знания и умения за безопасно управление и да усвоят поведението, изисквано от водачите на МПС от категорията, за която се обучават. Случая не касае следенето на дадено лице, а регистриране на проведено обучение. |
|  | Стоян Стоянов, председател на сдружение „Българска автоинструкторска колегия“ (писма с рег. № 11-46-760/14/20.06.2024 г. и 11-46-760/15/20.06.2024 г.) | Представяме на вниманието Ви мотивирано становище за противоконституционност на норма в проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2.08.2002 г. 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, поставена на обществено обсъждане от 11.06.2024 г.              Намираме **нормата на параграф 19, т. 3 във връзка чл. 19б, ал. 4** относно въвеждане на информация за проведено обучение, която включва времеви период с начало и край на часа и въвеждане на маршрута, по който е проведено обучението за деня за курсист, за **противоконституционна и настояваме да бъде отменена**:  **§ 19, точка 3:** *В чл. 19б, т. 3: Алинея 4 се изменя така:*  *„(4) Информацията за проведените учебни часове, свързана с пореден номер на учебния час, дата на провеждане,* ***времеви период с начало и край на провеждане на часа, маршрута, по който е проведено обучението*** *и изминати километри, се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система по чл. 27, ал. 7“.*   Автоматичното записване на маршрут от информационна система на курсист и обучаващ преподавател ведно с времето на провеждане на учебния часа и датата би могло да представлява геофизическо локализиране и проследяване на местоположението на преподавател и обучаем, което е грубо нарушение на правото на лична неприкосновеност и необосновано навлизане в личното пространство. Считаме, че въпросното изменение по параграф 19, т. 3 противоречи **на  Конституция на Република България**, чл. 32, ал. 1 и ал. 2:  *„(1) Личният живот на гражданите е неприкосновен. Всеки има право на защита срещу незаконна намеса в личния и семейния му живот и срещу посегателство върху неговата чест, достойнство и добро име.*  *(2) Никой не може да бъде следен, фотографиран, филмиран, записван или подлаган на други подобни действия без негово знание или въпреки неговото изрично несъгласие освен в предвидените от закона случаи.“*  като автоматичното записване на маршрут технологично се постига с GPS-физическа локация и би могло да бъде проследяване на гражданите без тяхно съгласие и без наличен законен значим интерес. Намираме, че предложеното изменение предпоставя проследяването на инструкторите и на обучаваните курсисти посредством средства на информационна дигитална система с геолокация - форма на GPS-локация за автоматично записване на маршрут, като отчитаме, че подобна автоматична маршрутизация противоречи на  **Всеобща декларация за правата на човека**, чл. 12:  *„Никой не трябва да бъде подлаган на произволна намеса в личния му живот, семейството, жилището и кореспонденцията, нито на посегателства върху неговата чест и добро име. Всеки човек има право на закрила от закона срещу подобна намеса или посегателства.“*  Отчитаме, че предложената на обществено обсъждане норма предпоставя намеса в личното пространство и ограничаване на правото на личен живот чрез необосновано проследяване на инструктори-преподаватели в противоречие на **Харта за основните права на Европейския съюз** чл. 7:  *„Всеки има право на зачитане на неговия личен и семеен живот, на неговото жилище и тайната на неговите съобщения.“*  Намесата в личното пространство и неприкосновеността на гражданите би се реализирало с утвърждаване на поставената за обществено обсъждане норма чрез предложеното автоматично записване на маршрут  по време и дни.   На практика предложеното локализиране на маршрут представлява проследяване на местоположение, както и записване и съхраняване в дигитална среда на данни за локацията и присъствието на конкретно място на преподавателите.  На първо място, нормата на проекта би въвела проследяване чрез дигитална информационна система за геолокация.  На второ място, проследяването, записване и съхраняване на местоположението на гражданите по своята същност е унизително отношение към инструкторите-преподаватели, доколкото нито един български гражданин не е длъжен да доказва по презумпция, че не извършва длъжностно нарушение по време на обучение на разпоредбите за обучение и подготовка на кандидат-водачи  (например необучение на курсист), така както друга обучителна професия – учители, академици, лектори и прочие, не биват проследявани в процеса на преподаване на своите обучаеми чрез геолокация, GPS или маршрутизация. Намираме предложената норма за въвеждаща унизително третиране спрямо инструкторската професия в противоречие на **Всеобща декларация за правата на човека**, чл. 5:  *„Никой не трябва да бъде подлаган на изтезания или на жестоко, нечовешко или унизително третиране или наказание.“*  както и нарушаваща **Харта за основните права на Европейския съюз,** чл. 4 спрямо унизително отношение към преподавателите по практическо обучение:  *„Никой не може да бъде подложен на изтезания, на нечовешко или унизително отношение или наказание.“*  Информираме Ви, че при отказ от проследяване с предоставяне на данни за местоположение по време, място и дни - според предложената норма - инструкторите, които вече са декларирали отказ да бъдат проследявани, записвани, заснемани, локализирани с геолокация, маршрутизация, GPS- локация или други средства и способи за проследяване, нарушаващи правото на лично пространство и неприкосновеност на гражданите, или подлагани на подобни методи по време на обучение съгласно **Регламент 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година** относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) и тези преподаватели, които предстоят да го направят, ще бъдат неправомерно ограничени в правото си на труд.  Допълнително, нормата ограничава правото на придобиване на европейски документ за самоличност.  При отказ от предоставяне на данните: времево проследяване, записване, съхранение на маршрут, курсистите няма да могат да се обучават за водачи на МПС, с което административно се възпрепятства правото им на получаване на документ за самоличност в Европейския съюз, какъвто е свидетелството за управление на МПС в страна-членка на Съюза.  Намираме, че нормата по проекта на Наредба : *„(4) Информацията за проведените учебни часове, свързана с пореден номер на учебния час, дата на провеждане, времеви период с начало и край на провеждане на часа, маршрута, по който е проведено обучението и изминати километри, се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система по чл. 27, ал. 7“* е противоконституционна, противоречаща на основни човешки права и свободи, ограничаваща правото на неприкосновеност на личния живот, ограничаваща правото на придобиване на европейски документ за самоличност при отказ от проследяване на маршрут, ограничаваща правото на труд на инструкторите-преподаватели при отказ да бъдат записвани по време и маршрут.  Използването на дигитална система за автоматично записване, съхранение на маршрут и време, изключително наподобява **специализирано средство за проследяване на местоположение** и GPS-тракинг, което е унижаващо отношение към всяка трудова професия и труда на преподавателите, както и ограничава личните им права и свободи на граждани на Република България. | Не се приема | Предложените в проекта на наредба изменения и допълнения не само не са противоконституционни и в противоречие на европейските и международни актове, но са напълно в съответствие с тях.  В Конституцията на Република България е прокламирана общата забрана за заснемане (чл. 32, ал. 2), като е регламентирана възможност да се извършва видеонаблюдение, въпреки липсата на съгласието на физическото лице в случаите, когато това е предвидено със специален закон. Такива специални закони са: Законът за движението по пътищата (чл.165, ал. 2, т. 7), Законът за опазването на обществения ред при провеждането на спортни мероприятия (чл. 16), включително и подзаконов нормативен акт, а именно Наредба № I-171 от 02.07.2001 г. за организацията и контрола по обезпечаването на сигурността на банките и небанковите финансови институции (чл. 20, т. 5, чл. 21, т. 3, чл. 23, т. 3).  Основните принципи за неприкосновеността на личния и семейния живот са заложени в редица европейски и международни актове – Конвенция за защита правата на човека и основните свободи, Харта за основните права на Европейския съюз, Конвенция 108 на Европейския парламент за защита на лицата при автоматизирана обработка на личните данни и Директива 95/46/ЕО. В чл. 8 от Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи е регламентирано правото на зачитане на личния живот като намесата на държавните органи в ползването на това право се допуска само в случаите, предвидени в закон и в интерес на националната и обществената сигурност. По подобен начин този принцип е уреден в чл. 7 и 8 от Хартата за основните права и свободи на Европейския съюз.  Предложеният с § 18, т. 3 относно чл. 19б, ал. 4 текст относно въвеждане на информация, която включва времеви период с начало и край на часа и въвеждане на маршрута, по който е проведено обучението, както и изминатите километри, цели прозрачност, отчетност и осъществяване на реален контрол върху изпълнението на нормативните изисквания при провеждането на обучението. Тази информация ще се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система, обслужваща дейността по обучението и изпитите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и проверочните изпити. По този начин ще си осигури възможност на служителите на ИААА, които осъществяват контрол на дейността на учебните центрове, да разполагат с информацията за датите и часовете за провеждане на обучението и достъп до електронните учебен дневник и учебен картон, което ще допринесе за повишаване на качеството на контрола на теоретичното и практическото обучение за придобиване на правоспособност за управление на МПС.  С подобряването на функционалността на информационната система относно обучението ще отпадне необходимостта да се водят и издават на хартиен носител документи във връзка с обучението (учебни дневници, учебни картони и графици). Освен това ще се облекчи комуникацията на учебните центрове и ИААА – ще отпадне ангажиментът на представителите на учебните центрове да посещават областните отдели, за да представят необходимата за провеждане на индивидуалното обучение информация.  Автоматичното записване на маршрут от информационната система, поддържана от ИААА, по време на провеждане на обучение, се въвежда с цел разкриване, предотвратяване и контрол на нарушения, извършвани при изпълнение на нормативните задължения във връзка с обучението. От досегашния опит при провеждане на обучения и изпити за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се установява, че учебни дневници, учебни картони и графици, които се водят на хартиен носител, не са достатъчно ефикасни и по-трудно се осъществява контрол върху дейността на учебните центрове.  Извличаната информация ще се събира за конкретни, ясно формулирани и законни цели при спазване на принципа за адекватност и пропорционалност при обработване на данните.  Осигуряването на извършване на ефективен контрол върху дейността на учебните центрове (какъвто контрол е предвиден и в посочените по-горе нормативни актове), не може да бъде прието за жестоко, нечовешко или унизително третиране.  Въвеждането на информация, която включва времеви период с начало и край на часа и въвеждане на маршрута, по който е проведено обучението, се предлага, тъй като не може да бъде постигнато с други средства, което е едно от условията за събиране на данни.  Изискването за въвеждане на електронна система за регистриране на практическото обучение цели от една страна да намали хартиените документи издавани от учебните центрове, а от друга страна да защити правата на потребителите и да гарантира, че обучението е предоставено в пълен обем съгласно всички изисквания на учебната документация, по време на което кандидатите следва да придобият необходимите знания и умения за безопасно управление и да усвоят поведението, изисквано от водачите на МПС от категорията, за която се обучават. Случая не касае следенето на дадено лице, а регистриране на проведено обучение. |
|  | Красимир Георгиев, председател на УС на Асоциация за квалификация на автомобилистите в България (АКАБ)  (писма с рег. № 11-46-760/17/21.06.2024 г. и 11-46-760/19/24.06.2024 г.) | На основание проектите за промени в НАРЕДБА № 37 и НАРЕДБА № 38 и промените в учебната документация за обучението на водачи на МПС, предложени за обществено обсъждане, от АКАБ считаме, че в частта за дигитализиране на обучението на водачи на МПС по теория и практика е необходимо и единствено условие за подобряване на обучението в секторът автомобилен транспорт. Ние ПРИЕМАМЕ и ЗАСТАВАМЕ зад тези промени.  Мотивите за това са следните:    С дигитализацията се допринася за повишаване отчетността на часовете, както по теория така и по практика. Прекъсва се възможността за намеса на субективни фактори както при обучението така и в изпита. Съкращаването на времето за обучение, което при сегашните условия е възможно, води до намаляване качеството на обучението. Всички знаем, че обучението е процес, при който се изисква затвърждаване на знанията, които пък при достатъчно време се превръщат в умения, а съкращавайки това време уменията са неустойчиви.  Като активно гражданско общество ние от АКАБ следим социалните мрежи /фейсбук, инстаграм и т.н / и сме обезпокоени от ширещото се налагане на мнение, че чрез дигитализацията се нарушават изконни и конституционни човешки права.  В посочените мрежи е публикувано Становище на БАИК / Българска Автоинструкторска Колегия / за проектите за промени в цитираните по горе наредби на МТС се посочва за нарушаване на човешки права. Преглеждайки внимателно становището ние считаме, че цитираните от тях нарушения на Конституцията на Република България НЕ коренспондират с действителността.  Цитираме чл.32 от Конституцията, който се използва неправилно от БАИК:  Чл. 32. (1) Личният живот на гражданите е неприкосновен. Всеки има право на защита срещу незаконна намеса в личния и семейния му живот и срещу посегателство върху неговата чест, достойнство и добро име.  (2) Никой не може да бъде следен, фотографиран, филмиран, записван или подлаган на други подобни действия без негово знание или въпреки неговото изрично несъгласие ОСВЕН ОТ ПРЕДВИДЕНИТЕ В ЗАКОНА СЛУЧАИ.  Този член е цитиран като нарушен в проектите на наредбите, но според ЗДП законово е определен редът за обучение на водачи на МПС .  В глава четвърта „ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ВОДАЧИТЕ НА ПЪТНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА” законово е уредено обучението чл.152, ал.1, т.4  Считаме, че това не нарушава ал.2 от чл.32 от Конституцията на Република България.  В становището публикувано от БАИК в социалните мрежи, адресирано да Министърът на транспорта и копие до Директорът на Дирекция Водачи и ППС на ИА „АА”също и изразено мнение, че чрез дигитализацията се нарушава Хартата за основните права на ЕС.  Член 7. Зачитане на личния и семейния живот.  Всеки има право на зачитане на неговия личен и семеен живот, на неговото жилище и тайната на неговите съобщения.  В наредбите обект на проектите за промени не се споменава никъде „личен и семеен живот”, за да се цитира, че те са нарушени.  Преглеждайки така публикуваното становище, жалба или сигнал /не сме сигурни точно как да го определим/ от БАИК ние управителният съвет на АКАБ не намираме за притиснително и нарушаващо конституционните права на човека въвеждането на дигитализацията в обучението на водачи на МПС.  В редица сфери, както в обучението така и в работната сфера е въведена дигитализацията  Пример: Транспорта – чрез дигиталните карти на водача се следи къде, колко време е карал водачът. При таксиметровите превози също е въведено дигитализацията.  Камерите на ТОЛ системата, камерите на КАТ за контрол на скорост и нарушения също локализират по GPS за местоположение и т.н.  Конкретно при изпита на кандидатите за водачи на МПС също се заснема, фотографира и локализира. Теоретичният изпит се записва от начало да край. Практическият изпит също се записва, но освен това се и локализира местоположението и се записва и маршрута.  Ако вие зачетете въвеждането на дигитализацията за нарушаване на правата на човека, то това би означавало да се спрат посочените по-горе дигитализации. Край на видео наблюдението във всяка сфера на живота. Дори може да се каже и край на видео наблюдението на държавните ни граници.  Считайки, че всичко това е законово регулирано, то значи няма пречка да отпадат промените за дигитализация заложени в наредбите № 37 и № 38 на МТС.  Ние от АКАБ задаваме и един въпрос, който винаги сме го задавали: Според ЗДвП обучението се извършва от УЧЕБНИ ЦЕНТРОВЕ „ чл. 152 ал.(5) (Предишна ал. 4 - ДВ, бр. 22 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) Разрешение за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се издава на лицата по ал. 3 за всеки УЧЕБЕН ЦЕНТЪР.....”, та въпросът ни е защо в изработването на наредбите за обучение на водачи на МПС се допускат и НПО-та в които членуват ИНСТРУКТОРИ, а не УЧЕБНИ ЦЕНТРОВЕ? Носител на разрешението за обучение е УЧЕБНИЯТ ЦЕНТЪР. В този ред на мисли би трябвало в изработването на наредбите за обучение да участват и да се взема мнението и на всички водачи на пътнически и тежкотоварни автомобили, както и на всички служители в УЦ имащи отношение към обучението.  Ако се вземат под внимание становищата на инструкторите а не на учебните центрове то ние от АКАБ, ще сезираме дори и ЕК. Даже сме готови и на гражданско неподчинение, ако и този път дигитализацията не навлезе в единственият сектор, който е останал не дигитализиран, а именно ОБУЧЕНИЕТО НА ВОДАЧИ НА МПС. | Приема се по принцип | Липсват конкретни предложения по проектите на наредби, публикувани за обществено обсъждане. |
|  | Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“  (писма с рег. № 11-46-760/18/21.06.2024 г. и 11-46-760/20/26.06.2024 г.) | Във връзка с публикуваните за обществено обсъждане на 11.06.2024 г. проекти за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. 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 № 37 от 2002 г. 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 мотиви към тях, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП) прави следните предложения и забележки:  **I. Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. 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. Напълно подкрепяме предложените промени относно регламентирането на изискванията, на които трябва да отговарят водачите на МПС, които до момента бяха уредени в Наредба № 39 от 29.01.2004 г. за изискванията към водачите на моторни превозни средства от различните категории и подкатегории (Наредба № 39), издадена от министъра на транспорта и съобщенията на основание чл. 152, ал. 1, т. 1 от Закона за движението по пътищата. С предложените промени се намалява броя на нормативните актове, регламентиращи едни и същи обществени отношения, а именно в Наредба № 38 и в Наредба № 39 се регламентират изискванията към кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС по отношение на изискванията за придобиване на необходимите знания, умения и поведение за безопасно управление на МПС. | Приема се по принцип |  |
| 2. В § 4 относно чл. 7 предлагаме текстовете в Приложение № 8 към ал. 2 да станат част от самата разпоредба, с оглед постигането на по-голяма яснота и информиране на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от различните категории за полагане на теоретичен и/или практически изпит за различните категории правоспособност. | Не се приема | Съгласно чл. 31, ал. 1 от Указ № 883 от 24.04.1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове, мястото на таблиците е в приложенията към нормативния акт. |
| 3. В § 11 относно чл. 38 предлагаме следната редакция:  „§ 11. В чл. 38 се правят следните изменения и допълнения:  1. Създават се нови ал. 2 - 5:  (2) Изменения и допълнения в утвърдените изпитни въпроси по ал. 1 се правят от междуведомствена работна група, създадена със заповед на председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП) и включваща представители на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, Министерство на вътрешните работи, Министерство на образованието и ДАБДП.  (3) Работната група по ал. 2 провежда заседания и прави предложения за изменения и/или допълнения на изпитните въпроси при влезли в сила нормативни промени или при друга възникнала необходимост от промяна на вече утвърдените изпитни въпроси.  (4) Промените в изпитните въпроси, изготвени от работната група по ал. 2 се предлагат за утвърждаване от изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.  (5) Работната група по ал. 2 разглежда постъпили предложения за промяна в учебната документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП и уведомява министъра на образованието и науката за необходимостта от извършване на промени.  2. Досегашните ал. 2, 3, 4 и 5 стават съответно ал. 6, 7, 8 и 9.“  **Мотиви:** С предложената редакция се преодолява недостатък в нормативната база, свързан със своевременното актуализиране на масива от изпитни въпроси за теоретичните изпити на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от различните категории. Предвид честата промяна в законови и подзаконови нормативни актове, свързани с правилата за движението по пътищата, административно наказателните разпоредби, правата и задълженията на водачите и др. е необходимо създаването на постоянно действаща работна група, включваща представители както на ИААА, така и на МВР, МОН и ДАБДП, които своевременно да преценяват необходимостта от промени в масива от изпитни въпроси. Също така през последните години постъпиха множество сигнали от граждани за грешни или подвеждащи въпроси в тестовете за теоретичен изпит, като за предприетите действия от страна на ИААА, ДАБДП не е уведомена.  Наред с горното и предвид функциите на ДАБДП за провеждане на активна политика за повишаване на БДП в Република България, като и за осигуряване на координацията между институциите за предприемане на адекватни мерки, основаващи се на превенция, обективен и систематичен анализ, за значително намаляване на негативните последици от пътнотранспортните произшествия, предлагаме работната група да се създаде със заповед на председателя на ДАБДП. С направеното предложение не се отнемат правомощията на изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, залегнали в ал. 1 на чл. 38 (които не се променят), да утвърждава изпитни въпроси по съдържанието на модулите за теоретично обучение съгласно изискванията на съответната учебна документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП.  В допълнение с направеното предложение в ал. 5 се преодолява друг законодателен пропуск, свързан с изпълнение на чл. 153, т. 1 от ЗДвП, където е регламентирано, че министърът на образованието и науката утвърждава учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства, като никъде нормативно не е регламентирано, кой предлага промени в учебната документация и от кой се изготвят тези промени. | Не се приема | Масивът от изпитни въпроси се изработва самостоятелно от служители на ИААА и се утвърждава самостоятелно от изпълнителния директор съгласно чл. 38, ал. 1 от Наредба № 38. Лишено от логика е предложението последващите промени да се правят от междуведомствена работна група. Създаването на постоянно действаща междуведомствена работна група ще наложи постоянното актуализиране на поименния й състав, предвид настъпили кадрови и структурни промени в институциите, което ще затрудни работата й. |
| **II. Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2002 г. 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.**  1. В § 1 относно чл. 2 предлагаме:  1.1. да се създаде нова ал. 2 със следното съдържание:  „(2) Лицата по ал. 1 организират дейността в учебни центрове, които провеждат теоретично и практическо обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС с цел формиране на знания, умения и поведение, необходими за безопасно управление на МПС.“  1.2. Досегашната ал. 2 да стане ал. 3 и да е със следната редакция:  „(3) Обучението по ал. 2 се организира при условията и по реда, предвидени в тази наредба, в съответствие с изискванията на учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства по чл. 153, т. 1 от Закона за движението по пътищата.“  **Мотиви:** До момента в нормативната база не е регламентирано какви са функциите на учебните центрове затова предлагаме текста на нова ал. 2, където да се регламентира, че в учебните центрове се провежда теоретично и практическо обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС с цел формиране на знания, умения и поведение, необходими за безопасно управление на МПС. С промените в ал. 2, която става ал. 3 ясно се регламентира, че обучението се провежда съгласно изискванията на тази наредба и в съответствие с учебната документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП. | Приема се с редакция | Отразено в § 1, т. 2 от проекта на Наредба № 37 |
| 2. В § 2 относно чл. 5 предлагаме:  2.1. основният текст да стане ал. 1; | 2.1. Не се приема | 2.1. Няма необходимост основния текст да стане ал. 1, при условие, че с проекта не се предлагат последващи алинеи, а само изброяване на изискванията, на които трябва да отговаря учебния център. |
| 2.2. да отпадне т. 4 „да има технически сътрудник“; | 2.2. Не се приема | 2.2. Предложението противоречи на разпоредбата на чл. 152, ал. 5, т. 4 от ЗДвП, в която е заложено условие кандидатите за издаване на разрешение за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство да имат технически сътрудник. С Наредба № 37 се определят само условията, на които следва да отговаря техническия сътрудник.  С цел намаляване на административната тежест за учебните центрове с проекта на Наредба № 37 се предлага, техническият сътрудник да не е назначен на трудов договор, което е обосновано в мотивите към проекта на наредбата. |
| 2.3. да се създаде ал. 2 както следва:  „(2) Учебният център може да назначи технически сътрудник. Едно и също лице може да бъде преподавател и технически сътрудник в един и същи учебен център.“  **Мотиви:** Императивното изискване за технически сътрудник създава допълнителна административна тежест за учебните центрове. Предлагаме да се премахне част от административната тежест, като преценката дали да има или не технически сътрудник да се остави на лицата получили разрешение за провеждане на обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от различните категории, в зависимост от тяхната нужда. Предвид различната натовареност на учебните центрове, изискването за технически сътрудник води до допълнително натоварване и излишни разходи за някои учебни центрове. В същото време никой не ограничава учебните центрове, които са по-натоварени да си назначат и повече от един технически сътрудник. | 2.3. Не се приема | 2.3. Предложението противоречи на разпоредбата на чл. 152, ал. 5, т. 4 от ЗДвП, в която е заложено условие кандидатите за издаване на разрешение за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство да имат технически сътрудник. Изискванията на които, трябва да отговаря я сътрудник са посочени в § 9 от проекта на Наредба № 37, относно чл. 11б. |
| 3. В § 3 относно чл. 6 предлагаме да се прецизира текста на ал. 1, т. 4, а не да отпадне. Предложението е с оглед изменението в Приложение № 3 към чл. 10, ал. 4 „Протокол за годност на учебния кабинет на учебния център“ в т. 3 от изискванията, където е предвидено да се проверява дали са осигурени условия за поддържане на необходимата температура в помещението. | Не се приема | Предложението внася неяснота по отношение температурния диапазон, който е необходимо да се поддържа в помещението. |
| 4. В § 11 относно чл. 12 предлагаме в ал. 4 да се отстрани допусната техническа грешка като израза „ал. 1 и 2“ да стане „ал. 1 и 3“. Препратката към ал. 2 следва да бъде към ал. 3, предвид промяната от 2006 г. (Предишна ал. 2, изм. - ДВ, бр. 44 от 2006 г.). | Приема се | Отразено в § 10, т. 2 от проекта на Наредба № 37 |
| 5. В § 14 относно чл. 15 предлагаме текста на ал. 3 да се измени както следва:  „(3) Обучението на лицата, които са загубили правоспособността си за управление на МПС по реда на чл. 157, ал. 4 от ЗДвП, преминават теоретично обучение само за първата категория, която възстановяват и в обем определен от учебната документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП“.  **Мотиви:** В изготвената нова учебна документация от работна група създадена със заповед рег. № РД 09-528/02.03.2023 г. на министъра на образованието и науката е предвидено лицата, загубили правоспособността си за управление на МПС от категория В, В1, А, А1 и А2 по реда на чл. 157, ал. 4 от ЗДвП, да преминат теоретично обучение в намален обем, което обхваща съдържанието на темите от Раздели 3, 4, 5 и 6 от програмата „Безопасност на движението по пътищата“. Темите от посочените раздели от програмата „Безопасност на движението по пътищата“ са едни и същи и не виждаме смисъл едно и също лице да преминава неколкократно обучение по едни и същи теми. В Учебната документация за категория С1, С, D1 и D е предвидено „лицата, загубили правоспособността си за управление на МПС по реда на чл. 157, ал. 4 от ЗДвП могат да не се обучават допълнително, а полагат само теоретичен и практически изпит.“  Въпреки предложеното обучение само за първата категория, която възстановява лицето, не отпада изискването за полагане на теоретичен изпит за всяка категория, която възстановява, съгласно разпоредбите на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. 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. | Не се приема | В случай, че се приеме предложението за редакция на текста, предложен с § 14 от проекта на Наредба № 37, то текстът няма да съответства на предложените изменения в проекта на учебната документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП. В проекта на учебна документация, публикуван за обществено обсъждане на 13.06.2024 г. на интернет страницата на МОН, е предвидено лицата, загубили правоспособността си за управление на МПС от категория В, В1, А, А1 и А2 по реда на чл. 157, ал. 4 от ЗДвП, да преминат теоретично обучение в намален обем, което обхваща съдържанието на темите от Раздели 3, 4, 5 и 6 от програмата „Безопасност на движението по пътищата“ |
| **6**. В § 19 относно чл. 19б правим следните предложения и възражения:  6.1 Предлагаме следната редакция на ал. 1:  „(1) Практическото обучение на кандидата се организира само индивидуално, като се извършва на учебна площадка, по улици в населени места, по пътища, извън населени места, по автомагистрала и/или скоростен път. Когато в радиус от 50 км. от учебния център няма автомагистрала и/или скоростен път, тази част от обучението се провежда на път I-ви или II-ри клас свързващ повече от една административна област или път водещ към ГКПП.“  **Мотиви:** Предложеният текст е обсъждан от създадена със заповед рег.№ РД 09-528/02.03.2023 г. на министъра на образованието и науката работна група за изготвяне на нова учебна документация и е включен в новата учебна документация. В тази връзка и предвид липсата на автомагистрали, скоростни пътища и пътища I-ви клас в някой области на страната, предлагаме текста на ал. 1 да бъде съобразен с текста предвиден в новата учебна документация. | Приема се с редакция | Отразено в § 18, т. 1 от проекта на Наредба № 37 |
