**СПРАВКА**

за постъпилите предложенията при общественото обсъждане в периода 28.07.2020 г. – 27.08.2020 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. | Асоциацията за обучение в транспорта (получено по ел. поща на 17.08.2020 г./ 04-01-00-726/8/28.08.2020 г.) | В Асоциация за обучение в транспорта обсъдихме публикувания Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 41 от 04.08.2008 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.  Направи ни впечатление разминаването между обявеното в мотивите намаляване на административната тежест за гражданите и бизнеса и текстовете в проекта. Обучаващите организации са затрупани с нови изисквания и документация която трябва да изготвят, представят, коригират на всеки три месеца. Вменява се задължение да изискваме документи от други държавни институции. Добавя се нов вид застраховка.  Залага се постоянно отчитане на курсисти, графици.  Освен добавената административна тежест се натоварваме и с  допълнителни разходи. Внедрените документоиздатели едва ли ще пропуснат да реализират добър доход от задължителното изискване.  Пропуска се факта, че службите по трудовата медицина и пожарна безопасност, в съответствие с нормативните си документи извършват планов контрол за спазването им. Едва ли им е необходима „партньорска помощ“ от МТИТС.  Намираме претенцията за получаване съгласувателни документи от трудова медицина, от противопожарна служба, регистрация като търговски обект, обща застраховка за откровено лобистки, прокорупционни и допълнително натоварващи административно и финансово. Оставаме с впечатлението, че целта на промените не е подобряване на учебния процес, а доставяне финансова изгода на други организации институции. Вместо нашето министерство да защитава професионалните ни интереси, то се поставя в услуга на поредните готованци готови да ни се качат на гърба.  Предложението ни е да отпаднат текстовете за изготвяне и  представяне на документ: за регистрация като търговски обект, за обща застраховка, за пожарна безопасност и от трудовата медицина. | Няма конкретно предложение.  Приема се |  |
| Следващото ни предложение е свързано с предоставянето на учебната документация и изпитните въпроси в електронен вид и тримесечното им актуализиране. От досегашната дейност в изпълнение на Наредба 41 от 04.08.2008 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, е натрупан достатъчен масив от информация в ИААА. За уеднаквяване  условията при обучението и изпитите е логично да се изготви единна учебна документация и единен масив въпроси за изпитите. | Приема се частично | Предложението за единен масив изпитни въпроси е отразено в § 7, т. 2 относно чл. 8, ал. 2.  Предложението относно единна учебна документация не се приема т. к. всеки учебен център изготвя своя методика за обучение и учебна документация, а постигането на еднакво ниво на знания и умения се постига чрез единен масив от изпитни въпроси |
| За оптимизиране използването на материалната база за обучение предлагаме да се разреши включването към разрешителното на втори учебен кабинет, който да е по малък от основния, например с площ от 12 кв. м. и задължително на същия адрес. Втория кабинет ще е необходим при индивидуално или обучение на група от 2-3 курсисти. | Приема се с редакция | Предложението е отразено в § 11 относно чл. 13, ал. 3, т. 2 |
| Логично е при началното обучение да се допускат смесени (товари и пътници) групи по общите теми. Така учебните форми ще се подобрят ефективността при използването на кабинетите и преподавателите. | Приема се | Към настоящия момент няма забрана за това. |
| След като ще се внедри електронна система, обработваща  информацията в реално време считаме, че е безсмислен срока от 14 дни за обявяване на изпит. Предлагаме този срок да се скъси на два дни. | Приема се с редакция | Предложението е отразено в § 20, т. 2 относно чл. 20, ал. 3 |
| Най-важното съображение по промените в нормативната база е  контрола по внедряването и изпълнението им. Когато се допуска да има учебни форми, които спазват изискванията и други, които само издават документ за извършено обучение не е необходима промяна на наредбите.  Необходимо е взискание за изпълнение на съществуващите нормативи.  Най-лесно е да констатираме проблем, да напишем промени, да не взискваме за изпълнението им и след година или две да повторим отначало: констатация – промени – съзерцание – констатация ... . Нима сега не е известна практиката за фиктивно обучение? Или къде се прилага?  Липсата на мотивация за изпълнение на задълженията от контролните органи не може да се замени с никакви промени в нормативни документи. | Няма конкретно предложение |  |
| 2. | Българска Асоциация на Сдруженията от Автомобилния Транспорт  (04-01-00-726/3/25.08.2020 г.) | Относно предложения проект имаме следните бележки и предложения:  **I Принципни бележки:**  **Бележка № 1**  В мотивите към проекта на наредба за изменение и допълнение на Наредба № 41 от 04.08.2008 г. се отбелязва, че „*С приемането на проекта на наредба ще се постигне съответствие с правото на Европейския съюз, като с предложените промени ще се въведат изискванията на директивата в цялост*“. Тази констатация е неоснователна, най-малко поради следните съществени пропуски:  **На първо място** не е взето предвид, че Директива (ЕС) 2018/645 на Европейския парламент и на Съвета от 18 април 2018 година прави промени в други две директиви:   * Директива 2003/59/ЕО; * Директива 2006/126/ЕО.   Предложеният проект на наредба:  1. **Не въвежда като цяло дори и изискванията, относно измененията на една от директивите**, а именно Директива 2003/59/ЕО. Имаме предвид, че не са въведени най-важните промени, които се съдържат в Раздел 2, Раздел 3 и Раздел 4 от Приложение I от същата Директива. Тези сериозни пропуски са посочени по-долу.  2. По никакъв начин не са отразени **изискванията**, които произтичат от измененията на Директива 2006/126/ЕО. | Няма конкретно предложение |  |
| **На второ място,** предложеният проект на наредба е подготвен на основание на Закона за автомобилните превози, чл. 7б, ал. 9 и чл. 7г, ал. 4, но в един от тях **се съдържат разпоредби които противоречат на изискванията на Директива (ЕС) 2018/645**. Ще посочим само един пример за това, нагледно представен в следващата таблица:   |  |  | | --- | --- | | **Закон за автомобилните превози, чл.7б, ал. 6** | **Директива (ЕС) 2018/645, нов чл.10 от**  **Директива 2003/59/ЕО** | | (6) (Предишна ал. 2, изм. - ДВ, бр. 80 от 2018 г., в сила от 28.06.2019 г.) Карта за квалификация на водач се издава на лица, притежаващи удостоверение за професионална компетентност, удостоверяващо начална квалификация или периодично обучение по  смисъла на ал. 7 и 8. | „*Член 10*  **Код на Съюза**  1.На основание на УПК, удостоверяващо начална квалификация, и на УПК, удостоверяващо продължаващо обучение, компетентните органи на държавите членки отбелязват… хармонизирания код „95“ на Съюза:  — на свидетелството за управление на превозно средство |   Съгласно Директива (ЕС) 2018/645, т. (14) от Преамбюла: „*За да се избегнат ситуации, при които различните практики в отделните държави членки водят до пречки пред взаимното признаване и ограничаване на правото на водачите на превозно средство да преминат продължаващото обучение в държавата членка, в която работят, органите на държавата членка следва да бъдат задължени,* ***ако завършеното обучение не може да бъде отбелязано на свидетелството за управление****, да издават карта за квалификация на водач на превозно средство само в случаите когато компетентните органи на държава членка, в която е получено УПК,* ***не могат да отбележат кода*** *на Съюза на свидетелството за управление на превозно средство, те издават на водача на превозно средство карта за квалификация на водач на превозно средство“.*  **ИЗВОД**:  **В Република България са налице необходимите предпоставки за отбелязване на хармонизирания код „95“ в свидетелствата за управление на МПС**. Това е предвидено в чл.7, ал.3 от „Наредба № I-157 от 1 октомври 2002 г. за условията и реда за издаване на свидетелство за управление на моторни превозни средства, отчета на водачите и тяхната дисциплина“.  Това означава, че **транспонирането на Директива (ЕС) 2018/645 следва да се изпълни коректно в Закона за автомобилните превози** със съответни законови разпоредби за отразяване на код „95“ в свидетелствата на управление на ПС, както е предвидено в Член 3 на Директива (ЕС) 2018/645: *„****Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата Директива****“.* Едва след това следва да се разработва и съответна наредба.  Проблемът с издаването на карта за квалификация на водача, вместо отразяването на код 95 в СУМПС на водачите, е поставян многократно пред Вас, но по неясни за нас причини Вие, като компетентен орган, продължавате да издавате карти за квалификация на водача. Обръщаме внимание, че издаването на карта за квалификация на водача отнема между 3 и 4 седмици от датата на подаване на заявлението, като таксата за това е 85.40 лв. 72.80 лв. от тази сума постъпват в банковата сметка на частна компания, но не и в държавния бюджет. За сравнение, отразяването на Код 95 в СУМПС се извършва чрез смяна на СУПС, в рамките на 3 работни дни и такса в размер на 25.00 лв. В условията на тежката икономическа ситуация, в която работят транспортните компании, за нас е важно да постигнем оптимизация и намаляване на разходите до пределни нива.  В тази връзка **ПРЕДЛАГАМЕ:**  Да се преустанови издаването на картата за квалификация на водача, като начин за доказване на професионалната компетентност на водачите в Република България. Следва де се придържате стриктно към препоръките на Директива (ЕС) 2018/645, да я транспонирате правилно и да подновите отразяването на Код 95 върху СУПС. Припомняме, че при този подход в държавния бюджет ще постъпват по-големи средства, което е още един сериозен аргумент в полза на нашето предложение. | Няма конкретно предложение по проекта на Наредба 41.  Не се приема | В Република България по издаване на свидетелство за управление на МПС и карта за квалификация на водача компетентните органи са различни. Директива 2018/645 за изменение на Директива 2003/59, дава възможност на държавите-членки да избират дали да издават отделно карта за квалификация или да се вписва хармонизирания код 95 на Съюза в свидетелството за управление. Република България е избрала да се издава карта за квалификация на водача. |
| **На трето място,** твърде притеснителен е **избирателният подход при транспонирането на Директива (ЕС) 2018/645**. Липсва транспониране на основополагащи изисквания.  Така например, в проекта за наредба липсва поне една дума относно изискването за прилагане на някои съвременни възможности за обучение, които се съдържат в обновеното Приложение I към Директива 2003/59/ЕО, а именно:   * Относно началното обучение (*Вж. Приложение I, Раздел 2:* Задължителна начална квалификация, предвидена в член 3, параграф 1, буква а)*:* * „*Нова т.* *2.1. Началното обучение може да бъде свързано с електронно обучение, като в същото време се гарантира, 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.* * Относно продължаващото обучение (*Вж. Приложение I, Нов Раздел 4*: Задължително продължаващо обучение, предвидено в член 3, параграф 1, буква б): „*Когато се използва електронно обучение, одобреният център за обучение гарантира, че се поддържа надлежно качество на обучението, включително като се избират предметите, при които инструментите, свързани с ИКТ, могат да се използват най-ефективно.**Максималната продължителност на електронното обучение не може да надвишава 12 часа.* * *Държавите членки могат да обмислят възможността да зачитат завършеното специално обучение, което се изисква съгласно други законодателни актове на Съюза, за максимум един от предвидените* ***седемчасови периоди****. Това включва, но не се ограничава до обучението, изисквано съгласно Директива 2008/68/ЕО за превоза на опасни товари, обучението за превоз на животни съгласно Регламент (ЕО) № 1/2005, както и осведомеността относно уврежданията при обучение за превоз на пътници съгласно Регламент (ЕС) № 181/2011. Въпреки това държавите членки могат да решат, че завършеното специално обучение, което се изисква съгласно Директива 2008/68/ЕО за превоза на опасни товари, може да се зачита за два от* ***седемчасовите периоди****, при условие че това е единственото друго обучение, което се зачита в рамките на продължаващото обучение.“*   Предвид горното**, ПРЕДЛАГАМЕ**:  Да се извърши преработване на разглеждания проект:   1. Внимателно да се отразят:   - възможностите за електронно обучение;  - зачитането на завършеното специално обучение, което се изисква съгласно Директива 2008/68/ЕО за превоза на опасни товари, за два от седемчасовите периоди;  - практическото обучение може, **но не е задължително**, да се състои от управление на превозно средство (съгласно т.12 от преамбюла към Директивата).  2. Програмите за обучение да се разработват в **астрономически часове** (60 минути, вместо 45 минути), за да съответстват на изискванията на Директива (ЕС) 2018/645. | Няма конкретно предложение  1. Не се приема  2. Приема се | 1. В Директива 2018/645 е посочено изискването компетентния орган да гарантира, че чрез електронното обучение се осигурява високо качество и ефективност. Към настоящия момент няма изградена електронна система за обучение, чрез която да се упражни контрол над тази дейност.  2. Предложението е отразено в § 12 |
