**СПРАВКА**

за постъпилите предложенията при общественото обсъждане

на 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

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Подател** | **Бележки/ Предложения** | **Приети/**  **неприети** | **Мотиви** |
| **1.** | Калин Вълов, преподавател-инструктор за обучение на водачи на МПС | 1. В чл. 15 ал. 3 да се създаде и т. 10  Възможност за преглеждане на записите от видеонаблюдението от асоциации свързани с пътната безопасност. | 1. Не се приема | 1. Предложението не се приема, предвид изискванията на Регламент (ЕС) 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 за отмяна на Директива 95/46/EО (Общ регламент относно защитата на данните) |
| 2. В чл. 29 ал. 1 да се създаде т. 10  Не по-малко от 3 години стаж като инструктор по практика | 2. Не се приема | 2. Съгласно изискванията, регламентирани в Приложение IV, т. 2.2, б. в), второ тире от Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства (Директива 2006/126), изпитващия по управление на превозно средство за другите категории трябва да е бил квалифициран изпитващ по управление на превозно средство за категория В най-малко 3 години; прави се изключение от този срок, при условие че изпитващият може да предостави доказателства за теоретична и практическа оценка на способността да управлява превозно средство със стандарт, по-висок от необходимия за получаване на свидетелство за управление, което прави това изискване ненужно. |
| 3. В чл. 29а, ал. 2 да се направи следното изменение:  На всеки 5 години да се замени на „Всяка година“. | 3. Не се приема | 3. Съгласно Приложение IV, т. 4.1.3. от Директива 2006/126, всеки изпитващ трябва да е наблюдаван по време на провеждане на изпити веднъж на 5 години, за минимален срок кумулативно най-малкото половин ден, позволяващо наблюдението на няколко изпита. Предложението ще доведе до значително завишаване броя на служителите ангажирани с дейността, без да доведе до реален ефект. |
| 4. В чл. 29а ал. 3 да се замени:  Когато при проверка по ал. 2 и чл. 55а са констатирани неправилни действия от страна на председателя на изпитната комисия, при две нарушения в рамките на една година се заличава от регистъра по чл. 29б. | 4. Не се приема | 4. Председателите на изпитни комисии са служители назначени в държавна администрация, при извършване на нарушения към тях се прилагат дисциплинарни мерки по реда на Закона за държавния служител или по реда на Кодекса на труда. При тежки нарушения могат да бъдат наказани с уволнение, не може с наредба да се уреждат трудовите им взаимоотношения с работодателя. |
| 5. Да се създаде чл. 29б  1) В Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ се създава и поддържа регистър на председателите на изпитни комисии.  В регистъра се вписват: 1. Имената и ЕГН; 2. Датата на вписване в регистъра; 3. Образованието и квалификацията; 4. Категориите превозни средства, за които притежава правоспособност за управление; 5. Номерът и датата на удостоверението за допълнително обучение или специализация; 6. Данните за влезли в сила наказателни постановления за извършени нарушения; 7. Датата на заличаване от регистъра.  (2) Заличаването от регистъра се извършва: 1. По молба на лицето; 2. При прекратяване на правата; 3. При повторно извършени нарушения в рамките на една година; 4. Когато лицето престане да отговаря на изискванията по тази наредба.  (3) Лицето, заличено от регистъра на основание ал. 2, т. 3, може да бъде вписан отново в регистъра след изтичане на две години от датата на заличаването. | 5. Не се приема | 5. Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ води регистър на служителите назначени в агенцията, към досието на всеки служител се прилагат доказателства за квалификацията му. Създаването на регистър може да се определи само със закон. |
| 6. В чл. 55а, ал. 4 да се допълни  след такса, „от кандидата или от виновното лице“. | Приема се | Отразено в § 31 относно чл. 55а, ал. 5 от проекта. |