| 6.2 Предлагаме следната редакция на ал. 4:  „(4) Информацията по ал. 2 за проведено практическо обучение сe отразява в електронната система по чл. 27, ал. 7 от преподавателя по практическо обучение, след приключване на учебния час. Когато поради технически причини, независещи от учебния център, прекъсне свързаността с информационната система по чл. 27, ал. 7, се допуска информацията да бъде въведена в информационната система и до края на деня, в който е проведено обучението.“  **Мотиви:** Текста на предложените изменения в ал. 4 в проекта на наредбата считаме за необосновани. В проекта на наредба и в мотивите към нея липсва яснота за необходимите технически средства, с които следва да са оборудвани учебните МПС, с оглед осигуряване на автоматично отразяване на информацията в информационната система. Също така липсва информация за изготвена оценка на въздействието и дали новата разпоредба ще окаже финансово въздействие върху дейността на учебните центрове.  В тази връзка предлагаме в Наредба № 37 да се регламентира, че учебният картон се води в електронен вид в информационната система по чл. 27, ал. 7. | Не се приема | Изискването за въвеждане на електронна система за регистриране на практическото обучение цели от една страна да намали хартиените документи издавани от учебните центрове, а от друга страна да защити правата на потребителите и да гарантира, че обучението е предоставено в пълен обем съгласно всички изисквания на учебната документация, по време на което кандидатите следва да придобият необходимите знания и умения за безопасно управление и да усвоят поведението, изисквано от водачите на МПС от категорията, за която се обучават.  Електронният учебен картон на кандидата може да бъде достъпван посредством мобилно или друго техническо устройство, което може да бъде лично на преподавателя или предоставено му от учебния център.  Съгласно чл. 20, ал. 2 от Закона за нормативните актове оценка на въздействието се прави само на проект на закон, кодекс и подзаконов нормативен акт на Министерския съвет. Наредба № 37 се издава от министъра на транспорта и съобщенията съгласувано с министъра на образованието и науката, а не от Министерския съвет. |
| 6.3. Предлагаме в ал. 6 думите „липса на“ да бъдат заличени. Практическото обучение следва да приключва след като е преподадено предвиденото учебно съдържание в програмата за обучение, съгласно изискванията на учебната документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП и дадено становище от преподавателя за необходимост от провеждане на допълнителни практически учебни часове, което се отразява в информационната система по чл. 27, ал. 7. Становището на преподавателя ще се отразява в информационната система като ще посочва дали кандидатът има или няма нужда от допълнителни часове. | Приема се | Отразено в § 18, т. 5, относно чл. 19б, ал. 6 от проекта на Наредба № 37 |
| 7. В § 26 относно чл. 25, ал. 1, т. 2 предлагаме направеното предложение за изменение да отпадне.  **Мотиви:** Съгласно дадените мотиви към § 2, относно предложението за изменение на чл. 5. | Не се приема | Предложеното с § 25 допълнение на чл. 25, ал. 1, т. 2 от проекта на Наредба № 37 е с цел въвеждане в съответствие на разпоредбата с чл. 152, ал. 5, т. 4 от ЗДвП, която гласи, че разрешение за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС се издава при условие, че техническият сътрудник отговаря на изискванията на Наредба № 37. |
| 8. В § 28 относно чл. 27 предлагаме в новата ал. 8 думите „за технически сътрудник“ да отпаднат.  **Мотиви:** Съгласно дадените мотиви към § 2, относно предложението за изменение на чл. 5. | Не се приема | Предложението в § 27, т. 6 за създаване на нова алинея 8 към чл. 27 от проекта на Наредба № 37 е с цел въвеждане в съответствие на разпоредбата с чл. 152, ал. 5, т. 4 от ЗДвП, която гласи, че разрешение за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС се издава при условие, че техническият сътрудник отговаря на изискванията на Наредба № 37. |
| Предложенията за корекции в проектите на Наредба № 37 и Наредба № 38 са както следва:  1. В проекта на Наредба № 37 от 2002 г. е предложено изменение на чл. 15, ал. 1, където е регламентирано: „Чл. 15. (1) Кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства преминават за съответната категория теоретично обучение за придобиване на необходимите знания и практическо обучение за възприемане на пътната обстановка и за усвояване на необходимите поведение и умения за управление на МПС, съгласно учебната документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП.“  Съгласно учебната документация за придобиване на нова категория в зависимост от притежаваните категории е предвидено пълно или частично обучение по различните раздели и теми от Програмите за теоретично и практическо обучение. Имайки предвид различния обем обучение, който ще преминават кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от различните категории, следва и изпита да е съобразен с проведеното обучение.  В тази връзка предлагаме в проекта за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. 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 в § 4 относно чл. 7 в предложеното изменение на ал. 2 да се добави второ изречение със следното съдържание: „Теоретичният и практическият изпит се провеждат в обем, съответстващ на проведеното обучение, съгласно учебната документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП.“  С предложената промяна текста на § 4, т. 1 да придобие следния вид:  § 4. В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения:  1. Алинея 2 се изменя така:  (2) Кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категориите по чл. 150а, ал. 2 от ЗДвП полагат теоретичен и/или практически изпит за проверка на придобитите знания, умения и поведение съгласно приложение № 8. Теоретичният и практическият изпит се провеждат в обем, съответстващ на проведеното обучение, съгласно учебната документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП.“  Мотиви: С направеното предложение ще се постигне пълно съответствие между обучението и изпита, както и ще съответства на заложеното в новата учебна документация.    2. В таблицата към чл. 15, ал. 2 на проекта за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2002 г. и таблицата в Приложение № 8 към чл. 7, ал. 2 на проекта за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 2004 г. предлагаме следното:  2.1 В раздел „Кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория“, в т. 3 категория „АМ“ да се замени с „Ттм“.     |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | 3. | Ткт, които притежават правоспособност за управление на МПС от категория ~~АМ~~ **Ттм**, А1, А2 или А |  |  |   Категория „АМ“ попада в изискванията по т. 2 от раздел „Кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС“, като са пропуснати изискванията при придобиване на категория Ткт, след като кандидата притежава категория Ттм.  Корекцията следва да бъде направена в таблицата към чл. 15, ал. 2 на проекта за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2002 г. и таблицата в Приложение № 8 към чл. 7, ал. 2 на проекта за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 2004 г.    2.2. В таблицата в Приложение № 8 към чл. 7, ал. 2 на проекта за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 2004 г. предлагаме следното:  В раздел „Кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория“ т. 11 и т. 17 да се заличат, а останалите точки да се преномерират.   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | 11. | ВЕ, които притежават правоспособност за управление на МПС от категория В с код 96 |  |  | | 17. | D1E, които притежават правоспособност за управление на МПС от категория С1E |  |  |     Изискването за полагане на изпит за категория ВЕ е посочено в т. 10, няма теоретично обучение и предвид голямата разлика в масата на съставите за двете категории, не следва да се прави връзка с В(96) при практическото обучение. Изискването за придобиване на категория ВЕ е кандидата да притежава категория В.  Обучението за категория С1E, съгласно предвидените промени в учебната документация включва всички раздели и теми в програмите за теоретично и практическо обучение, предвидени при обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност от категория D1E.    2.3. В таблицата към чл. 15, ал. 2 на проекта за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2002 г. предлагаме следното:  В раздел „Кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория“, в т. 12 да се отбележи и задължително практическо обучение. В момента в т. 12 е отбелязано само теоретично обучение. Точка 12 да стане както следва:     |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | 12. | С1Е, които притежават правоспособност за управление на МПС от категория D1E |  |  |   С предложената промяна ще се постигне пълно съответствие с изискванията в Наредба № 38 от 2004 г. и предвидените промени в учебната документация. | 1. Не се приема  2. Приема се | 1. И към настоящия момент е предвидено теоретичните изпити да се провеждат с въпроси по съдържанието на модулите за теоретично обучение съгласно изискванията на учебната документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП.  Отразено в § 13, относно чл. 15, ал. 2 от проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 и в § 18 относно приложение № 8 към чл. 7, ал. 2 от проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 |
|  | Иван Иванов  (писмо с вх. № 67-00-00-448/24.06.2024 г.) | Здравейте,  интересува ме с новите изменения на Наредба 38 дали се въвежда изискването за полагане на теоретичен изпит (листовки) за кандидатите притежаващи категория В ?  Към момента притежавам категории АМ, В1, В, С1, С, Ткт, и съгласно новите изменения на Наредба 38, по-конкретно т.4 от таблицата в края на публикувания текстов документ, ако запиша курс за кат. А ще трябва да полагам и теоретичен изпит, а към момента според нормативната уредба бих полагал само практически изпит от две части (полигонът с 5-те елемента и градско).  Конкретно в случая ме вълнува дали не е допусната техническа грешка, тъй като не се споменава никъде в мотивите или описанието да се въвеждат листовки за кандидатите за кат.А , притежаващи кат. В, но в таблицата към Наредба 38 има отметка, както на теоретичен изпит, така и на практически изпит.  Предварително благодаря за отговора Ви и отделеното време ! | Не се приема | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби.  Предложените с проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 изменения в условията за полагане на изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС са съобразени с изискванията към обучението, предложени с проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2.08.2002 г. 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, както и с проекта на учебна документация по чл. 153, т. 1 от Закона за движението по пътищата, публикуван за обществено обсъждане на официалната интернет страница на Министерството на образованието и науката.  В трите проекта на нормативни акта се предлага кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категории А1, А2 или А, които притежават правоспособност за управление на МПС от категория В1, В, Ткт или Ттм, да преминават теоретично и практическо обучение, съответно да полагат теоретичен и практически изпит, само по темите, които са специфични за новата категория. |
|  | Стефан Малковски,  председател на Национален авто-инструкторски съюз  Емил Панчев,  председател на Съюза на българските автомобилисти  Йонко Иванов,  председател на Съюза на преподавателите по авто-мото подготовка  Трендафил Маринов,  председател на Български автоинструкторски съюз  Видко Митрович,  председател на Асоциацията за обучение в транспорта  Атанас Балабанов,  председател на Сдружение „съюз на автоинструкторите-Варна“  (писмо с вх. № 11-46-760/21/26.06.2024 г.) | На проведено заседание на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата (ДОККПБДП) на 08 март 2024 г., бяхме запознати със следното:   * Проекта на Учебна документация за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства от различните категории; * Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 02.08.2002 г. 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 за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити.   Браншовите организации обсъдихме подробно със своите членове предложените проекти и Ви предлагаме следното становище:  След извършен анализ на предложените проекти, на първо място се забелязва отпадането на „групи умения“, които биват преименувани на „раздели“ и „теми“, но по съдържание и смисъл, не се наблюдават съществени промени.  Пример № 1   |  |  | | --- | --- | | Нова учебна документация | Стара учебна документация | | 1.2. Заемане мястото на водача. Подготовка за потегляне  -Отваряне и затваряне на вратите на автомобила, влизане и излизане, сядане  -Регулиране на огледалата за виждане назад  -Проверка на прозрачността на стъклата и почистването им  -Поставяне (и регулиране) на обезопасителния колан  -Предприемане на необходимите предпазни мерки при превоз на пътници:   * Отваряне и затваряне на вратите при:   - качване;  - слизане.   * Проверка дали заобикалящата обстановка позволява потегляне с автомобила:   - мъртви зони;  - използване на огледалата за виждане назад;  - направляване и подвижност на погледа. | група умения 2   |  | | --- | | **Цел 1 Описание на учебното съдържание** | | **Подцел 2: Заемане на мястото на водача.**  1. Правила за отваряне вратите на автомобила, влизане, сядане и затваряне на вратите.  2. Регулиране на седалката, облегалката, кормилното колело.  3. Регулиране на огледалата за виждане назад.  4. Проверка на прозрачността на стъклата и почистването им  5. Поставяне (и регулиране) на обезопасителните колани. |   група умения 3   |  | | --- | | **Цел 1 Описание на учебното съдържание** | | **Подцел 3: Подготовка за потегляне.**  1. Предприемане на необходимите предпазни мерки при превоз на пътници:  - при качване;  - при отваряне и затваряне на вратите;  - при слизане.  2. Проверка дали заобикалящата обстановка позволява потегляне с автомобила:  - мъртви зони;  - използване на огледалата за виждане назад;  - направляване и подвижност на погледа | |   В Пример № 1 се наблюдава, че не е извършена никаква промяна, освен обединяване на две групи умения в един подраздел. Същото нещо се наблюдава и при теоретичното обучение – темите се обединяват в раздели, като единствено се променя словореда, но съдържанието и смисъла са едни и същи.  Пример № 2   |  |  | | --- | --- | | Нова учебна документация | Стара учебна документация | | **1.3. Действия на водача във връзка с техническата изправност на автомобила**  -Проверки преди потегляне – оглед на каросерията, колелата и гумите; оглед за течове, цялост и прозрачност на стъклата, състоянието на фаровете, пътепоказателите, светлоотразителите, стъклочистачките  -Проверки на състоянието на основните уредби и механизми – спирачна уредба, кормилна уредба, работа на стъклочистачките, фаровете, пътепоказателите, звуков сигнал, гумите, грайферите и др.  -проверки за нивото на експлоатационните течности – течност за стъклочистачките, спирачна течност, двигателното масло, антифриз и др.  -Проверки за неизправности по сигнали от арматурното табло, от специфични шумове, миризми и други, включително и по време на движение  -Правила за зареждане на автомобила на бензиностанции и зарядни станции  -Влияние на автомобила и задвижващия го агрегат върху околната среда | тема 2   |  | | --- | | **Цел 2 Описание на учебното съдържание** | | **Възли, агрегати и уредби на автомобила, на които се извършва ежедневен преглед. Основни операции, за да се поддържа технически изправен автомобила.**  1. Външен оглед на автомобила:  - течове под автомобила;  - състояние на каросерията, цялост и прозрачност на стъклата;  - фарове, пътепоказатели, светлоотразители.  2. Проверка на нивото на маслата и другите течности, необходими за работа на автомобила. Определяне на необходимостта от доливане на:  - измиваща течност за стъклочистачките;  - спирачна течност;  - масло в двигателя;  - електролити в акумулаторната батерия;  - гориво в резервоара;  - охладителна течност.  3. Проверка действието на стъклочистачките, осветлението, светлинната сигнализация и звуко¬вия сигнал.  4. Проверка на налягането на въздуха в гумите.  5. Проверка на кормилната уредба.  6. Проверка на спирачната уредба.  7. Проверка и регулиране на вентилаторен ремък.  8. По време на управление:  - наблюдаване показанията на контролно-измервателните уреди;  - следене за поява на специфичен шум и мириз. | |   Пример № 3   |  |  | | --- | --- | | Нова учебна документация | Стара учебна документация | | **4.5. Движение по автомагистрала. Автомобилен път. Скоростен път**  -Правила за достъп – до автомагистрала, автомобилен път и скоростен път  -Автомагистрала  -Навлизане и напускане на автомагистрала и скоростен път  -Разположение върху пътното платно  -Забрани при движение по автомагистрала, скоростен път и автомобилен път  -Принудително спиране | тема 9   |  | | --- | | **към цел 3 Описание на учебното съдържание** | | **Движение по автомагистрала. Автомобилен път:**  - навлизане и напускане на автомагистрала;  - разположение върху пътното платно;  - забрани при движение по автомагистрала;  - принудително спиране;  - автомобилен път. | |   Това се повтаря в цялата документация.  Като обобщение може да се заключи, че цялата учебна документация е пренаписана със сменен словоред, като някои от термините са осъвременени (кормилно колело се преименува на волан).  Една от малкото промени, които са направени е въвеждането на електронно теоретично обучение и електронен учебен картон в практическото обучение.  Декларираме предварително: **Ние не сме срещу електронизацията.** Само че през главите ни минаха твърде много други „електронизации“ – пръстовия отпечатък на д-р П. Москов, електронните рецепти, електронни правителства и мн. други. В това отношение своя „принос“ има и МТС, в частност ИААА. В момента в системата на ИААА има няколко системи с претенциите да бъдат „електронни“ и НИТО ЕДНА не работи както е заявено при внедряването им, а някои от тях въобще не работят и не се използват. В това отношение създателите на системите „са си вързали гащите“ и в много от тях е предвидено да бъдат „дублирани на хартиен носител“; въобще колкото повече се електронизираме, толкова повече хартия използваме. Няма никакво основание да се смята, че съдбата на „електронния“ картон ще бъде различна. Но докато електронните системи, които маркирахме до тук, се използват от ограничен кръг пора, то електронния картон ще се използва от ВСИЧКИ! И най-малкият проблем (а такива със сигурност ще има) ще внесе хаос в работата на преподавателите. затова настояваме да се прекрати въвеждането на несигурни, непрецизни и въобще не тествани електронни системи, а сегашните неработещи системи, с огромни пропуски, недомислия и несъответствия да се изтеглят и поправят.  Не е отчетена Директивата на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията. Приемането на посочените документи, а това ще стане след приключването на предстоящите избори за Европарламент, ще измени съществено много от настоящите разбирания за обучение, изпити и преквалификация на водачите на МПС. Ще има принципно нов ред за преминаване от една категория в друга, а това прави безсмислено приемане и въвеждане на нова учебна документация. Самата „нова“ учебна документация както вече посочихме е преписаната сега действащата документация с изменен словоред и някои други козметични поправки. Нима може да се приема, че обединяването на сега действащите учебни модули 1 и 2 за категория „В“ и намаляването на общият брой часове с 2 часа е нещо ново, което „рязко и съществено ще подобри безопасността на движението“? Нещо повече – сравняването на „новата“ и сега действащата учебна документация показват, че сегашните пороци на различните програми, стандарти и др. са пренесени и в новите такива.  **ИЗВОДИ**  1. Лицата в работната група, които са съставили „новата“ учебна документация нямат нужната компетентност и са незапознати с този вид обучение и поради това недостатъците от старата учебна документация са абсолютно идентични и в предоставения ни проект.  2. Липсват мотиви за необходимостта от пренаписване на нова учебна документация и върху какво да се акцентира в нея. Това поражда въпроси за целта на този проект.  3. Изготвеният проект води до възможност за извършване на корупционни действия.  4. Липсва яснота относно създаването на електронно теоретично обучение – как, от кого и по какъв начин се създава.  5. Никъде не е упоменато как и по какъв начин ще се работи с електронния учебен картон по практическо обучение.  6. По начина, по който са представени тези проекти и изключително краткия срок, в който трябваше да бъдат обсъдени в бранша, се създава впечатлението, че тези електронни платформи са били предварително разработени, като с тях не ни запознават своевременно и това също подбужда съмнения за извършване на корупционни действия между частни лица и определени държавни служители. | Не се приема | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби |
| В същата степен казаното до тук се отнася и за предложените промени в Наредба № 37. Направено е всичко възможно да се обезсмисли понятието „Учебен център“. Излиза, че в едно помещение с площ от 7 – 8 квадратни метра (дори и по-малко!) може да се направи учебен кабинет. Това е предложено от „специалисти и експерти“ от ИААА, същите тези, които мереха (и все още го правят) площта на различните помещения от учебни центрове до сантиметър. | Приема се с редакция | Отразено в § 3, т.1, б. „а“ относно чл. 6, ал. 1, т. 3 и § 4, т. 1 и 2 относно чл. 6а, ал. 1 и 2, § 7, т. 1 и т. 2 относно чл. 10, ал. 1 и ал. 4, §35, т. 3 относно приложение № 2 към чл. 10, ал. 1, § 36 относно приложение № 3 към чл. 10, ал. 4 и § 37 относно приложение № 4 към чл. 10, ал. 4 от проекта на Наредба № 37. |
| **ПРЕДЛОЖЕНИЯ**  1. Прекратяване обсъждането на тези проекти. | Не се приема | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби. |
| 2. Организиране на среща между браншовите организации и Министър-председателя на РБ, министъра на транспорта и съобщенията, министъра на образованието и науката и Държавната агенция БДП за определяне посоките за усъвършенстване подготовката на водачите. | Не се приема | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби. наредби |
| 3. В ход са промени в Директива (ЕС) 2022/2561 Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета, които са приети на първо четене, както и в ЗДвП.  Поради тази причина не следва да бъдат извършвани изменения в коментираните подзаконови нормативни документи. След приемане на промените, следва да бъде учредена нова работна група с участието на представителите **и от браншовите организации, които са компетентни в тази област.** | Не се приема | Предвид непредвидимостта кога и с какво окончателно съдържание ще бъде приета Директива на Европейския парламент и Съвета относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията, смятаме че не целесъобразно отлагането на приемането на предложените проекти на наредби. |
| Ние не сме против въвеждането на нови, съвременни методи за по-ефективно обучение, но всички тези промени трябва да се случат след задълбочено обсъждане с тези, които извършват тази дейност, промени, които ще доведат до по-добро обучение и по-малко ПТП. В противен случай от досегашната ни практика знаем, държавния служител (дори министър) във всяко изменение вижда проект, от който може да се изкарат едни пари.  Ето защо предлагаме да се разгледат нашите предложения и разумно, във времето, с повече обсъждания да въведем ефективни и работещи нови правила, които ще доведат до по-добри резултати, вместо да се върви към **ефективни протестни действия.** | Не се приема | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби. |
|  | Стоян Стоянов, председател на Сдружение Българска автоинструкторска колегия (писма с рег. № 11-46-760/24/28.06.2024 г. и 11-46-760/25/28.06.2024 г.) | На 11.06.2024 г. на обществено обсъждане е поставен проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2.08.2002 г. 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.  Намираме **нормата на параграф 19, т. 3 във връзка чл. 19б, ал. 4** относно въвеждане на информация за проведено обучение, която включва времеви период с начало и край на часа и въвеждане на маршрута, по който е проведено обучението за деня за курсист, за **противоконституционна и настояваме да бъде отменена**:  **§ 19, точка 3:** *В чл. 19б, т.3: Алинея 4 се изменя така:*  *„(4) Информацията за проведените учебни часове, свързана с пореден номер на учебния час, дата на провеждане,* ***времеви период с начало и край на провеждане на часа, маршрута, по който е проведено обучението*** *и изминати километри, се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система по чл. 27, ал. 7“.*  Мотивираме становището си със следните аргументирани позиции:  1. Автоматичното записване на маршрут от информационна система на курсист и  обучаващ преподавател ведно с времето на провеждане на учебния часа и датата би могло да представлява геофизическо локализиране и проследяване на местоположението на преподавател и обучаем, което е грубо нарушение на правото на лична неприкосновеност и необосновано навлизане в личното пространство. Считаме, че въпросното изменение по параграф 19, т.3 противоречи **на Конституция на Република България**, чл. 32, ал. 1 и ал. 2:  *„(1) Личният живот на гражданите е неприкосновен. Всеки има право на защита срещу незаконна намеса в личния и семейния му живот и срещу посегателство върху неговата чест, достойнство и добро име.*  *(2) Никой не може да бъде следен, фотографиран, филмиран, записван или подлаган на други подобни действия без негово знание или въпреки неговото изрично несъгласие освен в предвидените от закона случаи.“*  Като автоматичното записване на маршрут технологично се постига с GPS-физическа локация и би могло да бъде проследяване на гражданите без тяхно съгласие и без наличен законен значим интерес. Намираме, че предложеното изменение предпоставя проследяването на инструкторите и на обучаваните курсисти посредством средства на информационна дигитална система с геолокация – форма на GPS-локация за автоматично записване на маршрут, като отчитаме, че подобна автоматична маршрутизация противоречи на **Всеобща декларация за правата на човека**, чл. 12:  *„Никой не трябва да бъде подлаган на произволна намеса в личния му живот, семейството, жилището и кореспонденцията, нито на посегателства върху неговата чест и добро име. Всеки човек има право на закрила от закона срещу подобна намеса или посегателства.“*  Отчитаме, че предложената на обществено обсъждане норма предпоставя намеса в личното пространство и ограничаване на правото на личен живот чрез необосновано проследяване на инструктори-преподаватели в противоречие на **Харта за основните права на Европейския съюз** чл. 7:  *„Всеки има право на зачитане на неговия личен и семеен живот, на неговото жилище и тайната на неговите съобщения.“*  2. Намесата в личното пространство и неприкосновеността на гражданите би се реализирало с утвърждаване на поставената за обществено обсъждане норма чрез предложеното автоматично записване на маршрут по време и дни.  На практика предложеното локализиране на маршрут представлява проследяване на местоположение, както и записване и съхраняване в дигитална среда на данни за локацията и присъствието на конкретно място на преподавателите.  На първо място, нормата на проекта би въвела проследяване чрез дигитална информационна система за геолокация.  На второ място, проследяването, записване и съхраняване на местоположението на гражданите по своята същност е унизително отношение към инструкторите-преподаватели, доколкото нито един български гражданин не е длъжен да доказва по презумпция, че не извършва длъжностно нарушение по време на обучение на разпоредбите за обучение и подготовка на кандидат-водачи (например необучение на курсист), така както друга обучителна професия – учители, академици, лектори и прочие, не биват проследявани в процеса на преподаване на своите обучаеми чрез геолокация, GPS или маршрутизация. Намираме предложената норма за въвеждаща унизително третиране спрямо инструкторската професия в противоречие на **Всеобща декларация за правата на човека**, чл. 5:  *„Никой не трябва да бъде подлаган на изтезания или на жестоко, нечовешко или унизително третиране или наказание.“*  Както и нарушаваща **Харта за основните права на Европейския съюз** чл. 4 спрямо унизително отношение към преподавателите по практическо обучение:  *„Никой не може да бъде подложен на изтезания, на нечовешко или унизително отношение или наказание.“*  3. При отказ от проследяване с предоставяне на данни за местоположение по време, място и дни – според предложената норма – инструкторите, които вече са декларирали отказ да бъдат проследявани, записвани, заснемани, локализирани с геолокация, маршрутизация, GPS- локация или други средства и способи за проследяване, нарушаващи правото на лично пространство и неприкосновеност на гражданите, или подлагани на подобни методи по време на обучение съгласно **Регламент 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година** относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) и тези преподаватели, които предстоят да го направят, ще бъдат неправомерно ограничени в правото си на труд.  4. Допълнително, нормата ограничава правото на придобиване на европейски документ за самоличност. При отказ от предоставяне на данните: времево проследяване, записване, съхранение на маршрут, курсистите няма да могат да се обучават за водачи на МПС, с което административно се възпрепятства правото им на получаване на документ за самоличност в Европейския съюз, какъвто е свидетелството за управление на МПС в страна-членка на Съюза.  5. Използването на дигитална система за автоматично записване, съхранение на маршрут и време, изключително наподобява **специализирано средство за проследяване на местоположение** и GPS-тракинг, което е унижаващо отношение към всяка трудова професия и труда на преподавателите, както и ограничава личните им права и свободи на граждани на Република България.  Информираме Ви, че сдружение БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ изготви и входира пореден ***писмен отказ от проследяване,*** записване на маршрут, филмиране, фотографиране и физическо проследяване с геолокация, GPS или подлагане на други подобни методи и средства на преподаватели и обучаеми по време на обучение до Министерство на транспорта и съобщенията с входящ номер 31-03-70/18.06.2024 г.  Също така запознахме министъра на транспорта и съобщенията г-н Гвоздейков и контактното лице на проекта от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ г-н С. Иванов с нашето ***мотивирано становище по противоконституционност на норма*** в проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2.08.2002 г. (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, поставена на обществено обсъждане от 11.06.2024 год.) с входящ номер 31-03-37/20.06.2024 г.  Считаме, че съществуват различни начини за контрол: и аналогови, и дигитални, които постигат същите цели, но без да накърняват демократични ценности и граждански права на обучаемите и обучаващите.  Съгласно гореизложеното и като намираме, че нормата по проекта на Наредба : *„(4) Информацията за проведените учебни часове, свързана с пореден номер на учебния час, дата на провеждане, времеви период с начало и край на провеждане на часа, маршрута, по който е проведено обучението и изминати километри, се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система по чл. 27, ал. 7“* е противоконституционна, противоречаща на основни човешки права и свободи, ограничаваща правото на неприкосновеност на личния живот, ограничаваща правото на придобиване на европейски документ за самоличност при отказ от проследяване на маршрут, ограничаваща правото на труд на инструкторите-преподаватели при отказ да бъдат записвани по време и маршрут, молим за застъпничество и отстояване на основни граждански права на автоинструкторите, като поддържаме своевременно оттегляне на проекта на Наредба за изменение на Наредба 37 и заличаване на нормата, предвиждаща автоматично записване на маршрут по време, ден и локация.  Припомняме, че през 2022 г. след застъпничеството на омбудсмана на Република България проф. Д. Ковачева не се допусна проследяването и записването на курсист и инструктор-преподавател с геолокатори (GPS-проследяване) – практика, неприложима в държавите от Европейския съюз и Министерство на образованието, науката и младежта отмени своя скандална заповед (която провокира национални автоинструкторски протести, срещи на високо равнище, подписка с повече от 1000 участващи автошколи и преподаватели).  