**СПРАВКА**

за постъпилите предложенията при общественото обсъждане в периода 27.04.2021 г. – 11.05.2021 г. по реда на чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 41 от 04.08.2008 г. за условията и реда за провеждане на обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари и за условията и реда за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация

| **№** | **Подател** | **Бележки/ Предложения** | **Приети/****неприети** | **Мотиви** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Асоциация за Квалификация на Автомобилистите в България(04-01-00-726/14/10.05.2021 г.) | 1.1. Ние членовете на АКАБ сме твърдо решени да предлагаме качествено обучение на всички наши клиенти, по нар. 41, както е заложено в Директива 2003/59. Това ни мотивира да направим някои бележки по сега действащата нар. 41 и по предложения проект. | 1.1. Няма конкретно предложение |  |
| 1.2. Предлагаме 85% присъствие на всички водачи независимо от курса, в който участват, било то начална квалификация или периодично обучение. В настоящия проект е заложено 85% посещаемост само от водачите за начална квалификация. Периодичното обучение не е упоменато. Към момента задължителната посещаемост се определя от учебната документация на всеки учебен център, т.е. тя е различна за всички учебни центрове. | 1.2. Приема се по принцип | 1.2. В проекта на наредба е заложена минимална посещаемост при първоначалното обучение от 85%, а при периодичното няма изключения за посещаемостта, т.е. тя е 100%. |
| 1.3. Ние предлагаме удостоверението за регистрация да важи само за областта, за която е издадено, както е при нар. 37. По този начин контрола ще бъде по-качествен и ще бъдат ограничени възможностите за обикаляне от град на град на кандидатите в търсене на неприсъствие на курсовете. Към настоящия момент почти в 100% обучението се извършва по куриерските фирми. Не е възможно за цена от 80 лв. за периодично обучение и 160 лв. за начална квалификация да се извърши обучение. Това обучение е изтървано още от 2009 година. | 1.3. Не се приема | 1.3. Това ще създаде допълнителна административна тежест. Предвидени са мерки за повишаване на контрола с цел реално провеждане на обучението. |
| 1.4. Ние предлагаме електронен дневник за нанасянето на часовете по теория и практика плюс задължително видеонаблюдение на учебния процес. По този начин контролните органи от ИА „АА“ ще могат да осъществяват пълноценен контрол от работното си място без да е необходимо да посещават учебния център. Ако отбелязаните за присъстващи водачи са повече, отколкото се вижда на камерите, тогава вече контролните органи могат да извършат на място физическа проверка за съответствието. | 1.4. Приема се частично | 1.4. В проекта на наредба е предвиден електронен дневник. Видеонаблюдението ще създаде допълнителна административна тежест без реален ефект. Поради големият брой центрове не може да се осъществява видеонаблюдение на учебните центрове поради недостатъчен административен капацитет. |
| 1.5. Друга слабост на сегашния контрол е носенето на списъци с желаещите за курс в ОО „АА“. Контрола е в РД „АА“, а списъците в ОО „АА“. По този начин има възможност за контрол само на фирмите, където е разположена РД „АА“. Самата РД „АА“ не знае, че в другите населени места се провежда обучение. Следователно всички водачи, които не желаят да посещават курсовете бягат в населените места, където няма контрол. Обучението се извършва по документи. Ние предлагаме списъците с кандидатите да се изпращат по ел. поща на съответната РД „АА“, докато влезе в сила електронния контрол. | 1.5. Приема се по принцип | 1.5. Част от електронните регистри ще бъдат въведени с приемането на наредбата. Списъците ще се изпращат електронно в ИААА |
| 1.6. Друг начин да бъдат принудени водачите да се обучават е изпитните въпроси да бъдат единни за всички учебни центрове, т.е. да са разработени от ИА „АА“, както е при нар. 38, нар. 38, нар. 34. По този начин никой няма да знае предварително какъв тест ще му се падне и за да успее да изкара изпита ще трябва да бъде обучен. При сега предложения проект в първа част се включват затворените и отворените въпроси. За да премине кандидата до втората част /казуси/, комисията трябва да провери първата част. Това ще отнеме много време. Предлагаме да остане по сега действащата наредба – първата част да е само от затворени въпроси. Те да бъдат конфигурирани от система и да са от единен масив разработен от ИА „АА“. | 1.6. Приема се частично | 1.6. В проекта на наредба е предвидено масива от изпитни въпроси да се разработи от ИААА |