| **На четвърто място,** в мотивите към проекта на наредбата, на първо място е записано: „*Основния приоритет в Програмата за управление на правителството на Република България за периода 2017-2020 г.* ***е намаляването на административната тежест за гражданите и бизнеса***“. Отбелязва се също така, че: „*В проекта на наредба* ***са прецизирани документите****, които трябва да бъдат приложени към заявлението за издаване на удостоверение за регистрация за извършване на обучение за придобиване на карта за квалификация на водача*“.  **В резултат от „намаляването“ на административната тежест и прецизирането** към заявлението за вписване в регистъра по чл. 7, ал. 3 от Наредба 41 **ще се прилагат общо 16 документа, от които 4 са нови**. Първите три от изброените по-долу 4 документа са регламентирани от други закони и наредби и за тяхното притежаване вече има създаден законов ред. Те са следните:   * **Копие от удостоверение за регистрация на търговски обект за извършване на обучение за придобиване карта за квалификация на водача**.Обръщаме внимание, че липсва информация с кой закон точно се изисква подобна регистрация. Съгласно **Наредбата за реда и условията за извършване на търговска дейност на територията на Столичната община**, *"Услуга" е всяка материална дейност, самостоятелно планирана и извършена, предоставена възмездно и предназначена за друго лице - потребител.* ***Не са услуги по смисъла на тази наредба*** *независимите дейности в научната,* ***образователната*** *или педагогическата област*. На тази основа не би трябвало да се изисква подобен документ. Този текст следва да бъде отменен.   Основателно възниква и въпросът защо подобно изискване не се прилага при обучението на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства, превоз на опасни товари и т.н.   * **Копие на застраховка професионална отговорност** с обхват покриване на вреди, причинени от дейността на лицето по чл. 7, ал. 1 на трети лица, включително на обучаваните курсисти и пътниците в учебния автомобил.   Следва да се има предвид, че в Кодекса за застраховането подобен вид застраховка не е посочена. Подобно изискване не се прилага при обучението на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства, превоз на опасни товари и т.н. Този текст следва да бъде отменен.   * **Документ, издаден от служба за трудова медицина, с който се удостоверява, че кабинетът отговаря на изискванията за учебен кабинет**, осигурени са безопасни и здравословни условия за провеждане на обучението и е определен максималният брой на обучаемите, които могат да се обучават.   Следва да се има предвид, че:   1. Правата и задълженията на държавата, работодателите и работещите произтичат от Закон за здравословни и безопасни условия на труд. 2. Тези изисквания са предпоставка за функционирането на всяка дейност. 3. Подобно изискване не се прилага при обучението на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства, превоз на опасни товари и т.н. този текст следва да бъде отменен.  * Копие на удостоверението за професионална компетентност за ръководител на транспортна дейност за международен автомобилен превоз на пътници/товари (за преподавателите по Тема 2) – документът се представя, когато е издаден от държава-член на Европейския съюз и е придружен с легализиран превод; Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ чрез оправомощени длъжностни лица извършва служебна проверка на обстоятелствата по чл. 12, т. 2 в системата, администрирана от агенцията.   Използваме случая, да обърнем внимание на следното: редно е да имате предвид, че „Удостоверението за професионална компетентност за ръководител на транспортна дейност за международен автомобилен превоз на пътници/товари“ се издава въз основа на изпитни въпроси, които са разработвани преди 2002 г. от експерти на FTA Англия, при съвместен проект, ръководен от Академията към Международния автомобилен съюз – ИРУ, Женева. Тази банка с изпитни въпроси има неточности в превода и понастоящем не съответства на съвременните разпоредби и практики в автомобилния транспорт.  Като пример може да се посочи съдържанието на изпита относно правилата за труд и почивка на водачите – една от най–съществените теми. Изискването съгласно Регламент (ЕО) № 1071/2009 е да се познават „*приложимите правила по отношение на периодите за управление на превозното средство, периодите за почивка и работното време, и по-специално разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3821/85, Регламент (ЕО) № 561/2006, Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и Директива 2006/22/ЕО, както и практическите мерки за прилагането на тези разпоредби*”.  Изпитът за ръководител на транспортната дейност по тази тема, съгласно Наредба № 11 на МТ, е на основата на изискването единствено “*да бъде запознат с разпоредбите на AETR, Закона за автомобилните превози и подзаконовите нормативни актове, които уреждат условията на труд*”.  С други думи, този изпит е на ниво 31 декември 2006 г.  На ниво 31 декември 2006 г. са и всички тестови въпроси, които се отнасят до правилата за превоз на живи животни. От 1 януари 2007 г. се прилагат правилата на Регламент (ЕО) № 1/2005, но за този Регламент не се споменава и дума в изпитните въпроси. И т.н.  Важно е да се има предвид, че изискване за притежаване на такъв документ от преподавателите **не произтича от нито една от Директивите 2003/59/ЕО и 2018/645**. Съгласно Приложение I, т. 5.2.3 „Одобреният център трябва да гарантира, че инструкторите имат стабилни познания за последно приетата правна уредба и изисквания за обучение. Като част от специфична подборна процедура, инструкторите трябва да удостоверят познаването на материала и методите на обучение.  Изводът е, че притежаването на „Удостоверение за професионална компетентност за ръководител на транспортна дейност за международен автомобилен превоз на пътници/товари“, не може да допринесе за получаване на „стабилни познания за последно приетата правна уредба и изисквания за обучение“. Единствено можем да предполагаме, каква е целта на този текст и категорично не го приемаме.  В тази връзка ще напомним и изискването на чл.3, ал.3 от Закон за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, обн. ДВ. бр.55 от 17 Юни 2003г., посл. доп. ДВ. бр.83 от 22 Октомври 2019г.,а иминно: „*При административно регулиране и административен контрол върху стопанската дейност* ***административните органи*** *и органите на местното самоуправление* ***не могат да налагат ограничения и тежести, които не са необходими за постигане на целите на закона***.“  Предвид горното **ПРЕДЛАГАМЕ**:  Изискването Преподавателите по тема 2, да притежават УПК за Ръководител на транспортната дейност, **да отпадне**. Готови сме да внесем конкретно, работещо предложение, което да съответства на изискванията на Директива 2018/645 и едновременно с това да защитава интересите на транспортните компании. | Няма конкретно предложение.  Приема се |  |
| **Бележка № 2**  Съгласно Директива 2003/59/ЕО,Приложение I, Раздел 5: Одобряване на началната квалификация и продължаващото обучение, придружаващите документи не са 16, а само 4, а именно:  *„1. подходяща програма за квалификация и обучение, уточняваща преподавани-те теми и определящи предлагания план за прилагане и методи на преподаване;*  *2. квалификации и сфера на дейност на инструкторите;*  *3. информация за помещенията, където се водят курсовете,* ***учебните материали****, ресурсите на разположение за практическа работа и използвания автомобилен парк;*  *4. условията относно участието в курсовете (брой участници).“*  Един от придружаващите документи съгласно Директива 2003/59/ЕО, Приложение I, е **представянето на** **учебни материали**, което липсва сред 16-те изисквания, съгласно Наредба 41.  Считаме, че в 21 век трябва да намалим до минимум ролята на „***дидактическите материали***“. Добре е да изчистите текстовете в нормативните актове от подобни термини: „дидактически материали”, „платно за писане” и т.н.  Тук засягаме друг, много важен проблем, отново представян пред Вас многократно. Масова практика е учебните центрове да закупуват учебна документация от частна компания, и да я представят пред компетентния орган за издаване на разрешение за обучение. С други думи, вие издавате разрешение за обучение на учебни центрове, които нямат представа от съдържанието на учебната документация, същите не разбират целите на обучението, но въпреки това получават разрешение. Тази практика е порочна и в никакъв случай не води до подобряване на учебния процес, дори напротив. В допълнение ние изразяваме съмнения, относно съдържанието на въпросната документация и бихме инициирали преглед на същата в определен момент.  **ПРЕДЛАГАМЕ**: в проекта за изменение на Наредбата, да се въведе изискването всеки учебен център да представи собствена разработка на учебна документация, както и да има задължението да предоставя на професионалните водачи съвременни учебници (печатни издания) с актуализирано съдържание. | Няма конкретно предложение  Не се приема | Изискването е ограничаващо. Съгласно Наредба № 41, учебните центрове осигуряват извършването на обучението при спазване на изискванията на учебната документация и на наредбата. |
| **Бележка 3**  Притеснително е решението Ви да изисквате разработването на 200 казуса с по 4 въпроса, предназначени за изпита след начално обучение. За сравнение ще посочим, че за ръководителите на транспортна дейност на транспортни фирми техния брой е едва 15. Възниква въпроса поради каква потребност се предвижда кандидатите за квалификационна карта да изучават 200 казуса. Съдържанието на 200 казуса с по 4 въпроса, 1000 тестови въпроси и 300 отворени въпроси означава текст в обем минимум 150 страници. Очевидно се налага нова ограничителна мярка за учебните центрове, които биха искали да получат разрешение за обучение, или се защитават корпоративните интереси на частната фирма, която си позволява да продава учебната документация с Вашето негласно одобрение.  Възниква въпрос има ли аналог друг изпит, независимо в каква област на знанието, на ниво на обучение, или държава, при който се подготвя такава изпитна база. Вие осъзнавате ли какво означава това изискване и до какво би довело то?  **ПРЕДЛАГАМЕ**: Да се преосмисли това изискване, като се приложи по-реалистична формула за допускане до обучението. | Приема се редакция на разпоредбите | Предложението е отразено в § 7, т. 5 относно чл. 8, ал. 7 |