| **2.** | Георги Динев – народен представител (ПГ на ПП ГЕРБ, e-mail: [georgi.dinev@abv.bg](mailto:georgi.dinev@abv.bg)  Изпраща предложения на представители на учебни центрове за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС в област Благоевград | В текста на чл. 13, ал. 2 от Наредба № 38 на МТИТС второто изречение да се промени така – „Практическите изпити да се провеждат и в градове с население над 25000 жители, които се намират на разстояние над 30 километра от областния център на областта в които се намира градът, както и в градове с население над 18000 жители, които се намират на разстояние над 80 км. от областния център на областта, в която се намира градът“  Мотиви:  1. Седмично средният брой на явилите се кандидати за водачи на МПС от общините извън областният център е от 80-120 броя. За да бъде проведен изпита на тези кандидати от областния център пътуват средно около 5 Ваши служители до градове Петрич, Сандански и Гоце Делчев.  2. Извън деня за изпит с тези кандидати трябва да се провеждат практически упражнения в областния град в порядъка на поне 10-15 учебни часа. В тези случаи към областния център се натоварва допълнително и без това натовареното движение в прохода „Предела“ и „Кресненското дефиле“.  3. Условията за провеждане на обучение и изпит с тези кандидати в градовете Петрич, Сандански и Гоце Делчев, отговарят на условията за провеждане на практически изпит – натоварено градско движение, наличие на кръстовища регулирани със светофар, кръгови кръстовища, пътни възли за навлизане, движение и напускане на автомагистрала.  Надяваме се, че ще вземете предвид нашите предложения, за да може да извършваме нормален учебен процес и да явяваме курсистите си на изпит непосредствено след приключване на обучението им. | Не се приема | Увеличаването на броя на населените места, в които могат да се провеждат изпити от една страна ще доведе до по-голямо натоварване на административния капацитет и недостиг и намаляване на броя на изпитните комисии заради времето на придвижване на изпитващия, а от друга страна ще намали качеството на провежданите изпити, защото натоварването на пътното движение в малките населени места е по-ниско и по- трудно може да се преценят знанията и уменията на изпитваните. |
| **3.** | инж. Трендафил Маринов, председател на Сдружение „Български автоинструкторски съюз“ | Сдружение „Български автоинструкторски съюз“ правим следните предложения:  1. По § 3 – текстът в скобите „без лост за смяна на предавките или без педал на съединителя“ да се замени с текста от Директива 2006/126 относно пояснението на код 78 – „ограничено до превозни средства с автоматично предаване“ | Приема се |  |
| 2. По § 11 – предлагаме нов текст за чл. 24, ал. 12:  „Кандидати вписани в група за изпит по ал. 4, т. 2 могат да бъдат отписани до 4 дни преди изпита от учебния център по електронен начин. След изтичане на този срок кандидатите могат да бъдат отписани след подаване на заявление до ръководителя на съответното регионално звено в последния работен ден предхождащ датата на изпита. Заявлението се подава лично от заявителя или упълномощен негов представител, като при подаване на заявлението пълномощникът представя нотариално заверено пълномощно или адвокатска карта. Служителят приел заявлението прилага към него копие на пълномощното/картата.“ | Не се приема | Целта е да се избегне практиката, да бъдат записвани за изпит кандидати, които нямат да бъдат заявени за изпит, само за да се запази място за друг кандидат. В повечето случаи същите да бъдат отписани малко преди заключване на изпитните протоколи, като за изпит не могат да бъдат записани други обучени кандидати и времето/броят кандидати за изпит в изпитния протокол не се оползотворява максимално. |
| 3. По § 25 – в изменението на т. 1 да се заличи означението „º“ | Приема се | Отразено в § 35, т. 1 от проекта |
| Предлагаме и следните промени в Наредба № 38:  1. В чл. 15, ал. 3, т. 1 да се промени както следва:  „т. 1. Видимост на действията на всички участници в изпита, които са в превозното средство. Камерата да записва действията с педали на кандидата и лицето, провеждащо изпита.“ | Не се приема | Предложението предполага монтиране на множество камери в превозното средство предвид, че изпита се провежда на автомобили ползвани от учебните школи е икономически необосновано агенцията да оборудва всички автомобили с които се извършват изпити и които не са собственост на агенцията. |