През август 2023 г. сдружение „БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ“ входира втора жалба до българския омбудсман срещу допълнителните административни тежести за автошколите и инструкторите в страната, срещу липсата на индивидуален труд и срещу опитите да бъдат проследявани и геолокирани преподаватели и обучаеми по време на обучение. С позицията детайлно бяха представени нормативните ограничения, налагащи въпросните регулации: съпоставят се и изискванията към автошколите в Европа спрямо тези в България, а реакцията на сигнализираната институцията беше своевременна.  България е единствената държава, в която към обученията на кандидат-водачите се прилагат административни тежести без аналог в Европейския съюз. Малка част от прецедентите в страната са назначаването от автошколите на задължителни техническите сътрудници, ръководител „Учебна дейност“, втори инструктор, изискванията за две помещения с два входа, мултимедии. Оказва се, че българските курсисти се натоварват и финансово като заплащат за вътрешни изпити – практика, която понякога спира кандидат-водачите да се явят на държавни изпити. Прецедент сред административните ограничения е липсата на индивидуален труд. Така българските инструктори са единствените в Европа, които нямат право да работят индивидуално, сами за себе си и чрез лична отговорност.  След повторната намеса на омбудсмана на Република България беше повдигнат диалог с институциите. В резултат Министерство на транспорта и съобщенията предложи нов проект на изменение на Наредба 37 – с положителното премахване единствено на вътрешните изпити (като пречка за получаване на европейски документ за самоличност), но поддържа посочените административни тежести: ръководител, секретарка, три помещения, отново не позволява индивидуален труд за инструкторите, а вече предлага и автоматично „записване на маршрут“ по време и час.  Намираме поставения проект на изменение на Наредба № 37 за противоконституционен в частта му спрямо § 19, точка 3: по отношение на чл. 19б, т. 3: алинея 4, за което Ви уведомяваме и разчитаме с информираното си знание да не допуснете нарушаване на българските закони и демократични устои като предприемете съответни действия за отстояване на принципите на демократичност и европейско развитие на сектора на обучения в автотранспорта. | Не се приема | Предложените в проекта на наредба изменения и допълнения не само не са противоконституционни и в противоречие на европейските и международни актове, но са напълно в съответствие с тях.  В Конституцията на Република България е прокламирана общата забрана за заснемане (чл. 32, ал. 2), като е регламентирана възможност да се извършва видеонаблюдение, въпреки липсата на съгласието на физическото лице в случаите, когато това е предвидено със специален закон. Такива специални закони са: Законът за движението по пътищата (чл.165, ал. 2, т. 7), Законът за опазването на обществения ред при провеждането на спортни мероприятия (чл. 16), включително и подзаконов нормативен акт, а именно Наредба № I-171 от 02.07.2001 г. за организацията и контрола по обезпечаването на сигурността на банките и небанковите финансови институции (чл. 20, т. 5, чл. 21, т. 3, чл. 23, т. 3).  Основните принципи за неприкосновеността на личния и семейния живот са заложени в редица европейски и международни актове – Конвенция за защита правата на човека и основните свободи, Харта за основните права на Европейския съюз, Конвенция 108 на Европейския парламент за защита на лицата при автоматизирана обработка на личните данни и Директива 95/46/ЕО. В чл. 8 от Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи е регламентирано правото на зачитане на личния живот като намесата на държавните органи в ползването на това право се допуска само в случаите, предвидени в закон и в интерес на националната и обществената сигурност. По подобен начин този принцип е уреден в чл. 7 и 8 от Хартата за основните права и свободи на Европейския съюз.  Предложеният с § 18, т. 3, във връзка с чл. 19б, ал. 4 текст относно въвеждане на информация, която включва времеви период с начало и край на часа и въвеждане на маршрута, по който е проведено обучението, както и изминатите километри, цели прозрачност, отчетност и осъществяване на реален контрол върху изпълнението на нормативните изисквания при провеждането на обучението. Тази информация ще се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система, обслужваща дейността по обучението и изпитите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и проверочните изпити. По този начин ще си осигури възможност на служителите на ИААА, които осъществяват контрол на дейността на учебните центрове, да разполагат с информацията за датите и часовете за провеждане на обучението и достъп до електронните учебен дневник и учебен картон, което ще допринесе за повишаване на качеството на контрола на теоретичното и практическото обучение за придобиване на правоспособност за управление на МПС.  С подобряването на функционалността на информационната система относно обучението ще отпадне необходимостта да се водят и издават на хартиен носител документи във връзка с обучението (учебни дневници, учебни картони и графици). Освен това ще се облекчи комуникацията на учебните центрове и ИААА – ще отпадне ангажиментът на представителите на учебните центрове да посещават областните отдели, за да представят необходимата за провеждане на индивидуалното обучение информация.  Автоматичното записване на маршрут от информационната система, поддържана от ИААА, по време на провеждане на обучение, се въвежда с цел разкриване, предотвратяване и контрол на нарушения, извършвани при изпълнение на нормативните задължения във връзка с обучението. От досегашния опит при провеждане на обучения и изпити за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се установява, че учебни дневници, учебни картони и графици, които се водят на хартиен носител, не са достатъчно ефикасни и по-трудно се осъществява контрол върху дейността на учебните центрове.  Извличаната информация ще се събира за конкретни, ясно формулирани и законни цели при спазване на принципа за адекватност и пропорционалност при обработване на данните.  Осигуряването на извършване на ефективен контрол върху дейността на учебните центрове (какъвто контрол е предвиден и в посочените по-горе нормативни актове), не може да бъде прието за жестоко, нечовешко или унизително третиране.  Въвеждането на информация, която включва времеви период с начало и край на часа и въвеждане на маршрута, по който е проведено обучението, се предлага, тъй като не може да бъде постигнато с други средства, което е едно от условията за събиране на данни.  Изискването за въвеждане на електронна система за регистриране на практическото обучение цели от една страна да намали хартиените документи издавани от учебните центрове, а от друга страна да защити правата на потребителите и да гарантира, че обучението е предоставено в пълен обем съгласно всички изисквания на учебната документация, по време на което кандидатите следва да придобият необходимите знания и умения за безопасно управление и да усвоят поведението, изисквано от водачите на МПС от категорията, за която се обучават. Случая не касае следенето на дадено лице, а регистриране на проведено обучение. |
|  | Борис Здравчев (писмо с рег. № 11-46-760/26/28.06.2024 г.) | Във връзка с публикувания за обществено обсъждане Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и реда за провеждане на проверочните изпити, правя следните бележки и предложения:    В § 5 се предлага промяна в чл. 10, ал. 3 като думата „полагат“ се заменя със „следва да са преминали ново теоретично обучение и да са положили“. Така текста придобива следната редакция: „(3) Когато е изминала повече от една година от успешното полагане на теоретичния изпит, за допускане до практически изпит кандидатите следва да са преминали ново теоретично обучение и да са положили нов теоретичен изпит.“    Считам, че тази промяна е излишна имайки предвид новата разпоредба в § 7, относно чл. 18а, където се създава нова ал. 3 със следното съдържание: „(3) Кандидатът има право да се яви на практически изпит не повече от четири пъти в рамките на шест месеца от успешното полагане на теоретичния изпит или от отразяването на информацията за приключеното практическо обучение в информационната система по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37. При неявяване или неуспешно полагане на практически изпит в посочения срок, кандидатът може да се яви на нов практически изпит след преминаване на ново практическо обучение“.    Предвид новата разпоредба на чл. 18а, ал. 3 - кандидатът има право да се яви на практически изпит не повече от четири пъти в рамките на шест месеца от успешното полагане на теоретичния изпит, считам текста на чл. 10, ал. 3 - когато е изминала повече от една година от полагане на теоретичния изпит, за излишен и объркващ. Ако се спазва разпоредбата на чл. 18а, ал. 3 няма как да измине една година от полагане на теоретичният изпит.    Предлагам текста в на чл. 10, ал. 3 да не се изменя, а да се отмени и да останат само разпоредбите в чл. 18а, където да се регламентира кандидатите колко пъти могат да се явяват на теоретичен и практически изпит в рамките на шестмесечен срок и какво обучение трябва да преминат при неспазване на този срок и при неявяване на изпит или неуспешно полагане.  Надявам се да разгледате направеното предложение и да не допуснете въвеждането на противоречиви и объркващи текстове в подзаконовата нормативна база. | Приема се | Отразено в § 5 от проекта на Наредба № 38 |
|  | Бележки, постъпили на 04.07.2024 г. на Портала за обществени консултации от Aziti | Тъй като шофирането не е игра на симулатор и засяга и много други участници на терен във времето е хубаво да се разглежда като регионална задача и проблем. Целевата група не трябва да са само новите шофьори, а и възрастните шофьори, както и системни и несистемни нарушители и т.н.  Шофьорските курсове да станат част от свободноизбираемата програма в училище, в университета, към бюрото на труда... Курсовете да се администрират регионално и правят към началното/основно училище в района по местоживеене, в училището, в което е завършен 7 клас, или в професионална гимназия по транспорт.  Застрахователите и транспортните фирми имат достатъчно опит в правенето на записи и gps-проследяване по пътищата. Моля те да дадат адекватни препоръки за записване на изпита, а и не само изпита, но и проследяване в рамките на гратисен период при нужда през застрахователите. | Не се приема | При следващо изменение на наредбата предложението ще бъде задълбочено обсъдено, тъй като не е свързано с настоящия проект на наредба, публикуван за обществено обсъждане |
|  | Стоян Стоянов, председател на Сдружение Българска автоинструкторска колегия (писма с рег. № 11-46-760/28/05.07.2024 г. 11-46-760/29/08.07.2024 г.) | Представяме на Вашето внимание следното мотивирано становище по проектите на учебни документации за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС от всички категории.  ЧАСТ I: Относно всяка от проектите на учебни документации:  1.Отхвърляме категорично въвеждането на теми, свързани с практическо обучение на курсисти чрез следване на избран маршрут, самостоятелно задаване и използване на системи за навигация. Считаме, че същото противоречи на поставените в учебните документации цели. Създава предпоставки за значително оскъпяване на курса, за проследяване на маршрут. На първо място обаче настояваме за отмяна на работата с навигация поради отвличане на вниманието и разсейване. Този аргумент видно се поддържа от експертна оценка на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, която още през 2020 г. правилно отчита, че използването на допълнителни устройства разсейват водача и намаляват концентрацията му до значим риск от ПТП, с което може да се запознаете детайлно в информационно-кампанийният клип на ДА БДП „Колко опасни могат да са няколко секунди с поглед в телефона?“ на линк: https://www.youtube.com/watch?v=clD3kIULQW4 <https://www.youtube.com/watch?v=clD3kIULQW4> в официалния youtube канал на агенцията  Допълнително обучението противоречи на заложеното в УД изискване за „умерена сложност“ и предизвика несъотносимост на целите спрямо заложените очаквани резултати от обучението. Работата с навигация не е сред заложените цели на обучението. Използването на навигация противоречи и с типа на уроците, посочени в Програма за обучение по управление (от съответните категории) като това са уроци за формиране на нови умения, докато работата с навигация не е базово умение, а надграждащо.  2. Отхвърляме увеличаването на минималните часове за кормуване чрез увеличаване на минималното време за управление на автомобил.  В момента минималното време за кормуване съвкупно в курса за категория В е едно от най-големите в Европейския съюз. (31 учебни часа Х 40 минути минимално управление за В категория). Повишаването на минималното време за управление с 5 минути за учебен час (или 31 Х 5 минути) повишава близо с пълни 4 учебни часа целия курс, което е абсолютно неоснователно. Това ще оскъпи неаргументирано шофьорските курсове за потребителите. Допълнително ограничава потребителите, които имат и сега възможност да си закупят неограничен брой допълнителни часове според потребностите им.  3. Отхвърляме въвеждането на обучения и графици, които не позволяват изграждането на реален педагогически план за обучение, както и индивидуален план за кормуване. Например, предложеното в учебната програма разпределение на темите в двете програми много трудно ще позволи провеждането на двойни кормилни часове (блок часове, т.нар. „до 2 учебни часа на денонощие“), което възпрепятства физическото пътуване до магистрала като иначе заложен задължителен елемент на практическата програма, обучение по магистрала и връщане от магистрала. Отново курсистът ще трябва да заплаща някакви значителни допълнителни суми, което неоснователно оскъпява курса и няма отношение до безполезност спрямо целите, които са заложени в самите учебни програми. Школите пък ще превишават заложеното време за обучение, ако спазят програмата относно обучение на автомагистрала.    ЧАСТ II: Относно категория В и по съотносимост за всички УД с аналогични текстове  В детайли представяме СТАНОВИЩЕ по изменение на учебната програма за обучение на кандидати от категория В, като, поради припокриване на основните проектоизменения, поддържаме тези позиции и спрямо останалите проекти на учебни документации по приложимост. Желаем тези позиции да бъдат отразени при разглеждане на постъпилите предложения и становища в общественото обсъждане за кат. В и за всички УД по приложимост на текстовете, като намираме, че:  1.) Т.2., подточка 2.1., тире 2: „е установил обичайното си пребиваване“ – трябва да отпадне.  Мотиви: Принципът на отседналост ограничава гарантираните права на гражданите на ЕС на получаване на европейски документ за самоличност, с което се възпрепятства един от основните принципи на функциониране на общността – свободното движение на хора, стоки и услуги.  2) Т. 4., тире 9: „при продължително време ....осигуряване на почивки за водача“ – да отпадне или да се коригира с „предоставяне на почивки по желание на водача“.  Мотиви: Предложеният текст не е аргументиран с изследвания или проучвания, които да налагат задължителна почивка след 40 минути кормуване. Предложението е изцяло неаргументирано, предвид че самата професия „инструктор-преподавател“ е възприемана като нискорискова и е категоризирана в трета категория труд.  3) Т 5.2.: „30 учебни дни“ да се коригира на календарни дни.  Мотиви: Увеличаването на времето на обучение ограничава полагането на двойни практически часове (2 часа дневно) чрез изграждането на специфичен график. Това прави необяснимо как ще се стига, обучава и връща от магистрала – която е задължителен елемент. На практика няма да е възможно да се покрие хорариума от 30 учебни дни.  4) Т.6. Учебния план да се коригира с възможност за реално изготвяне на педагогически урок.  Мотиви: Предложения план не спазва основни педагогически постановки за изграждане на урок. Предлагаме да се въведат ясно отличима структура: наименования за дисциплина, програми, модули и теми. Предлагаме програма „БДП“ да бъде преименувана предвид спецификата на съдържанието и наложената практика на „Теоретични основи на безопасността на движението по пътищата“ или на „Теория на безопасността на пътищата“  5) Т. 7., тире 12 относно управление през нощта – предлагаме да отпадне.  Мотиви: С изискването се въвежда задължителен нощен труд за инструкторите, който е тежък труд и трябва да се полага по желание. Няма друга професия трета категория труд, свободна професия, с регламетиран задължителен нощен труд.  6. Т.7., Умения, тире 1: „подготвя автомобила и прикаченото към него ремарке...“ – предлагаме да отпадне задължителното прикачване и управление с ремарке като умение и като практическа тема.  Мотиви: Текстът и заложеното умение не кореспондира с времето, в което живеем и не е актуално: ако през 70-те години всеки е товарил селскостопански стоки в ремаркета до село и нивата, съвременните водачи не управляват ремаркета. Справка за броя регистрирани ремаркета до 750 кг с платен данък за 2023 спрямо броя МПС в страната ще покаже същото – заложеното умение вече не е актуално и следва да бъде заменено с друго, по-практическо.  7. Т.7., Умения, тире 3: „задават маршрут и използват системи за навигация...“ - да се отмени текстът за работа с навигация.  Мотиви: Навигацията отнема от вниманието на водача и предпоставя разсейване. Работата с навигация е умение за умел водач, но не и за начинаещ. Допълнителното разсейване с интерактивни устройства противоречи и на ЗДвП и на експертната оценка и препоръка на Държавна агенция „БДП“ в клипа „Колко опасни могат да са няколко секунди с поглед в телефона?“ на линк: https://www.youtube.com/watch?v=clD3kIULQW4 <https://www.youtube.com/watch?v=clD3kIULQW4> да не се използват устройства, които разсейват водача по време на управление.  Допълнително, навигациите грешат, бъркат посоки, задават указания късно, мапингът не е точен, но при грешка в навигирания маршрут отговорността е на инструктора, не на навигацията – ето и защо самият инструктор избира и задава маршрут в обучението, защото само понася последствията и отговорността от решенията си в обучението. Невъзможно е да се координира едновременно и обучение на курсист, и навигация и действия на другите участници в движението и пътна обстановка от един обучаващ ежедневно по 10 учебни часа. Увеличава се натоварването върху автоинструкторите, стимулира се разсейване на обучаемия. Предпоставките за увеличаване риска от ПТП нарастват значително при начално обучение с навигация или друго мобилно устройство.  8) Т.8.1.2.: „...следва да осигурява подходяща физическа среда, здравословни и безопасни условия за обучение и ....“ – да отпадне  Мотиви: Безопасните условия на работа са обект на регламентация на трудовото законодателство и контрол на инспекциите по труда. Те по презумпция са задължителни за икономическите субекти, което прави добавянето им в УД (учебната документация) нелогично и повтарящо законодателна рамка. От друга страна, вписването на безопасните условия на труд в учебната документация предполага контрол върху УД от транспортно министерство, което означава, че се вменяват контролни функции на „даяджии“ и по безопасни и здравословни условия на труд – което можем да определим като съвсем немислимо.  9) Т.8.1.5., изречение трето: „Извън задължителните часове се допуска обучение на симулатор.“ – да отпадне  Мотиви: Извън задължителните учебни часове инструкторите имат правото и отговорността като педагози да подбират най-подходящите методи и средства за обучение в зависимост от тяхната индивидуална предпочитана педагогическа методика. Това е основен принцип на педагогическата наука. Предвид, че симулаторът е тип дидактическо средство, а в компетенциите на МОН е именно разбирането за избор на дидактически средства, не е ясно защо трябва да се вписва изрично дадено педагогическо средство, което, така или иначе, не е забранено за употреба. Със същия успех могат да се изредят тетрадки, бяла дъска, черна дъска, помагала, волан, макети, химикали и всичко, използвано от инструкторите-преподаватели в учебните им кабинети.  10) Т.8.1.7., изречение второ, текстът: ...като за целта преподавателят им осигурява достъп до необходимите дидактически материали...“ да отпадне  Мотиви: Осигуряването на достъп до материали ограничава педагогическата работа на педагозите в избора на педагогически методи. Поставянето на задания, казуси, дебати, дискусии, интерактивни проекти, методи на изследване на действителността и прочие не винаги са свързани с достъп до материали, а в същината си могат представляват педагогически похвати, в които се изисква обучаемият да потърси и намери необходимата информация, например чрез педагогическите методи на изследване на действителността, работа с документи и информация, проучване и прочие.  11) Т.8.1.20. да отпадне ограничението от 2 учебни часа на денонощие или да се коригира обстоятелствено  Мотиви: За ефективното обучение на автомагистрала не е подходящо да има ограничение от два учебни часа. Единствено София област може да си позволи обучение в 2 учебни часа на денонощие за магистрала, в останалата част от страната обаче 2 учебни часа масово не са достатъчни за придвижване до магистрала, обучение и връщане. Все пак е добре УД да е съобразена за работа с всички учебни центрове в страната и в полза на всички курсисти.  12) Т.8.1.21.: „....50 минути, от които 5 минути инструктаж...“ – да отпадне  Мотиви: Не сме съгласни с увеличаването на минималното време за кормуване в учебния час. И в момента то е едно от най-големите в ЕС като общ брой часове и кормилни минути. Увеличаването му ще доведе до неоснователно оскъпяване на услугата, в ущърб на всички клиенти, които и сега имат възможност да си закупят какъвто брой искат допълнителни часове. Не сме запознати с проучване, изследване или данни какво налага увеличаването на минималното време за кормуване, нито със следоптимизационен анализ на МОН за очакваните резултати. Провели сме допитвания сред автоинструкторите – единствеата професия, която обучава на БДП, и сме запознавали институциите многократно с резултатите – специалистите в областта не считат, че е необходимо увеличение на времето за кормуване.  13) Т. 8.1.23. <http://8.1.23.> : ...и е дадено становище от преподавателя...“ – да се допълни по желание/усмотрение/преценка на преподавателя или в съответстващ контекст.  Мотиви: Преподавателите нямат задължение да изпитват и квалификация за изпитващи, затова и даването на становище трябва да е пожелателно. Информацията, на второ място, е чувствителна, когато е достъпна в електронната система при явяване на изпит пред държавен изпитващ инспектор и би могла да повлияе върху преценката му. Затова вписването на становище следва да бъде пожелателно, съобразно преценката на педагозите.  14) Т.8.1.26: „....с които се онагледяват:...“ – да се коригира  Мотиви: Текстът си противоречи с 8.3. относно използването на разнообразни методи на обучение. Онагледяването е само един от методите на педагогическата дейност. Педагозите имат основното право да използват различни педагогически методи: изложения, комуникации, дебати, визуални методи, методи на изследване на действителността, подражателни методи, активни методи, игрови методи и много други; онагледяването е само един от тях и налагането му чрез УД е пълен прецедент на влияние върху свободния избор на педагогически методи от педагози. Затова е необходимо текстът да се коригира, така че да не е накърняващ основите на принципите на педагогиката като наука.  15) Т. 8.2. Навсякъде „учебен център“ да се замени с „лицата, получили разрешение за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност.  Мотиви: Поддържането на понятието учебен център противоречи на ЗДвП и ограничава правото на индивидуална трудова инициатива на автоинструкторите.  16) Т. 8.2.1. Да се добави след „становище на преподавателя“: „в случай, че такова е издадено“ или съотносим текст – мотиви съгл. предходна точка 13)  17) Т. 8.2.1. След „За всяка календарна година номерацията започва отначало“ да се добави „ с автоматично генериран номер“ с цел улесняване на административната работа и предвид, че се извършва дигитализация.  18) Т. 8.2.3 Необходима е корекция и разясняване в контекста на обстоятелството, че за всеки час се вписва начало, край и форма на обучение. В УД не е уточнено и трябва да уточните: 1. Как се вписва начален и краен час при самостоятелна форма на обучение?; 2.Часовете за самостоятелна форма на обучение на курсистите теоретични работни часове ли са за теоретика на групата или не?  19) Програма за обучение по БДП, IV., тире последно – да отпадне или да се редактира  Мотиви: Считаме, че заложеното умение не е в компетенциите на който и да е педагог, близък, родител, ментор - в рамките на 30 дни да изградиш самоконтрол и реална самооценка у някого, или да взима решения, без да се влияе от някого, е впечатляващ резултат, който хората, градят с обучения и практики през целия си живот.  20) Програма за обучение по управление на МПС, III, параграф 2: да отпадне текстът относно практическо обучение на симулатор  Мотиви: Симулаторът е дидактическо средство, което е приложимо в теорията и като такова може да е избор на теоретик-педагога, но в практическото обучение се използва учебен автомобил съгласно УД, поради което вписването на симулатор в Програмата по практика изобщо като текст и уточнение буди недоумение и следва да се коригира.  21) Програма за обучение по управление на МПС, Раздел 2, тема 3.3. – да отпадне  Мотиви: Неактуалност на темата, ограничена приложимост, не съответства на заложените цели за базово обучение и ниска до умерена сложност. Може да бъде част от допълнително обучение и специализирани часове, каквото ограничение за закупуване няма. Предлагаме темата да бъде заменена с по-практически насочена към нуждите на курсистите материя.  22) Програма за обучение по управление на МПС, Раздел 2, тема 4.3. и тема 3.5. тире първо – да отпадне използването на навигация  Мотиви: Навигацията отнема от вниманието на водача и предпоставя разсейване. Работата с навигация е умение за умел водач, но не и за начинаещ. Допълнителното разсейване с интерактивни устройства противоречи и на ЗДвП и на експертната оценка и препоръка на Държавна агенция „БДП“ в клипа „Колко опасни могат да са няколко секунди с поглед в телефона?“ на линк: https://www.youtube.com/watch?v=clD3kIULQW4 <https://www.youtube.com/watch?v=clD3kIULQW4> да не се използват устройства, които разсейват водача по време на управление.  Допълнително, навигациите грешат, бъркат посоки, задават указания късно, мапингът не е точен, но при грешка в навигирания маршрут отговорността е на инструктора, не на навигацията – ето и защо самият инструктор избира и задава маршрут в обучението. Невъзможно е да се координира едновременно и обучение на курсист, и навигация и действия на другите участници в движението и пътна обстановка от един обучаващ ежедневно по 10 учебни часа. Увеличава се натоварването върху автоинструкторите, стимулира се разсейване на обучаемия. Предпоставките за увеличаване риска от ПТП нарастват значително при начално обучение с навигация или друго мобилно устройство.  23) Процедура за изменение и допълнение на учебната документация – да се коригира, като се добави възможност министърът също да инициира изменения на УД при постъпили предложения, за да се гарантира правото на гражданите за директно участие в управлението и вземането на решения в сфери на гражданските им интереси и права – предвид, че просветният министър утвърждава изменения в УД.  Препоръки: отправаме препоръка да се коригира текстът по отношение на отдалеченост от магистрала на 50 км., предвид че шофьорският курс не е базиран на пространствени измерители, а на времеви: основава се на време, не на километри – 31 часа с минимум 40 минути на учебен час. Тъй като 50 км могат да бъдат изминати за различно време според трафик, пикови часове на движение и прочие и защото реално отиване до магистрала 50 км. с обучение по магистрала Х км. и връщане от магистрала 50 км. формират над 130 плюс километра за едно занятие, което обаче е ограничено до 2 учебни часа дневно, то заложеният пространствен измерител не отговаря на заложеният времеви измерител, поради което препоръчваме корекция – или на времето, или на километрите, за да е реално изпълнима УД.  Настояваме часовете по „Безопасност на движението по пътищата“ в учебните заведения да се водят единствено от преподаватели с правоспособност за обучение по БДП, вписани в регистъра на ИА „АА“ и притежаващи свидетелство за управление на МПС, без ограничаване права да управлява МПС в последните 2 години. Системата на училищно и предучилищно образование заслужава качествено, реално, професионално и разбираемо обучение по БДП, което трудно се реализира от музикалния педагог без СУМПС, с 30 часа курс. Затова заставаме категорично и призоваваме обучението по БДП в училища да се провежда от педагози, вписани в регистъра на ИА „АА“. | Не се приема | При следващо изменение на наредбата предложението ще бъде задълбочено обсъдено, тъй като не е свързано с настоящия проект на наредба, публикуван за обществено обсъждане |
|  | инж. Видко Митрович, председател на Асоциация за обучение в транспорта (писмо с рег. № 11-46-760/27/05.07.2024 г.) | Във връзка с публикуваните за обществено обсъждане проект на наредба № 37 от 2.08.2002 г. 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 проект на наредба за изменение и допълнение на наредба № 38 от 16.04.2004 г. 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, ви представям нашите съображения и предложения.  От прегледа на публикуваните материали забелязваме, че не са отчетени досега изразените наши мнения и съображения по промените в обучителния процес, поради което изцяло отхвърляме проектите на промени.  Основния проблем в предложените промени се състои в сгрешената философия на отношението към подготовката на кандидатите за водачи като част от безопасността на движението.  Както се посочва в писмото на МОН от 28.06.2024 относно европейските изисквания „..Директивата не определя съдържанието на обучението, а посочва умения и поведения, които трябва да бъдат тествани по време на изпита…“. вместо изготвилите на промените да се насочат към изпълнение на тези европейски изисквания, виждаме как с милиционерски плам се хвърлят в разширен до абсурд контрол. Обучението не е производство на конвейер с унифицирани детайли. Всеки курсист е различен по физически, интелектуални и психологични качества. Прехвърлянето на вниманието на преподавателя от обучението върху отчитането на дейността води до формализиране на отношението към обучаемия, което вече е общоизвестен факт за учебните заведения на МОН.  Абсурдно е да се твърди, че с тези промени ще се осигури подобрена и всестранна подготовка на кандидат водачите. да, по-лесно е с тестове и с дистанционно обучение. не се налага квалификация на преподавателите и изпитващите. Но резултатите? Лесно и бързото преминаване през формални обучение и изпит означава липса на вникване в предпоставките и същността на безопасността на движението.  Престъпно е да се внушава на обществото и най-вече на кандидатите за водачи, че с някакви нормативни промени, след успешното полагане на изпит ще са напълно подготвени за пълноценно и безопасно участие в движението. Трябва да се пропагандира неотменяемостта на непрекъснатото и продължаващото обучение и усъвършенстване. Придобиването на свидетелство за управление на МПС дава само правото за участие в движението, а постоянна задача на водача е да гледа, да се учи, да мисли и да се усъвършенства за намаляване на вероятността да попадне в ПТП.  В продължение на десетилетия се нагледахме на „откриватели на топла вода“. напоследък тяхно любимо чедо е „електронизация“.  За да се прилага „електронизация“ трябва първо – да се констатира състоянието на наблюдаваната система (статистика, наблюдение, мнение на преки участници, социологически проучвания, чужд опит, опит от предишни внедрявания и др.). Второ – да се анализира установеното и се набележат конкретни и измерими цели за евентуални промени. Трето – да се изберат пътища за постигане на тези цели. Четвърто – ако по някои от тези пътища се прецени ползване на съвременни цифрови системи за управление, то администриращия орган трябва да изработи алгоритъм-задание, върху който да се възложи разработка на „електронизация“. Пето – след приемането на разработката от компетентни специалисти (не само държавни служители), тя се допуска за тестови период в ограничен район. Има и шесто и седмо, но написаното до тук е достатъчно за да попитаме: кое от изброеното бе направено при „електронизацията на Наредба № 41“ или при въвеждането на „Навигатор“.  Забелязваме, че сега се предлага от същото, но в повече.  Не коментираме корупционната съставляваща. За това има специализирани органи, които са по компетентни от нас.  Молим да престанете да криете професионалната си невъзможност да управлявате процесите свързани с безопасността на движението с промени в нормативните документи. Необходима е не демагогия, а конкретна работа. Най-вече с кадрите в ИААА. Там от дълго време зее неокомплектованост. Не е само въпрос на възнаграждения. Трябва работа с кадрите, мотивация, обучение и не на последно място – личен пример.  Искаме да бъдем правилно разбрани. Не горим от желание да участваме в срещи, пресконференции, кореспонденции и протести. Нашите доходи не се формират от тези неща. Но като достойни граждани на България няма да допуснем злонамерената злоупотреба с нашето име и с нашия труд. | Не се приема | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби.  Изискването за въвеждане на електронна система за регистриране на практическото обучение цели от една страна да намали хартиените документи издавани от учебните центрове, а от друга страна да защити правата на потребителите и да гарантира, че обучението е предоставено в пълен обем съгласно всички изисквания на учебната документация, по време на което кандидатите следва да придобият необходимите знания и умения за безопасно управление и да усвоят поведението, изисквано от водачите на МПС от категорията, за която се обучават. |