| **Бележка 4**  В мотивите към проекта на наредба е посочено, че „*След приемането на проекта на наредбата няма да бъдат необходими финансови средства за нейното прилагане*“. Не е посочено, обаче за кои юридически и физически лица няма да бъдат необходими „финансови средства за нейното прилагане“.  При всички случаи следва да се има предвид, че с проекта на наредба:  - всеки водач ще се натоварва абсолютно ненужно всяка пета година с 87 лв., колкото е цената на картата за квалификация, вместо да се впише код „95“ в свидетелството за управление на ПС. Освен всичко друго, възниква въпроса дали тази сума е реална и съответства на себестойността.  - всеки учебен център ще се натовари чувствително с ненужното назначаване на ръководител на учебната дейност. Всеки един служител в учебния център „струва” на търговското дружество минимум 2000 лв. на месец.  - добре е да преразгледате таксите за извършване на промяна в списъка към разрешението за обучение, която в момента е неоправдано висока – 50.00 лв. | Не се приема  Приема се  Не се приема | В Република България по издаване на свидетелство за управление на МПС и карта за квалификация на водача компетентните органи са различни. Директивата 2018/645 за изменение на Директива 2003/59, дава възможност на държавите-членки да избират дали да издават отделно карта за квалификация или да се вписва хармонизирания код 95 на Съюза в свидетелството за управление. Република България е избрала да се издава карта за квалификация на водача.  Държавните такси се определят с тарифа, приета от Министерски съвет, което не е предмет на разглеждане с настоящия нормативен акт. |
| **Бележка 5**  В предложения проект се поставя акцент върху това, че едно разрешение за обучение се издава на един учебен център. За целта се създават нови алинеи към Чл.7, а именно:  *Създават се ал. 5 и 6:*  *„(5) Лицата по ал. 1 извършват обучението само с преподаватели, ръководител на учебната дейност, в учебен кабинет и с учебни МПС, включени в списъка към удостоверението, издадено за съответния учебен център. Един и същ учебен кабинет и едно също учебно МПС могат да бъдат включвани в списъка само към едно удостоверение.*  *(6) Удостоверение за регистрация се издава на лицето по ал. 1 за всеки учебен център поотделно.“*  Налагането на подобна ограничителна мярка е излишно и няма да доведе до подобряване на обучителния процес. В допълнение допускам, че тя нарушава други правни норми. Давам следните примери:   1. Да приемем, че фирма „Х” притежава разрешение за обучение по Наредба №41 и също така притежава собствена, или наета с право на преотдаване, специализирана тренировъчна площадка за обучение по майсторско управление на МПС. Според предложените от Вас текстове, същата тази фирма няма да може да отдава пода наем (при определен график) същата тази инфраструктура на друга фирма „Y”, която също притежава разрешение за обучение по Наредба №41. Къде е логиката? Защо лишавате Фирма „Y” от правото да обучава водачи на специализирана площадка, дори и същата да не е тяхна собственост? 2. Един добър преподавател, експерт, е в правото си да реши в коя фирма да преподава и в коя – не. Този преподавател има трудово-правни отношения с конкретен център, притежаващ разрешение, и няма наложена рестрикция за обучение на друго място. Вие обаче, отнемате правото на този преподавател да обучава професионални водачи в друг център, респективно да предава знанията си на други водачи, в друго време и на друго място. Това също е една рестриктивна мярка, зад която прозират определени интереси.   **ПРЕДЛАГАМЕ**: ал.5 да отпадне. | Приема се с редакция | Предложението е отразено в § 6, т. 4 относно чл. 7, ал. 5 |
| **Бележка 6**  От проекта за наредба не става ясно как ще се въведат измененията в практиката. Възникват най-малко следните въпроси:  1. Какво се запазва от досегашния разрешителен режим?  2. Ще има преходен период за привеждане към новите изисквания?  Въз основа на посочените по-горе принципни бележки, предлагаме:  1. Да се приемат **необходимите законови разпоредби**необходими за да се съобразят с настоящата Директива (ЕС) 2018/645.  2. На тази основа, **предложеният проект на наредба да се допълни по начин, който съответства на пропуснатите разпоредби**, посочени по-горе. | 1. Няма конкретни предложения  2. Няма конкретни предложения |  |
| **II КОНКРЕТНИ БЕЛЕЖКИ**  **1.** § 5 да отпадне.  *Мотиви*: Допусната е неточност. С Член 2 на Директива (ЕС) 2018/645 се изменя Директива 2006/126/ЕО, а не Директива 2003/59/ЕО.  Що се отнася до означаването на категориите, следва да се транспонира т. 3) от Приложението към Директива (ЕС) 2018/645 със следното съдържание:  „3) Добавя се следното приложение:  ПРИЛОЖЕНИЕ III  **ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО ЗА ОБОЗНАЧЕНИЯТА НА НЯКОИ КАТЕГОРИИ СВИДЕТЕЛСТВА ЗА**  **УПРАВЛЕНИЕ**     |  |  |  | | --- | --- | --- | | Обозначение в настоящата директива |  | Обозначение в Директива 2006/126/ЕО | |  |  |  | | C + E |  | CE | |  |  |  | | C1+E |  | C1E | |  |  |  | | D + E |  | DE | |  |  |  | | D1+E |  | D1E“ | |  |  |  |   С други думи:  1. Означенията на категориите в Директива (ЕС) 2018/645 и съответно Директива 2003/59/ЕО не се променят.  2. Отстраняватсенесъответствията по отношение на изискванията за минимална възраст между Директиви 2003/59/ЕО и 2006/126/ЕО.  3.Минималната възраст за издаване на свидетелство за управление на превозно средство съответно за категории C и CE, D1 и D1E, както и D и DE е минималната възраст, предвидена за управлението на такива превозни средства от притежатели на УПК*“.*  Това означава, че за категории D и DE възрастта 23 години за получаване начално УПК не се променя.  **Очевидно, както посочихме по-горе, е необходимо да се въведат изискванията, които произтичат от Директива (ЕС) 2018/645 за изменение на Директива 2006/126/ЕО.** | Приема се частично | По отношение на минималната възраст предложението се приема.  Относно предложението свързано с обозначенията на категориите в свидетелството за управление на МПС предложението не се приема, тъй като съгласно Приложение III от Директива 2018/645 обозначенията на категориите следва да съответстват на посочените в Директива 2006/126, чиито изисквания са транспонирани в националното законодателство със Закона за движението по пътищата и Наредба I-157 от 01.10.2002 г., издадена от министъра на вътрешните работи. |
| **2**.В § 7,да отпаднат документите, посочени на 3, 4 и 5 място, посочени в чл.8, ал.1.  *Мотиви*: Съдържат се в т.4 от принципните бележки. | Приема се |  |
| **3**.От § 6, в чл. 7, от ал.4 да отпадне „ръководител на учебната дейност“. Съответно да отпадне и документ № 10, посочен в чл.8, ал.1от § 7.  *Мотиви:*  1. Подобно изискване не произтича от Директива (ЕС) 2018/645.  2. В мотивите към проекта на наредба е посочено, че „След приемането на проекта на наредбата няма да бъдат необходими финансови средства за нейното прилагане“.  3. Всяко търговско дружество, съответно учебен център трябва да отговори на определените изисквания, но как, е негово законово право. Компетентния орган не е в правото си да определя какви служители да бъдат назначени в търговското дружество, каква да е тяхната длъжностна характеристика, както и какви задължение следва да изпълняват те.  4. Съдържанието на документ № 12, посочен в чл.8, ал.1от § 7. Да добие следния вид: 12. копие на свидетелствата за управление на МПС на преподавателите по Тема 1 - документът се представя за преподавателите и ръководителя на учебната дейност, които за първи път се вписват в списък към удостоверение или в чиито свидетелства за управление на моторно превозно средство има промяна на данните след предходното им представяне в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“;  *Мотиви*:   1. Преподавателите по Тема 2 и 3 трябва да притежават висока правна култура. Свидетелството за управление на МПС няма връзка с прилагането на правната уредба.   Подобно изискване не произтича от Директива (ЕС) 2018/645. | Приема се |  |
| 4. В **§ 8.** В чл. 9 се правят следните изменения:  2. Създава се нова ал. 3:  „(3) След утвърждаването на учебната документация и масива от изпитни въпроси и казусите, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ чрез оправомощени длъжностни лица ги публикува към издаденото удостоверение за регистрация в информационната система по чл. 10, ал. 5.“  Тук обръщаме внимание, че цялата учебна документация, както и масивът с изпитни въпроси, разработени представени от учебния център на БАСАТ, са обект на авторско право. Не приемаме същите да бъдат публикувани в общодостъпен регистър на ИААА и да бъдат достояние на конкурентни обучаващи организации и фирми. Предлагаме тази алинея да отпадне. | 4. Приема се |  |
| **5.** В § 14, в чл. 16, ал.2 и ал.3, процентът на присъствието на кандидатите да се промени на 70%.  ***Мотиви*: По този начин процентът на присъствие ще съответства на „Учебен план за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства от категория “С”. Съгласно този план теоретичното обучение на тези кандидати е 14 (словом четиринадесет) учебни часа и се допуска „обучение“ 9,8 часа. След това следва да се доучва в продължени на 373 учебни часа по ал.2 и 173 учебни часа по ал.3.** | 5. Не се приема | **5.** С предложението в § 15относно чл. 16 от проекта, се допуска 15 % отсъствие от предвидените за всеки модул учебни часове, което съответства на 42 учебни часа в пълния курс на обучение и 21учебни часа в ускорения курс. Считаме, че предложената възможност няма да навреди на учебния процес |
| **6.** В § 15, в чл. 17, в предложената нова ал.4, процентът на присъствието на кандидатите да се промени на 70%.  ***Мотиви*: По този начин процентът на присъствие ще съответства на „Учебен план за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства от категория “С”. Съгласно този план теоретичното обучение на тези кандидати е 14 (словом четиринадесет) учебни часа и се допуска „обучение“ 9,8 часа. След това следва да се доучва в продължени на 40 учебни часа.** | 6. Не се приема | **6.** С предложението в § 15относно чл. 16 от проекта, се допуска 15 % отсъствие от предвидените за всеки модул учебни часове, което съответства на 42 учебни часа в пълния курс на обучение и 21учебни часа в ускорения курс. Считаме, че предложената възможност няма да навреди на учебния процес |
| **7**. В § 22., чл. 23, ал. 2, думите: „*включващ 60 въпроса с избор на верен отговор от няколко възможности и решаване на тест, съдържащ 20 отворени въпроса*“, да се заменят с думите: „*включващ 20 въпроса с избор на верен отговор от няколко възможности и решаване на тест, съдържащ 10 отворени въпроса“.* А за решаването на тестовете на кандидатите да се предоставят общо 150 минути*.*  *Мотиви*: Това предложение е направено то хора, които никога не са явявали на подобни изпити. Абсолютно наложително е обемът на изпита да се редуцира. Отчитайте, че това са професионални водачи. За 120 минути, на кандидатите за ръководители на транспортна дейност се задават само 20 въпроса (при обща база 500, т.е. два пъти по-малко) с избор на верен отговор от няколко възможности и решаване на тест, съдържащ 10 отворени въпроса (измежду 150, т.е. също 2 пъти по-малко) за същия период от време – 120 минути. | 7. Не се приема | **7.** Няма промяна от сега действащата нормативна уредба по отношение на броя на изпитните въпроси, които ще бъдат включвани в тестовете за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация**.** |
| **8.** В § 22., чл. 23, ал. 3, да добие следното съдържание:  „(3) Втората част на изпита се състои в решаване на един казус, съдържащ най-малко по 4 въпроса, за които се дават съответен брой точки. Казусът е индивидуален за всеки кандидат, изпитван през деня. За решаването на казуса на кандидатите се предоставят общо 90 минути.“  *Мотиви:* По този начинвтората част от изпита ще се приведе в съответствие с изискванията на Приложение 1, Раздел2, т.2.2 а) ii), а именно: „решаване на практически казус/ситуация“, т.е. един, а не два казуса. | 8. Не се приема | **8.** Няма промяна от сега действащата нормативна уредба по отношение на броя на казусите, които ще бъдат използвани при провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация**.** |