| 2. В чл. 15, ал. 3, т. 6, да се промени както следва:  „т. 6. Да се създава един файл за панорамната камера със заснемане на 360 градуса, звука и GPS.“ | Не се приема | Към момента нормативно е уредено наличието на две камери. Каква ще бъде предложената камера и къде ще бъде монтирана – вътре в учебния автомобил или върху него. |
| 3. В чл. 24, ал. 10 да се промени както следва:  „(10) Графикът за всяка календарна седмица се публикува в информационната система в петък и не по-рано от 17 календарни дни преди началото на седмицата, за която се отнася. Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ със заповед определя конкретния час за публикуването на графика в информационната система за всяко регионално звено на агенцията.“ | Не се приема | Графиците за провеждане на изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС се публикуват автоматично в информационната система, като за целта е необходимо ръководителите на регионалните звена на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да изготвят графика за провеждане на теоретичните и практическите изпити не по-късно от два дни преди публикуването му в информационната система (до края на работния ден в сряда, предхождаща петъка, в който ще се публикува графикът). |
| **4.** | инж. Йонко Иванов, Председател на УС на Съюз на преподавателите по авто-мото подготовка | След като се запознахме с Вашия доклад до министър Желязков и Проекта за изменение на Наредба № 38, становището на Съюза на преподавателите по авто-мото подготовка е следното:  1. Предлагаме изменението и допълнението на Наредба № 38, да бъде отложено за неопределен период от време. Мотиви: Когато се изменя един нормативен документ, той върви в комплект с останалите нормативни документи, касаещи същата дейност, а именно:  1.1. Учебна документация за подготовка на водачи на МПС.  1.2. Наредба № 37, за подготовката на водачи на МПС.  1.3. Инструкция и методика за провеждане на изпитите.  В ситуация, в която имаме изменение на учебната документация за обучение на водачи на МПС и, която е подписана от министъра на образованието, то никъде в Проекта не са отбелязани теоретичните изпити за новите категории. | Не се приема | Новосъздадената работна група за промяна на учебната документация може да продължи дейността си неопределено време.  Предстои изготвяне на проект за изменение и допълнение на Наредба № 37, Инструкцията и методика за провеждане на изпитите |
| 2. Когато се предлага обучение за категории за автомобили с автоматични предавателни кутии (без педал на съединителя), то за тях трябва да има учебна документация, която липсва; същото важи за преминаване от автомобили с автоматични предавателни кутии (без педал на съединителя) към автомобили с педал на съединителя и скоростен лост. | Няма предложение по публикувания проект | Наредбата определя изискванията за придобиване на правоспособност, учебната документация се утвърждава със заповед на министъра на образованието и науката |
| 3. Проектът показва, че парадоксите в ИААА не спират- ако УЦ има неуредени финансови отношения с курсист, то Администрацията може да го пусне на изпит без съгласието на УЦ-ве!? | Не се приема | ИА АА не е страна по договорите и финансовите взаимоотношения и спорове между УЦ и кандидатите, които следва да се уреждат по реда на ГПК. |
| 4. 2010г. УЦ-ве теглиха кредити за закупуване на нови товарни автомобили с 8-степенни предавателни кутии, за да изпълнят изискванията на европейска директива. Много от тях все още ги изплащат. В §7, Проектът широко отваря вратата на ,,сивия” сектор вече може да се обучават водачи на товарни автомобили с 3 или 4 предавки (Камаз, Зил 157-,,джуган”). | Не се приема | Съгласно Директива 2006/126 няма изискване за брой степени на предавателната кутия. Изискването за 8 предавателни числа е ограничително по отношение на нови превозни средства |