|  | Димитър Димитров, изпълнителен директор на Камара на автомобилните превозвачи в България,  Йоана Лалова, заместник-председател на „Европейски транспортен клъстер“  (писма с рег. № 11-46-760/30/09.07.2024 г., 11-46/760/31/09.07.2024 г. и 11-46/760/33/10.07.2024 г.) | Пишем настоящото становище по повод публикуваните за обществено обсъждане проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2.08.2002 г. 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 (НИД на Наредба № 37) и проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. 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 (НИД на Наредба № 38), ясно заявяваме позицията ни, че предложените промени не следва да бъдат приемани, тъй като за същите не е изготвена предварителна оценка и не са съгласувани с експертите в областта на професионалното обучение на водачите на пътни превозни средства. Това на свой ред предполага негативен резултат от въвеждането на предложените промени, вместо постигане на общата за нашето общество цел – превенция за безопасно движение по пътищата.  Напоследък темата за пътната безопасност придоби широк обществен отзвук и засилено започнаха да се изготвят проекти за нормативни актове, които на пръв поглед имат заложена цел да подобрят безопасното движение по пътищата, да превъзпитат всички участници в него и да засилят контрола за ефективното прилагане на санкциите, предвидени в законодателството ни. Само че всички промени, които се предлагат, се правят изолирани едни от други, без да се следва общата концепция, без да е изведен ясен план за целите, които следва да бъдат постигнати и без да бъдат взети под внимание становищата на експертите от неправителствените организации по темата, хората, които притежават специфичната експертиза, необходима на законодателя за изготвянето на проекти за законодателни промени. Експертите от обществото могат да посочат проблемите, които са възникнали в обществените отношения, свързани с нормативната уредба, да дадат предложения за изменението й, да осъществят диалог с институциите, след което вече може да се вземе мотивирано решение за подобряването и изменението на нормативната база, в посока на нейното положително развитие и постигането на крайната цел – подобряване на пътната безопасност в страната ни. | Не се приема | Съгласно чл. 20, ал. 2 от Закона за нормативните актове предварителна оценка на въздействието се прави само на проект на закон, кодекс и подзаконов нормативен акт на Министерския съвет. |
| Така например, с предложените промени с параграфи от 1 до 15 в Наредба № 37 от 2.08.2002 г. 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 се предлагат множество промени, с които се намаляват, дори отпадат, изискванията, на които следва да отговаря помещението за обучение, техническите сътрудници, учебния кабинет, пособията, които се използват и др., с аргумент за отпадане на административната тежест. Като този аргумент се мултиплицира в целия текст на мотивите за промени на посочените наредби, като в случая законодателят неправилно възприема същността и значението на термина „административна тежест“. Намаляването на административната тежест всъщност е свързано с действията на администрацията, т.е. последната да не изисква документи, информация и данни, с които същата може да се сдобие по служебен път, чрез комуникацията й и обмен на информация с други държавни органи. Следователно, когато се приемат промени, целящи премахване на определени изисквания, на които следва да отговарят обучителните центрове и преподавателите в тях, не се постига „намаляване на административната тежест“, а се стига до разхлабване на приетите и одобрени мерки към настоящия момент. Което от своя страна по никакъв начин няма да доведе до подобряване качеството на обучението, а ще позволи да бъдат създавани повече обучителни центрове, които вече не следва да отговарят на строги мерки и изисквания. Това ще доведе до значително затрудняване на контрола върху тези центрове и безспорно – до намаляването на качеството на обучението, а от там резултатът за подобряване на пътната безопасност изобщо няма да бъде постигнат. Липсват изцяло мотиви в предложените промени какъв анализ е направен, за да се стигне до извода от страна на законодателя, че трябва да отпаднат всички тези изисквания, каква е целта на промяната и как същата пряко би повлияла върху качеството на обучението. Липсва обосновка в мотивите защо премахването на определени изисквания (или значителното им снижаване) към обучителния процес и базата, където той се провежда ще има за последица подобряване на обучението и стимулирането на положителното развитие на процеса по подобряване на комплексната тема за пътната безопасност. Именно и заради това е недопустимо да бъдат приети предложените промени. | Приема се с редакция относно предложените изисквания към учебния кабинет и офиса | Отразено в § 3, т. 1, б „а“ относно чл. 6, ал. 1, т. 3 и § 4, т. 1 и 2 относно чл. 6а, ал. 1 и 2, § 7, т. 1 и т. 2 относно чл. 10, ал. 1 и ал. 4, §35, т. 3 относно приложение № 2 към чл. 10, ал. 1, § 36 относно приложение № 3 към чл. 10, ал. 4 и § 37 относно приложение № 4 към чл. 10, ал. 4 от проекта на Наредба № 37.  По отношение на предложенията за изменение на изискванията към техническия сътрудник:  Съгласно чл. 152, ал. 5, т. 4 от ЗДвП, разрешение за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС се издава при условие, че техническият сътрудник отговаря на изискванията на Наредба № 37.  С проекта на Наредба № 37 се предлага, техническият сътрудник да не е назначен на трудов договор, което е обосновано в мотивите към проекта на наредбата |
| Горното с пълна сила може да се приложи и с предложените промени в чл. 10 от Наредба № 37 за отпадането извършването на оглед и проверка на учебните площадки и превозните средства, с които ще се извършва обучението на курсистите. Отново обяснението в мотивите е намаляването на административната тежест, което изцяло противоречи отново на заложения резултат за подобряването на качеството на обучението и от там на пътната безопасност. При положение, че отпада проверката на превозните средства и мястото, където ще се извършва практическото обучение, как държавата гарантира, че обучението, което ще се провежда, отговаря на определените критерии. Как държавата осъществява контрол на годността и качеството на учебната площадка дали е подходяща за учебни цели, същото важи и за превозните средства, с които ще бъде извършвано и самото практическо обучение. Повдига се въпросът – в този случай се намалява административната тежест или държавата абдикира от отговорността да подсигури провеждането на висококвалифицирано обучение на бъдещите водачи на моторни превозни средства, респективно усвояването на по-добри знания и умения на всички участници в движението по пътищата? | Приема се с редакция | Отразено в § 7, т. 1 и т. 2 относно чл. 10, ал. 1 и ал. 4, §35, т. 3 относно приложение № 2 към чл. 10, ал. 1, § 36 относно приложение № 3 към чл. 10, ал. 4 и § 37 относно приложение № 4 към чл. 10, ал. 4 от проекта на Наредба № 37. |
| Предлагат се и промени преподавателите вместо 5-годишен стаж като преподавател за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, да притежава 3-годишен стаж. Като заложена цел е да се осигури по-голяма възможност повече хора да бъдат преподаватели. Предлага се също така да отпаднат вътрешните теоретични и практически изпити, тъй като това било „административна тежест“, която следва да бъде минимализирана. Категорично се противопоставяме на възприетия подход на законодателя да премахва изисквания от сега действащата уредба, основополагащи за ефективно и качествено обучение, или да ги заменя с по-леки, тъй като по този начин никога няма да бъде постигнато квалифицирано обучение по пътна безопасност. Подобни законодателни подходи и промени изцяло противоречат на заложените национални цели за подобряването на пътната безопасност, тъй като никога намаляването на изискванията и регламентацията на дадени обществени отношения, не води до подобряването им, поради което и предложения проект за промяна на Наредба № 37 изобщо не следва да се приема. | Приема се по отношение на изискуемия стаж за ръководител на учебна дейност | По отношение на изискването за стаж за ръководителя на учебната дейност, предложението е оттеглено.  По отношение на отпадането на изискването за полагане на вътрешни теоретичен и практически изпити:  Предложението е съобразено с проекта на учебната документация на МОН. |
| Друга голяма промяна, която се предвижда с проекта за изменение на Наредба № 37 е свързана с въвеждането на електронна система и картони, като се предвижда изцяло премахването на документацията на хартиен носител, т.е. документирането на обучението да бъде пренесено изцяло в електронна форма. Това предложение обаче изпреварва необходимостта от промени в законодателството ни в настоящия момент. За да се стигне до тази стъпка обаче, тази електронна система, първо, трябва да бъде въведена като тестова. Да се направят съответните анализи какви да са нейните функционалности и ход на работа. Дали би било възможно цялостното премахване на хартиената документация. Тази електронна система би ли била съвместима с обучителните планове при въвеждането й? Как ще се установява техническата грешка и на какво се дължи същата? Отговорите на всичките тези въпроси липсват в предложените изменения и мотивите към тях. Не е регламентиран изобщо процесът на обмяна на информация с тази електронна система. Предлаганите промени ще доведат до много рязка промяна в досегашния начин на работа на обучителните центрове, като както вече отбелязахме тази електронна система не е предварително тествана – нейната съвместимост и опционалност. Ако промените бъдат приети в този им вид и без плавен преход на адаптация, то би се достигнало до много пагубен резултат, на загуба на информация, до налагане на санкции за действия, които не могат да бъдат вменени във вина на лицата, които оперират с тази система. Без наличието на плавен и бавен преход между двете системи и въвеждането на електронната система постепенно, ще се блокира работата изцяло на обучителните центрове, а това пряко ще повлияе и на държавната администрация. Във всяка една област, преди да бъде въведена дадена електронна система, първо винаги има тестови период на въвеждането й. По време на този период продължава да се поддържа документацията и на хартиен, освен и на електронен такъв. Никога не следва да се преминава рязко от единия вариант на другия, без да бъде направен анализ на системата, на възможните проблеми, начина им на отстраняване. Следва задължително да се въведе тестов период, без да бъдат санкционирани потребителите и след като всички участници в този процес се уверят, че електронната система функционира правилно, то чак тогава да се осъществи плановия преход. Недопустим е този рязък скок от хартиена документация на електронна. Резултатите винаги са негативни и ще предизвикат верижна реакция за събиране на финансов и оперативен ресурс за справяне на всички възникнали проблеми при този рязък скок, отколкото при постепенното и плавно преминаване през процеса. Второто би позволило и предвиждането на възникването на определени проблеми и измислянето на механизми за преодоляването им. Видно от мотивите на проекта единствената цел, с която се предлага този рязък преход от хартиените документи към изцяло отразяване на факти в електронната система е осъществяването на по-лесен контрол от страна на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ спрямо обучителните центрове. А законодателни промени единствено с тази цел не следва да бъдат правени. Контрол може да бъде осъществяван само ако преди това са въведени ясни правила за поведение, които могат да бъдат спазвани. В противен случай държавата се превръща в репресивен орган, а не прокарва политика, с която да се засили превенцията за безопасност при движението по пътищата. Само за пълнота на изложението, тук задължително следва да бъде отбелязано, че подобряването на контрола от държавните институции не се постига чрез изменение на законодателството ни, а чрез прилагането му. И към настоящия момент контролните органи от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ могат да осъществяват ефективен контрол върху дейността на обучителните центрове. Именно и затова предложените промени не касаят административнонаказателните разпоредби. Ако имаше проблем с осъществяването на контролните функции на органите, то промените в уредбата щяха да бъдат изцяло в различна посока и да касаят санкциите, а не въвеждането на електронната система.  И още нещо, което следва да бъде отбелязано – предложените промени, свързани с въвеждането единствено на електронна система, ще доведе и процес, в който преподавателите ще се превърнат в деловодители. Вместо същите тези лица да осъществяват своята дейност да обучават и преподават специфичните знания и умения на своите курсисти за усвояването на управлението на моторните превозни средства, то се обръща поглед изцяло и единствено върху начина, по който преподавателите следва да работят с електронната система и кога и как да въвеждат информацията, вместо да бъдат съсредоточени в процеса на обучение. Електронната система следва да е призвана да улеснява и ускорява процеса на работа, а не да създава допълнителни пречки за осъществяването й.  В допълнение – обучителните центрове и към настоящия момент работят с няколко електронни системи, чрез които подават данни и информация към Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, които системи не функционират правилно през по-голямата част от времето и дават множество грешки, като изцяло затрудняват процеса на работа. Именно затова остава отворен въпросът как въвеждането на изцяло електронна среда при обучителния процес, без да бъде предварително тествана, ще подобри неговата ефективност?  Липсата на отговори на въпросите, които повдигат предложените промени, е ясна индикация за това, че държавата ни отново ще разходва финансови ресурси недообмислено и нецелесъобразно. Ще се обявяват обществени поръчки за изработването и поддържането на електронни системи без добавена стойност; електронни платформи, за които не са изведени не са изведени предварително функционалностите, на които следва да отговарят; профилите, които ще бъдат ползвани, начина им на поддръжка и внедряване в отделните обучителни центрове. Не е заложено дори дали електронните профили и програми ще бъдат достъпни безплатно и как ще се регламентира достъпа до тях. Недопустимо е да се предприемат подобни мерки, които не биха довели до положително развитие на националния ни интерес от повишаването на пътната безопасност.  Изводът на изложеното до момента е, че държавата е заложила промени, които са призвани да подобрят безопасността при движението по пътищата, а на практика създават предпоставки в обратната посока и ще задълбочат този тъй актуален проблем в страната. Не се обмислят мерки, които да спомогнат процеса по обучение, да го направят по-плавен и ефективен, да се влезе с диалог със специалистите, за да се намери решение на реалните и актуални проблеми. Вместо това законодателят предлага извършването на законодателни промени, противоречащи изцяло на заложения принцип и обричат целия процес на провал. | Не се приема | Липсват конкретни предложения.  С проекта на Наредба № 37 се предвижда отлагателен период, съгласно който до 2 месеца след изтичане на 5-месечния срок за влизане в сила на електронните документи свързани с обучението (график за провеждане на обучението, учебен картон и учебен дневник), учебните центрове при провеждане на обучението ще могат да водят документацията във на хартиени носители.  Изискването за въвеждане на електронна система за регистриране на практическото обучение цели от една страна да намали хартиените документи издавани от учебните центрове, а от друга страна да защити правата на потребителите и да гарантира, че обучението е предоставено в пълен обем съгласно всички изисквания на учебната документация, по време на което кандидатите следва да придобият необходимите знания и умения за безопасно управление и да усвоят поведението, изисквано от водачите на МПС от категорията, за която се обучават.  Достъпът до информационната система на ръководителя на учебната дейност, преподавателите, техническия сътрудник и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, е напълно безплатен.  За прилагането на наредбите няма да бъдат необходими допълнителни финансови и други средства и приемането им няма да окаже въздействие върху държавния бюджет, тъй като в сключения договор за поддръжка на системата по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37, е включена клауза, че при промяна в нормативната база ще бъде направено подобрение на функционалностите на информационната система в рамките на финансовия ресурс на договора и няма да се разходват допълнителни финансови средства. |
| Горната законодателна техника е прехвърлена и върху проекта за изменение на Наредба № 38. Една от основните предложени промени е да се въведе концепция, с която да се ограничи възможния брой явяване на теоретичен и практически изпит за определен период от време – до четири пъти в рамките на шест месеца, като мотивът в тази насока е да се стимулират само подготвените кандидати да се явяват на изпити. Подобно законодателна логика обаче отново е неоправдана и отново няма да постигне заложената цел – пътната безопасност. Напротив ако дадено лице три пъти се е явило на изпит и не го е взело успешно, то то ще се яви за четвърти път като положи всички „необходими“ усилия да вземе съответния изпит, което означава, че това би стимулирало допълнително корупцията, отколкото подобряването на обучителния процес и възприемането на специфичните знания и умения от кандидатите за водачи на моторни превозни средства. Нещо повече, броят на явяванията на изпит няма отношение към обучителния процес и знанията и уменията, които е придобил дадения кандидат. Именно и затова, ако законодателят желае да направи промяна, целяща да стимулира кандидат водачите да полагат повече усилия за усвояването на обучителната програма за получаване на свидетелство за управление на моторно превозно средство, то подходът следва да е различен – вместо да се ограничава броя на явяванията, създавайки се по този начин предпоставки за заобикаляне на закона, следва да се помисли за начин за допълнително обучение или въвеждането на предварителни изпити, които да спомогнат на курсиста да определи своето ниво на подготовка и да установи върху кои теми или умения, следва да положи допълнителни усилия. Вместо това обаче предложените промени премахват вътрешните теоретични и практически изпити и ограничават явяванията на външните такива, което противоречи на всяка логика на обучителния процес. | Не се приема | Предложенията целят до теоретичен или практически изпит да се допускат подготвени кандидати, които са придобили по време на обучението си необходимите знания, умения и поведение, изисквани за управление на моторно превозно средство. По този начин се ограничава предпоставката за заучаване на изпитните въпроси и правилата за движението по пътищата единствено чрез многократни явявания на изпити.  Отмяната на вътрешните теоретичен и практически изпити не ограничава правото и възможността на преподавателя да препоръча допълнително обучение на кандидатите, за които прецени, че не са достатъчно подготвени за явяване на изпит пред ИААА. |
| Необосновано остава и предложението за промяна на минималната възраст, на която дадено лице може да осъществява дейност като лице, провеждащо теоретичен изпит и лице, председател на изпитна комисия. Достъпността на тези длъжности не оправдава целта на промените – безопасното движение по пътищата. Ще се стигне до момент, когато изпитващите, ще бъдат лица с по-малко опит от преподавателите, а дори и понякога от самите явяващи се на изпит лица, което е недопустимо. Изпитващите и председателите на изпитните комисии следва да са лица с достатъчен професионален стаж и придобити специфични знания и умения, а промените не следва да се правят в насока за достъпност. В противен случай как би се гарантирало успешното провеждане на изпитите и проверката на кандидат водачите дали са усвоили необходимите знание и умения за придобиването на свидетелство за управление на моторно превозно средство? И как това предложение е в насока на подобряване на пътната безопасност в страната? | Не се приема | Предложенията за намаляване на изискванията за минимална възраст за провеждане на теоретични или практически изпити са съгласно Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства |
| Друго предложение предвижда изменение в срока на съхранение на видеозаписите от практическите изпити от три месеца на 24 месеца с мотива същите да бъдат преглеждани при настъпване на пътнотранспортно произшествие с млад водач със стаж до две години. Подобна законодателна промяна се явява дискриминационна и съответно недопустима. Обследването на пътнотранспортните произшествия следва да бъде за всеки конкретен случай и да се взима под внимание поведението на всеки един от участниците в него, превозните средства, местоизвършването, пътната настилка, пътните знаци, маркировката и др. На базата на тези белези може да се набелязват мерки за справянето с пътния травматизъм, а не с обследването на записи от изпитите на младите водачи. Знанията и уменията, които е показал съответния кандидат за правоспособен водач по време на изпит, са съвсем различни от тези, които този вече водач е проявил при конкретната ситуация при възникването на пътното транспортно произшествие. Едното е свързано с овладяването на зададената учебна програма, а другото – с придобиването на определени рефлекси, възможност за реагиране в опасни непредвидени ситуации и т.н. Записите от проведените изпити следва да се използват само и единствено за целта, за която са създадени – законосъобразното му провеждане и респективно проверката за това при обжалването на определени действия при провеждането на изпита. Не е допустимо да се въвежда допълнителна репресия върху младите водачи вследствие на настъпило пътнотранспортно произшествие. И още нещо, именно с въвеждането на подобно изискване – съхраняване на записи 24 месеца, ще доведе до много висока административна тежест, която всъщност се цели да бъде премахната с предложените промени. Което е поредната индикация за непоследователните и необмислени промени, които се предлагат да бъдат направени в Наредба № 37 и Наредба № 38.  Въз основа на изложеното може да бъде изведен един много важен извод – че предложените промени са необмислени, противоречащи си помежду си и с останалата нормативна уредба и същите не следва да бъдат приемани, защото няма да постигнат общата зададена цел – превенция за безопасното движение по пътищата. | Не се приема | С предложението се цели при настъпване на пътнотранспортно произшествие (ПТП) с водач със стаж по-малко от 2 години да бъде осигурена възможност за преглед на видеозаписите от положените практически изпити от водача, причинил ПТП, и при необходимост да бъдат предоставени на комисията по чл. 3, ал. 1 от Наредба № Н-12 от 05.08.2019 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. |
| На последно място, бихме желали и да обърнем внимание на течащите преговори в Европейския съюз към настоящия момент относно Предложение за Директива на Европейския парламент и Съвета относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията. Последното предвижда основна промяна и изцяло преразглеждане на правилата на Съюза относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства и респективно реда за обучение, обучителните програми и т.н. След финализиране на процеса, който се очаква да се случи сравнително скоро, тези нови правила и мерки ще бъдат задължителни за Република България и държавата ни ще следва да предприеме нови законодателни промени, с които да въведе изискванията, които ще бъдат заложени с директивата. Това ще доведе до допълнителен финансов ресурс за промяна на действащата нормативна уредба, като освен това ще постави всички заинтересовани страни в доста неблагоприятно положение, тъй като за кратък период от време ще бъдат направени множество промени, което отново няма да доведе до подобряване на правилата за безопасно движение по пътищата. Напротив, у гражданите би се зародило объркване от честите промени, няма да бъдат усвоени ефективно и това би създало предпоставки за наличието на много нарушения, което не следва да е целта на държавата ни. Освен това трябва да се държи сметка, че към настоящия момент в Република България има недостиг на водачи на тежкотоварни превозни средства. При приемането на предложените промени няма да се стимулира и улесни процеса на бъдещите водачи да осъществяват тази професия. Поради което и при предприемането на промени при обучителния процес на водачите следва винаги да се държи сметка за всички аспекти на темата и как промените биха повлияли на всички участници в движението по пътищата. След като се извършват цялостни промени в Наредба № 37 и Наредба № 38, то следва да се предвидят и допълнителни модули и мерки с цел привличане на повече лица, които да придобият правоспособност да управляват тежкотоварни превозни средства, което ще стимулира и икономическия ръст на страната.  Предвид финалния етап от обсъжданията за приемане на Директива за свидетелствата за управление и предложените промени в Наредба № 37 и Наредба № 38, които не са належащи към настоящия момент и както изложихме по-горе следва да бъдат преразгледани с участието на специалисти в тази сфера, то Република България не би следвало да приема настоящите промени, а да изчака новата европейска уредба. Едва тогава, при наличието на нови и ясни европейски правила, при провеждането на диалог с лицата от бранша, притежаващи висока експертиза, може да се създаде проект за изменение на нашата нормативна уредба, за да бъде постигнат общия за всички резултат – превенция при пътната безопасност. | Не се приема | Предвид непредвидимостта кога и с какво окончателно съдържание ще бъде приета Директива на Европейския парламент и Съвета относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията, смятаме че не целесъобразно отлагането на приемането на предложените проекти на наредби. |
| Очакваме проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2.08.2002 г. 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 (НИД на Наредба № 37) и проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. 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 (НИД на Наредба № 38) да бъдат оттеглени и да не бъдат въвеждани изобщо в нашето законодателство, тъй като предложените промени ясно индикират за пълната неадекватност на предложенията за изменение и неотносимостта им към настоящия етап на развитие на българското общество и обществените отношения, свързани с обучаването на водачите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, като не държат сметка изобщо за важността и значимостта на дейността на обучителните центрове. | Не се приема | Липсват конкретни предложения. |
|  | Бележки, постъпили на 11.06.2024 г. на Портала за обществени консултации от Хинко | СПРЕТЕ С НЕНУЖНИТЕ ЕКСПЕРИМЕНТИ!  За пореден път, някой предлага промени, без да е ясно, защо го предлага и какво се цели с тях.  В момента, курсистите имат успеваемст на теоретичния и на практическия изпит, около 70% на първо явяване, при това положение, защо трябва да се променя нещо в обучението. Ако някой много иска да промени нещо в обучението, нека види резултатите от матурите и да се съсредоточи по темата „средно образование“, защото там резултатите са трагични.  В момента водачите със стаж до 2 г., така наречените „млади водачи“, са около 250 000. Тежките пътно транспортни произшествия (ТПТП), причинени от „млади водачи“ са 920 за изминалата 2023г., от това следва, че по малко от 0.3% от „младите водачи“ причиняват ТПТП. При това положение, кое налага да се правят промени, освен може би, лобистки интереси с цел лично или дружно облагодетелстване?  През 2000 г., България е по средата по смъртност от ПТП, в Европа, след 2010 г. сме или първенци или на второ място. Обърнете внимание, че в началото на този век, едни юристи, със съмнителен стаж като шофьори и притежаващи СУМПС САМО с „В“ категория, започнаха усилено да се намесват в темата „пътна безопасност“. Ефектът е видим, ПЪРВЕНЦИ СМЕ ПО ЖЕРТВИ. | Не се приема | Липсват конкретни предложения. |
|  | Красимир Георгиев, председател на УС на Асоциация за квалификация на автомобилистите в България (АКАБ) (писмо с рег. № 11-46-760/34/10.07.2024 г.) | На основание проектите за промени в НАРЕДБА № 37 и НАРЕДБА № 38 и промените в учебната документация за обучението на водачи на МПС, предложени за обществено обсъждане, от АКАБ считаме, че в частта за дигитализиране на обучението на водачи на МПС по теория и практика е необходимо и единствено условие за подобряване на обучението в секторът автомобилен транспорт. Ние ПРИЕМАМЕ и ЗАСТАВАМЕ зад тези промени. | Приема се по принцип | Становището е в подкрепа на направените с проекта на Наредба № 37 предложения относно въвеждането на електронни документи, свързани с обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС. |