| **9**. В § 22., чл. 23, ал. 4, да добие следното съдържание:  „(4) Изпитът е положен успешно, когато кандидатът е отговорил правилно на повече от 12 въпроса от теста и на 6 от отворените въпроси за първата част и е получил не по-малко от 60 % от точките, предвидени за правилни отговори на казуса за втората част.“  *Мотиви*: Критериите за оценка на водачите да не бъдат по-строги от критериите за оценка на кандидатите за ръководители на транспортна дейност на фирмите. | 9. Не се приема | **9.** Няма промяна от сега действащата нормативна уредба по отношение на броя на изпитните въпроси и на казусите**.** |
| 10. Навсякъде, където се възлагат дейности, които трябва да се осъществяват от „ръководител на учебна дейност“ да се замени с „ръководител на учебен център“.  ***Мотиви*: Ръководителят на учебен център ръководи дейността и той управлява дейността в центъра.** | 10. Не се приема | 10. В проекта е отпаднало изискването за ръководител на учебна дейност |
| 11. **§ 7.** В чл. 8 се правят следните изменения и допълнения:  ……”Свидетелство за съдимост от преподавателите и от Ръководителя на учебната дейност”  По-горе сме аргументирали причините, поради които настояваме „Ръководителят на учебната дейност” да отпадне от текстовете на Наредбата, но по този повод ПРЕДЛАГАМЕ и настояваме да се въведе текст, който да изисква „чисто съдебно минало за 5 годишен период, предхождащ датата на подаване на заявлението за регистрация от УПРАВИТЕЛЯ НА ЮРИДИЧЕСКОТО ЛИЦЕ”. Този текст следва да се приложи и към всички юридически лице, с вече придобити права за провеждане на обучение. Тази мярка няма да допусне до пазара центрове, чиито управители са осъждани за клевета, или разпространение на невярна информация, например. | 11. Не се приема | Предложението е ограничаващо |
| **11**. Необходимо е специално внимание да се обърне на новото съдържание на Приложение I, ал.1, а), v), точка 1.4 , а именно:  *Цел: способност да товари превозното средство при спазване на правилата за безопасност и правилно използване на превозното средство:*  *сили, които оказват въздействие на превозното средство в движение, използване на предавателното отношение в съответствие с товара на превозното средство и профила на пътя, използване на автоматични предавателни системи, изчисляване на полезния товар на превозното средство или състава от превозни средства, изчисляване на общ обем, разпределение на товара, последствия от претоварване на оста, стабилност и център на тежестта на превозното средство, видове опаковки и палети;*  *основни категории товари, които се нуждаят от прикрепване, техники за затягане и прикрепване, използване на закрепващи ленти, проверка на устройства за прикрепване, използване на оборудване за манипулиране, поставяне и махане на покривало.“*  Ние считаме, че този проблем се нуждае от специално разглеждане и предприемане на адекватни действия.  **ЗАЩОТО**:  На проблемите на обезопасяването на товарите се обръща специално внимание и в редица други регламенти и директиви на Европейския съюз:   * Съгласно Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета **всеки автомобилен превозвач трябва „*да е запознат с различните възможности и средства за обработка на товарите и товарещи устройства*** *(заден борд, контейнери, палети и др.) и да бъде в състояние да въведе процедури и да даде указания за товарене и разтоварване на стоки (разпределение на товарите, складиране, обезопасяване и т.н.)*“.   Въпреки това **в изпитните въпроси за ръководители на транспортна дейност**  **липсва дори една дума отнасяща се до „обезопасяване на товари**“   * Директива 2006/126/ЕО изисква държавите-членки да предприемат необходимите мерки, които да гарантират, че **кандидатите за свидетелство за управление на МПС за категории C, C+E, C1, C1+E притежават необходимите знания и умения относно „*факторите за безопасност, свързани с товарене на превозното средство:*** *контролиране на товара (подреждане и обезопасяване), трудности при различните видове товари (например течности, висящи товари и др.), товарене и разтоварване на стоки и използване на оборудване за товарене*”.   **В стандартите за обучение тези проблеми липсват.**  **Според изпитните въпроси за получаване на категория „С“ обезопасяването**  **на товарите зависи „от силата на вятъра“.**  Действително „на вятъра“ Република България формално е приела европейските стандарти за осигуряване на товарите още през 2001 г. Повече 19 години, тези стандарти остават неизвестни за компетентните органи в Република България. Доказателство за това е НАРЕДБА № 7 от 27.04.2018 г. за укрепване на превозваните товари, изд. от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн., ДВ, бр. 39 от 11.05.2018 г., в сила от 20.05.2018 г.  Съгласно чл. 8. от тази наредба, „*Укрепването на товара се извършва по един или повече от следните стандарти: БДС ЕN 12195-1, БДС ЕN 12195-2, БДС ЕN 12195-3, БДС ЕN 12195, БДС ЕN 12640, БДС ЕN 12642, БДС ЕN 283, ISO 1161 и ISO 1496, приложими към превозвания товар и превозното средство“*.  Посочената разпоредба може не може да бъде повод за гордост, защото само един от тези стандарти се отнася за методите за обезопасяване, а именно:  **БДС EN 12195-1 “Задържане на товари върху пътни превозни средства. Безопасност. Част 1: Изчисляване на силите за обезопасяване”**  Останалите цитирани стандарти не се отнасят до методите за обезопасяване:   * БДС EN 12195-2:2001 - за закрепващите колани от изкуствени влакна; * БДС EN 12195-3:2001 - за закрепващите вериги; * БДС EN 12195 не съществува, има БДС EN 12195-4:2004 - за стоманени въжета * БДС EN 12640-2004 – за изискванията към точките за закрепване на товарите при превоз с товарни автомобили. * БДС EN 12642:2006 – за изискванията към каросерията на товарните автомобили; * БДС EN 283:2004- за методи за изпитване на сменяеми контейнери; * ISO 1161: 2016 – за спецификации на ъгловата и междинна арматура на „Товарни контейнери от серия 1“; * ISO 1496-1: 2013 - за „Товарни контейнери от серия 1 - Спецификация и изпитване - Част 1: Общи товарни контейнери за общи цели“.   Когато се разработваше НАРЕДБА № 7, ние предложихме разумни подобрения, но нито едно не се прие. Надяваме се, че този път историята няма да се повтори. | 11. Не се приема | Съгласно Директива (ЕС) 2018/645 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/59/ЕО е предвидено в курсове за обучение да се застъпят по-сериозно темите, свързани с пътната безопасност, като възприятие за опасност, защита на уязвимите участници в пътното движение и управление според принципа на горивната ефективност, което ще повиши приносът на Директива 2003/59 към пътната безопасност и относимостта на обучението за водачите на пътни превозни средства.  В съдържанието на обучението трябва да се отчитат нуждите от обучение, които са характерни за транспортните дейности, осъществявани от водача на превозното средство, както и съответните правни и технологични промени и доколкото е възможно, специфичните потребности от обучение на водача на превозно средство. |
| 12. В Доклада към Проекта за изменение на Наредба №41 е записано, че е изготвена и приложена Таблица за съответствие на Директива (ЕС) 2018/645 с проекта на наредба.  Обръщаме внимание, че въпросната таблица не е публикувана и не е достъпна за преглед. | 12. Приема се. | Таблицата ще бъде публикувана при повторното обществено обсъждане на проекта. |
| 3. | Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (04-01-00-726/4/25.08.2020 г.; 04-01-00-726/11/14.09.2020 г.) | Във връзка с публикувания за обществено обсъждане проект за Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 41 за условията и реда за провеждане на обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари и за условията и реда за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП), в рамките на своята компетентност, изразява становище, като прави следните предложения и коментари:    1. Общи бележки:  Препоръчваме проектът да бъде преработен, като се съобрази с предвиденото в проекта на Концепцията за обучение по безопасност на движението по пътищата, подготвен от междуведомствената работна група, създадена със заповед на председателя на ДАБДП № З-10/29.01.2020 г., изм. и доп. със заповед № З-32/15.04.2020 г. и № З-72/11.08.2020 г., в която участват и представители на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, а именно: | Няма конкретно предложение. |  |
| - Изпитът да се провежда от независим държавен орган - Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИААА), а не от съответния учебен център; | Не се приема | ИААА не разполага с необходимия административен капацитет, за да организира и провежда и този вид изпити. Съгласно Директива 2018/645 няма такова изискване (виж английския вариант). |
| - Електронизация на документооборота; | Приема се по принцип | В § 13, 18 и 26 от проекта са посочени документите, които ще се създават и водят в електронен вид чрез информационна система. |
| - Да се предвиди възможност курсистите да могат да се записват сами за явяването им на изпит чрез информационната система на ИААА; | Не се приема | Изпитите се организират и провеждат от учебния център, провел обучението. |
| - Не подкрепяме предложението обучението да се счита за преминато при присъствие на кандидата на не по-малко от 80 % от предвидените за всеки модул учебни часове, като изразяваме становище, че е необходимо да се предвиди ред за взимане на допълнителни часове, които не са взети по график; | Няма конкретно предложение. |  |
| - Удостоверението за професионална квалификация да се генерира в информационната система на ИААА, а на водача да се издава само карта за квалификация на водача; | Приема се | Предложението е отразено в § 18 и 26 от проекта. |
| - Подкрепяме предложението да бъде създадена фигурата на ръководител на учебната дейност, като считаме, че по този начин ще бъде улеснен процеса на взаимодействие между съответния учебен център и ИААА и ще бъде определено едно лице, което ще има достъп до информационната система на ИААА. Мотивите ни за това са, че към момента няма лице, което да отговаря за тази дейност, и да му бъде търсена административнонаказателна отговорност поне по чл. 98, ал. 8 от Закона за автомобилните превози. Препоръчваме също и да се допълни уредбата, като се разпишат отговорностите и задълженията на ръководителя на учебната дейност по отношение на организацията, водене на необходимата документация, както и по отношение на достъпа му до информационната система на ИААА; | Не се приема | Отпада изискването за ръководител на учебната дейност. С проекта на наредбата се предвижда задълженията по организиране и спазване на учебния процес да се изпълняват от управителя на учебния център. |
| - Да се предвиди възможност за провеждане освен на присъствено и на дистанционно обучение, и това да става през информационната система по чл. 10 от проекта, като се осигурят съответните нива на гаранция за идентификация на обучаваното лице. Такава възможност се предвижда и по Директива (ЕС) 2018/645 на Европейския парламент и на Съвета от 18 април 2018 година за изменение на Директива 2003/59/ЕО относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници и на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства. | Не се приема | В Директива 2018/645 се изисква електронното обучение да осигури високо качество и ефективност. Към настоящия момент няма изградена система. |