| 1.7. Пропуските в сегашната наредба 41 водят до съществуването на учебен център с много клонове в страната. Обучението се извършва от всеки клон, а интересното е, че изпита се извършва в града Хикс, където е съдебната регистрация на фирмата, т.е. от цяла България се стичат хора до гр. Хикс, за да им бъде проведен изпита, което е против всякаква логика. Практическото обучение също се извършва в гр. Хикс, тъй като клоновете не разполагат с превозни средства. През това време пък превозните средства са в чужбина и осъществяват обществен превоз на товари. Да не говорим, че не са оборудвани с допълнителни педали, както е изискването да отговарят на нар. 38. Или с други думи – за да се избегне уведомяване по места за изпит за начална квалификация и посещение от страна на контролните органи на изпита или по време на практическото обучение, се измислят методи за заобикаляне на наредбата. Поради тази причина предлагаме удостоверението за регистрация да важи само за областта, както е при нар. 37 и всеки клон да бъде с отделна регистрация. Превозните средства да бъдат вписани само в едно удостоверение за регистрация. | 1.7. Не се приема | 1.7. Това ще създаде допълнителна административна тежест. Предвидени са мерки за повишаване на контрола с цел реално провеждане на обучението. |
| 1.8. Друго наше предложение е да се въведе във всеки учебен център да има сканиращо устройство, което да сканира в реално време шофьорската книжка на кандидата преди започване на всеки час, както е при изпита по теория по нар. 38. Същото да прави и преподавателя, да сканира и неговата шофьорска книжка. По този начин да се стартират часовете. Часовете по практика да започват също с електронен картон на принципа на проекта на нар. 37. | 1.8. Не се приема | 1.8. Това ще създаде допълнителна административна тежест без реален ефект, защото може да се сканира цветно копие на свидетелство за управление на МПС. |
| 1.9. В годините ИА „АА“ е доказала, че може да се справи с порочните практики стига да иска. | 1.9. Няма конкретни предложения |  |
| 1.10. Някога имаше проблем и с теоретичния изпит по нар. 38. Откакто изпита се провежда в бели стаи с видеонаблюдение и сканиране на документите на лицето, се пречупиха всякакви модели на злоупотреба. Това при желание на ИА „АА“ може да стане и с нар. 41. | 1.10. Няма конкретни предложения |  |
| 1.11. Друг пример за борбата с порочните практики са годишните технически прегледи. Някога във времето назад техн. преглед се правеше само по документи. Благодарение на волята на ИА „АА“ сега това е невъзможно. За да се мине преглед автомобила трябва да е в пункта. | 1.11. Няма конкретни предложения |  |
| 1.12. Същото е с възстановяването на контролни точки. Преди години точки се възстановяваха пак само по документи. В днешно време това е невъзможно. Извършват се физически проверки от страна на МВР дали лицата посещават курс. | 1.12. Няма конкретни предложения |  |
| 1.13. Друго наше предложение е преподавателите по теория да са с висше образование. Не може всеки, който има свидетелство за правоуправление и средно образование да преподава теория. Това не го прави преподавател. Инструкторите също имат шофьорски книжки и средно образование, на за да бъдат преподаватели по нар. 37 трябва да притежават диплома за висше образование и съответната квалификация, и на всеки 4 години да преминават допълнително обучение. За да бъде един човек преподавател, освен специфичната подготовка, трябва да има познания и по методика, психология, педагогика. | 1.13. Не се приема | 1.13. Предложението е добро и може да се използва при следваща промяна в наредбата, но за целта трябва да се проведат консултации с МОН. |
| 1.14. И в заключение на всичко казано до тук, ние – членовете на АКАБ сме мотивирани да допринесем за ограничаване на пътния травматизъм и спирането на войната по пътищата. | 1.14. Няма конкретни предложения |  |