| **Относно наредба №37**  С дигитализацията се допринася за повишаване отчетността на часовете, както по теория така и по практика. Прекъсва се възможността за намеса на субективни фактори както при обучението така и в изпита. Съкращаването на времето за обучение, което при сегашните условия е възможно, води до намаляване качеството на обучението. Всички знаем, че обучението е процес при който се изисква затвърждаване на знанията, които пък при достатъчно време се превръщат в умения, а съкращавайки това време уменията са неустойчиви.  Направеното предложение за отбелязване на часовете както по теория и практика / управление /при липса на свързаност в краят на деня дава възможност за безкрайна такава липса на свързаност.  За това нашето предложение е:  Да се даде възможност на не повече от три такива отбелязвания на кандидат.  **Мотиви:** Ако има проблем с автомобилът и не може да се даде часът ще се отбележи ли като даден такъв. | Не се приема | Отговорност на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИААА) в качеството ѝ на компетентен контролен орган, е да извърши проверки в учебни центрове при чести случаи на липса на свързаност с информационната система. |
| Друго в наредба №37, което предлагаме да се промени е относно трудовоправните отношения.  Да се въведе задължително основен трудов договор на инструктор в учебен център.  **Мотиви:** Сега се дава възможност инструкторската професия да се практикува като допълнителен доход и това омаловажава нейната отговорност и тежест за подобряване безопастността по пътищата. Превръща се в занаят или хоби | Не се приема | При следващо изменение на наредбата предложението ще бъде задълбочено обсъдено, тъй като не е свързано с настоящия проекта на наредба, публикуван за обществено обсъждане. |
| Да се запази започването на курс в понеделник на четна седмица от годината.  **Мотиви:** Това е добре утвърдена и успешно наложила се практика до сега. Осигурява равнопоставеност. | Не се приема | Предложението цели улесняване дейността на учебните центрове при организирането на графика на теоретичните занятия, както и осигуряване на възможност кандидатите да се записват в курсове за обучение в удобно за тях време. |
| Да НЕ отпада трудовият договор като задължителен към техническият сътрудник. Не сме съгласни всички отговорности, включително и организационни, да се вменяват на ръководителя на УЦ. По този начин се изземва ролята на техническият сътрудник, при положение, че в проекто-наредбите е заложено техническият сътрудник да няма достъп до електронната система на ИААА, отпада офисът като работно място и трудовият договор на техническият сътрудник. Всички тези дейности се вменяват на ръководителят на УЦ.  **Мотиви:** Ръководителят на УЦ става и технически сътрудник, което го лишава от възможността за вътрешно фирмен и организационен контрол. | Не се приема по отношение на предложението да не отпада изискването за трудовия договор на техническия сътрудник  Приема се с редакция относно бележката за достъп на техническия сътрудник до информационната система и офисът | С предложенията с проекта на Наредба № 37 с цел намаляване на административната тежест за учебните центрове се предоставя възможност на всеки учебен център сам да прецени как ще уреди трудовоправните си отношения с лице, което ще изпълнява функциите на технически сътрудник, което е обосновано в мотивите към проекта на наредбата.  В § 4, т. 1 е отразена бележката относно офиса, а в § 15, т. 3 и § 27, т. 6 – относно осигуряване на достъп на техническия сътрудник до информационната система по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37. |
| Не се съгласяваме с дадената възможност практическото обучение да се провежда и в друга област / освен по автомагистрала, скоростен или автомобилен път /.  **Мотиви:** Това създава предпоставки за кандидат-шофьорският туризъм. | Не се приема | Предложението е съобразено с проекта на учебната документация на МОН |
| Учебният автомобил да се приобщи към специалните автомобили и да се използва само за учебна дейност и цел.  **Мотиви:** Според допълнителните и заключителни разпоредби на ЗДвП  § 6. По смисъла на този закон:  12. „Автомобил“ е недвуколесно безрелсово моторно превозно средство, което се използва за превозване на пътници и товари или за теглене на други пътни превозни средства. Към автомобилите се приравняват и тролейбусите. В зависимост от предназначението си автомобилите биват:  г) (изм. - ДВ, бр. 60 от 2020 г., в сила от 07.07.2020 г.) със специално предназначение - моторни превозни средства от категории M или N, притежаващи специфични технически характеристики, които им позволяват да изпълняват функции, изискващи специална конфигурация или оборудване; | Не се приема | При следващо изменение на наредбата предложението ще бъде задълбочено обсъдено, тъй като не е свързано с настоящия проекта на наредба, публикуван за обществено обсъждане |
| **Относно Наредба № 38 не се съгласяваме със следното:**  ИААА да няма възможност да сформира групи за практически изпит в РДАА. Комисиите да са само за УЦ.  **Мотиви:** Това ще доведе до по-голям контрол за началото и край на изпита на всеки кандидат както е записано в наредба №38 „началото и краят на изпита по управление започва и завършва от УЦ посочен в протокола”. Ограничаването на контакта на служител РДАА – Инструктор води да намаляване на корупционните практики. | Не се приема | При следващо изменение на наредбата предложението ще бъде задълбочено обсъдено, тъй като не е свързано с настоящия проекта на наредба, публикуван за обществено обсъждане |
| Да се увеличи времето за изпит по управление от 300 на 420 мин.  **Мотиви:** По този начин ще се увеличи броят на изпитани кандидати в комисия и ще спадне необходимостта от назначаване на нови изпитвачи. Оптимизира се работното време както е по Кодексът на труда на 8 часов работен ден, както е във всяка сфера в България. | Не се приема | При следващо изменение на наредбата предложението ще бъде задълбочено обсъдено, тъй като не е свързано с настоящия проекта на наредба, публикуван за обществено обсъждане |
| Да се спази наредбата и при наличие на устройство, което звуково и графично да дава указания за промени в маршрута и звукови сигнали при намеса в допълнителните органи за управление / педалите на съединител, спирачка, газ /, председателя на изпитната комисия да сяда на задна седалка.  **Мотиви:** По този начин му отпада отговорността за следене на маршрута и се съсредоточава в основната си цел: ОБЕКТИВНО отразяване на показаните умения и знания за управление на автомобил от кандидата | Приема се по принцип | Съгласно сега действащата разпоредба на чл. 15, ал. 4, т. 1 от Наредба № 38, техническото устройство осигурява своевременно гласово и графично указване на посоката, в която да продължи движението си кандидата в съответствие с предварително зададен маршрут в информационната система.  В проекта на Наредба № 38 не е предложено изменение на текстовете на чл. 15, ал. 4. |
| Да отпадне изискването председател на изпитна комисия по управление при започване на работа на тази длъжност да има право да изпитва 3 години само кат.”В”.  **Мотиви:** Напълно безсмислено изискване, което нарушава кондицията на изпитвача за по високите катигорий. Има право да обучава, няма право да изпитва?!?! | Не се приема | Изискването е съгласно Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства. |
| Да се следи за стриктното изпълняване на чл. 15, ал. 4, т.1 от Наредба № 38, където електронно устройство определя маршрута и дава ЗВУКОВИ и ГРАФИЧНИ команди за промяна на маршрута.  **Мотиви:** Сега смеем да твърдим и имаме доказателства, че председателите на изпитни комисии пренебрегват този член и те определят маршрута / на един кандидат се наблюдават по 20 и повече не основателни промени на маршрута. По този начин се обезсмисла изискването за електронно устройство повреме на изпита по управление, което да подава маршрут и посоки. Членът на комисията не вижда и не чува маршрута зададен от електронното устройство, а трябва да разпише протоколът. Това води до подписване на документ с невярно съдържание | Приема се по принцип | Съгласно сега действащата разпоредба на чл. 15, ал. 4, т. 1 от Наредба № 38, техническото устройство осигурява своевременно гласово и графично указване на посоката, в която да продължи движението си кандидата в съответствие с предварително зададен маршрут в информационната система.  В проекта на Наредба № 38 не е предложено изменение на текстовете на чл. 15, ал. 4. |
| Да се надгради системата за практическите изпити, така че да не се дава възможност за започване на следващ кандидат, ако не е приключило времето на предходният / както е в системата за ГТП – не може да се започне следващ преглед без да е приключило времето на предходният. Изпитът по теория също ако не е приключило времето на предходната група, не може да започне следващият /.  **Мотиви:** Така ще се прекъсне практиката изпит по управление да приключва преждевременно и председателят да има повод за по-ранно тръгване от работа. Дава се възможност на УЦ да оптимизира времето в което кандидатите да са в офисът и да не чакат неопределено време докато им дойде редът за изпит. От друга страна инструкторът може да направи оптимален график за часовете по управление преди и след изпита, от където му идва основният доход. | Не се приема | При следващо изменение на наредбата предложението ще бъде задълбочено обсъдено, тъй като не е свързано с настоящия проекта на наредба, публикуван за обществено обсъждане |
|  | Дамян Войновски,  Изпълнителен директор на  Българска ИТС Асоциация (писмо с рег. № 11-46-760/35/10.07.2024 г.) |  |  |  |
| Експертите от Българска ИТС Асоциация, след като се запознаха с представените документи за предстоящото заседания изразяват положително становище и принципно одобряваме предприетите мерки за подобряване на обучението и изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС.  Въпреки това ще изразим следните мнения, предложения и препоръки по предложените проекти:  **По Проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2.08.2002 г. 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:**  **I. По отношение на проекта:**  1. В § 5. по отношение на чл. 8, да се създаде нова т. 1:  „1. Алинея 7 се отменя.“  Или като алтернатива  „1. Думите „ал.3“ се заменят с „ал.1, т.3“  ***Мотиви:***  *Сега действащата препратка в ал. 7 към ал. 3 на чл. 8 е неотносима.* | Приема се с редакция | Отразено в § 5, т. 1 от проекта на Наредба № 37. |
| 2. В § 8. по отношение на чл. 11, предлагаме:  a. следната редакция на ал. 1:  „(1) Лица с увреждания в опорно-двигателния апарат, които за да управляват МПС е необходимо превозното средство да се адаптира за управление съобразно характера на увреждането им, се обучават за придобиване на правоспособност за управление на МПС с подходящо превозно средство одобрено по реда на наредбата по чл. 146, ал. 1 от ЗДвП, което може да е на учебния център или да е предоставено на учебния център за обучението на лицето. Лица с увреждания в опорно-двигателния апарат, които за да управляват МПС не е необходимо същото да бъде адаптирано, се обучават н превозно средство на учебния център съгласно предписанията посочени в карта за оценка на физическата годност на водач/кандидат за придобиване на свидетелство/правоспособност за управление на МПС за съответната категория, издадена по реда на наредбата по чл. 152а, т. 1 от ЗДвП.“;  ***Мотиви:*** *Не всички лица с увреждания на опорно-двигателния апарат трябва да управляват адаптирани за тях автомобили, в някои случаи е достатъчно автомобила да е с автоматична скоростна кутия, или лицето да има протеза или друго приспособление. Също така адаптираните автомобили трябва задължително да са преминали процедура по одобрение, за да се гарантира, че адаптирането е допустимо и безопасно. Също така, считаме, че не трябва да се ограничава изискването кой да предоставя автомобила за обучение, по този начин ще се предостави възможност неправителствени организации да закупят и да предоставят на нуждаещите се автомобили за обучение независимо от учебния център.* | Не се приема | С предложението в § 8 относно чл. 11, ал. 1 от проекта на Наредба № 37 не се въвежда ограничение по отношение на собствеността на учебните автомобили, на които ще се обучават лица с увреждания в опорно-двигателния апарат. Предложението е редакционно с цел по-ясно разбиране и прилагане на разпоредбата, тъй като съществуващият текст създава неяснота по отношение на думите „за тях“ за кого се отнасят. |
| b. В предложената редакция на ал. 2, думите „и ал. 2“ да се заличат.  ***Мотиви:*** *При някой увреждания може да е необходима адаптация и на предпазния колан, след като автомобила е преминал необходимата процедура за одобрение считаме, че е излишно да се изброява изрично „инерционен колан“, тъй като коланите са част от одобрението.* | Не се приема | Като част от одобрението на автомобила инерционните колани са от водещо значение за пътната безопасност на водача и пътниците в пътното превозно средство. |
| 3. В § 13. относно чл. 13 предлагаме да се преразгледа и редактира новата ал. 4. При положение, че обучението на преподавателите се осъществява от висшите учебни заведения, предлагаме да се ползва аналогията на обучението на техническите специалисти по Наредба Н-32. Там учебните заведения извършващи обучение, въвеждат информация за проведеното обучение в регистъра на ИААА и не е необходимо да се предоставят допълнително никакви документи. Този подход ще намали значително административната тежест. | Не се приема | Предвид на това, че преподавателите имат задължение да преминават периодично обучение за усъвършенстване на познанията им по реда на чл. 152, ал. 20 от Закона за движението по пътищата на всеки 4 години. Не считаме представянето на удостоверение за преминато периодично обучение на всеки 4 години за административна тежест. |
| 4. В § 14. относно чл. 15 ал. 3, предлагаме да се редактира като отпаднат думите „намален обем“:  „(3) Обучението на лицата, които са загубили правоспособността си за управление на МПС по реда на чл. 157, ал. 4 от ЗДвП, се определя в намален обем от учебната документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП“.  ***Мотиви:*** *След като обучението ще се определя с учебната документация, не е редно в наредбата да се уточнява „намален обем“ – колко намален?* | Приема се | Отразено в § 13, относно чл. 15, ал. 3 от проекта на Наредба № 37. |
| 5. В § 15. относно чл. 16 предлагаме да се създаде т. 3:  „3. В ал. 6 думите „писмено уведомява съответното регионално звено на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“„ се заменят с „отразява това обстоятелство в информационната система по чл. 27, ал. 7 най-малко 24 часа преди започване на обучението“.  ***Мотиви:*** *При наличие на информационна система писмено уведомяване е излишна административна тежест.* | Не се приема | При следващо изменение на наредбата предложението ще бъде задълбочено обсъдено, тъй като не е свързано с настоящия проекта на наредба, публикуван за обществено обсъждане |
| 6. В § 27. относно чл. 26 в редакцията на ал. 3, т. 1 в кавичките преди думите „собственост или“ да се добави „документ за“.  ***Мотиви:*** *Предложението е редакционно.* | Приема се | Отразено в § 26, т. 3, б. „б“ относно чл. 26, ал. 3, т. 1 от проекта на Наредба № 37. |
| **По Проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. 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. В § 3 относно чл. 4, ал. 2, предлагаме да се обмисли възможността всеки който е завършил теоретичното си обучение да може да се яви сам на изпит. Не разбираме от къде идва ограничението задължително да се явява от учебния център при наличие на информационна система в която е отразено обучението на кандидата. | Не се приема | При следващо изменение на наредбата предложението ще бъде задълбочено обсъдено, тъй като не е свързано с настоящия проекта на наредба, публикуван за обществено обсъждане |
| 2. В § 4. относно чл. 7, считаме че текста на ал. 2 следва да е аналогичен на текста на чл. 15, ал. 3 от Наредба № 37.  За това предлагаме след думите „и поведение“ да се добави *„и способността за възприемане на пътната обстановка“.* | Приема се | Отразено в § 4, т. 1 от проекта на Наредба № 38 |
| 3. Предлагаме редакция на чл. 47, ал. 1, както следва:  „Когато кандидатът е с увреждане на опорно-двигателния апарат и за управлението на МПС е необходимо то да бъде адаптирано съобразно нуждите от увреждането му, кандидата или учебният център осигурява за провеждане на изпита подходящо МПС, съгласно заключението на лекарската комисия, транспортната областна лекарска експертна комисия (ТОЛЕК) или транспортна централна експертна комисия (ТЦЛЕК). Когато кандидатът с увреждания в опорно-двигателния апарат, за да управляват МПС не е необходимо същото да бъде адаптирано, се обучават н превозно средство на учебния център съгласно предписанията посочени в карта за оценка на физическата годност на водач/кандидат за придобиване на свидетелство/правоспособност за управление на МПС за съответната категория, издадена по реда на наредбата по чл. 152а, т. 1 от ЗДвП.  ***Мотиви:*** *същите като тези по § 8 от Наредба № 37.* | Не се приема | При следващо изменение на наредбата предложението ще бъде задълбочено обсъдено, тъй като не е свързано с настоящия проекта на наредба, публикуван за обществено обсъждане |
| 4. В § 16 относно приложение 7, в т. 7 към раздел II, предлагаме към изключенията да се добавят категории „АМ, А, А1, А2“.  ***Мотиви:*** *В Директива 2006/126/ЕО е отразено „Икономично, безопасно и енергийноефективно управление при отчитане на оборотите в минута, сменяне на предавката, спиране и ускоряване (само за категории В, BE, C, СЕ, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E);* | Приема се | Отразено в § 16 относно приложение № 7 от проекта на Наредба № 38 |
|  | Стоян Стоянов, председател на Сдружение Българска автоинструкторска колегия (писма с рег. № 11-46-760/36/10.07.2024 г., 11-46-760/37/10.07.2024 г. и 11-46-760/42/11.07.2024 г.) | Представяме на Вашето внимание следното мотивирано становище по проекта на Наредба за изменение на Наредба 37/2002 за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС от всички категории.  СТАНОВИЩЕ по проект на Наредба за изменение на Наредба 37 / 2.08.2002 г. за условията и реда за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение  **ЧАСТ I: Относно работата със системи за дигитално проследяване**  1. Не подкрепяме провеждането на практическо обучение чрез следване на избран маршрут, **самостоятелно задаване и използване на системи за навигация**. Считаме, че същото противоречи на поставените в учебните документации цели. Създава предпоставки за значително оскъпяване на курса, за проследяване на маршрут. На първо място, в кормилните часове се отчита отвличане на вниманието и разсейване. Този аргумент видно се поддържа от експертна оценка на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, която още през 2020 г. правилно отчита, че използването на допълнителни устройства разсейват водача и намаляват концентрацията му до значим риск от ПТП, с което може да се запознаете детайлно в информационно-кампанийният клип на ДА БДП „Колко опасни могат да са няколко секунди с поглед в телефона?“ на линк: https://www.youtube.com/watch?v=clD3kIULQW4 <https://www.youtube.com/watch?v=clD3kIULQW4> в официалния youtube канал на агенцията. | Не се приема | По време на провеждането на практическото обучение кандидатът няма достъп до електронният си учебен картон, а единствено преподавателят. Няма предпоставки за отвличане на вниманието и разсейване, както от кандидата, така и от преподавателя.  Информацията за проведените учебни часове, свързана с пореден номер на учебния час, дата на провеждане, времеви период с начало и край на провеждане на часа, маршрута, по който е проведено обучението и изминати километри, се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система. |
| 2. Отхвърляме автоматичното записване на маршрути и проследяването на  инструктори и обучаеми с геолокация, електронно проследяване, физическа локация, автоматично проследяване на маршрут или други способи за проследяване по време на обучение  Сигнализирали сме всички отговорни институции за противоконституционност на нормата по параграф 19, точка 3 относно член 19б, ал.4 относно автоматичното записване на маршрут в специално становище, с което следва да сте запознати в детайли. Мотивите ни срещу нормата са:  Автоматичното записване на маршрут от информационна система на курсист и обучаващ преподавател ведно с времето на провеждане на учебния часа и датата би могло да представлява геофизическо локализиране и проследяване на местоположението на преподавател и обучаем, което е грубо нарушение на правото на лична неприкосновеност и необосновано навлизане в личното пространство. Считаме, че въпросното изменение по параграф 19, т.3 противоречи на **Конституция на Република България**, чл. 32, ал. 1 и ал. 2:  *„ (1) Личният живот на гражданите е неприкосновен. Всеки има право на защита срещу незаконна намеса в личния и семейния му живот и срещу посегателство върху неговата чест, достойнство и добро име.*  *(2) Никой не може да бъде следен, фотографиран, филмиран, записван или подлаган на други подобни действия без негово знание или въпреки неговото изрично несъгласие освен в предвидените от закона случаи.“*  като автоматичното записване на маршрут технологично се постига с GPS-физическа локация и би могло да бъде проследяване на гражданите без тяхно съгласие и без наличен законен значим интерес. Намираме, че предложеното изменение предпоставя проследяването на инструкторите и на обучаваните курсисти посредством средства на информационна дигитална система с геолокация - форма на GPS-локация за автоматично записване на маршрут, като отчитаме, че подобна автоматична маршрутизация противоречи на **Всеобща декларация за правата на човека**, чл. 12:  *„Никой не трябва да бъде подлаган на произволна намеса в личния му живот, семейството, жилището и кореспонденцията, нито на посегателства върху неговата чест и добро име. Всеки човек има право на закрила от закона срещу подобна намеса или посегателства.“*  Отчитаме, че предложената на обществено обсъждане норма предпоставя намеса в личното пространство и ограничаване на правото на личен живот чрез необосновано проследяване на инструктори-преподаватели в противоречие на **Харта за основните права на Европейския съюз** чл. 7:  *„Всеки има право на зачитане на неговия личен и семеен живот, на неговото жилище и тайната на неговите съобщения.“*  Намесата в личното пространство и неприкосновеността на гражданите би се реализирало с утвърждаване на поставената за обществено обсъждане норма чрез предложеното автоматично записване на маршрут по време и дни.  На практика предложеното локализиране на маршрут представлява проследяване на местоположение, както и записване и съхраняване в дигитална среда на данни за локацията и присъствието на конкретно място на преподавателите.  На първо място, нормата на проекта би въвела проследяване чрез дигитална информационна система за геолокация.  На второ място, проследяването, записване и съхраняване на местоположението на гражданите по своята същност е унизително отношение към инструкторите-преподаватели, доколкото нито един български гражданин не е длъжен да доказва по презумпция, че не извършва длъжностно нарушение по време на обучение на разпоредбите за обучение и подготовка на кандидат-водачи (например необучение на курсист), така както друга обучителна професия – учители, академици, лектори и прочие, не биват проследявани в процеса на преподаване на своите обучаеми чрез геолокация, GPS или маршрутизация. Намираме предложената норма за въвеждаща унизително третиране спрямо инструкторската професия в противоречие на **Всеобща декларация за правата на човека**, чл. 5:  *„Никой не трябва да бъде подлаган на изтезания или на жестоко, нечовешко или унизително третиране или наказание.“*  както и нарушаваща **Харта за основните права на Европейския съюз** чл. 4 спрямо унизително отношение към преподавателите по практическо обучение:  *„Никой не може да бъде подложен на изтезания, на нечовешко или унизително отношение или наказание.“*  Информираме Ви, че при отказ от проследяване с предоставяне на данни за местоположение по време, място и дни - според предложената норма - инструкторите, които вече са декларирали отказ да бъдат проследявани, записвани, заснемани, локализирани с геолокация, маршрутизация, GPS- локация или други средства и способи за проследяване, нарушаващи правото на лично пространство и неприкосновеност на гражданите, или подлагани на подобни методи по време на обучение съгласно Регламент 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) и тези преподаватели, които предстоят да го направят, ще бъдат неправомерно ограничени в правото си на труд.  Допълнително, нормата ограничава правото на придобиване на европейски документ за самоличност. При отказ от предоставяне на данните: времево проследяване, записване, съхранение на маршрут, курсистите няма да могат да се обучават за водачи на МПС, с което административно се възпрепятства правото им на получаване на документ за самоличност в Европейския съюз, какъвто е свидетелството за управление на МПС в страна-членка на Съюза.  Намираме, че нормата по проекта на Наредба : „(4) Информацията за проведените учебни часове, свързана с пореден номер на учебния час, дата на провеждане, времеви период с начало и край на провеждане на часа, маршрута, по който е проведено обучението и изминати километри, се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система по чл. 27, ал. 7“ е противоконституционна, противоречаща на основни човешки права и свободи, ограничаваща правото на неприкосновеност на личния живот, ограничаваща правото на придобиване на европейски документ за самоличност при отказ от проследяване на маршрут, ограничаваща правото на труд на инструкторите-преподаватели при отказ да бъдат записвани по време и маршрут.  Използването на дигитална система за автоматично записване, съхранение на маршрут и време, изключително наподобява **специализирано средство за проследяване на местоположение** и GPS-тракинг, което е унижаващо отношение към всяка трудова професия и труда на преподавателите, както и ограничава личните им права и свободи на граждани на Република България. | Не се приема | Предложените в проекта на наредба изменения и допълнения не само не са противоконституционни и в противоречие на европейските и международни актове, но са напълно в съответствие с тях.  В Конституцията на Република България е прокламирана общата забрана за заснемане (чл. 32, ал. 2), като е регламентирана възможност да се извършва видеонаблюдение, въпреки липсата на съгласието на физическото лице в случаите, когато това е предвидено със специален закон. Такива специални закони са: Законът за движението по пътищата (чл.165, ал. 2, т. 7), Законът за опазването на обществения ред при провеждането на спортни мероприятия (чл. 16), включително и подзаконов нормативен акт, а именно Наредба № I-171 от 02.07.2001 г. за организацията и контрола по обезпечаването на сигурността на банките и небанковите финансови институции (чл. 20, т. 5, чл. 21, т. 3, чл. 23, т. 3).  Основните принципи за неприкосновеността на личния и семейния живот са заложени в редица европейски и международни актове – Конвенция за защита правата на човека и основните свободи, Харта за основните права на Европейския съюз, Конвенция 108 на Европейския парламент за защита на лицата при автоматизирана обработка на личните данни и Директива 95/46/ЕО. В чл. 8 от Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи е регламентирано правото на зачитане на личния живот като намесата на държавните органи в ползването на това право се допуска само в случаите, предвидени в закон и в интерес на националната и обществената сигурност. По подобен начин този принцип е уреден в чл. 7 и 8 от Хартата за основните права и свободи на Европейския съюз.  Предложеният с § 18, т. 3, във връзка с чл. 19б, ал. 4 текст относно въвеждане на информация, която включва времеви период с начало и край на часа и въвеждане на маршрута, по който е проведено обучението, както и изминатите километри, цели прозрачност, отчетност и осъществяване на реален контрол върху изпълнението на нормативните изисквания при провеждането на обучението. Тази информация ще се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система, обслужваща дейността по обучението и изпитите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и проверочните изпити. По този начин ще си осигури възможност на служителите на ИААА, които осъществяват контрол на дейността на учебните центрове, да разполагат с информацията за датите и часовете за провеждане на обучението и достъп до електронните учебен дневник и учебен картон, което ще допринесе за повишаване на качеството на контрола на теоретичното и практическото обучение за придобиване на правоспособност за управление на МПС.  С подобряването на функционалността на информационната система относно обучението ще отпадне необходимостта да се водят и издават на хартиен носител документи във връзка с обучението (учебни дневници, учебни картони и графици). Освен това ще се облекчи комуникацията на учебните центрове и ИААА – ще отпадне ангажиментът на представителите на учебните центрове да посещават областните отдели, за да представят необходимата за провеждане на индивидуалното обучение информация.  Автоматичното записване на маршрут от информационната система, поддържана от ИААА, по време на провеждане на обучение, се въвежда с цел разкриване, предотвратяване и контрол на нарушения, извършвани при изпълнение на нормативните задължения във връзка с обучението. От досегашния опит при провеждане на обучения и изпити за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се установява, че учебни дневници, учебни картони и графици, които се водят на хартиен носител, не са достатъчно ефикасни и по-трудно се осъществява контрол върху дейността на учебните центрове.  Извличаната информация ще се събира за конкретни, ясно формулирани и законни цели при спазване на принципа за адекватност и пропорционалност при обработване на данните.  Осигуряването на извършване на ефективен контрол върху дейността на учебните центрове (какъвто контрол е предвиден и в посочените по-горе нормативни актове), не може да бъде прието за жестоко, нечовешко или унизително третиране.  Въвеждането на информация, която включва времеви период с начало и край на часа и въвеждане на маршрута, по който е проведено обучението, се предлага, тъй като не може да бъде постигнато с други средства, което е едно от условията за събиране на данни.  Изискването за въвеждане на електронна система за регистриране на практическото обучение цели от една страна да намали хартиените документи издавани от учебните центрове, а от друга страна да защити правата на потребителите и да гарантира, че обучението е предоставено в пълен обем съгласно всички изисквания на учебната документация, по време на което кандидатите следва да придобият необходимите знания и умения за безопасно управление и да усвоят поведението, изисквано от водачите на МПС от категорията, за която се обучават. Случая не касае следенето на дадено лице, а регистриране на проведено обучение. |
| 3. Считаме, че дигитализацията ще засегне близо 70% от автоинструкторите по неблагоприятен начин, като средната възраст на инструкторите-преподаватели в страната е над 50 г. Този трудов ресурс е експертен в работата с техника, машини, управление на МПС, психология и педагогически подходи, но няма познания по рабни системи. Очакваме дигитализацията да засегне най-възрастните и социално уязвими части на гилдията – възрастни хора, пенсионери, които едновременно с това, обаче са и най-опитните и запознати инструктори. Опасенията ни са, че от пазара на труда могат да бъдат изключени огромен брой хора, сред който изключително подготвени професионалисти. Предлагаме да се извърши оптимизационен анализ относно последиците върху трудовия ресурс и да се въведат дълги срокове и гратисни периоди, с които да се гарантира плавен преход и да се избегне нагнетяване на излишно напрежение в бранша/ | Не се приема | Проектът на Наредба № 37 е съобразен с проекта на учебната документация на МОН.  С проекта на Наредба № 37 се предвижда отлагателен период, съгласно който до 2 месеца след изтичане на 5-месечния срок за влизане в сила на електронните документи свързани с обучението (график за провеждане на обучението, учебен картон и учебен дневник), учебните центрове при провеждане на обучението ще могат да водят документацията във на хартиени носители. |