| - Във връзка с предвидените теми и цели при провеждане на обучението в § 36, относно приложение № 3а към чл. 8, ал. 2, предлагаме да се постави приоритет на темите по отношение на безопасността на движението по пътищата, като те се разширят съобразно предвиденото в Концепцията и в проекта на нов ЗДвП, като например:  1. възприемане, преценка, бдителност и вземане на решение, време за реакция и влияние на физическото и психологическото състояние, както и промяната на възприятията и реакциите след употреба на алкохол или наркотични вещества при управление на МПС;  2. възприемане и отношение към другите участници в движението, рискови фактори, оказващи значение при управлението на превозното средство, уязвими участници в движението и поведение спрямо тях;  3. използването на облекло със светлоотразителни елементи и екипировка за категориите, за които се изисква, както и в случаите при принудително спиране;  4. подготовката и проверка техническата изправност на превозното средство по отношение на безопасността на движението по пътищата преди тръгване и по време на движение;  5. спазването на правилата за движение при управление и повишено внимание при извършване на маневри; | Не се приема | Съгласно Директива (ЕС) 2018/645 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/59/ЕО е предвидено в курсове за обучение да се застъпят по-сериозно темите, свързани с пътната безопасност, като възприятие за опасност, защита на уязвимите участници в пътното движение и управление според принципа на горивната ефективност, което ще повиши приносът на Директива 2003/59 към пътната безопасност и относимостта на обучението за водачите на пътни превозни средства.  В съдържанието на обучението трябва да се отчитат нуждите от обучение, които са характерни за транспортните дейности, осъществявани от водача на превозното средство, както и съответните правни и технологични промени и доколкото е възможно, специфичните потребности от обучение на водача на превозно средство. |
| - Навсякъде думите „пътната безопасност“ да се заменят с „безопасност на движението по пътищата“. | Приема се |  |
| 2. Конкретни бележки:  2.1. В § 4, относно чл. 5, предлагаме:  - В т. 2 думите „държавните предприятия "Строителство и възстановяване", "Транспортно строителство и възстановяване" и "Съобщително строителство и възстановяване", свързани с изпълнението на нормативно определените им публични задачи,“ да се заличат, тъй като не е предвидено в Директива 2018/645 водачи от такива структури да се изключват от задължението да притежават карта за квалификация на водача;  - В т. 3 предлаганата терминология „бедствени ситуации“ да се замени с „бедствия“, съобразно терминологията, използвана в Закона за защита от бедствията;  - В т. 7 думите „материал или оборудване“ да се заменят с „материали, оборудване и съоръжения“ съобразно изискванията на Директива 2018/645;  - В ал. 2 думите „и превозът се извършва само в отделни случаи и не оказва въздействие върху пътната безопасност.“ да се заличат, тъй като не въвежда нова регламентация, а създава неяснота. | Приема се с редакция  Приема се с редакция  Приема се с редакция  Не се приема | Предложението е отразено в § 4., т. 1, б. „а“ от проекта.  Предложението е отразено в § 4., т. 1, б. „б“ от проекта.  Отразено в § 4., т. 1, б „г“ от проекта, съгласно Директива 2018/645.  С предложения текст се въвежда изискванията на чл. 2, параграф 2 от Директива 2018/645.  В § 4, т. 2 от проекта е направена редакция с цел прецизиране на текста. |
| 2.2. В § 11, относно чл. 12а, следва изрично да се разпишат отговорностите и задълженията на ръководителя на учебната дейност по отношение на организацията, воденето на необходимата документация, както и по отношение на достъпа му до информационната система на ИААА. | 2.2. Не се приема | 2.2. Изискването е отпаднало. |
| 2.3. В § 12, относно член 13, ал. 5, изискванията към помещението, използвано за учебен кабинет, да препращат към чл. 6 от Наредба № 37. | 2.3. Не се приема | 2.3. В § 11 относно чл. 13 отпроекта на наредбата са определени изискванията за помещението, използвано за учебен кабинет при 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. Предложението се отнася до различни форми на обучение. |
| 2.4. В § 13, относно член 15, ал. 5, думите „По време на обучението“ да се заменят с „При започване, по време на обучението и приключване“. В ал. 6 да се предвиди възможност приложението на информационната система на ИААА да работи и в офлайн режим с оглед своевременно отразяване на информацията | 2.4. Приема се | 2.4. Предложението е отразено в § 13 относно чл. 15, ал. 6 и 7. |
| 2.5. В § 16, относно чл. 18, ал. 4, да се запази изискването - периодичното обучение да е с продължителност 35 часа, от които не по-малко от 5 часа за управление на автомобил от съответната категория. Мотивите ни са във връзка с изискванията на Директива 2018/645; | 2.5. Приема се |  |
| 2.6. В § 17, относно чл. 19, ал. 1, думите „Ръководителят на учебната дейност или упълномощено от него лице“ да се заменят с „Ръководителя, а в негово отсъствие, определен от него преподавател“. | 2.6. Не се приема | 2.6. Изискването е отпаднало. |
| 2.7. В § 26, относно чл. 27, ал. 2, думите „от ръководителя на учебната дейност.“ да се заменят с „от ръководителя на съответното териториално звено на ИААА“. | 2.7. Не се приема | 2.7. Изискването е отпаднало. |
| 4. | Асоциация за квалификация на автомобилистите в България (АКАБ)  (04-01-00-726/5/26.08.2020 г.) | **§ 1.** В чл. 2, ал. 1 думите „категории и подкатегории C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D или D+E“ се заменят с „категории C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D или DE“.  **Предлагаме в чл.2, ал.5 да изглежда така:**  **Изпитите на водачите за придобиване на начална квалификация се организират и провеждат в Учебните центрове провели обучението, в кабинети които отговарят на определени за целта изисквания.**  **Мотив:**  **Колкото по-малко ИААА, толкова по-малко корупция.** | Няма конкретно предложение  Не се приема | Към настоящия момент съгласно Наредба № 41 изпитите се организират и провеждат от учебния център, провел обучението или от друг, притежаващ удостоверение за регистрация |
| **§ 5.** В чл. 6 се правят следните изменения:  1. В т. 1 думите „подкатегории С1 и С1+Е“ се заменя с „категории С1 и С1Е“.  2. Точка 2 се изменя така:  „2. превозни средства от категории С и СЕ, от водачи, навършили 21 години, които  са придобили началната си квалификация в курсове за обучение по чл. 16, ал. 2 или в  курсове за ускорено обучение по чл. 16, ал. 3.“  3. В т. 3 думите „подкатегории D1, D1+E“ се заменя с „категории D1, D1E“.  4. Точка 4 се изменя така:  „4. превозни средства от категории D и DE, от водачи, навършили 24 години, които  са придобили началната си квалификация в курсове за обучение по чл. 16, ал. 2 или в курсове за ускорено обучение по чл. 16, ал. 3.“  Предлагаме изменението на чл.6 да отпадне.  Мотив: Практиката показа, че съществуващото положение в момента е добро. | Приема се с редакция | Предложението е отразено в § 5 |
| **§ 6.** В чл. 7 се правят следните изменения и допълнения:  1. В ал. 1 думата „общообразователни“ се заличава.  2. В ал. 2 се създава изречение второ:  „Съдържанието на обучението, учебните планове и основните организационно-методически указания за обучението на водачите се определят с учебната документация, утвърдена от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“.“  3. Алинея 4 се изменя така:  „(4) Лицето по ал. 1 трябва да разполага с учебен кабинет, ръководител на учебната дейност, преподаватели, учебни площадки, превозни средства, средства за провеждане на практически упражнения, учебни помагала и дидактически материали, които осигуряват извършването на обучението и спазването на учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на карта за квалификация на водача по ал. 2.“  4. Създават се ал. 5 и 6:  „(5) Лицата по ал. 1 извършват обучението само с преподаватели, ръководител на учебната дейност, в учебен кабинет и с учебни МПС, включени в списъка към удостоверението, издадено за съответния учебен център. Един и същ учебен кабинет и едно също учебно МПС могат да бъдат включвани в списъка само към едно удостоверение.  Предлагаме вместо МПС, да бъде учебно ППС.  Мотиви: Ремаркетата и полуремаркетата също участват в обучението.  (6) Удостоверение за регистрация се издава на лицето по ал. 1 за всеки учебен център поотделно.“ | Приема се |  |
| **§ 7.** В чл. 8 се правят следните изменения и допълнения:  1. Алинея 1 се изменя така:  „(1) За вписване в регистъра по чл. 7, ал. 3 лицата по чл. 7, ал. 1 подават заявление по образец (приложение № 3) до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, заплащат държавна такса и прилагат следните документи:  1. документ, удостоверяващ регистрация по законодателството на държава-член на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, преведен на български език, а за лицата на бюджетна издръжка - копие от акта за тяхното създаване;  2. декларация, че за тях не е открита процедура за обявяване в несъстоятелност;  3. копие на удостоверение за регистрация на търговски обект за извършване на обучение за придобиване на карта за квалификация на водача;  4. копие на застраховка професионална отговорност с обхват покриване на вреди, причинени от дейността на лицето по чл. 7, ал. 1 на трети лица, включително на обучаваните курсисти и пътниците в учебния автомобил;  5. документ, издаден от служба за трудова медицина, с който се удостоверява, че кабинетът отговаря на изискванията за учебен кабинет, осигурени са безопасни и здравословни условия за провеждане на обучението и е определен максималният брой на обучаемите, които могат да се обучават;  6. адрес и площ на помещенията, които се ползват за учебен кабинет и за учебните площадки, информация за собственика и основанието за ползването им от заявителя; ако документът, въз основа на който се ползват помещенията и площадките, не подлежи на вписване или не е вписан в имотния регистър, се представя копие от съответния документ;  7. списък на преподавателите по образец (Приложение № 4а);  8. свидетелства за съдимост на преподавателите и на ръководителя на учебната дейност; Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ чрез оправомощени длъжностни лица извършва служебна проверка на обстоятелствата по чл. 12, т. 3 и 12а, ал. 2, т. 3 в Министерството на правосъдието за заявените преподаватели, които са български граждани;  9. копие на дипломите за завършено образование на преподавателите и на ръководителя на учебната дейност, а за преподавателите по практическо обучение – и копие на свидетелството за професионална квалификация „Инструктор за обучение на водачи на моторно превозно средство“; документите се представят, когато преподавателят или ръководителят се вписват за първи път в списъка към удостоверение за извършване на обучение; Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ чрез оправомощени длъжностни лица извършва служебна проверка на обстоятелствата по чл. 12, т. 2 и чл. 12а, ал. 2, т. 2 в Националния център за информация и документация за заявените лица, които притежават диплома, издадена от чуждестранни висши училища;  10. копие на удостоверението за професионална компетентност за ръководител на транспортна дейност за международен автомобилен превоз на пътници/товари (за преподавателите по Тема 2) – документът се представя, когато е издаден от държава-член на Европейския съюз и е придружен с легализиран превод; Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ чрез оправомощени длъжностни лица извършва служебна проверка на обстоятелствата по чл. 12, т. 2 в системата, администрирана от агенцията;  11. копие на трудова или осигурителна книжка, удостоверяващи професионалния опит на преподавателите по чл. 12, т. 4 и 5 - документът се представя за преподавател, който се вписва за първи път в списък към удостоверение за регистрация; за доказване на професионалният опит на преподавателите по управление на МПС от съответната категория, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ чрез оправомощени длъжностни лица извършва служебна проверка в информационната система по чл. 27, ал. 7 от 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 (обн., ДВ, бр. 82 от 2002 г.) (Наредба № 37)“;  12. копие на свидетелствата за управление на МПС на преподавателите и на ръководителя на учебната дейност - документът се представя за преподавателите и ръководителя на учебната дейност, които за първи път се вписват в списък към удостоверение или за преподавателите и ръководителя на учебната дейност, в чиито свидетелства за управление на моторно превозно средство има промяна на данните след предходното им представяне в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“;  13. списък на превозните средства, с които ще се извършва обучението, съдържащ регистрационния номер, марката, модела, идентификационния номер; в зависимост от изискванията към ППС за съответната категория списъкът съдържа и данни за:  а) автомобила:  – допустима максимална скорост;  – допустима максимална маса;  – брой места за сядане освен мястото на водача;  – дължина;  – широчина;  – наличие на антиблокираща спирачна система;  – брой предавки;  – наличие на тахограф;  – широчина и височина на товарното отделение;  – без педал на съединителя;  б) ремаркето:  – допустима максимална маса;  – дължина, широчина;  – широчина и височина на товарното отделение;  – наличие на антиблокираща спирачна система;  14. копие на свидетелствата за регистрация (документите се представят за ППС, които се вписват за първи път в списък към удостоверение за извършване на обучение, или за ППС, в данните за които има промяна след предходното им представяне в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“) и знак за преминат периодичен преглед (за ППС, което е преминало последния периодичен преглед в системата на МВР); за превозни средства, които са преминали периодичен преглед в контролно технически пункт; Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ чрез оправомощени лица, извършва служебна проверка в системата, администрирана от агенцията;  15. копие на документ за собственост или договор за наем или лизинг за превозните средства, с които ще се извършва обучението;  Предлагаме да отпадне „или договор за наем“.  Мотив: Практиката от Наредба № 37 показа, че наемът е форма на арендатерство. | Не се приема | Предложението е ограничаващо. |