| 5. Някой задава ли си въпроса, когато изпитът за ,,тежките” категории отиде в извън населените места как ще се ползва ТОЛ системата, като ще е необходимо предварително да се заплати определен маршрут, а изпитвачът подаде друг маршрут. Поне можеше да се предложи учебните автомобили да бъдат освободени от ТОЛ такси. Как ще се изпитва някой на нещо, което го няма в учебна документация за обучение (GPS)? | Не се приема | Целта на наредбата е да се проверят знанията и уменията на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС. Тежкотоварните автомобили се управляват основно в извъннаселени места и следва да се проверят уменията на водачите и в такива условия. |
| Само визираме още няколко други неясноти:  - §7, новата ал. 8, относно прекратяването на изпита. | Не се приема | Няма конкретно предложение. |
| - § 17, ал.2, относно ,,валидно свидетелство за управление на МПС”- което намирисва на нарушение на други закони, а вероятно и на Конституцията. | Не се приема | Няма конкретно предложение. |
| -§21,чл.55а, ал.5- ,,едномесечен срок” (много странен срок). За един месец жалбоподателят може още поне 2 пъти да се яви на изпит. | Не се приема | Срока е до един месец с оглед сформиране на комисия за проверка, предоставяне на време за извършване на проверка, снемане на обяснения и даване на становище. Този срок е максимален, а не задължителен. |
| Подкрепяме изменението на Наредба № 38, само в частта за ,,белите” стаи; прекалено дълго те са нерегламентирани, както и §11, чл.24, ал. 11 и ал. 12, но с редакция на текста, съответно ,,3 дни” и ,,2 дни”. | Приема се |  |
| **5.** | Славчо Дулев, управител на „АУТОТЕСТ” ЕООД | Относно параграф 7, измененията на чл.15,  - ал.4, т.2 текста да стане следният:  „…. своевременно указване гласно и в графичен вид на посоката….”  Мотиви:  1.Считам, че не бива да се отнема концентрацията на кандидата за водач върху движението чрез отклонение на неговия поглед към електронното устройство, още по-вече, че това са лица без опит в движението.  2.Считам, че посочените изисквания към „техническото устройство за определяне на маршрута” са доста ограничени и по скоро създават впечатление, че става въпрос за имитация, която да оправдае изпълнението на някакъв проект.  Например: ако така нареченото „техническо устройство” създава визуализация на лентите за престрояване, забрани за влизане и др. съобщения за ограничения, то ползата от него е никаква, защото кандидат водача ще управлява с подсказване. При такова управление няма никаква възможност да се установят възможностите на кандидата за реакция в мисленето и действията. | Приема се | Отразено в § 10, т. 3 относно чл. 15, ал. 4, т. 1 от проекта |
| - ал.8. Да се уточни следното:  „При констатиране използването на такива устройства от кандидат водача, изпитът се прекратява  Мотиви:  Ако се използват такива устройства в заобикалящата среда, кандидат водача каква вина има, че да му бъде прекратен изпита и да заплаща нова такса?.  Като цяло проекта за изменение навява на извода, че липсва всякакво доверие в държавните служители по регионалните отдели. Не съм против въведения на нови технологии но мисля, че в случая става въпрос за изменения които с нищо няма да подобрят провеждането на изпитите, защото е предвидена възможност и за решения на място, т.е ефекта ще бъде единствено във финансово изражение за изпълнителите на проекта. Поради това мисля също така, че наближава времето когато в МТИТС ще се появи някои като д-р Дечев (шефа на здравната каса), който да заяви публично, че се приемат поправки в нормативната уредба, които водят единствено до ползи не за администрацията а за външни фирми.  Познавам доста лица от различни регионални отдели които провеждат изпитите и не мисля, че са корумпирани и проблема е в тях макар, че работят за доста ниско заплащане. Според мен проблемите не са в изпитващите служители, а в начина на подготовката на кандидат водачите.  И сега режима на провеждане на изпитите е доста строг и ако има възможности за някакво влияние, то не е в регионалните отдели, а там….. някъде при системните администратори. Ако в лотарията има подобен въпрос, организатора ще фалира сам.  Използвам случая за да заявя пълна подкрепа в намерението Ви да увеличите броя на часовете за практическо обучение, но за това по-конкретно като му дойде времето. | Приема се с редакция | Параграф 10, т. 6 е редактирана, като е направено уточнение, че изпита се прекратява ако смущаването на работата на устройството не може да бъде преодоляно. |