| 2. | БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ(04-01-00-726/15/11.05.2021 г.) | 2.1. Във връзка с проектопромени на Наредба 41, Сдружение „БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ” предоставя на Вашето внимание следните градивни предложения и мотивиран анализ:§ 6. В чл. 72. В ал. 2 се създава изречение второ:„Съдържанието на обучението, учебните планове и основните организационно-методически указания за обучението на водачите се определят с учебна документация, утвърдена от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.“**Предложение:** Да се промени на „утвърдена от МОН”**Коментар/мотиви:** На принципа на разделение на правомощията е необходимо учебната документация и учебните планове да се изготвят и утвърждават от Министерство на образованието и науката, а контролната функция да се осъществява от ИА „АА” | 2.1. Не се приема | 2.1. Съгласно Закона за автомобилните превози компетентен орган е министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Не може с наредба да се прехвърлят правомощия и задължения на друг орган. За исканата промяна е необходима промяна в Закона за автомобилните превози. |
| 2.2. § 6.3. Алинея 4 се изменя така:„(4) Лицето по ал. 1 трябва да разполага с учебен кабинет, преподаватели, учебни площадки, превозни средства, средства за провеждане на практически упражнения, учебни помагала, дидактически материали **и ако са налични със симулатори за управление на МПС от съответната категория**, които**Предложение:** Да отпаднат учебните симулатори.**Коментар/мотиви:** Изискванията трябва да са минимум необходимите за обучение. Учебните стимулатори не са гарантиран и необходим минимум; а в случай че лицето по ал. 1 разполага с такъв, има право да го използва, както и всякакви други допълнително подпомагащи учебния процес дидактически средства, по своя преценка. Предвид високата им стойност, вписването им като най-малко евентуално необходимо условие за упражняване на дейността значително би възпрепятствало малките и средни фирми да стартират или да продължат да упражняват дейността си. | 2.2. Не се приема | 2.2. В Директива (ЕС) 2018/645, която се транспонира в българското законодателство с наредба № 41, е предвидена възможност по време на обучението да се използват „висококачествени симулатори“. В проекта на наредба е предвидена такава възможност без да е задължителна за провежданото обучение. |
| 2.3. § 6.4. Създава се ал. 5:„(5) Лицата по ал. 1 извършват обучението само с преподаватели, **в учебен кабинет…****Предложение:** Да отпадне „в учебен кабинет”.**Коментар/мотиви:** Необходимо е да се създаде възможност обучението да може да бъде провеждано в електронна среда, предвид развитието на технологиите и усложнената епидемиологична обстановка с глобалната здравна пандемия ( но при желание и технологична възможност от страна на обучаващата организация).Текстът в наредбата не бива да бъде ограничаващ по отношение на евентуални възможности за обучение в присъствена дистанционна форма.Предлагаме редакция на текста по отношение възможността да се въведе дистанционно-присъствена форма за обучаваните извън учебен кабинет, в електронна среда при специални условия и желание на курсиста. | 2.3. Не се приема | 2.3. Директива (ЕС) 2003/59 позволява част от обучението да се извърши чрез дистанционно обучение, но в същото време държавите членки трябва да гарантират, че се поддържат високото качество и ефективността на обучението и като се избират предметите, при които инструментите, свързани с ИКТ, могат да се използват най-ефективно. По-специално държавите членки изискват надеждна идентификация на ползвателя и подходящи средства за контрол. Към момента ИААА не разполага с такава система, още повече, че предложението за въвеждане на система за контрол в обучението за придобиване на правоспособност за управление на МПС предизвика остра реакция от част от бранша. В проекта не е предвидено въвеждане на такава система. |
| 2.4. § 7. В чл. 84. свидетелства за съдимост на преподавателите като Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ чрез оправомощени длъжностни лица извършва служебна проверка на обстоятелствата по чл. 12, т. 3 в Министерството на правосъдието за заявените преподаватели, които са български граждани;**Предложение:** Да отпадне**Коментар/мотиви:** Предлагаме служебна проверка на обстоятелствата относно свидетелства за съдимост, с което се цели да се облекчи административното натоварване върху работата на учебните центрове, малките и средни бизнеси | 2.4. Приема се с редакция | 2.4. Отразено в § 7, т. 1 относно чл. 8, ал. 1, т. 4, § 35 относно Приложение № 3 към чл. 8, ал. 1 и § 37 относно Приложение № 4 към чл. 10, ал. 3 от проекта. |