| § 10. В чл. 12 се правят следните изменения и допълнения:  1. В т. 2 накрая на текста се добавя:  „като преподавателите по тема 2 трябва да притежават съответното удостоверение за професионална компетентност за ръководител на транспортна дейност за международен автомобилен превоз на пътници/товари, издадено по реда на чл. 5, ал. 2 от Наредба № 11от 31.10.2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари;“  Предлагаме в т.2 Преподавателите които провеждат обучението да са с висше образование.  Мотив: Все пак това е учебен процес и освен професионални познания и умения са необходими и други качества, като: ниво на интелект, методи на обучение, психологически и педагогически познания. | Не се приема | Няма такова изискване в Директива 2018/645. |
| **§ 10.** В чл. 12 се правят следните изменения и допълнения:  1. В т. 2 накрая на текста се добавя:  „като преподавателите по тема 2 трябва да притежават съответното удостоверение за професионална компетентност за ръководител на транспортна дейност за международен автомобилен превоз на пътници/товари, издадено по реда на чл. 5, ал. 2 от Наредба № 11от 31.10.2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари;“  Предлагаме в т.2 Преподавателите които провеждат обучението да са с висше образование.  Мотив: Все пак това е учебен процес и освен професионални познания и умения са необходими и други качества, като: ниво на интелект, методи на обучение, психологически и педагогически познания.  2. Точка 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 да придобиване на правоспособност от съответната категория - за преподавателите по практическо обучение;“.  3. Създава се точка 6:  „6. притежават удостоверение за професионална компетентност или свидетелство за професионална квалификация „Инструктор за обучение на водачи на моторно превозно средство“ – за преподавателите по практическо обучение“.  **Предлагаме да отпадне вместо „или“ да бъде „и“ /изречение първо/**  **Мотив: Удостоверението за професионална компетентност не е достатъчно за преподавателската дейност.** | Не се приема  Приема се с редакция | Няма такова изискване в Директива 2018/645.  Отразено в § 10, т. 1 от проекта |
| **§ 11.** Създава се чл. 12а:  „Чл. 12а. (1) Учебната дейност се организира от ръководител на учебната дейност. Едно и също лице може да бъде ръководител на учебната дейност само на един учебен център.  (2) Ръководителят на учебната дейност трябва да:  1. притежава свидетелство за управление на МПС;  Предлагаме да се добави от категории С, СЕ, Д  Мотив: Не може да има контрол без да притежава съответната компетенция. | Не се приема | Отпаднало е изискването учебния център да има ръководител на учебната дейност. С проекта се въвежда изискване организирането и провеждането на обучението за придобиване на карта за квалификация да се извършва от управителя на учебния център. |
| 2. има най-малко средно образование;  Предлагаме вместо средно образование да бъде висше образование.  Мотив: Не може образованието му да бъде по-ниско от това на подичинените му.  3. не е осъждан за умишлено престъпление от общ характер или не е лишаван по съдебен ред от правото да управлява МПС;  4. е назначен по трудов договор като ръководител на учебната дейност в съответния учебен център, освен когато е управител на лицето по чл. 7, ал. 1. | Не се приема | Отпаднало е изискването учебния център да има ръководител на учебната дейност. С проекта се въвежда изискване организирането и провеждането на обучението за придобиване на карта за квалификация да се извършва от управителя на учебния център. |
| (3) Когато обучението се извършва в професионални училища, професионални гимназии, професионални колежи и средни училища с професионални паралелки, директорът определя със заповед лице от персонала, което отговаря на изискванията по т. 1 - 3 на предходната алинея, за да изпълнява функциите на ръководител на учебната дейност.“  Предлагаме да отпаднат висшите училища.  Мотив: Нивото и програмите на специалностите във висшите училища в момента са на изключително ниско и непрофесионално ниво. Смятаме, че има организации в България, както и в ЕС, които биха могли да провеждат по-добре това обучение. | Не се приема | Отпаднало е изискването учебния център да има ръководител на учебната дейност. С проекта се въвежда изискване организирането и провеждането на обучението за придобиване на карта за квалификация да се извършва от управителя на учебния център. |
| **§ 12.** Член 13 се изменя така:  За периодичното обучение изискванията към ППС да са същите както за придобиване на начална квалификация.  Мотив: Все пак това е обучение и този който го провежда трябва да има възможност за реакции, с цел корекция в поведението на обучаемия.  „Чл. 13. (1) Пътните превозни средства, с които се провежда практическото обучение за придобиване на начална квалификация, са от съответните категории по чл. 150а от Закона за движението по пътищата и трябва да отговарят на изискванията към превозните средства определени в чл. 15, ал. 1, от 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 № 38).  (2) Превозните средства, използвани при обучението на кандидати за придобиване на начална квалификация, които към момента на обучението не притежават правоспособност за управление на МПС от съответната категория, отговарят и на изискванията определени в чл. 8, ал. 1, 4 и 7 от Наредба № 37.  (3) 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 18.02.2013 г. за изменение в конструкцията на регистрираните пътни превозни средства и индивидуално одобряване на пътни превозни средства, регистрирани извън Европейския съюз, или друга държава – страна по споразумението за Европейското икономическо пространство.  (4) Учебната площадка трябва да е с размери и оборудване, които позволяват извършването на обучение по темите и целите от учебната документация.  (5) Помещението, използвано за учебен кабинет, трябва да отговаря на следните изисквания:  1. да бъде собствено или наето;  2. за него да е издаден документ от служба за трудова медицина, с който се удостоверява, че кабинетът отговаря на изискванията за учебен кабинет, осигурени са безопасни и здравословни условия за провеждане на обучението и е определен максималният брой на обучаемите, които могат да се обучават; | Не се приема | В Директива 2018/645 за изменение на Директива 2003/59, няма изискване към превозните средства, с които се провежда периодичното обучение. |
| 3. да има регистрация, като търговски обект за извършване на обучение за придобиване карта за квалификация на водача.  Предлагаме точка 3 да отпадне.  Мотив: Това не е търговски обект.  4. да отговаря на изискванията за пожарна безопасност;  5. общата площ на помещението не може да е по-малка от 20 м2;  6. да е оборудвано с технически средства за провеждане на обучението;  (6) В учебния кабинет се осигуряват:  1. табло или платно за писане с площ не по-малка от 0,7 м2;  2. работно място (катедра, маса) за преподавателя;  3. работно място за всеки обучаван.  (7) Учебният кабинет се оборудва с дидактически материали и учебно-технически средства за онагледяване на учебния процес съгласно изискванията на учебната документация за съответното обучение.“. | Приема се |  |
| **§ 13.** Член 15 се изменя така:  „Чл. 15. (1) Кандидатите за придобиване на начална квалификация или за усъвършенстване на познанията им (периодично обучение) се записват от учебните центрове в регистър, администриран от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ в системата по чл. 10, ал. 5 съгласно изискванията на учебната документация по чл. 8, ал. 2.  (2) Кандидатите за придобиване на начална квалификация или за усъвършенстване на познанията им (периодично обучение) при записване за обучение в учебния център подават декларация по образец (Приложение № 5а).  (3) Теоретичното обучение се провежда с предварително определена група или индивидуално. За провеждане на обучението учебният център изготвя в информационната система по чл. 10, ал. 5 график на занятията в кабинета, съгласно изискванията на учебната документация по чл. 8, ал. 2.  Предлагаме записите да се съхраняват 6 /шест/ месеца вместо предложената една година, както и графикът да се съставя и утвърждава от Ръководителя на УЦ минимум един месец преди началната дата....  (4) Преди провеждане на индивидуално обучение се изготвя график за съответния кандидат, в който се вписват датите и часовете, на които ще се провежда периодичното обучение или датите и часовете, на които ще се провежда обучението за придобиване на начална квалификация, за всеки следващ период от седем дни.  (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.  (6) Когато поради технически причини не е възможно отразяването на присъствията и отсъствията на кандидатите в електронния дневник, преподавателят своевременно ги нанася на хартиен носител.  (7) След отпадането на невъзможността по ал. 6 присъствията и отсъствията се нанасят и в електронния дневник.“ | Не се приема | Отпада изискването обучението да се организира от ръководител на учебната дейност. Няма изискване теоретичното обучение да се провежда в кабинет, оборудван с камери за видеонаблюдение, както в проекта, така и в действащата нормативна уредба. |
| **§ 14.** В чл. 16 се правят следните изменения и допълнения:  Предлагаме частта с всички видове училища да отпадне.  Мотив: Нека се занимават изключително и само с различните образователни степени, които и без това са на изключително ниско ниво.  1. В ал. 2 се създава изречение второ:  „Обучението се счита за преминато при присъствие на кандидата на не по-малко от 80 % 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 80 % от предвидените за всеки модул учебни часове.“. | Не се приема  1. Няма конкретно предложение | В чл. 7в от Закона за автомобилните превози са определени лицата, които могат да извършват обучение. |
| **§ 16.** В чл. 18 се правят следните изменения и допълнения:  1. Алинея 1 се изменя така:  „(1) Периодичното обучение се провежда за усъвършенстване и актуализиране на знанията на водачите на всеки пет години като се обръща специално внимание на пътната безопасност, на здравословните и безопасни условия на труд и на намаляването на въздействието на управлението на превозни средства върху околната среда. То обхваща различни теми като включва най-малко една тема, свързана с пътната безопасност.“  2. Алинея 4 се изменя така:  „(4) Периодичното обучение е с продължителност 35 часа. Обучението се счита за преминато при присъствие на кандидата на не по-малко от 80 % от предвидените учебни часове.“  Предлагаме да останат 80% присъствие.  3. 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.“ | 1. Няма конкретно предложение  2. Приема се с редакция  3. Няма конкретно предложение | 2. Отразено в § 15 към чл. 16 |