| **6.** | Георги Тимнев  тел. 0888426407  [avtomotokurs@abv.bg](mailto:avtomotokurs@abv.bg) | Уважаеми господине,  От 1978 година, след завършване на Институт за учители специалисти в гр. Сливен, започнах работа в ОС на ОСО гр. Бургас , по една от специалностите си "Инструктор обучение водачи на МПС" .До скоро имах фирма с разрешение за обучение на кандидати за водачи на моторни превозни средства, но след прекратяване на разрешението продължих , като вещо лице да разследвам катастрофи с полицията.  Преживял съм много промени при които всяка намеса на администрации влошава качеството на обучение.  Директива на ЕС за услугите на вътрешния пазар и Закон за дейностите по предоставяне на услуги,допълнителни разпоредби,т.13 …услугите свързани с обучение на водачи на моторни превозни средства не са транспортни…  Закон за професионалното образование и обучение , определя правна рамка за образование, обучение , изпити и издаване на свидетелство за професионална квалификация по всички професии. Професията „водач на МПС” е включена в класификатора на професиите.Уредено е обучение по професии с наставник/придружител, под ръководство на учебната форма обучаваща кандидата за професията.  Закон за движение по пътищата не е закон за професията водач на моторни превозни средства. Текстовете предложени от агенцията противоречат на специалния закон за професионално образование и обучение.  Работил съм без задължителен картон на обучаваните, но няма проблеми, защото сме пазарна икономика.Лишените от точки, също нямат задължителни часове, но не е проблем да си купуват , всеки колкото са му нужни.Минимум от часове е само причина за корупция.  Шефове в агенцията пишат неприложими текстове в наредби и закони, свалят министри и директори .  Без документацията по чл.153, от ЗДвП, не е възможно да правите Наредби №37 и 38 , защото Държавен образователен стандарт за професията водач на МПС е в основата на наредбите.  Трябва да има отделна документация по чл.153, от ЗДВП за бюджетни и учебни форми и части , както е в останалите страни с пазарна икономика.  Трябва да има орган контролиращ изпитите, според Директива на ЕС за свидетелствата за управление на МПС. Липсата на този орган е причина за корупцията в агенцията.  Според мен, обаче не корупцията , а липсата на качествено съдържание за изпитите по теория на кандидат водачите на МПС е причината за слабата квалификация на българските шофьори, около 50 жертви всеки месец. | Не се приема | Към писмото са приложени файлове, които касаят текстове от друг проект на нормативен акт |
| **7.** | Красимир Георгиев, председател на УС на Асоциацията  за квалификация на автомобилистите в България (АКАБ) | Не сме съгласни с така направения проект за промени на Наредба № 38, касаеща изпитите на кандидатите за водачи на МПС, поради следните причини:  1. Изключително голяма роля относно организирането на изпитите си отрежда и ИААА, което, ще доведе до увеличаване на контактуването между служителите на ИААА и инструкторите, което знаем до какво води.  2. Тези промени още повече ще затруднят работата на УЦ и ще създадат условия за увеличаване броя на така наречените „малки“ /сивия сектор/  3. Трябва да се започне от промяна на Наредба № 37, касаеща обучението, и една след това да се прецени какво да се промени в Наредба № 38.  Уважаеми Г-н Желязков,  Разчитаме на Вашето становище за електронизация на услугите и изолирането на човешкия фактор в отношенията между ИААА и УЦ и гражданите. Това неминуемо ще доведе до премахване на условията за нерегламентираните практики в тези отношения.  За това искаме да спрете този Проект за промени на Наредба № 38 и да се тръгне по нормалния ред. | Не се приема | Липсват конкретни предложения. |