| **ЧАСТ II: По съдържанието на проектонаредбата**  В детайли представяме мотивирано СТАНОВИЩЕ по изменение на Наредба 37 за обучение на кандидати за правоуправление на МПС, като желаем тези позиции да бъдат отразени при разглеждане на постъпилите предложения и становища в общественото обсъждане. След обстоен анализ намираме, че:  *1.) Параграф 2. относно чл. 5., ., точка 2.: „... да има назначен...“ – „назначен“ трябва да отпадне или да се коригира.*  **Мотиви:** Назначаването предполага трудовоправни отношения, включващи трудов или граждански договор, или друг тип договор за изработка/извършване на възложена трудова дейност. С това се ограничава правото на самонаетите лица да работят за своя сметка със свой труд в собствената си бизнес единица, което е противоречие спрямо социалното, | Не се приема | Предложението е съобразено с изискванията на чл. 11а, ал. 2, т. 4 от Наредба № 37. В сега действащата наредба има изключение, при което ръководителят на учебната дейност не трябва да е назначен на трудов договор. |
| *2.) Параграф 2. относно чл. 5., ., точка 4.: „... да има технически сътрудник...“ – да отпадне.*  **Мотиви:** Първо, назначаването на технически сътрудник противоречи на правото на свободна икономическа инициатива на икономическите субекти и организация на икономическите им активности. Второ, техническият сътрудник не изпълнява никакви функции според проектонаредбата, но е включен задължителен персонал, и в специални изисквания, и дори в списък към разрешението. Нещо повече, на Ръководител учебна дейност са прехвърлени информирането на курсистите и записването им в курс. На практика техническият сътрудник няма функции, но е задължителен за бизнеса - категорично се налага допълнителна административна тежест, използвана норматично за конфигуриране на пазара на услугата. Трето, техническият сътрудник увеличава разходите на лицата, провеждащи обучение, неаргументирано – чрез заплата, социални и здравни осигуровки, допълнителни финансови стимули и прочие. Четвърто, с увеличаването на финансовия натиск върху обучението се оскъпява неаргументирано и крайната цена за потребителите. Пето, не съществува друг бизнес със задължителен персонал секретарка, който кадър по наредба даже няма никакви работни функции. Шесто, техническият сътрудник – задължителен за България – е абсолютен прецедент за ЕС. Той е прецедент и за двека друга професия в България – само инструкторите в частен бизнес имат „секретарки“ задължително. Седмо: чрез изискването се ограничават трудови права, ограничава се правото на организация на бизнесите по преценка на предприемача за персонал без функции. Осмо: абсолютна намеса в пазара е възбраната техническият сътрудник да не може да преподава в учебния център, в който е технически сътрудник, но същевременно да може да преподава в друг учебен център: директно се ограничават трудови права, без аргументация и с резултат в административното регулиране на пазара на обучителните услуги в полза на ограничен брой инструктори.  Предлагаме: да отпадне изискването за технически сътрудник.  Предлагаме: при назначаване по избор на технически сътрудник (или самонаето лице, изпълняващи функциите), изпълняващият функциите на технически сътрудник в учебен център да има право да заема всички други длъжности, за които е квалифициран, включително да има правото да преподава в същия УЦ. | Не се приема | Предложението противоречи на разпоредбата на чл. 152, ал. 5, т. 4 от ЗДвП, в която е заложено условие кандидатите за издаване на разрешение за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство да имат технически сътрудник. С цел намаляване на административната тежест за учебните центрове с проекта на Наредба № 37 се предлага, техническият сътрудник да не е назначен на трудов договор, което е обосновано в мотивите към проекта на наредбата. |
| *3.) Параграф 3., точка 1., буква „а“, относно чл. 6., ал. 1., точка 3.: „...осигурени са работно място и площ не по малко от 1,5,m2 от помещението..“* – подкрепяме  **Мотиви:** Осигуряването на възможност за регистриране на кабинет и обучение според икономическия капацитет на лицата, провеждащи обучение, подкрепя равнопоставеността на икономическите субекти и развитието им на конкурентен принцип. Предложеното изменение намалява драстично административната тежест върху бизнеса и в годините многократно сме предлагали осъществяването му. Подкрепяме изцяло. | Не се приема | Предвид приетите предложения свързани с изискванията към учебния кабинет предложението в § 3, т. 1, б „а“ е коригирано и отразено в проекта. |
| *4.) Параграф 3., точка 1., ал. 2. относно отменяне на чл.6., ал.2.* – подкрепяме  **Мотиви:** Отпадането на изискванията за наличност на специфични дидактически средства и оборудване позволява пълна реализация на педагогически избор по отношение на педагогически средства и педагогически методи на работа от педагозите-теоретици в учебния процес. Допълнително се създава възможност за активна конкуренция на пазарен принцип между лицата, провеждащи обучение, която конкуренция да се основава на по-добрата организация, база, методи, средства и мениджмънт в предоставяне на обучителната услуга. | Приема се по принцип | Липсва конкретно предложение. Становището е в подкрепа на направеното с проекта на Наредба № 37 предложение в § 3, т. 1, относно отмяната на ал. 2 към чл. 6 от Наредба № 37. |
| *5.) Параграф 4., ал. 1., относно чл. 6а: функции на офиса* – да отпадне  **Мотиви:** Държавната администрация няма право да определя за какво да служи помещението, използвано за офис на учебния център, защото икономическият субект има право съгласно Търговския закон да организира дейността си, съхранението на документи работата с тях, съобразно потребностите на икономическата дейност и няма ограничение на офис местата, които икономически субект може да наеме с цел организиране и водене на документацията си. Считаме, че офисът трябва да стане „дигитален“, така както се дигитализират и документите в обучението. На практика текстът – „за съхранение на документи“ следва да отпадне, защото документите станаха дигитални. Остава празен офис с техническа секретарка без функции по наредба, които да стоят там и на които да им се плаща наем, консумативи, застраховки, осигуровки, заплата. Необходимо е офисът категорично да отпадне, особено ако помещението, ползвано за учебен кабинет се използва по график – от 8 до 17.00 може да изпълнява функциите на офис (ако УЦ не е решил да дигитализира офиса) и от 17.00 до 22.00 да се използва като учебен кабинет, с което се оптимизират производствените разходи – предвид, че обучението се дигитализира и напасва според капацитета на лицето с разрешение за обучение. Предлагаме заради дигитализацията и с оглед намаляване на административно-финансовата тежест изискването за офис да отпадне. Предлагаме отмяна на изискването офис и кабинет да бъдат в различни помещения на един адрес, и да се позволи използването на „дигитален“ офис. Предлагаме офисът да може да бъде на различен от кабинета адрес – физически или дигитален, с мотива на дигитализацията и тъй като адресът няма отношение към качеството на обучение, така както и офисът няма принос към качеството на обучение. Предлагаме текстът относно „скенер“ да бъде заменен с „осигурена възможност за дигитализиране на физически документи“ - предвид, че сканирането може да стане чрез софтуерно приложение в телефон, чрез специално устройство, чрез скенер и прочие средства. | Не се приема | Предвид предложението в проекта на Наредба № 37 за представяне на хартиен носител на декларация, която съдържа лични данни, от кандидатите при записване в курс за обучение е необходимо да се регламентират изисквания към офиса.  С § 4, т. 1 и 2 от проекта на Наредба № 37 се предлага изменение на досегашните алинеи 1 и 2 на чл. 6а от Наредба № 37. |
| *6.) Параграф 7., точка .1, ал. 1. относно чл. 10., ал. 1. спрямо липсата на* ***преглед*** *за годност на учебен автомобил -* да се коригира  Мотиви: Учебният автомобил е основно средство за обучение и като такова, то трябва да има стандартизирани отличителни признаци, които информират останалите участници в движението за повишен риск от опасност и за необходимостта от повишена концентрация на участниците в движението и толерантност. Поради случаите на измами с представяне на измамници за инструктори предлагаме учебните автомобили да бъдат ясно разпознаваеми за гражданите – факти, които държавната агенция да гарантира чрез преглед на обстоятелствата. | Приема се по принцип | Изискването за установяване на годността на учебните превозни средства е регламентирано в чл. 9 от Наредба № 37, съгласно който проверката на годността на допълнителното оборудване на превозното средство за използването му с учебна цел за определената категория и първоначалната проверка за съответствие с изискванията на чл. 8 се извършват по реда на Наредба № Н-3 от 2013 г. за изменение в конструкцията на регистрираните пътни превозни средства и индивидуално одобряване на пътни превозни средства, регистрирани извън държавите – членки на Eвропейския съюз, или друга държава – страна по споразумението за Eвропейското икономическо пространство (ДВ, бр. 21 от 2013 г.).  С предложението в § 7, т. 1 се предлага отпадане на изискването за извършване на преглед на годността на учебните превозни средства от служители на регионалните звена на ИААА. |
| *7.) Параграф 9. относно чл. 11а., ал. 2., точка 3.: задължителна длъжност РУД* – настояваме да отпадне изискуемият стаж на РУД, да отпадне задължителната длъжност РУД  **Мотиви:** Изискуемият стаж на РУД не е мотивиран с никакво проучване, изследване или научни данни. Едновременно с това той ограничава икономическия субект да организира дейността си по оптимален за обучението начин.  Задължителното назначаване на РУД е прецедент за европейските практики на обучение, който спира индивидуалната трудова практика на инструкторите в България. Допълнителнителните неаргументирани изисквания противоречат на Директива 2006/123/ЕО, която гарантира на европейските граждани, че шофьорският курс не се оскъпява допълнително и неаргументирано. Като мотиви срещу задължителният РУД намираме:   * Ограничаване на индивидуалната трудова практика; * Дублиране функциите на управителя; * Солидарна отговорност на собственика на учебния център с действията на ръководителя на обучението: собственикът носи отговорност за грешките на ръководителя, но няма контрол върху действията му, защото няма достъп до устройството, чрез което се организира дейността: флашка на ръководителя за достъп в електронния регистър; * Повишаване на разходите за обучение; * Повишаване цената за крайния потребител; * Възпрепятстване на индивидуалния труд; * Ограничаване на трудови права; * Повишаване на разходите за обучение чрез наемане на допълнителен високоспециализиран персонал; * Ниска производителност: квалифицираните кадри се ангажират в канцеларски дейности;   Допълнително на РУД е вменена функция да информира и да записва курсисти, което са канцеларски и секретарски отговорности, и за които не се изисква 5 години стаж.  Настояваме на база гореописаното РУД да отпадне като задължителна дейност. Изискването за минимален стаж следва да е не повече от 1 година. | Не се приема | Задълженията на ръководителя на учебната дейност са регламентирани в Наредба № 37 и са свързани с процеса по организиране провеждането на обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, както и осигуряване спазването на изискванията на учебната документация. В сега действащата нормативна уредба, функцията на ръководител на учебна дейност може да се изпълнява или от управителя, или от друго лице, притежаващ необходимия стаж като преподавател за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС.  Изискването за стаж като преподавател за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС е въведено с цел да се гарантира, че лицето, изпълняващо длъжността „ръководител на учебната дейност“, има познания за изискванията на обучение. |
| *8.) Параграф 10. относно чл. 11б спрямо* ***назначен*** *по трудов договор* – считаме, че техническият сътрудник като длъжност трябва задължително да отпадне, вписването на „назначен“ е правен прецедент, който възпрепятства самонаетите лица да полагат труд в качеството си на самонаето лице в собствената си бизнес единица съгласно трудово-социалното и търговско законодателство на Р България.  **Мотиви:** Назначаването предполага трудовоправни отношения, включващи трудов или граждански договор, или друг тип договор за изработка/извършване на възложена трудова дейност. С „назначаване“ се ограничава правото на самонаетите лица да работят за своя сметка със свой труд в собствената си бизнес единица, което противоречи на социалното, търговското и трудово законодателство. Необходимо е глагодът „назначен“ да се коригира съответно смислово, за да се гарантира правото на труд на самонаетите лица. | Не се приема | Съгласно чл. 152, ал. 5, т. 4 от ЗДвП, разрешение за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС се издава при условие, че техническият сътрудник отговаря на изискванията на Наредба № 37.  С цел намаляване на административната тежест за учебните центрове с проекта на Наредба № 37 се предлага, техническият сътрудник да не е назначен на трудов договор, което е обосновано в мотивите към проекта на наредбата. |
| *9.) Параграф 2. относно чл. 5., ., точка 4.: „... да има технически сътрудник...“* – да отпадне.  **Мотиви:** съгласно т. 1) и т. 2): Първо, назначаването на технически сътрудник  противоречи на правото на свободна икономическа инициатива на икономическите субекти и организация на икономическите им активности. Второ, техническият сътрудник не изпълнява никакви функции според проектонаредбата, но е включен задължителен персонал. Дори на Ръководител учебна дейност са прехвърлени информирането на курсистите и записването им в курс. На практика техническият сътрудник няма функции, но е задължителен за бизнеса, което категорично е допълнителна административна тежест, използвана норматично за конфигуриране на пазара на услугата. Трето, техническият сътрудник увеличава разходите на лицата, провеждащи обучение, неаргуметирано – чрез заплата, социални и здравни осигуровки, допълнителни финансови стимули и прочие. Четвърто, с увеличаването на финансовия натиск върху обучението се оскъпява неаргументирано и крайната цена за потребителите. Пето, не съществува друг бизнес със задължителен персонал секретарка, който кадър по наредба няма никакви работни функции. Шесто, техническият сътрудник – задължителен за България – е абсолютен прецедент за ЕС. Седмо: чрез изискването се ограничават трудови права, ограничава се правото на организация на бизнесите по преценка на предприемача за персонал без функции. Осмо: абсолютна намеса в пазара е възбраната техническият сътрудник да не може да преподава в учебния център, в който е технически сътрудник, но да може да преподава в друг учебен център: директно се ограничават трудови права, без аргументация и с резултат в административното регулиране на пазара на обучителните услуги в полза на ограничен брой инструктори. | Не се приема | Съгласно чл. 152, ал. 5, т. 4 от ЗДвП, разрешение за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС се издава при условие, че техническият сътрудник отговаря на изискванията на Наредба № 37.  С цел намаляване на административната тежест за учебните центрове с проекта на Наредба № 37 се предлага, техническият сътрудник да не е назначен на трудов договор, което е обосновано в мотивите към проекта на наредбата. |
| *10.) Параграф 12., точка 1. относно чл. 13., ал. 1., точка 5.: „... през последните две години преди датата на подаване на заявлението....не е извършил нарушение по ЗДвП, за което да му е наложено наказание...“* – точка 5 да отпадне.  **Мотиви:** Текстът представлява двойно наказание – веднъж деецът е бил санкциониран и е понесъл последиците от нарушението чрез санкция, и втори път проектотекстът предлага повторна санкция, чрез ограничаване на трудови права. Двойната санкция е законово недопустима. | Не се приема | С цел повишаване на пътната безопасност с § 11 относно чл. 13 от Наредба № 37 са въведени допълнителни изисквания към преподавателите, доколкото те трябва да обучават кандидатите да спазват правилата за движението по пътищата и не следва преподавателите да ги нарушават. |
| *11.) Параграф 12., точка 2. относно чл. 13., ал. 1., създаване на точка 4. спрямо задължение на* ***инструкторите да преподставят документ за периодично обучение*** – да се коригира със служебна справка, която администрациите да извършват в регистъра на всички действащи, настоящи и прекъснали обучаеми по професионални направления. Да се допусне 14-дневен гратисен период след изтичане на ПО.  **Мотиви:** Инструкторите са правоспособни по презумпция със съответна диплома, което позволява допускането на 14-дневен гратисен период, така, както това е допустимо в някои гражданско-финансови отношения. Допълнително, спецификата на ДПО (допълващото периодично обучение) не предполага издаване на документ веднага след обучението, а в различни срокове, най-често месечни и повече – в зависимост от организацията на университета. На практика инструкторът може да е минал обучение в срок, но да не му е изготвен документ в рамките на месец и загубва право да работи, защото няма какво да ви предостави, въпреки че е преминал обучение и е вписан в регистрите на университета. Предлагаме справката да се извършва автоматично и по-електронен път от представители на ИА „АА“, предвид воденето на съответните електронни регистри на обучаемите по професионални направления и с оглед намаляване на административната тежест. Също предлагаме, когато се пишат Наредбите, да се допитвате до нас за такива неща, които са от практиката и които, явно, са доста далечни на пишещия човек, никога не минавал ПО. | Не се приема | Регистърът на всички действащи, прекъснали и завършили студенти и докторанти не съдържа информация за издадени удостоверения за преминато обучение по реда на чл. 152, ал. 20 от ЗДвП. |
| *12.) Параграф 13., точка 2. относно чл. 14., ал. 2 –* подкрепяме отпадането на **„четния понеделник“**  **Мотиви:** Непознат на ЕС и неаргументиран, така както са непознати и неаргументирани техническият сътрудник и РУД, подкрепяме отпадането му, към което повече от 5 години насочваме вниманието на всички институции. | Приема се по принцип |  |
| *13.) Параграф 13., точка 3. относно чл. 14., ал. 3.: „ ....най-малко 24 часа преди започване на обучението“* - да отпадне или да се коригира на 4 часа.  **Мотиви:** Дигитализацията позволява гъвкавост на контрола във всеки един от учебните дни, поради което не е необходимо да се задават дълги срокове. Дългите срокове на старт на обученията единствено възпрепятстват фирмите да организират оптимално обучителния процес. | Не се приема | Предвид обема информация, която учебните центрове трябва да отразят в информационната система, считаме че предложеният в § 12, т. 3 от проекта на наредба № 37 срок е достатъчен за това. |
| *14.) Параграф 15., точка 1. относно чл. 16., ал. 3. спрямо автоматична справка в системата на удостоверението* – подкрепяме  **Мотиви:** Автоматичната справка представлява намаляване на административната тежест, поради което приветстваме изменението. | Приема се по принцип |  |
| *15.) Параграф 15., точка 2. относно чл. 16., ал. 4. спрямо добавянето на изречение второ: „Към декларацията кандидатите прилагат* ***карта за оценка на физическата годност****....“* - подкрепяме при корекция на текста. Несъмнено информацията дали курсистът е психически годен за обучение е ключова, но справката трябва да е служебна или вменена на ИА „АА“.  **Мотиви:** Ако автошколите започнат да съхраняват информация за физическо и психическо здраве, те стават администратори на чувствителни данни по Закона за личните данни, което изисква много по-различни регулации, високи санкции, системи за управление на данните. Това неправомерно ще оскъпи курса и представлява допълнителна административна тежест. Предлагаме справката да бъде служебна чрез информационната система на ИА „АА“. | Не се приема | Към момента няма техническа възможност за служебни проверки на обстоятелството за физическа годност на кандидатите. |
| *16.) Параграф 16., точка 2., буква б) относно чл. 18., ал. 2., изречение второ* – да се допълни „електронен“ ако картонът ще се електронизира.  **Мотиви:** извършва се дигитализация | Не се приема | В предложението е посочено, че учебният картон се създава в информационната система по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37, като по този начин отпада необходимостта за допълване на текста. |
| *17.) Параграф 16., точка 2., буква б), подточка 7 относно чл. 18., ал. 2., изречение второ: „становище на преподавателя...“* – да се коригира съответно „при издаване на такова...“  **Мотиви:** Становището следва да е право на преподавателя, доколкото преподавателите нямат ценз и задължения да изпитват, за разлика от държавните инспектори. Предоставянето на информацията е чувствителна преди явяване на изпит пред държавната администрация и следва да бъде изключително добре преценено какви са рисковете от повишаване на корупционните практики при предоставянето й в системата. | Приема се с редакция | Отразено в § 15, т. 2 относно чл. 18, ал. 2, т. 7 и § 18, т. 5 относно чл. 19б, ал. 6 от проекта на Наредба № 37. |
| *18.) Параграф 16., ал.4. и ал. 5.: „Кандидатите се записват от Ръководителя....“ / „...ръководителят на учебния център предоставя информация на кандидатите ...“* – да отпадне  **Мотиви:** Не подкрепяме вменяването на секретарска дейност на Ръководител, за който и в момента се изисква сериозен стаж. Ръководителят следва да е най-опитният и можещ инструктор-преподавател, а обучението е ключово в практическата част - докато нито една листовка не е убила друг водач на МПС и нито една декларация по приложение 6а не е блъснала пешеходец. Възлагайки на най-можещия елементарна канцеларска работа се изгражда напълно некомпетентна система на обучение и отношение към инструкторската професия. Вменените канцеларски дейности противоречат на Търговския закон относно правото на икономическите субекти да организират дейността си съответно с необходимостите на икономическата им дейност. | Приема се с редакция | Отразено в § 15, т. 3 относно чл. 18, ал. 4 и § 27, т. 6 относно чл. 27, ал. 10 от проекта на Наредба № 37 |
| *19.) Параграф 17., точка 3., относно чл. 19., ал.2.: „... отразява настъпилите промени в индивидуалния график най-късно до края на работния ден, предхождащ деня на провеждане на обучението.“,* както и *Параграф 19., точка 4. относно чл. 19., ал. : „...допуска се информацията да бъде въведена от преподавателя в информационната система до края на деня, в който е проведено обучението.“* и по съотносимост във всички текстове с еднодневни срокове.  **Предлагаме за всички срокове по съотносимост в проектонаредбата да се допуснат своевременни корекции и да се добави адекватна времева рамка с хипотезата за форсмажорни обстоятелства.**  **Мотиви:** В наредбата не са допуснати ежедневните обстоятелства от човешкия живот - наличието на форсмажор и на извънредни ситуации, които изискват своевременна реакция. Как ще се направи корекция, ако си в спешното - със счупен крак? Ако те блъсне автомобил, докато пресичаш? Ако трябва да отидеш на погребение? Ако станеш жертва на грабеж в учебния център? Ако се разболееш? Системата се срине? Интернет доставчика прекъсне? Софтуерът се скапе? Или най-елементарното: ако откраднат или загубиш флашката за достъп до системата – издаването на нова флашка отнема до 14 работни дни; през това време школата да не работи ли? Наемите, заплатите, осигуровките, всички огромни разходи си вървят, но ти не можеш около 3 седмици да работиш, да даваш кормилни часове, да продължиш теоретични занятия, да промениш график в системата, което е абсолютен фалит и то комбиниран с глоба и отнемане на разрешение за обучение, поради нарушение. Макар ИА „АА“ да иска да осъществи контролни функции, те не трябва да превишават необходимото и трябва да се създаде възможност всички срокове и вписвания да са „своевременни“, а не 24-часови; да отчитат форсмажорни обстоятелства и обикновени практически, ежедневни ситуации, в които вина непременно не следва да се вменява на инструкторите.  Намираме, че ако ИА „АА“ не може да осъществи контрол по вменените й функции, то не следва да надвишава неправомерно изискванията към частния бизнес, за да компенсира недостатъци на държавната организация. | Не се приема | В описаните случаи няма да има възможност да бъде стартирано и съответно проведено теоретично или практическо обучение. |
| *20.) Параграф 17., точка 3., относно чл. 19., ал.4. нова* – да отпадне или да се редактира до смисленост  **Мотиви:** няма как да се осъществи контрол върху изискването, освен чрез допълнителни административни тежести, а контролът именно е основната цел на Наредба 37 | Не се приема | Предложението в § 16, т. 3 относно чл. 19, ал. 4 от проекта на Наредба № 37 е съобразено с проекта на учебната документация на МОН. |
| *21.) Параграф 19., точка 3. относно чл. 19б., ал. 4* ***спрямо автоматично отразяване на маршрут******по време, ден, час*** настояваме да отпадне, като намираме нормата за противоконституционна и надлежно сме мотивирали позицията си в ЧАСТ I и становища от месец юни до отговорните институции.  **Мотиви:** съгласно ЧАСТ I, точка 2)  Намираме, че нормата по проекта на Наредба : „(4) Информацията за проведените учебни часове, свързана с пореден номер на учебния час, дата на провеждане, времеви период с начало и край на провеждане на часа, маршрута, по който е проведено обучението и изминати километри, се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система по чл. 27, ал. 7“ е противоконституционна, противоречаща на основни човешки права и свободи, ограничаваща правото на неприкосновеност на личния живот, ограничаваща правото на придобиване на европейски документ за самоличност при отказ от проследяване на маршрут, ограничаваща правото на труд на инструкторите-преподаватели при отказ да бъдат записвани по време и маршрут. Допълнително, нормата ограничава правото на придобиване на европейски документ за самоличност. При отказ от предоставяне на данните: времево проследяване, записване, съхранение на маршрут, курсистите няма да могат да се обучават за водачи на МПС, с което административно се възпрепятства правото им на получаване на документ за самоличност в Европейския съюз, какъвто е свидетелството за управление на МПС в страна-членка на Съюза. | Не се приема | Предложените в проекта на наредба изменения и допълнения не само не са противоконституционни и в противоречие на европейските и международни актове, но са напълно в съответствие с тях.  В Конституцията на Република България е прокламирана общата забрана за заснемане (чл. 32, ал. 2), като е регламентирана възможност да се извършва видеонаблюдение, въпреки липсата на съгласието на физическото лице в случаите, когато това е предвидено със специален закон. Такива специални закони са: Законът за движението по пътищата (чл.165, ал. 2, т. 7), Законът за опазването на обществения ред при провеждането на спортни мероприятия (чл. 16), включително и подзаконов нормативен акт, а именно Наредба № I-171 от 02.07.2001 г. за организацията и контрола по обезпечаването на сигурността на банките и небанковите финансови институции (чл. 20, т. 5, чл. 21, т. 3, чл. 23, т. 3).  Основните принципи за неприкосновеността на личния и семейния живот са заложени в редица европейски и международни актове – Конвенция за защита правата на човека и основните свободи, Харта за основните права на Европейския съюз, Конвенция 108 на Европейския парламент за защита на лицата при автоматизирана обработка на личните данни и Директива 95/46/ЕО. В чл. 8 от Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи е регламентирано правото на зачитане на личния живот като намесата на държавните органи в ползването на това право се допуска само в случаите, предвидени в закон и в интерес на националната и обществената сигурност. По подобен начин този принцип е уреден в чл. 7 и 8 от Хартата за основните права и свободи на Европейския съюз.  Предложеният с § 18, т. 3, във връзка с чл. 19б, ал. 4 текст относно въвеждане на информация, която включва времеви период с начало и край на часа и въвеждане на маршрута, по който е проведено обучението, както и изминатите километри, цели прозрачност, отчетност и осъществяване на реален контрол върху изпълнението на нормативните изисквания при провеждането на обучението. Тази информация ще се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система, обслужваща дейността по обучението и изпитите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и проверочните изпити. По този начин ще си осигури възможност на служителите на ИААА, които осъществяват контрол на дейността на учебните центрове, да разполагат с информацията за датите и часовете за провеждане на обучението и достъп до електронните учебен дневник и учебен картон, което ще допринесе за повишаване на качеството на контрола на теоретичното и практическото обучение за придобиване на правоспособност за управление на МПС.  С подобряването на функционалността на информационната система относно обучението ще отпадне необходимостта да се водят и издават на хартиен носител документи във връзка с обучението (учебни дневници, учебни картони и графици). Освен това ще се облекчи комуникацията на учебните центрове и ИААА – ще отпадне ангажиментът на представителите на учебните центрове да посещават областните отдели, за да представят необходимата за провеждане на индивидуалното обучение информация.  Автоматичното записване на маршрут от информационната система, поддържана от ИААА, по време на провеждане на обучение, се въвежда с цел разкриване, предотвратяване и контрол на нарушения, извършвани при изпълнение на нормативните задължения във връзка с обучението. От досегашния опит при провеждане на обучения и изпити за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се установява, че учебни дневници, учебни картони и графици, които се водят на хартиен носител, не са достатъчно ефикасни и по-трудно се осъществява контрол върху дейността на учебните центрове.  Извличаната информация ще се събира за конкретни, ясно формулирани и законни цели при спазване на принципа за адекватност и пропорционалност при обработване на данните.  Осигуряването на извършване на ефективен контрол върху дейността на учебните центрове (какъвто контрол е предвиден и в посочените по-горе нормативни актове), не може да бъде прието за жестоко, нечовешко или унизително третиране.  Въвеждането на информация, която включва времеви период с начало и край на часа и въвеждане на маршрута, по който е проведено обучението, се предлага, тъй като не може да бъде постигнато с други средства, което е едно от условията за събиране на данни.  Изискването за въвеждане на електронна система за регистриране на практическото обучение цели от една страна да намали хартиените документи издавани от учебните центрове, а от друга страна да защити правата на потребителите и да гарантира, че обучението е предоставено в пълен обем съгласно всички изисквания на учебната документация, по време на което кандидатите следва да придобият необходимите знания и умения за безопасно управление и да усвоят поведението, изисквано от водачите на МПС от категорията, за която се обучават. Случая не касае следенето на дадено лице, а регистриране на проведено обучение. |
| *22.) Параграф 23. относно чл. 23., ал.1., ново второ изречение* – да отпадне или да се редактира  **Мотиви:** съгласно т.15) от ЧАСТ II – относно съхранението, обработката и разпространението на чувствителна информация по ЗЗЛД предлагаме справката да е автоматична чрез системата на държавната администрация. | Не се приема | Към момента няма техническа възможност за служебна проверка на обстоятелството за физическа годност на кандидатите. |