| **§ 40.** Създава се Приложение № 5а към чл. 15, ал. 2:  „Приложение № 5а  към чл. 15, ал. 2  ДЕКЛАРАЦИЯ  Долуподписаният/ата . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .  ЕГН . . . . . . . . . . . . , лична карта № . . . . . . . . . . . ., изд. на . . . . . . . . . . . г., МВР – гр. . . . . . . . . . .,  постоянен адрес: гр. (с.) . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . Област . . . . . . . . . . . . . . . . . . ж.к./ул. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . ., тел. . . . . . . . . . . . . . . . .  желая да премина обучение за придобиване на карта за квалификация на водач на МПС за превоз на товари/пътници (ненужното се зачертава) по:  . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .  ***/ кандидатът посочва желания модул или записва „всички модули“/***  ДЕКЛАРИРАМ, ЧЕ отговарям на изискванията към кандидатите, определени в Наредба № 41 и:  □ съм гражданин на държава-член на Европейския съюз и съм установил обичайното си пребиваване в Република България;  □ съм гражданин на държава, която не е член на Европейския съюз и предприятието, в което съм назначен на трудов договор, е установено в Република България;  □ притежавам свидетелство за управление на МПС от следните категории:  - кат. . . . . . . придобита на . . . . . . . . . . . . . . ; кат. . . . . . . придобита на . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .;  - кат. . . . . . . придобита на . . . . . . . . . . . . . . ; кат. . . . . . . придобита на . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . ;  □ притежавам карта за квалификация на водача на МПС за превоз на товари/пътници №……….(ненужното се зачертава).  □ ДЕКЛАРИРАМ, че съм съгласен личните ми данни да бъдат обработвани на основание нормативната уредба на Република България и Европейския Съюз, за вписване в регистъра по чл. 15, ал. 1 от Наредба № 41 от 2008 г.  Гр. . . . . . . . . . . . . . . . . . .  Дата: . . . . . . . . . . . . . . . . ДЕКЛАРАТОР: . . . . . . . . . . . .  /подпис/“ | Приема се с редакция | Отразено в § 40 |
| 5. | инж. Чавдар Здравков, експерт в дирекция „Професионално образование и обучение“ на МОН  (04-01-00-726/6/26.08.2020 г.) | Във връзка с проекта за изменение 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, предлагаме допълнително към досегашния чл. 7 следните уточнения:  В чл. 7, ал. 1 освен заличаване на думата „общообразователни“ да се заличат и „професионални училища“, а след паралелки да се добави „по специалности включващи придобиване на правоспособност за управление на МПС,“ като мястото на „професионални колежи“ е след този нов текст.    Прилагаме пълният текст на чл. 7 с предлаганите поправки.  „Чл. 7. Курсове за обучение на водачи за придобиване на начална квалификация и  за усъвършенстване на познанията им (периодично обучение) се организират от търговци и юридически лица с нестопанска цел, от професионални гимназии и средни училища, с професионални паралелки по специалности включващи придобиване на правоспособност за управление на МПС, професионални колежи, както и висшите училища, които притежават удостоверение за регистрация.“  Министерството на образованието и науката мотивира и подкрепя използването на възможностите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, категория „C“ от учениците в XII клас, покрили нормативните условия за това. За целта се използват инструментите на разширената професионална и допълнителната подготовка в типовите учебни планове както и на практиката на реално работно място при дуална форма на обучение. Организацията на обучението се регламентира в конкретните училищни учебни планове. При създаване на необходимите условия (вкл. и нормативни) това може да се съчетае с придобиване на професионална компетентност за водачи, което да позволи реализация на пазара на труда веднага след завършване на XII клас. | Не се приема | В чл. 7в от Закона за автомобилните превози са определени лицата, които могат да извършват обучение. |
| 6. | Сдружение Автотехнически експерти по пътна безопасност  (04-01-00-726/7/27.08.2020 г.) | Сдружение Автотехнически експерти по пътна безопасност е изготвил следните предложения по публикувания проект за обществено обсъждане, както следва:  При обучение за придобиване на начална квалификация и продължаващо обучение на водачите на превозно средство:  1. Одобрените теми и цели при провеждането на обучението за придобиване на начална квалификация и продължаващо обучение на водачите на превозни средства изцяло да съвпадат с тези от Приложение I на Директива 2003/59/ЕО без да се добавят теми, които не са част от това обучение. Представената допълнителна информация в проекта за изменение на Наредба № 41 (Приложение № 3а към чл. 8, ал. 2) значително се различава от обучението и придобиването на знанията и уменията на водачите в другите европейски държави като Австрия, Германия, Белгия и др. | Няма конкретно предложение | Темите, определени в Приложение № 3а към чл. 8, ал. 2 от проекта, са съгласно посочените в Приложението от Директива 2018/645. |
| 2. Да бъде предвидена възможност за пет модулно обучение на водачите при провеждането на продължаващото обучение, така че да могат да посещават всеки модул в рамките на един ден в продължение на 5 години.  Предложението е по примера на останалите европейски държави с цел транспортните предприятия да са по-гъвкави като няма да е необходимо да се лишават от услугите на водачите си в продължение на цяла седмица, в която те да са на обучение – ангажимента се разпределя по 1 работен ден на година.  Модулите са част от темите и целите на първоначалното обучение, като чрез периодичното обучение е необходимо тяхното затвърждаване. Пример:  Модул 1  Да се осведомят водачите на превозните средства за рисковете на пътя и за произшествия при работа;  Модул 2  Способност за възприемане на поведение, което подпомага подобряването на имиджа на компанията;  Модул 3  Способност за оптимизиране на консумацията на гориво;  Модул 4  Да се познава социалната среда на автомобилния транспорт и съответната правна уредба;  Модул 5  Способност за натоварване на превозното средство със спазване на правилата за безопасност и правилно използване на превозното средство. | Не се приема | Съгласно раздел 4 от Приложението от Директива 2018/645, продължителността на курсовете за периодичното обучение трябва да бъде 35 часа на всеки пет години, разпределени на периоди с продължителност най-малко седем часа, които може да бъдат разделени в два последователни дни.  Периодичното обучение трябва да обхваща темите предвидени в раздел 1 от Приложението от цитираната директива. |
| 3. Преподавателите по съответните теми да притежават удостоверение или сертификат за преминато теоретично и практическо обучение включващо знанията, които се придобиват по съответните модули (т.е. да е доказана професионалната компетентност на преподавателите по всяка една от темите.) | Не се приема | В Република България не е определена институцията, която да проведе обучението и да издаде съответния документ. |
| 4. Обучението на преподавателите да се провежда от висши училища, в които се изучават съответните специалност, в теоретичните и практическите учебни планове, на които има включени дисциплините от Приложение № 3а към чл. 8, ал. 2 или от организации, оправомощени в друга държава-членка на Европейския съюз за такава дейност. | Не се приема | Съгласно чл. 4 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност, такива ограничаващи изисквания трябва да бъдат уредени със закон. Принципно подкрепяме предложението. |
| 5. При настъпване на промяна в обстоятелствата, касаещи одобрените масиви от изпитни въпроси, които се включват в тестовете и казусите за провеждането на изпитите, учебните центрове да са длъжни да ги актуализират и да ги подадат за одобрение от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ в едномесечен срок. | Приема се по принцип | В проекта е предвидено Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да изготвя и съответно актуализира масив от изпитни въпроси. |
| 6. До утвърждаването на актуализирания масив от изпитни въпроси и казуси от ИА „Автомобилна администрация“, въпросите и казусите, които се изменят да не се включват в тестовете за провеждане на изпити. | Приема се по принцип | В проекта е предвидено Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да изготвя и съответно актуализира масив от изпитни въпроси. Следователно неактуализирани изпитни въпроси няма да бъдат включвани при провеждането на изпита. |
| 7. Текстовете на целите при провеждането на обучението да се преработят в съответствие със специфичната терминология съгласно директивата. | 7. Няма конкретни предложения |  |
| При обучение за придобиване на начална квалификация на водачите:  1. Разрешение за обучение за придобиване на начална квалификация на водачите, да се издава на учебни центрове притежаващи разрешение за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категория С1, С, D1 и D, същото да се провежда едновременно с обучението за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство от съответната категория.  Обучението е независимо и в Директивата е записано, че то може да започне и преди да е започнало обучение за придобиване на правоспособност. Обърнато е внимание и на продължителността му при такива случаи от 280 часа. | 1. Не се приема | 1. Основанията за издаване на удостоверения за регистрация за извършване на обучение на кандидати за придобиване на карта за квалификация на водача и разрешение за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС са регламентирани в два различни закона. |
| 2. Изпитите на водачите за придобиване на начална квалификация да се организират и провеждат в кабинети на ИА „Автомобилна администрация“ (съгласно Директива 2003/59/ЕО), които да са оборудвани със система за видеонаблюдение. | 2. Не се приема | Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ не разполага с необходимия административен капацитет, за да организира и провежда и този вид изпити. Съгласно Директива 2018/645 няма такова изискване. |
| 3. При провеждане на обучение за придобиване на начална квалификация на водачите, използваните пътни превозни средства да отговарят както до момента на изискванията съгласно чл. 8, ал. 1, 4 и 7 от Наредба № 37. | 3. Не се приема | 3. Съгласно Директива 2018/645, превозните средства трябва да отговарят на изискванията към превозните средства, определени в Директива 2006/126. |
| 4. При обучение за придобиване на начална квалификация, същото да се счита за преминато при присъствие на кандидата на 100% от предвидените за всеки модул учебни часове. Допуска се закъснение, но не по-повече от 25% от първия час на всеки модул, но не и отсъствие на кандидата от лекции на останалата част от обучението на целия Модул. | 4. Не се приема | 4. С предложението в § 15относно чл. 16 от проекта, се допуска 15 % отсъствие от предвидените за всеки модул учебни часове, което съответства на 42 учебни часа в пълния курс на обучение и 21учебни часа в ускорения курс. Считаме, че предложената възможност няма да навреди на учебния процес |
| При обучение за придобиване на периодична квалификация на водачите:  1. Теоретичното обучение на кандидатите при периодичното обучение на водачите да се провежда по предварително изготвен график от учебния център, вписан в електронната система на ИА „Автомобилна администрация“ за конкретния модул (индивидуално или групово) в лицензиран от ИА „Автомобилна администрация кабинет, оборудван със система за видеонаблюдение, като се определят минимални изисквания към техническите характеристики на системата. | 1. Не се приема | По отношение на изготвяне на график съгласно § 13 относно чл. 15, ал. 3 учебния център изготвя график на занятията.  Изискването кабинета да е оборудван със система за видеонаблюдение е ограничаващо. |