| 2.5. § 7. В чл. 8 Т.7….или за преподавателите, в чиито свидетелства за управление на моторно превозно средство има промяна на данните след предходното им представяне в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“;**Предложение:** Да отпадне**Коментар/мотиви:** Предлагаме въвеждане на възможност за служебна справка на обстоятелствата, с което ще се постигне облекчение на дейността на лицата по ал. 1, ще се намалят алтернативните разходи на време и ресурси и като цяло би се редуцирал ефекта на административна тежест върху малкия, среден и микро бизнес | 2.5. Приема се с редакция | 2.5. Отразено в § 7, т. 1 относно чл. 8, ал. 1, т. 7, § 35 относно Приложение № 3 към чл. 8, ал. 1 и § 37 относно Приложение № 4 към чл. 10, ал. 3 от проекта. |
| 2.6. § 9. В чл. 103. Създават се ал. 5 и 6:„(5) „Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ предоставя достъп до информационната система, обслужваща дейността по обучението и изпитите за придобиване на удостоверение за професионална компетентност на преподавателите по теоретично обучение, включени в списъка към съответното удостоверение – за отразяване на присъствията и отсъствията на кандидатите**Предложение:** Да отпадне, достъп да се предоставя на икономически и правно отговорното лице (управител, собственик)**Коментар/мотиви:** Предоставянето на достъп и работата в информационна система може да доведе до умишлено допускане на грешки, които икономически и правно отговорното лице за адекватната работа на бизнес единицата да няма възможност да констатира или коригира начина на организация на работата своевременно.Необходимо е да се създаде такава организация на работа, че рисковете и ползите от дейността да се понасят единствено и само от правно посочените лица: управители на дейността, собственици на фирмата. | 2.6. Не се приема | 2.6. На преподавателите се предоставя достъп за отразяване на присъствия и отсъствия, защото те провеждат обучението, а не за извършване на промени в регистрацията или вписване на курсисти. |
| 2.7. **§ 10.** В чл. 12, т. 5 се изменя така:„5. имат не **по-малко 5 години професионален опит като водачи** на моторно превозно средство за съответната **категория или като преподаватели по управление на МПС** при обучение на кандидати за придобиване на правоспособност от съответната категория, притежаващи свидетелство за професионална квалификация „Инструктор за обучение на водачи на моторно превозно средство“ - за преподавателите по практическо обучение“.**Предложение:** 1. Да отпадне 5 години професионален опит като водачи на МПС; 2. Да се редуцира необходимия стаж като преподавател-инструктор**Коментар/мотиви:** 1. Недопустимо е приравняването на опитът като водач на МПС с приравняването на опита на професионалист с минимум висше образование и допълнителна квалификация, и опит в обученията на водачите на МПС. Двете неща изискват различни квалификации и умения, и е нерелевантно приравняването на труда с труда, опита и образованието на обучаващия го инструктор.2. Изисквания 5-годишен стаж трябва да бъде редуциран, тъй като е ограничаващо изискване спрямо стартъпи и малки семейни бизнеси. Стажът е прекомерно завишен, предвид изискванията за експертни позиции, които често изискват по-нисък стаж. От друга страна 5-годишния стаж не е показател за умения, а сочи евентуално познаване на дейността, което се постига и на по-ранен етап. | 2.7.Не се приема | 2.7.Съгласно директива 2003/59: „По отношение на практическата част на обучението, инструкторите трябва да удостоверят опит като професионални водачи на превозно средство или подобен опит на водач на МПС, като този на инструктори по управление на тежко превозно средство.“ Досегашният текст на наредбата изискваше преподавателя да има 5 години „стаж“ като водач на МПС. Съгласно ЗДвП стажът е срокът, от който водачът има свидетелство за управление на МПС. С настоящия проект на наредба се посочва, че преподавателят трябва да има професионален опит и се добавя възможност инструкторите също да са преподаватели. Нововъзникнало лице, което желае да осъществява обучение, също трябва да осигури квалифицирани преподаватели. |
| 2.8.§ 11. Член 13(2) Учебната площадка трябва да е с размери и оборудване, които позволяват извършването на обучение по темите и целите от учебната документация.**Предложение:** Да се уточни „оборудване”**Коментар/мотиви:** Да се даде конкретна формулировка на използвания термин „оборудване” | 2.8. Не се приема | 2.8. Оборудването зависи от учебната документация. Това могат да бъдат конуси, подвижни гърбици, препятствия, знаци и всичко друго, което ще позволи изпълнението на упражненията. Оставена е свобода на учебния център по отношение на обучението. |