| *23.) Параграф 25., т.6 относно чл. 24а., ал.2.: „... да организира и осъществява контрол над преподавателите за своевременно отразяване на информацията за проведено обучение...“* – да отпадне  **Мотиви:** контролът на обучението е функция на държавната агенция, вменена й чрез българското законодателство. Ако ИА „АА“ не успява да осъществява контролните си функции, то няма право да ги прехвърля върху частен бизнес.  На второ място, не се създава възможност за лична отговорност – действията на преподавателите трябва да си бъдат лично отговорни, за своя сметка и своя отговорност, което ИА „АА“ да контролира.  На трето място, невъзможно е да се контролират преподаватели, тъй като достъпът по Наредба е индивидуален, съответно и резултатите следва да бъдат индивидуално контролирани, а не за сметка на лицата, получаващи разрешение за обучение: самите собственици на бизнес единицата или управители могат никога да нямат достъп до системата и никога да не видят какво се случва в нея, което ИА „АА“ е затвърдило като едно от неаргументираните права на РУД. | Не се приема | В чл. 24а от Наредба № 37 са регламентирани задълженията и отговорностите на лицата, притежаващи разрешение за обучение, на ръководителя на учебната дейност и на преподавателите.  Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ осъществява контрол на учебните центрове за спазването на изискванията на Наредба № 37 и учебната документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП. |
| *24.) Параграф 26. относно чл. 25., ал.1., точка 2.: „...и техническият сътрудник отговарят на изискванията...“* – да отпадне  **Мотиви:** съгласно ЧАСТ II, т.2) на настоящето становище. Необходимо е длъжността на техническият сътрудник да отпадне поради надлежно дадената обосновка в т.2) и тъй като това е длъжност без вменени функции, неприложима в други държави, неприложима задължително в други сфери в икономиката на България, утежняваща с административни механизми частния бизнес в сферата на обученията в автотранспорта и възпрепятстваща правото на индивидуална трудова практика на инструкторите-преподаватели. | Не се приема | Съгласно чл. 152, ал. 5, т. 4 от ЗДвП, разрешение за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС се издава при условие, че техническият сътрудник отговаря на изискванията на Наредба № 37.  С цел намаляване на административната тежест за учебните центрове с проекта на Наредба № 37 се предлага, техническият сътрудник да не е назначен на трудов договор, което е обосновано в мотивите към проекта на наредбата. |
| *25.) Параграф 28., точка 2. относно чл. 27., ал. 2.: „...издава удостоверение на преподавателя...в електронен вид,...“* – да се коригира с възможност за издаване и на физическо удостоверение при желание.  **Мотиви:** Инструкторско-преподавателската дейност се възприема като призвание и гордост за упражняващите професията. Подкрепяме от сантиментална гледна точка и апология на професията при изявено желание ИА „АА“ да предоставя заедно с електронните и физическите удостоверения на преподавател-инструктор. | Не се приема | Предложението е с цел привеждане в съответствие с изискванията на чл. 2 от Закона за електронното управление и намаляване на административната тежест, като отпада изискването преподавателите да носят в себе си цитираните документи, както и ограничаване на възможността за изискване удостоверяването на данни или представяне на документи, налични в регистър на първичния администратор на данните или от централен администратор на данни. |
| *26.) Параграф 28., точка 4. относно чл. 27., ал. 6.: „...“по автомагистрала“ се заличават“* - да отпадне  **Мотиви:** За ефективното обучение на автомагистрала не е подходящо да има ограничение от два учебни часа, нито ограничение в изминатото разстояние. Единствено София област може да си позволи обучение в 2 учебни часа на денонощие за магистрала и в определено, конкретно заложено разстояние. В останалата част от страната обаче 2 учебни часа и разстояние от няколко десетки километри могат да не бъдат най-подходящия избор а обучение на курсист. Допълнителн 2 учебни часа масово не са достатъчни за придвижване до магистрала, обучение и връщане. | Не се приема | Предложението е съобразено с предложеният текст в § 18, т. 1 от проекта на Наредба № 37 и с проекта на учебната документация на МОН |
| *27.) Параграф 28., точка 2. относно чл. 27., ал. 3.: „...непълнотиите“* – да се коригира на непълнотите  **Мотиви:** „Непълнотиите“ е неправилна граматическа форма на думата непълнота. Думата „непълнота“ в множествено число образува думата „непълноти“. Непълнотиите не са част от книжовния български език, а и не са и дума, поради което настояваме в този параграф, както и в останалите текстове с допусната неправилната употреба на „непълнотии“ да се коригира до вярното „непълноти“ – например в параграф 29., точка 2. относно чл. 28., ал. 2. Напомняме, че само един човек използва несъществуващата дума „непълнотиите“ в проектонаредби, но той напусна структурата на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ по времето на управлението на инж. д-р Г. Палагачев, с което употребата на непълнотиите престана, но ето че „непълнотиите“ отново се появиха по отношение на коректното прилагане на книжовния български език. | Приема се | Отразено в § 27, т. 2 от проекта на Наредба № 37 |
| *28.) Параграф 28., точка 6. относно чл. 27., ал. 11. – нова:* спрямо предоставяне на достъп в системата на преподаватели, обучаеми, ръководители и дигитализация считаме, че възможността за поддръжка е силно надценена. И в момента има дигитален достъп за до 1 човек от школа и информационната система, по сигнали, „забива“, „върти“, „бъгва“, „забавя“. Предоставянето на достъп е страхотно откъм възможност за информиране, но откъм изпълнение сме изключително скептични. Предлагаме вход да се осигури и на управителя или представляващ лицето, получило разрешение за обучение, предвид че правните последици за са негова сметка. | Не се приема | Достъп до информационната система по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37 се предоставя на лица, които имат пряко отношение към организирането и провеждането на обучението. |
| *29.) Приложение 3. относно „Осигурени условия за поддържане на необходима температура“* - да отпадне  Мотиви: Безопасните условия на работа са обект на регламентация на трудовото законодателство и контрол на инспекциите по труда. Те по презумпция са задължителни за икономическите субекти, което прави добавянето им в контролна наредба на Министерство на транспорта и съобщенията нелогично и повтарящо законодателна рамка. От друга страна, вписването на безопасните условия на труд в Наредба 37 предполага контрол върху УД от транспортно министерство, което означава, че се вменяват контролни функции на „даяджии“ и по безопасни и здравословни условия на труд – което можем да определим като съвсем немислимо. | Не се приема | В проекта на Наредба № 37 не се предлага регламентация на безопасни условия на работа на труд, а изискванията към учебните кабинети. |
| *30.) Приложение 6а., изречение последно* - да отпадне или да се коригира  **Мотиви:** Противоречи на ЗЗЛД: ако деклараторът предоставя обработка на личните данни, той трябва да има възможност да оттегли или измени декларацията си – като се информира към кого и как да се обърне. Всъщност, на кого се предоставя обработката на лични данни? Ако е на лицата, провеждащи обучение, това е техен избор дали да имат подобна декларация в документооборота си. Ако е на ИА „АА“, то декларирането на обстоятелствата не следва да става чрез лицата, провеждащи обучение, защото това е допълнителна административна тежест, защото функцията на държавата не може да се прехвърля върху частен бизнес и защото деклараторът трябва да бъде уведомен как може да оттегли предоставеното право на обработка на лични данни. | Не се приема | Декларацията от кандидатите се подава и се съхранява в учебния център. |
| *31.) Приложение 9., част I, точка 5, булет последен* – да отпадне изискването на документ, удостоверяващ липсата на наложено наказание.  **Мотиви:** съгласно т. 10) текстът представлява двойно наказание – веднъж деецът е бил санкциониран и е понесъл последиците от нарушението чрез санкция, и втори път проектотекстът предлага повторна санкция, чрез ограничаване на трудови права. Двойната санкция е законово недопустима. | Не се приема | С цел повишаване на пътната безопасност са въведени допълнителни изисквания към преподавателите, доколкото те трябва да обучават кандидатите да спазват правилата за движението по пътищата и не следва преподавателите да ги нарушават. |
| *32.) Приложение 9., част II, точка 5., булет 3 (и където е съотносимо в приложенията)* – предлагаме да се изисква служебна справка относно застраховка на местата за сядане  **Мотиви:** намаляване на административната тежест върху бизнесите | Не се приема | Към момента няма техническа възможност за служебни проверки на обстоятелството за сключена застраховка на местата. |
| *33.) Параграф 55., точка 1. и точка 2.* - предлагаме сроковете за влизане в сила да се изменят на 1 година, предвид че това е най-краткия срок залаган в Наредба до момента при кардинални промени и предвид, че сегашната дигитализация съществува само идейно. Тя е някакъв проект, но инструкторската общност не е запозната с практическото й осъществяване; някои от инструкторите ще имат нужда от допълнително обучение за работа с компютър и информационни системи, което отнема средства, време и не се вмества в срокове от два, три и пет месеца. Отделно, доста от аналоговите досиета на курсисти между 2008-2014 все още не са дигитализирани в системата, което е интересен казус на поддръжката й и което е показателно относно сроковете, които да се прилагат при частните фирми в обучението. | Не се приема | С проекта на Наредба № 37 се предвижда отлагателен период, съгласно който до 2 месеца след изтичане на 5-месечния срок за влизане в сила на електронните документи свързани с обучението (график за провеждане на обучението, учебен картон и учебен дневник), учебните центрове при провеждане на обучението ще могат да водят документацията във на хартиени носители.  Изискването за въвеждане на електронна система за регистриране на практическото обучение цели от една страна да намали хартиените документи издавани от учебните центрове, а от друга страна да защити правата на потребителите и да гарантира, че обучението е предоставено в пълен обем съгласно всички изисквания на учебната документация, по време на което кандидатите следва да придобият необходимите знания и умения за безопасно управление и да усвоят поведението, изисквано от водачите на МПС от категорията, за която се обучават. |
| *34.) Параграф 56.:* предлагаме срокът да се удължи на 2 години, предвид че огромно количество аналогова информация ще трябва да се дигитализира. Фирмите ще имат нужда от подготовка на информационна осигуреност – софтуери, хардуери, обучения по компютърна грамотност. На огромен брой от инструкторите ще им се наложи да напуснат работа, завършвайки обученията на курсустите си, което също изисква време – очакваме при сред възраст над 50 години за страната и липса на умения над 70% от инструкторите-преподаватели да не успеят да работят в дигитална среда и да напуснат. Затова е необходим дълъг преходен период. Притеснени сме също, че сроковете са твърде кратки, за да успее транспортно министерство да организира поръчки за изготвяне на новия дигитален софтуер, който все още следва да е идеен проект, да се направят търгове, избор на изпълнители и самата изработка на продукта, освен ако работата не е предварително нагласена. Затова считаме, че срокът трябва да е достатъчно дълъг за плавен преход. | Не се приема | С проекта на Наредба № 37 се предвижда отлагателен период, съгласно който до 2 месеца след изтичане на 5-месечния срок за влизане в сила на електронните документи свързани с обучението (график за провеждане на обучението, учебен картон и учебен дневник), учебните центрове при провеждане на обучението ще могат да водят документацията във на хартиени носители.  Изискването за въвеждане на електронна система за регистриране на практическото обучение цели от една страна да намали хартиените документи издавани от учебните центрове, а от друга страна да защити правата на потребителите и да гарантира, че обучението е предоставено в пълен обем съгласно всички изисквания на учебната документация, по време на което кандидатите следва да придобият необходимите знания и умения за безопасно управление и да усвоят поведението, изисквано от водачите на МПС от категорията, за която се обучават. |
| ПРЕДЛАГАМЕ:  1. Да отпадне ограничението от 10 учебни часа за инструктор.  **Мотиви:** Противозаконно е да се ограничава човек да работи свободна професия, трета категория труд само 8 работни часа на денонощие, след като има право да работи до 12 трудови часа в денонощието (или над 15 учебни часа на ден). Отпадането на 10 учебни часа за инструктор и въвеждането на до 12 работни часа е необходимо особено, когато инструкторите са задължени да дават и нощен труд, който е тежък и извънреден. | Не се приема | Преподавателите по практика имат същите изисквания и натоварвания като водачите на МПС, като носят отговорност и за курсистите и следва работното им време да е съобразено с времената за управление и почивки с цел гарантиране на безопасността на движението по пътищата. |
| 2. Да се въведат автоматични ограничения в информационната система, които да възпрепятстват инструкторите да допускат грешки.  **Мотиви:** при записване в системата и включване в обучение, системата създава възможност още първия ден да се поставят грешно маркери за преминато обучение, макар че това е нарушение и не следва да се допуска. Системата следва да се гради в полза на обученията, а не в полза на по-висока корупция и с превантивна цел: така, както на пътищата с концентрация на ПТП се поставят метални ограничители за изпреварване, така и в системата да са заложени маркери, непозволяващи грешки в обучението. | Не се приема | Към настоящия момент в информационната система по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37 учебните центрове въвеждат ръчно информацията за преминатото обучение и положените вътрешни изпити на кандидатите. С проекта на Наредба № 37 се предлага да се промени начинът за попълване на тази информация, като по този начин ще се ограничи възможността за въвеждане на некоректни данни. |
| 3. Най-ключовото предложение е вместо технически сътрудник, лицата провеждащи обучения да имат задължително назначен IT специалист или софтуерен инженер.  **Мотиви:** Ще се гарантира, че ако учебния център срещне затруднение – прекъсване на интернета, несъответствие на WINDOWS11 с драйвера на поддържаващата компания (което и сега го има и причинява изключване на устройствата за близо 48-72 часа), бъг в сканиращия софруер или в сканиращото устройство, софтуерен проблем в компютрите за достъп - в такива случаи учебния център ще може чрез IT-то да отстрани проблема бързо и да впише проведеното обучение в рамките на 24 часа, както е заложено в проектонаредбата. | Не се приема | За поддържането на информационната система по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ има сключен договор с фирма. При установени технически проблеми с функционирането на информационната система, същите се отстраняват своевременно. |
| **СТАНОВИЩЕ** по проект за изменение на Наредба за изменение на Наредба 38 / 16.04.2004 г. за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и реда за провеждане на проверочните изпити  1. По отношение на брой явявания не повече от 4 пъти намираме, че: ограничаването на броя на явяванията е в полза на фирмите, които не дават качествено обучение и имат нужда да генерират постоянен оборот поради обема на дейността си. Може би за школите започването на ново обучение би било финансов плюс и може би като инструкторско сдружение следва да нямаме позиция тук, но от чисто човешка гледна точка сме длъжни да посочим, че и сега има възможност да се вземат допълнителни часове без ограничение и че таванът от 4 явявания може да увеличи корупционния натиск, но със сигурност ще оскъпи услугата за крайните потребители. Необходимо е съвестно да изтъкнем всички факти преди да бъде взето крайно решение в ущърб на потребителите за сметката на малък брой фирми, които имат фокус върху количественото обучение, за сметка на качеството. | Не се приема | Предложенията целят до теоретичен или практически изпит да се допускат подготвени кандидати, които са придобили необходимите знания, умения и поведение, изисквани за управление на моторно превозно средство. |
| 2. Предлагаме в частните комисии кандидати да могат да се добавят до 24 часа след закупуване на комисията и допустимия брой „външни кандидати“ (от други автошколи) да е до 30 % от местата. Мотивите ни са преустановяване на търговията с изпитни места; създаване на равнопоставеност между курсистите от частни комисии и комисии на областните звена на Агенцията – както многократно сме сигнализирали, опциите и местата в частните комисии облагодетелстват фирмите, които са ги закупили, за сметка на закупилите места в „свободните“ комисии поради невъзможност да запазят изпит в частна комисия. | Не се приема | При следващо изменение на наредбата предложението ще бъде задълбочено обсъдено, тъй като не е свързано с настоящия проект на наредба, публикуван за обществено обсъждане |
|  | Красимир Георгиев, председател на УС на Асоциация за квалификация на автомобилистите в България (АКАБ)  (писмо с рег. № 11-46-760/38/10.07.2024 г.) | ОТНОСНО ПРОЕКТИТЕ ЗА ПРОМЕНИ В НАРЕДБИТЕ 37 И 38 НА МТС И УЧЕБНАТА ДОКУМЕНТАЦИЯ НА МОН ЗА ОБУЧЕНИЕТО НА ВОДАЧИ НА МПС И ОТНОСНО ШИРЕЩОТО СЕ В СОЦИАЛНИТЕ МРЕЖИ И ОТ ДРУГИ СДРУЖЕНИЯ В БРАНША НЕДОВОЛСТВО ОТ ТАКА ИЗЛОЖЕНИТЕ ПРОМЕНИ  На 11.06.2024 г. е представен проект за изменения в учебната документация за обучение на водачи на МПС и промени в Наредба № 37 и 38 на МТС /за условията и редът за обучение и изпити на водачи на МПС/  На основание на предоставените проекти предложени за обществено обсъждане, ние от АСОЦИАЦИЯ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ В БЪЛГАРИЯ считаме, че в частта за дигитализиране на обучението на водачи на МПС по теория и практика, същото е необходимо и важно условие за подобряване на обучението в сектор „Автомобилен транспорт“.  ПРИЕМАМЕ и ЗАСТАВАМЕ зад тези промени и не ги намираме за нарушаване на човешки права, както твърдят други сдружения „идентифициращи се“ в бранша.  В същото време сме длъжни да подчертаем, че има предложени промени, които не отговарят на обществените потребности /като отпадане квадратурата на кабинет и офис, отпадане на досегашният график за започване на курс и други/. За тези неща ще изпратим допълнително становище в срокът на общественото обсъждане.  Мотивите за въвеждането на дигитализацията според нас са следните:  С дигитализацията се допринася за повишаване отчетността на часовете, както по теория така и по практика. Прекъсва се възможността за намеса на субективни фактори както при обучението така и в изпита. Съкращаването на времето за обучение, което при сегашните условия е възможно, води до намаляване качеството на обучението. Всички знаем, че обучението е процес при който се изисква затвърждаване на знанията, които пък при достатъчно време се превръщат в умения, а съкращавайки това време уменията са неустойчиви.  Като активно гражданско общество ние от АКАБ следим социалните мрежи /фейсбук, инстаграм и т.н / и сме обезпокоени от ширещото се налагане на мнение, че чрез дигитализацията се нарушават изконни и констутиционни човешки права.  В посочените мрежи е публикувано Становище на БАИК / Българска Автоинструкторска Колегия / за проектите за промени в цитираните по горе наредби на МТС се посочва за нарушаване на човешки права. Преглеждайки внимателно становището ние считаме, че цитираните от тях нарушения на Конституцията на Република България НЕ коренспондират с действителността.  Цитираме чл.32 от Конституцията, който се използва неправилно от БАИК:  Чл. 32. (1) Личният живот на гражданите е неприкосновен. Всеки има право на защита срещу незаконна намеса в личния и семейния му живот и срещу посегателство върху неговата чест, достойнство и добро име.  (2) Никой не може да бъде следен, фотографиран, филмиран, записван или подлаган на други подобни действия без негово знание или въпреки неговото изрично несъгласие ОСВЕН ОТ ПРЕДВИДЕНИТЕ В ЗАКОНА СЛУЧАИ.  Този член е цитиран като нарушен в проектите на наредбите, но според ЗДП законово е определен редът за обучение на водачи на МПС .  В глава четвърта „ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ВОДАЧИТЕ НА ПЪТНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА” законово е уредено обучението чл.152, ал.1, т.4  Считаме, че това не нарушава ал.2 от чл.32 от Конституцията на Република България.  В становището публикувано от БАИК в социалните мрежи, адресирано да Министърът на транспорта и копие до Директорът на Дирекция Водачи и ППС на ИА”АА”също и изразено мнение, че чрез дигитализацията се нарушава Хартата за основните права на ЕС.  Член 7. Зачитане на личния и семейния живот.  Всеки има право на зачитане на неговия личен и семеен живот, на неговото жилище и тайната на неговите съобщения.  В наредбите обект на проектите за промени не се споменава никъде „личен и семеен живот”, за да се цитира, че те са нарушени.  Преглеждайки така публикуваното становище, жалба или сигнал /не сме сигурни точно как да го определим/ от БАИК ние управителният съвет на АКАБ не намираме за притиснително и нарушаващо Конституционните права на човека въвеждането на дигитализацията в обучението на водачи на МПС.  В редица сфери, както в обучението така и в работната сфера е въведена дигитализацията  Пример: Транспорта – чрез дигиталните карти на водача се следи къде, колко време е карал водачът. При таксиметровите превози също е въведено дигитализацията.  Камерите на ТОЛ системата, камерите на КАТ за контрол на скорост и нарушения също локализират по GPS за местоположение и т.н.  Конкретно при изпита на кандидатите за водачи на МПС също се заснема, фотографира и локализира. Теоретичният изпит се записва от начало да край. Практическият изпит също се записва, но освен това се и локализира местоположението и се записва и маршрута.  Ако вие зачетете въвеждането на дигитализацията за нарушаване на правата на човека, то това би означавало да се спрат посочените по горе дигитализации. Край на видео наблюдението във всяка сфера на живота. Дори може да се каже и край на видео наблюдението на Държавните ни граници.  Считайки, че всичко това е законово регулирано, то значи няма пречка да отпадат промените за дигитализация заложени в наредбите №37 и №38 на МТС.  Ние от АКАБ задаваме и един въпрос, който винаги сме го задавали: Според ЗДП обучението се извършва от УЧЕБНИ ЦЕНТРОВЕ „ чл. 152 ал.(5) (Предишна ал. 4 - ДВ, бр. 22 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) Разрешение за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се издава на лицата по ал. 3 за всеки УЧЕБЕН ЦЕНТЪР.....”, та въпросът ни е защо в изработването на наредбите за обучение на водачи на МПС се допускат и НПО-та в който членуват ИНСТРУКТОРИ, а не УЧЕБНИ ЦЕНТРОВЕ? Носител на разрешението за обучение е УЧЕБНИЯТ ЦЕНТЪР. В този ред на мисли би трябвало в изработването на наредбите за обучение да участват и да се взема мнението и на всички водачи на пътнически и тежкотоварни автомобили, както и на всички служители в УЦ имащи отношение към обучението.  Ако се вземат под внимание становищата на инструкторите а не на учебните центрове то ние от АКАБ, ще сезираме дори и ЕК. Даже сме готови и на гражданско неподчинение, ако и този път дигитализацията не навлезе в единственият сектор, който е останал не дигитализиран, а именно ОБУЧЕНИЕТО НА ВОДАЧИ НА МПС. | Приема се по принцип | Становището е в подкрепа на проектите на наредби |
|  | Атанас Балабанов, председател на Сдружение „Съюз на автоинструкторите-Варна“ (писмо с рег. № 11-46-760/39/11.07.2024 г.) | В сайта на Министерски съвет са качени за обществено обсъждане Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 02.08.2002 г. 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 за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. 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.  На няколко пъти се опитахме да подадем становище / което не е по различно от това което дадохме след проведено заседание на ДОККПБДП на 08 март 2024 г., / но уви неуспешно . Имаме чувството че умишлено е направено по възможно най-трудният начин да можеш да оставиш коментар и за това адресираме нашето становище до Вас и копия до Министрите на Транспорта и Съобщенията и Образованието и науката .  **АНАЛИЗ**  Една от малкото промени, които са направени е въвеждането на електронно теоретично обучение и електронен учебен картон в практическото обучение. Декларираме предварително: **Ние не сме срещу електронизацията**. Само че през главите ни минаха твърде много други „електронизации“ – пръстовия отпечатък на д-р П. Москов, електронните рецепти, електронни правителства и мн. други. В това отношение своя „принос“ има и МТС, в частност ИААА. В момента в системата на ИААА има ПЕТ системи с претенциите да бъдат „електронни“ и НИТО ЕДНА не работи както е заявено при внедряването им, а някои от тях въобще не работят и не се използват. В това отношение създателите на системите „са си вързали гащите“ и в много от тях е предвидено да бъдат „дублирани на хартиен носител“; въобще колкото повече се електронизираме, толкова повече хартия използваме. Няма никакво основание да се смята, че съдбата на „електронния“ картон ще бъде различна. Но докато електронните системи, които маркирахме до тук, се използват от ограничен кръг хора, то електронния картон ще се използва от ВСИЧКИ! И най-малкият проблем (а такива със сигурност ще има) ще внесе хаос в работата на преподавателите. Затова настояваме да се прекрати въвеждането на несигурни, непрецизни и въобще не тествани електронни системи, а сегашните неработещи системи, с огромни пропуски, недомислия и несъответствия да се изтеглят и поправят.  Не е отчетена Директивата на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията. Приемането на посочените документи, а това ще стане след приключването на предстоящите избори за Европарламент, ще измени съществено много от настоящите разбирания за обучение, изпити и преквалификацията на водачите на МПС. Ще има принципно нов ред за преминаване от една категория в друга, а това прави безсмислено приемане и въвеждане на нова учебна документация. Самата „нова“ учебна документация която също е качена за обществено обсъждане е преписаната сега действаща документация с изменен словоред и някои други козметични поправки. Нима може да се приема ,че обединяването на сега действащите учебни модули 1 и 2 за категория „В“ и намаляването на общият брой часове с 2 часа е нещо ново, което „рязко и съществено ще подобри безопасността на движението“? Нещо повече – сравняването на „новата“ и сега действащата учебна документация показват че сегашните пороци на различните програми, стандарти и др. са пренесени и в новите такива.  **ИЗВОДИ**   1. Лицата в работните групи, които са съставили „новата“ учебна документация и измененията на Наредби 37 и 38 са некомпетентни и незапознати с този вид обучение и поради това недостатъците от старата учебна документация и Наредбите са абсолютно идентични и в предоставените ни проекти. Новото е електронизацията . 2. Липсват мотиви за необходимостта от пренаписване на нова учебна документация и върху какво да се акцентира в нея. Това поражда въпроси за целта на този проект. 3. Изготвените проекти водят до възможност за извършване на корупционни действия. 4. Липсва яснота относно създаването на електронно теоретично обучение - как, от кого и по какъв начин се създава. 5. Никъде не е упоменато как и по какъв начин ще се работи с електронния учебен картон по практическо обучение. 6. По начина, по който са представени тези проекти и изключително краткия срок, в който трябваше да бъдат обсъдени в бранша, се създава впечатлението, че тези електронни платформи са били предварително разработени, като с тях не ни запознават своевременно и това също подбужда съмнения за извършване на корупционни действия между частни лица и определени държавни служители. | Не се приема | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби.  Националните нормативни актове следва да бъдат съобразени с актовете на Европейския съюз, които са влезли в сила.  Директива на Европейския парламент и Съвета относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията не е ясно кога и с какво окончателно съдържание ще бъде приета. |
| **ПРЕДЛОЖЕНИЯ**   1. Прекратяване обсъждането на тези проекти. | Не се приема | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби. |
| 1. Организиране на среща между браншовите организации и Министър-председателя на РБ, Министъра на транспорта и съобщенията, Министъра на образованието и науките и Държавната агенция БДП за определяне посоките за усъвършенстване подготовката на водачи. | Не се приема | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби. |
| 1. В ход са промени в Директива (ЕС)2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС)2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета, които са приети на първо четене, както и в ЗДвП.   Поради тази причина не следва да бъдат извършвани изменения в коментираните подзаконови нормативни документи. След приемане на промените, следва да бъде учредена нова работна група с участието на представителите **и от браншовите организации, които са компетентни в тази област.**  Ние не сме против въвеждането на нови, съвременни методи за по-ефективно обучение, но всички тези промени трябва да се случат след задълбочено обсъждане с тези, които извършват тази дейност, промени, които ще доведат до по-добро обучение и по-малко ПТП. В противен случай от досегашната ни практика знаем, че държавния служител (дори министър) във всяко изменение вижда проект, от който може да се изкарат едни пари.  Ето защо предлагаме да се разгледат нашите предложения и разумно, във времето, с повече обсъждания да въведем ефективни и работещи нови правила, които ще доведат до по-добри резултати, вместо да се върви към **ефективни протестни действия.** | Не се приема | Предвид непредвидимостта кога и с какво окончателно съдържание ще бъде приета Директива на Европейския парламент и Съвета относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията, смятаме че не целесъобразно отлагането на приемането на предложените проекти на наредби. |