| 2.9. § 11. Член 13 (5) Учебният кабинет се оборудва с учебно-технически средства, за онагледяване на учебния процес и ако са налични със симулатори за управление на МПС от съответната категория съгласно изискванията на учебната документация за съответното обучение.“**Предложение:** Да отпадне текстът за учебни симулатори**Коментар/мотиви:** Учебните симулатори не следва да се разглеждат като задължителен минимум, а като допълнително средство за обучение, което, както и всички допълнителни дидактически пособия да се използват по преценка на лицето, организиращо дейността на бизнес единицата. | 2.9. Не се приема | 2.9. В Директива (ЕС) 2018/645, която се транспонира в българското законодателство с наредба № 41, е предвидена възможност по време на обучението да се използват „висококачествени симулатори“. В проекта на наредба е предвидена такава възможност без да е задължителна за провежданото обучение. |
| 2.10. **§ 13.** Член 15 се изменя така:(5) По време на обучението преподавателят по съответната тема/цел отразява в **електронния дневник в информационната** система по чл. 10, ал. 5 присъствията и отсъствията на кандидатите.**Предложение:** Да отпаднат „електронен дневник” и „информационна система”**Коментар/мотиви:** 1. Въвеждането на електронна документация ще затрудни работата на обучаващите единици, предвид необходимостта от нови умения и знания на преподавателите, които са предимно над средна възраст. Електронната документация ще постави тази обучителна сфера пред недостиг на кадри, пред отлив от професията и пред технологични трудности2. Въвеждането на електронни дневници и електронна система ще повиши разходите на дейността: предвид необходимостта от допълнително обучение и по-високо заплащане за развиване на ИТ-умения на наличните кадри. Допълнително по-възрастните преподаватели евентуално биха се преорентирали на пазара на труда предвид задължителните изисквания за работа в електронна среда.3. Електронните системи изискват разходи за постоянно администриране, за осигуряване на информационна сигурност и превенция на кибер рискове, което прави поддръжката им икономически преценен риск. | 2.10. Не се приема | 2.10. Не е предвидено допълнително оборудване за учебните центрове. Информационната система и електронният дневник ще са за сметка на ИААА. Напротив намаляват се разходите за учебните центрове, защото няма да е необходимо закупуване на дневници, разходи за предоставяне на информация и списъци на контролните органи, водене на досиета и други. |
| 2.11. **§ 15.** В чл. 16 се правят следните изменения и допълнения:1. В ал. 2 се създава изречение второ:„Обучението се счита за преминато при присъствие на кандидата на не по-малко от **85 %** от предвидените за всеки модул учебни часове.“2. В ал. 3 се създава изречение второ:„Обучението се счита за преминато при присъствие на кандидата на не по-малко **от 85 %** от предвидените**Предложение:** Да не се променя процентното съотношение**Коментар/мотиви:** Промяната на 85% спрямо текущото изискване в пренебрежително малка, по-ниска от традиционно възприеманата в корелационните анализи значима статистическа грешка, поради което няма особено значимо отношение към промяна в качеството и резултатите на обучението. | 2.11. Не се приема | 2.11. Към момента не е посочено какъв е процента за задължителното присъствено обучение, всеки учебен център си посочва такова в учебната документация, което е предпоставка за злоупотреби и неравнопоставеност между отделните центрове за обучение |
| 2.12. **§ 15.** В чл. 16 се правят следните изменения и допълнения:Т.3.В ал. 4 в края на изречение първо се добавя **„или на симулатор за управление на МПС от съответната категория“.****Предложение:** Да отпадне „или на симулатор”**Коментар/мотиви:** Обучението на симулатор е слабо съотносимо към реално проведено обучение. | 2.12. Не се приема | 2.12. В Директива (ЕС) 2018/645, която се транспонира в българското законодателство с наредба № 41, е предвидена възможност по време на обучението да се използват „висококачествени симулатори“. В проекта на наредба е предвидена такава възможност без да е задължителна за провежданото обучение. |
| 2.13. **§ 17.** В чл. 183. Създава се ал. 6:„(6) В случай, че кандидатът реши да продължи обучението си в друг учебен център, **преминатите до момента теми се вземат предвид.“****Предложение:** Да се промени на „преминатите теми се зачитат”.**Коментар/мотиви:** Необходимо е да се уточни изразът „вземат се предвид” с конкретно действие. | 2.13. Не се приема | 2.13. Учебният център, в който кандидатът ще продължи обучението си, трябва да вземе предвид вече преминатите в предходния учебен център теми.  |