|  | Мариета Георгиева  (писмо с рег. № 11-46-760/40/11.07.2024 г.) | ПРЕДЛОЖЕНИЕ ВЪВ ВРЪЗКА С ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА 37 ОТ 2002 Г. 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  Предлагам промяна в § 11 на Наредбата за изменение и допълнение на Наредба 37, както и допълнение към Преходните и заключителни разпоредби с оглед влизане в сила на изменението и запазване на правата на инструкторите за обучение на водачи на МПС, които са придобили квалификацията си преди влизане в сила на настоящото изменение,  § 11. В чл. 12 се правят следните изменения и допълнения:  1. Алинея 1 се изменя така:  „(1) Преподавател по теоретично и/или практическо обучение може да бъде лице, притежаващо диплома за висше образование и свидетелство за професионална квалификация „Инструктор за обучение на водачи на моторно превозно средство“, издадено от акредитирано висше училище, валидно за категорията на превозното средство, за която се провежда обучението.  2. Алинея 2 се отменя.  3. Алинея 3 и приложение №6 към нея се отменят.  4. Алинея 4 се отменя.  5. В ал. 5 думите „право да упражнява професията“ се заменят с „професионална квалификация“.  § 55. Наредбата влиза в сила от деня на обнародването й в „Държавен вестник“ с изключение на:  1. §11, който влиза в сила от 1 септември 2025 година.  2. § 16, т. 2, б. „а“ относно чл. 18, ал. 2, изречение първо, който влиза в сила три месеца след обнародването й в „Държавен вестник“;  3. § 16, т. 2, б. „б“ относно чл. 18, ал. 2, изречение второ, § 17, т. 1, букви „а“ и „в“ относно чл. 19, ал. 1, § 17, т. 2-3 относно чл. 19, ал. 2-5, § 19, т. 2-5 относно чл. 19б, ал. 2 и ал. 4-7, § 25, т. 2, букви „а“ и „г“ относно чл. 24а, ал. 2, т. 2 и т. 6, § 25, т. 3, букви „а“ и „б“ относно чл. 24а, ал. 3, т. 2 и т. 3, които влизат в сила пет месеца след обнародването й в „Държавен вестник“.  § 57. Лицата, започнали обучение за придобиване на професионална квалификация „Инструктор за обучение на кандидати за водачи на МПС“, преди 1.09.2025 година завършват обучението си при условията, по които са го започнали.  § 58. Лицата, вписани в Регистъра по чл. 32а към 1 септември 2025 г. и тези, които са били вписвани в него преди тази дата запазват правата си.  **Мотиви**  Предлаганото изменение цели да се приведе в съответствие с изискванията за регулираните професии професията „Инструктор за обучение на водачи на МПС“. Тя е част от списъка с регулирани професии в Република България и е с орган по признаване Министерство на образованието и науката.  „Регулирана професия“ е дейност или съвкупност от дейности:  • включена в Списъка на регулираните професии в Република България;  • от обществена значимост и/или е от съществено значение за живота и здравето на хората;  • упражняването на която е определено чрез законови, подзаконови или административни разпоредби, за притежаването на специфична професионална квалификация, правоспособност или членство в призната от държавата професионална организация.  Подзаконовият акт, който определя упражняването на тази професия е именно Наредба 37, чието изменение и допълнение е обект на общественото обсъждане.  Към настоящия момент няма Наредба за държавните изисквания за придобиване на професионална квалификация „Инструктор за обучение на водачи на моторни превозни средства“. Описаните в Приложение 6 към чл.12 ал.3 на Наредба 37 варианти за придобиване на посочената квалификация не съответстват на съществуващите области на висше образование и професионални направления в системата на висшето образование, определени в Постановление № 125 от 24 юни 2002 г. за утвърждаване класификатор на областите на висше образование и професионалните направления. Това прави текстовете в Приложение №6 противоречие с действащото законодателство в системата на висшето образование.  Стъпвайки на високата обществена значимост на работата на инструкторите за подготовката на нови водачи на МПС и влиянието на качеството на подготовката им върху безопасността на пътя и съответно върху пътния травматизъм, трябва да бъдат определени еднозначно изискванията към подготовката на инструкторите. Единни държавни изисквания за регулираните професии, които се приемат от Министерски съвет, са важно условие за да се гарантира качество на подготовката на инструкторите.  Ако бъдат приети предложените изменения, Министерството на образованието и науката ще трябва да изпълни законовите си задължения и да подготви необходимия нормативен акт в най-кратки срокове. Към момента е в процес на създаване работна група, която да изготви проектите на необходимите документи. | Не се приема | Съгласно чл. 152, ал. 1, т. 3 от ЗДвП, министърът на транспорта и съобщенията съгласувано с министъра на образованието и науката с наредба определя условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение, а именно Наредба № 37.  Условията и редът за придобиване на професионална квалификация „Инструктор за обучение на водачи на моторни превозни средства“ не е предмет на Наредба № 37 и следва те да бъдат уредени в друг нормативен акт на министъра на образованието и науката съгласно чл. 153, т. 2 от ЗДвП (*министърът на образованието и науката утвърждава учебната документация и определя условията и реда за придобиване на правоспособност за обучаване на водачи на моторни превозни средства*). |
|  | Инициативен комитет „Заедно срещу безумията по пътищата“ ,  Фондация „Ани и Явор: Ключът е любовта“  „Фондация Стефан Стефанов – ПМС – Всички заедно за едно” (писма с рег. № 11-46-760/41/11.07.2024 г. и 11-46-760/46/12.07.2024 г.) | В качеството ни на заинтересувани граждански организации и в определения за това срок, Ви изпращаме нашето становище относно предстоящите промени в горепосочените две Наредби.  Становището на Инициативния комитет и на двете Фондации се базира на ясната осъзнатост, че пътната безопасност е колективна отговорност на цялото общество – на гражданите, на институциите и на частния сектор.  И трите граждански организации нееднократно сме изразявали искане за обсъждане и въвеждане на продукт за пълен електронен и GPS контрол на процеса на обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС.  Загубата на хора в ПТП, причинени от нови и млади шофьори превърна подобряването на процеса на обучение и последващото градуирано лицензиране на новите водачи в едни от основните приоритети на Инициативния комитет и на двете фондации. Вярваме, че добрата и безкомпромисна подготовка на новите водачи на МПС е в основата на намаляване на пътния травматизъм, защото добре подготвените шофьори могат да компенсират донякъде лошата инфраструктура, подобряването на която ще отнеме дълго време.  Затова:  1. Смятаме за важно условие преди курсистите да преминат към практическата част от обучението да са минали изцяло теоретичното обучение, като са присъствали на необходимия за всеки модул брой часове, съгласно учебната документация и успешно са положили изпит.  Не приемаме за добра практика допускането на обучаващите се лица до практическо обучение, преди същите да са усвоили добре необходимите теоретични знания и да са научили правилата на Закона за движение по пътищата и останалите нормативни актове, свързани с движението по пътищата. Такава е и практиката в други страни от Европейския съюз. | Приема се по принцип | Предложенията в проекта на Наредба № 37 относно въвеждането на информация, която включва времеви период с начало и край на часа и въвеждане на маршрута, по който е проведено обучението, както и изминатите километри, цели прозрачност, отчетност и осъществяване на реален контрол върху изпълнението на нормативните изисквания при провеждането на обучението. Тази информация ще се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система, обслужваща дейността по обучението и изпитите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и проверочните изпити. По този начин ще си осигури възможност на служителите на ИААА, които осъществяват контрол на дейността на учебните центрове, да разполагат с информацията за датите и часовете за провеждане на обучението и достъп до електронните учебен дневник и учебен картон, което ще допринесе за повишаване на качеството на контрола на теоретичното и практическото обучение за придобиване на правоспособност за управление на МПС. |
| 2. Имайки предвид масовото използване на технологични средства във времето, в което живеем, почти всеки шофьор вече разчита на някакъв вид навигационна система. Смятаме за наложително използването на навигация (респ. на навигационна система) да бъде регламентирано и приложено реално както в практическото обучение на младите шофьори, така и по време на изпита по кормуване. | Приема се по принцип | С § 18, т. 3 относно чл. 19б, ал. 4 от проекта на Наредба № 37 се предлага информацията за проведените учебни часове, свързана с пореден номер на учебния час, дата на провеждане, времеви период с начало и край на провеждане на часа, маршрута, по който е проведено обучението и изминати километри, се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37.  Съгласно чл. 15, ал. 4 от Наредба № 38, моторното превозно средство, с което се провеждат практическите изпити, с изключение на мотоциклетите, е оборудвано и с техническо средство за указване на маршрута. |
| 3. При записване за обучение, вкл. и за категория В, да се предвиди изискване за представяне на удостоверение за психологическа годност от кандидатите, поради факта, че това са най-масовите шофьори на пътя. | Не се приема | В Закона за движението по пътищата е регламентирано в кои случаи и кои водачи подлежат на психологическото изследване, като за водачите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория В няма нормативно основание да притежават удостоверение за психологическа годност. Поради което не може да се въведе изискване за представяне на цитирания документ при записване в курс за обучение. |
| 4. Относно практическото обучение чрез информационната система настояваме продуктът, който се предвижда в проекта за обсъждане на Наредба 37, да може да даде резултатите на пълен и обективен контрол на учебния процес, който да гарантира, че по време на обучението си курсистът е преминал през всички задължителни параметри, сред които са примерно следните (но не само):  - шофиране в центъра на града,  - шофиране на магистрали и скоростни пътища,  - шофиране в тъмната част на денонощието, при намалена видимост (видимост под 50 метра) и/или при ограничена видимост (под 150 м). | Приема се по принцип | С подобряването на функционалностите на информационната система, служителите на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, които осъществяват контрол на дейността на учебните центрове, ще разполагат с информацията за датите и часовете за провеждане на обучението и достъп до електронните учебен дневник и учебен картон. |
| 5. Контролът също така трябва да гарантира действителното преминаване на курсистите през всички предвидени часове в учебната програма, както и успешното научаване на всички изискуеми теоретични и практически знания и умения. | Приема се по принцип | С подобряването на функционалността на информационната система относно обучението ще се повиши ефективността от контролната дейност при провеждане на обучението, като ще бъде осигурен достъп на областните отдели „Автомобилна администрация“ до необходимата за контрола информация. |
| 6. От опит знаем, че добър шофьор се става с много практика и повече изминати километри, затова би трябвало да се въведе изискването за задължителен минимум на общия брой реално изминати километри по време на курса, които да бъдат не по-малко от 800 километра на фона на предвидените към момента 31 учебни часа. | Не се приема | Предложението не е свързано с предложения проект на Наредба № 37, а касае изисквания, регламентирани с учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства по чл. 153, т. 1 от ЗДвП. |
| 7. Силно се надяваме дадената възможност ***„когато поради технически причини, независещи от учебния център, не може да бъде осъществена връзка с информационната система, се допуска информацията да бъде въведена от преподавателя в информационната система до края на деня, в който е проведено обучението“*** да не се превърне в порочна практика, като се въведе постоянен и адекватен контрол за гарантиране липсата на злоупотреби с тази възможност.  Смятаме, че контролът върху целия процес на обучение на новите шофьори трябва да е безкомпромисен: да гарантира преминаването на курсиста през всички задължителни елемента на обучението и обективен изпит, който изпит да включва в себе си проверка на всички знания, способности и умения, необходими на новите шофьори за безопасно и отговорно шофиране. | Не се приема | ИААА, в качеството си на компетентен контролен орган върху дейността на учебните центрове, осъществява контрол за спазването на изискванията на Наредба № 37 и учебната документация за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност на МПС. |
| **8. Настояваме и за създаване на архив на целия процес на курса от записването до финалния изпит, който да се съхранява в продължения на поне 5 (пет) години, което ще може да доведе и до обективен рейтинг на автошколите в България.**  **Този архив да се използва и при настъпване на пътнотранспортно произшествие (ПТП) с водач със стаж по-малко от 2 години. По този начин ще бъде осигурена възможност за проверка на целия курс на обучението и ще бъде осигурена възможност за преглед на видеозаписите от положените практически изпити от водача, причинил ПТП** | Приема се с редакция | Отразено в § 14, т. 2 относно чл. 16, ал. 4 от проекта на Наредба № 37.  С § 13 относно чл. 53а, ал. 4 от проекта на Наредба № 38 се предлага регламентиране на срок за съхранение на видеозаписите от практическите изпити, а именно същите да се съхраняват за период от 24 месеца, а в случай на подадена жалба – три месеца след приключване на производството |
| 9. Също така за нас е притеснително занижаването на някои от изискванията, предвидени в Наредбите, като например (но не само): В § 9 относно чл. 11а, ал. 2, т. 3 от Наредба № 37 се предлага изискуемият 5-годишен стаж като преподавател за ръководителя на учебната дейност да се намали на 3 години. С предложената промяна ще се увеличи възможността лица с по-малък стаж като преподаватели да изпълняват отговорните функции на ръководители на учебна дейност в учебния център.  Надяваме се всички заедно да се обединим в борбата с войната по пътищата, защото не е важно кой е прав, а кое е правилно, а правилното е: безкомпромисно обучение на кандидат-водачите на МПС, пълен електронен (дигитален) и GPS контрол върху целия процес на обучението на кандидат-шофьорите и безкомпромисен изпит!  Черната статистика досежно извършителите на ПТП, включително с фатален край (смърт на пътя), както и ръстът на нарушенията по ЗДвП, извършени от нови, правоспособност водачи, налагат безкомпромисното въвеждане на обективен контрол върху цялостния процес на обучение и провеждането на проверочните изпити.  Без въвеждането на визираните по-горе инструменти, ние сме убедени, че законодателната рамка няма да успее да урегулира ефективно обществените отношение, които възникват по повод обученията и изпитите за правоспособност на новите водачи.  Дълбоко вярваме, че промяната в действителността може да бъде постигната само и единствено чрез нови и добри практики, които в симбиоза с дигиталните решения, ще създадат условия както за по-подготвени и разумни шофьори зад волана, така и за по-малко нарушения на пътя. | Приема се | По отношение на изискването за стаж за ръководителя на учебната дейност, предложението е оттеглено. |
|  | Йонко Иванов, председател на УС на Съюз на центровете по авто-мото подготовка  (писма с рег. № 11-46-760/43/12.07.2024 г. и 11-46-760/47/12.07.2024 г., изпратени на 11.07.2024 г.) | Всяко изменение на нормативен документ, свързано с обучението на кандидатите за водачи на МПС има за цел подобряване на този процес, което е свързано и с разгръщането на пълния потенциал на преподавателите, които участват в него. В проекта на Наредба № 37 и Наредба № 38, не само че няма да се постигне тази цел, а напротив, ще доведе до занижаване на учебния процес и създаване на предпоставки за спекулативно провеждане на обучението. Ясно е едно: и в двата проекта водещото е само прокарването на идеята за електронен картон, който освен че няма да доведе до нищо положително, представлява огромен финансов интерес на някои лобистки групи, участвали в изработването на тези толкова смешни и технически неграмотно написани текстове.  МОТИВИ ЗА ТЕЗИ НАШИ ТВЪРДЕНИЯ:  1. Липсва връзка между учебната документация на МОН за обучението на кандидатите на МПС и в двете наредби. Грешките от документацията се пренасят и в наредбите. | Не се приема | Липсва конкретно предложение.  Изискването за въвеждане на електронна система за регистриране на практическото обучение цели от една страна да намали хартиените документи издавани от учебните центрове, а от друга страна да защити правата на потребителите и да гарантира, че обучението е предоставено в пълен обем съгласно всички изисквания на учебната документация, по време на което кандидатите следва да придобият необходимите знания и умения за безопасно управление и да усвоят поведението, изисквано от водачите на МПС от категорията, за която се обучават. |
| 2. Текстовете в наредбите противоречат на текстовете от ЗДвП и текстовете от Наредба 1/157 на МВР. | Не се приема | Липсва конкретно предложение. Твърденето не е подкрепено с конкретни текстове от закона, на които се твърди че проектите противоречат. |
| 3. Тенденциозно няма да показваме неграмотността на съставителите на тези проекти... | Не се приема | Липсва конкретно предложение. |
| 4. Щяло да се подобри качеството на обучението. КАК???  а) като разваляме добре организираната и действаща система на Учебните центрове:  -Учебен кабинет с размери, офис с размери, разкриване на групи за обучение в опредени дати.  -Тази стегнатост и строгост на изискванията към Учебния център доведе до успеваемост на изпитите по теория и практика при първо явяване-70%.  б) заменяме:  -Учебния кабинет с двете маси пред някоя барака и сайвант.  -Хладилник-офис и записване, и започване на обучение всеки ден на всяка улица...(§3, чл.6, §4, чл. 6а от Наредба № 37).  -Недоумение буди идеята, че щял да се редуцира броя на учебните центрове-да, сега от 1000 те ще станат 2000, при тези нововъведения (§13, чл.14 от Наредба № 37). | Приема се частично | По отношение на бележката за учебния кабинет и офиса, предложенията са редактирани и отразени в § 3, т.1, б. „а“ относно чл. 6, ал. 1, т. 3 и § 4, т. 1 и 2 относно чл. 6а, ал. 1 и 2, § 7, т. 1 и т. 2 относно чл. 10, ал. 1 и ал. 4, §35, т. 3 относно приложение № 2 към чл. 10, ал. 1, § 36 относно приложение № 3 към чл. 10, ал. 4 и § 37 относно приложение № 4 към чл. 10, ал. 4 от проекта на Наредба № 37. |
| 5.Текстове от §14, чл. 15 от Наредба № 37, противоречащи от ЗДвП, §17 електронен дневник, интересно-при липса на свързаност къде ще се отбелязват присъствията и отсъствията, и при проверка на контролни органи какво се доказва???... | Не се приема | Предложението за изменение на чл. 15 от Наредба № 37 обхваща всички случаи, в които един кандидат може да придобие правоспособност за управление на МПС, като не се различава от сега действащата разпоредба на чл. 15 от Наредба № 37 и не противоречи на ЗДвП.  По отношение на въпроса за липса на свързаност, с проекта на Наредба № 37 е предвидено информацията да бъде въведена от преподавателя в информационната система до края на деня, в който е проведено обучението. |
| 6. § Електронен картон-явно ние преподавателите сме най-големите дилъри на шофьорски книжки-над 500 000купени книжки се разхождат из България (както се твърди в медийното пространство) и потенциални престъпници, та да бъдем следени по този унизителен начин. 95% от преподавателите са с висше технически и педагогическо образование. Ние сме психолози, педагози и последното сито, което се опитва да компенсира лошото семейно възпитание, слабостите в образователната система и агресията на обществото, а не сме IT специалисти, които да чукат по някакви си електронни устройства, за които системи някои ще вземат доста добри бонуси. Липса на свързаност и интернет-следствие на закъснял час, курсист, излязъл от работа, с точно определен часови ресурс и натам опашката се влачи.  -Въпрос: Колко са часовете за кормуване за извънградско и по автомагистрала. Как се определят-за определено време или изминати километри?  -Твърди се че, трябва да има минимум изминати километри???...Шофьорлъкът е занаят и не се учи за един ден, а за цял живот. Хората са различни и им трябва индивидуален подход, а не изминати километри. Ама кой от съставителите на тези недомислени текстове е научил поне един човек от живота си, за да знае колко труден е този процес. Ама на инструктора и 100 тояги са малко.  -Нашият работен ден ще е безкраен, поради непрекъснато неработещата система на Демакс, ама на кого му пука, нали трябва да има електронен картон.  -Отпадат вътрешни изпити, но ние трябва да даваме становище в електронния картон за допълнително обучение. Пълна демагогия-нещо, което не е задължително е напълно безсмислено.  НИКОЙ НЯМА ПРАВОТО ДА СЛЕДИ ОБУЧАЕМИЯ И САМИТЕ НАС ПО ВРЕМЕ НА УЧЕБНИЯ ПРОЦЕС, БЕЗ НАШЕ СЪГЛАСИЕ И БЕЗ ОСНОВАНИЕ ЗА ТОВА!!! | Не се приема | Липсва конкретно предложение.  Изискването за въвеждане на електронна система за регистриране на практическото обучение цели от една страна да намали хартиените документи издавани от учебните центрове, а от друга страна да защити правата на потребителите и да гарантира, че обучението е предоставено в пълен обем съгласно всички изисквания на учебната документация, по време на което кандидатите следва да придобият необходимите знания и умения за безопасно управление и да усвоят поведението, изисквано от водачите на МПС от категорията, за която се обучават. Случая не касае следенето на дадено лице, а регистриране на проведено обучение. |
| 7. В момента в ИААА има четири електронни системи и нито една не функционира правилно. Последният гаф е маршрутизацията (Навигатор), който непрекъснато цикли и изпитите продължават с часове извън регламентираните 25 минути.  И НА ФИНАЛА: ЗА 6 МЕСЕЦА-4 ИЗПИТА И НОВ КУРС, АКО НЕ ВЗЕМЕШ КНИЖКА!  пид. Наредба № 38- без коментар! Изучете миналото на обучението на шофьори в България и тогава правете изменение на сегашните наредби. | Не се приема | Предложенията целят до теоретичен или практически изпит да се допускат подготвени кандидати, които са придобили по време на обучението си необходимите знания, умения и поведение, изисквани за управление на моторно превозно средство. По този начин се ограничава предпоставката за заучаване на изпитните въпроси и правилата за движението по пътищата единствено чрез многократни явявания на изпити. |
| В ЗАКЛЮЧЕНИЕ:  Не приемаме така предложените проекти на пид. Наредба № 37 Наредба № 38.  Тенденциозно не посочваме грешките в тях, защото не ние сме ги писали взели хонорари за тях.  Обръщаме се към Вас с настояване да не се приемат тези проекти. Предлагаме в диалог с експерти на браншовите организации да се решат спорните моменти, още повече, че предстоят изменения в Европейския парламент за обучението на 17г. с придружител (изцяло нова философия, както и предложен проект за именение на ЗДвП), изменение на директиви- Директива ЕС2022/2561 на ЕП и Съвета, Регламент (ЕС2018/1724) на ЕП И Съвета и отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Съвета и Регламент (ЕС 383/2012) на Комисията (текст от значение на ЕИ) -(работен № 0053), касаещи професионалните шофьори на 18г. Предлагаме диалог и професионализъм при решаване на тези толкова важни проблеми, отколкото насилственото им налагане.  Искрено се надяваме да не се стигне до протестни действия, от страна на бранша, в тези трудни за България дни, НО всичко зависи от Вас! | Не се приема | Липсват конкретни предложения |
|  | Румен Дунев, председател на Сдружение Българска Федерация по Автомобилен Спорт БФАС  (писмо с рег. № 11-46-760/44/12.07.2024 г., изпратено на 11.07.2024 г.) | Във връзка с предложените промени за изменение на Наредба 37 и 38, становището на нашето Сдружение Българска Федерация по Автомобилен Спорт БФАС е:  Изцяло подкрепяме направените предложения в частта пълна дигитализация на обучението и изпитите на кандидатите за водачи на МПС. Това гарантирано ще доведе до подобряване на БДП, както и жертвите и ранените при ПТП с участие на нови водачи , както и всички останали участници в движението.  Разбираемо е , че има малка група , която е против тези процеси но все пак 21 век е века на дигитализацията. Една част от гражданите , които трябва да подновят личните си карти , сигурно не са съгласни със свалянето на пръстови отпечатъци и биометрични данни, но такава е системата в цял свят и всички са длъжни да се съобразяват с тези разпоредби! | Приема се по принцип |  |
|  | Георги Тимнев  (писмо с рег. № 11-46-760/45/12.07.2024 г., изпратено на 12.07.2024 г.) | Здравейте,  Видях становището на колегите за промените в наредбите. За съжаление никой не пише за входящото ниво на кандидатите в учебните центрове, за липсата на предмет "безопасно поведение на пътя" в училищата, което прави невъзможно надграждането на умения за поведение от детството. Човешкият мозък се формира в детството чрез примери за поведение, а в учебните центрове идват възрастни хора. Не е възможно с един курс и изпити от системен нарушител-пешеходец да стане качествен шофьор. Кандидатите за водачи на превозни средства трябва да идват в учебните центрове подготвени по теория , получили нужните умения за безопасно поведение на пътя, когато е било време и място, в детската градина и училищата.  Това, което може ИААА-София да направи е да стимулира търсенето на предмет “безопасно поведение на пътя“ чрез освобождаване от обучение по теория кандидатите за водачи на превозни средства изучавали този предмет и получили сертификат в училищата.  Сам виждате сегашното полулегално положение, различни инструктори под една шапка/разрешение, някои коректно си плащат данъци, други се крият зад фирмата на титуляра.  ИААА-София са избрали варианта да няма условие за офис, кабинет, сътрудник за да не натоварват кандидатите с тези разходи. Другият вариант е договорът за наем на кабинет и офис да изпълнява условието за издаване на разрешение, а всеки инструктор избрал да работи самостоятелно да си плаща сам държавните вземания. Аз преживях проверките по доноси, всеки инструктор от разрешението се притаи , като мишка в дупката си , аз понесох всички удари. Трябва ясно да бъде определено, кой и как си плаща на НАП.Не е редно задължаване всички да са в трудови отношения с титуляра , защото е причина за нарушения /корупция, не следва предпочитанията на преподавателите, живота. | Не се приема | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби |
|  | Бележки, постъпили на 11.07.2024 г. на Портала за обществени консултации от joro112 | Обучението по безопасно движение трябва да започва от семейството, детската градина , училището  Поведение/социални умения се възпитават едновременно с формиране на мозъка . Опитът в живота на децата, примерите създават невронни връзки за цял живот. Това е причината в останалите страни да има предмет "безопасно поведение на пътя" в училищата , когато е време на възпитание, основни понятия. Кандидатите за водачи на превозни средства трябва да идват в учебните центрове за да награждат умения за прогнозиране и избягване опасности , за да усвоят умения за безопасно управление на превозноното средство. Без основа на която да стъпи преподавателят и обучаваният , виждаме резултатите сега по пътищата. За пропусналите детските години, практиката в ЕС е да пращат системните нарушители на беседи с психолози, преподаватели по БД , на ТЕЛК . Наказанията вървят след събитията, не връщат жертвите , за това трябва на първо място да има образование, профилактика, възпитание самоконтрол , възпитание системните нарушители преди да убият или загинат. Предметът "безопасно поведение на пътя" трябва да съдържа алгоритми на поведение при приложение правилата и забраните по пътищата , включително поведение при катастрофи, при долекарска помощ, при бедствия, аварии с опасни товари. | Не се приема | Липсват конкретни предложения, свързани с проектите на наредби |
|  | Бележки, постъпили на 11.07.2024 г. на Портала за обществени консултации от Съюз на центровете по авто-мото подготовка | С Т А Н О В И Щ Е  Съюз на центровете по авто-мото подготовка  Относно: проект за изменение и допълнение на Наредба № 37 и Наредба № 38 за придобиване на правоспособнаст на водачи на МПС.  Всяко изменение на нармативен документ, свързано с обучението на кандидатите за водачи на МПС има за цел подобляване на този процес, което е свързано и с разгръщанена пълниа потенциал на преподавателите, които участват в него. В проекта на Наредба № 37 и Наредба № 38, не само че няма да се постигне тази цел, а напротив, ще доведе до занижаване на учебния процес и създаване на предпоставки за спекулативно провеждане на обучението. Ясно е едно: и в двата проекта водещото е само прокарването на идеята за електронен картон, който освен че няма да доведе до нищо положително, представлява ограмен финансов интерес на някои лобистки групи, участвали в изработването на тези толкова смешни и технически неграмотно написани текстове.  МОТИВИ ЗА ТЕЗИ НАШИ ТВЪРДЕНИЯ:  1. Липсва връзка между учебната документация на МОН за обучението на кандидатите на МПС и в двете наредби. Грешките от документацията се пренасят и в наредбите.  2. Текстовете в наредбите противоречат на тесктовете от ЗДвП и текстовете от Наредба 1/157 на МВР.  3. Тенденциозно няма да показваме неграмотността на съставителите на тези проекти...  4. Щяло да се подобри качеството на обучението. КАК???  а) като разваляме добре организираната и действаща система на Учебните центрове:  -Учебен кабинет с размери, офис с размери, разкриване на групи за обучение в опредени дати.  -Тази стегнатост и строгост на изискванията към Учебния център доведе до успеваемост на изпитите по тоерия и практика при първо явяване-70%.  б) заменяме:  -Учебния кабинет с двете маси пред някоя барака и сайвант.  -Хладилник-офис и записване, и започване на обучение всеки ден на всяка улица...(§3, чл.6, §4, чл. 6а от Наредба № 37).  -Смях и недоумение буди великата идия на сегашния Министър на Транспорта, че щял да редуцира броя на учебните центрове-да, сега от 1000 те ще станат 2000, при тези нововъведения (§13, чл.14 от Наредба № 37).  5.Текстове от §14, чл. 15 от Наредба № 37, противоречащи от ЗДвП, §17 електронен дневник, интересно-при липса на свързаност къде ще се отбелязват присъствията и отсъствията, и про проверка на контролни органи какво се доказва???...  6. § Електронен картон-явно ние преподавателите сме най големите дилъри на шофьорски книжки-над 500 000купени книжки се разхождат из България (както се твърди в медийното пространство) и потенциални престъпници, та да бъдем следени по този унизителен начин. 95% от преподавателите са с висше технически и педагогическо образование. Ние сме психолози, педагози и последното сито, което се опитва да компенсира лошото семейно възпитание, слабостите в образователната система и аграсията на обществото, а не сме IT специалисти, които да чукат по някакви си електронни устройства, за които системи някои ще вземат доста добир бонуси. Липса на свързаност и интернет-следствие на закъснял час, курсист, излязъл от работа, с точно определен часови ресурс и натам опашката се влачи.  -Въпрос: Колко са часовете за кормуване за извънградско и по автомагистрала. Как се определят-за определено време или изминати километри?  -Твърди се че, трябва да има минумим изминати километри???...Шофьорлъкът е занаят и не се учи за един ден, а за цял живон. Хората са различни и им трябва индивидуален подход, а не изминати километри. Ама кой от съставителите на тези недомислени текстове е научил поне един човек от живота си, за да знае колко труден е този процес. Ама на инструктора и 100 тояги са малко.  -Нашият работен ден ще е безкраен, поради непрекъснато неработещата система на Демакс, ама на кого му пука, нали трябва да има електронен картон.  -Отпадат вътрешни изпити, но ние трябва да даваме становище в електронния картон за допълнително обучение. Пълна демагогия-нещо, което не е задължително е напълно безсмислено.  НИКОЙ НЯМА ПРАВОТО ДА СЛЕДИ ОБУЧАЕМИЯ И САМИТЕ НАС ПО ВРЕМЕ НА УЧЕБНИЯ ПРОЦЕС, БЕЗ НАШЕ СЪГЛАСИЕ И БЕЗ ОСНОВАНИЕ ЗА ТОВА!!!  7. В момента в ИААА има четири електронни системи и нито една не функционира правилно. Последният гаф е маршрутизацията (Навигатор), който непрекъснато цикли и изпитите продължават с часове оизвън регламентираните 25 минути.  И НА ФИНАЛА: ЗА 6 МЕСЕЦА-4 ИЗПИТА И НОВ КУРС, АКО НЕ ВЗЕМЕШ КНИЖКА!  пид. Наредба № 38- без коментар! Изучене миналото на обучението на шофьори в България и тогава правете изменение на сегашните наредби.  В ЗАКЛЮЧЕНИЕ:  Не приемаме така предложените проекти на пид. Наредба № 37 Наредба № 38.  Тенденциозно не посочваме грешките в тях, защото не ние сме ги писали взели хонори за тях.  Обръщаме се към Вас с настояване да не се приемат тези проекти. Предлагаме в диалог с експерти на браншовите организации да се решат спорните моменти, още повече, че предстоят изменения в Европийския парламент за обучението на 17г. с придружител (изцяло нова философия, както и предложен проект за именение на ЗДвП), изменение на директиви- Директива ЕС2022/2561 на ЕП и Съвета, Регламет (ЕС2018/1724) на ЕП И Съвета и отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Съвета и Регламент (ЕС 383/2012) на Комисията (текст от значение на ЕИ) -(работен № 0053), касаещи професионалните шофьори на 18г. Предлагаме диалог и професионалъзим при решаване на тези толкъва важни проблеми, откълкото насилственото им налагане.  Искрено се надяваме да не се стигне до протесни действия, от страна на бранша, в тези трудни за България дни, НО всичко зависи от Вас! | Повтаря се със становище № 26. |  |