| 2. Графикът да се изготвя от ръководителя на учебния център или от упълномощено от него длъжностно лице и утвърждава от ИА „Автомобилна администрация“, минимум шест месеца преди началната дата на първия модул на обучение. В графика да се посочват съответните дати, часове и продължителност за обучение по всеки един от модулите и да бъде публично достъпен на страницата в интернет на учебния център. | 2. Не се приема | Отпада изискването за ръководител на учебната дейност. С проекта на наредбата се предвижда задълженията по организиране и спазване на учебния процес да се изпълняват от управителя на учебния център. |
| 3. Кандидатите да имат възможност да избират последователността за обучение по съответния модул по предварително изготвен и обявен от учебния център график, като не е задължително групата за обучение да е от едни и същи кандидати. | 3. Не се приема | 3. Това би създало хаос в обучението. |
| 4. Групата не може да надвишава повече от максималния брой места в лицензирания от ИА „Автомобилна администрация“ кабинет, оборудван със система за видеонаблюдение, като се определят минималните изисквания към техническите характеристики на системата. | 4. Приема се частично | 4. По отношение максималния брой места в кабинета, предложението е отразено в § 11, относно чл. 13, ал. 3, т. 2 от проекта.  Предложеното изискване кабинетите да са оборудвани със система за видеонаблюдение е ограничаващо.  Целта на директивата е да има ясни механизми за контрол, а не кой, кога и по какви теми се е обучавал. |
| 5. При завършване на обучението за придобиване на периодична квалификация на водачите по съответния модул, кандидата получава от учебния център сертификат за завършено обучение за модула. При завършване на обучението по всички модули водача получава от учебния център удостоверение за завършената периодична квалификация, на базата на което се издава от ИА „Автомобилна администрация“ карта за квалификация на водача. | 5. Не се приема | 5. Съгласно Директива 2003/59, след преминатото периодично обучение на кандидатите се издават удостоверения за професионална компетентност. |
| 6. При провеждане на периодичното обучение, използваните пътни превозни средства, да не е задължително условие същите да отговарят на изискванията съгласно чл. 8, ал. 1, 4 и 7 от Наредба № 37. | 6. Приема се по принцип | 6. В § 11 от проекта на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 41, е посочено изискване за пътните превозни средства, които се използват за практическо обучение за придобиване на начална квалификация. |
| 7. При периодично обучение на водачите, същото да се счита за преминато при присъствие на кандидата на 100% от предвидените за всеки модул учебни часове. Допуска се закъснение, но не по-повече 25% от първите часове на всеки модул, но не и отсъствие на кандидата от лекции на останалата част от обучението на целия Модул. | 7. Не се приема | 7. С предложението в § 15относно чл. 16 от проекта, се допуска 15 % отсъствие от предвидените за всеки модул учебни часове, което съответства на 42 учебни часа в пълния курс на обучение и 21учебни часа в ускорения курс. Считаме, че предложената възможност няма да навреди на учебния процес |
| 8. При констатиране на нарушения по време на обучението, да се отнемат правата на преподавателите извършващи обучението. | 8. Не се приема | 8. Условията за прекратяване на права са регламентирани със Закона за автомобилните превози. |
| Гореизложените предложения са заимствани от нормативната уредба, регулираща този вид дейност във Федерална Република Германия, което създава реална възможност за единна практика при провеждането на обучението, като същевременно обучението на водачите, ще бъде реално и гъвкаво.  Минималните изисквания, на които трябва да се отговори при началната квалификация и продължаващото обучение, засягат правилата за безопасност, които трябва да се спазват при управление на превозно средство и когато превозното средство е спряло. Развитието на защитното управление на превозно средство, предвиждане на опасността, съобразяване с другите участници в движението, което предполага и рационална консумация на гориво, ще има положително въздействие върху обществото и самия автомобилен транспортен сектор при равни условия на конкуренция както при обучението, така и при транспортните предприятия. | Няма конкретно предложение. |  |
| 7. | Съюз на Автоинструкторите-Варна  (04-01-00-726/9/28.08.2020 г.) | Чл. 7 ал.2 се изменя ...........се определят с единна учебна документация утвърдена от МОН . мотив : Трябва да се преустанови практиката всеки да създава учебна документация и да обучава според нея . МОН е в изключителните си правомощия да одобрява такава щом е свързана с обучение . | Не се приема | Предложението относно единна учебна документация не се приема т. к. всеки учебен център изготвя своя методика за обучение и учебна документация, а постигането на еднакво ниво на знания и умения се постига чрез единен масив от изпитни въпроси |
| ал. 5 да се добави ..издадено по тази наредба . мотив : Да бъде конкретизирано за да не се дава повод за различни тълкувания . | Не се приема | В Наредба № 41 е регламентирано издаването на удостоверение за регистрация. |
| чл. 8 ал.1 т.1 Регистрацията на лица регистрирани по българското законодателство става служебно. мотив: намаляване на излишните документи . | Приема се по принцип | В § 7 относно чл. 8, ал. 1, т. 1 е посочено кои лица представят документа, удостоверяващ регистрация им. |
| т.3 Да отпадне или да се перифразира на : Копие на удостоверение или документ за статут на учебен кабинет . мотив : Не може да наемаме и да сменяме статути на кабинети за всяка една Наредба . Един кабинет може да се използва и за 37 , 40 и 41 след като отговаря на изискванията . Някой от фирмите имат сключени договори с училища или читалища да използват учебни кабинети . Те са със статут на такива но не са и не могат да бъдат регистрирани като търговски обекти . | Приема се |  |
| т.4 Да отпадне . мотив : Не виждаме необходимост от такава застраховка. И сега ППС имат ГО и застраховка места в които са отбелязани, че се ползват за учебни цели. Покажете статистика, която да покаже тази необходимост: Колко ПТП-та са станали по вина на учебно ППС и колко случаи има на отказ от застрахователя да изплати щета. | Приема се |  |
| т.10 Да отпадне. мотив: Няма такова изискване за преподавателите по „Нормативна уредба” за обучение на водачи от кат. С по Наредба 37. Каква е разликата и защо не се признават дипломите на завършилите специалност „Организация и управление на автомобилният транспорт” | Приема се |  |
| т.12 Допълнение: След думите .....има промяна на данните се добавя; относно придобитите или отнети категории. мотив: Изхождайки от така написаното в проекта трябва да правим промяна при всяка смяна на свидетелството за управление. | Не се приема | Съгласно изискването на § 7, т. 1, относно чл. 8, ал. 1, т. 8 от проекта, копие на свидетелство за управление на МПС се прилага към заявление за промяна или за издаване на удостоверение за регистрация. В проекта не е регламентирано документите да се представят след промяна на данните в тях. |
| Чл. 8 ал. 8 В края на изречението НАП да отпадне. мотив : Не виждаме какво общо има НАП с цитираните членове и алинеи. | Приема се |  |
| Чл. 12а ал. 1 Да се добави: по тази Наредба. мотив: Лицето изпълняващо длъжността „Ръководител на учебен център” да може да съвместява същата и по Наредба 37. | Не се приема | Отпада изискването за ръководител на учебната дейност. С проекта на наредбата се предвижда задълженията по организиране и спазване на учебния процес да се изпълняват от управителя на учебния център. |
| Чл. 15 ал.8 /нова/ Когато няма възможност по обективни или субективни причини да се проведе част от обучението, ръководителя на учебният център прави промяна в графика за обучение. мотив: Трябва да има гъвкавост. Не може график съставен 7-8 а, при началната 23-24 дена по рано винаги да се изпълнява както е написан. Случва се преподавател да се разболее или да прекъсне ел. захранване а, ако обучението е предвидено на части през 5 годишния период, какъв график ще правим. | Не се приема | Отпада изискването за ръководител на учебната дейност. С проекта на наредбата се предвижда задълженията по организиране и спазване на учебния процес да се изпълняват от управителя на учебния център. |
| Чл. 16 ал. 2 и 3 Чл. 17 ал. 4 Чл. 18 ал. 4 Да останат сегашните 70%. мотив: МОН чиито приоритет е учебната документация за обучение на водачи на МПС предвижда в стандартите минимум 70% присъствие а, ние в голямата част обучаваме водачи със стаж. | Не се приема | С предложението в § 15 относно чл. 16 от проекта, се допуска 15 % отсъствие от предвидените за всеки модул учебни часове, което съответства на 42 учебни часа в пълния курс на обучение и 21 учебни часа в ускорения курс. Считаме, че предложената възможност няма да навреди на учебния процес |
| Чл.23 ал.2 .......общо 120 минути , да се промени на 180 минути. мотив: сегашното предвидено време е 180 минути, заедно с казусите . Време 1,5 минути на въпрос е прекалено малко за прочитането му, прочитане и отбелязване на верния отговор и за попълване на отворените въпроси | Не се приема | В Директива 2018/645 за изменение на Директива 2003/59 е определена продължителността на изпитите. |
| ал.4 Да се промени на........е отговорил правилно най-малко на 50 въпроса. | Не се приема | Предложението не внася промени, различни от посочените в проекта. |
| Чл. 24 ал.8 Да се коригира на ........освен председателя и члена на изпитната комисия...... мотив: Изпита се провежда от комисия. | Приема се |  |
| Чл.44 ал.2 Накрая се добавя или предписание. мотив: Тази мярка е залегнала и в ЗАНН. | Не се приема | В Закона за автомобилните превози е определен редът за извършване на контролна дейност. |
| §50 и §51 Не е ясно какво се случва с картите издадени след 23.05.2020 г. | Няма конкретно предложение. | В цитираните параграфи е посочено. |
| 8. | Българска Автоинструкторска Колегия  (04-01-00-726/10/28.08.2020 г.) | Във връзка с публикуван проект за обществено обсъждане на промени в 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 Ви представям становище върху проектопромените с аргументирани коментари и градивен анализ в посока на усъвършенстване на предложения за разискване текст.  На първо място, всяка инициатива в подкрепа на намаляване на административната тежест върху бизнеса, с чиято обосновка стартират проектопромените, следва да бъде подкрепена еднозначно, особено в условията на настоящата усложняваща се стопанска конюнктура, предвид предизвикателствата на глобалната епидемиологична обстановка. За да се реализира в цялост същото намерение за облекчаване на стопанската дейност е наложително да се предприемат адекватни и работещи мерки в посока облекчаване на административната тежест върху сектора. | Няма конкретно предложение. |  |
| По отношение на промените в чл.7, ал.4 следва да се подчертае, че длъжността на ръководител на учебната дейност се свързва предимно с упражняването на административни функции и би следвало да е преценка за назначаване на лицето по ал.1 в зависимост от обема и мащабите на бизнес-дейността, в противен случай въвеждането на подобна длъжност би създало ненужни административни затруднения и би отежнило работата на микро фирмите и на фирмите със силно ограничен обем работа. Допълнително, длъжността ”ръководител” по-скоро не показва силна практическа връзка с реалната оценка и влияние върху пътната безопасност, доколкото се касае за предимно административна същност, и ефектът от въвеждането й би бил противоречив. | Приема се | Отпада изискването в учебния център да има назначено лице, като ръководител на учебната дейност. |
| По отношение на чл.7, ал. 5 е необходимо да се коментира тежестта, която въвежда подобно изискване: непълното използване на учебните кабинети предполагат поддържането на високи икономически разходи, ниска пазарна ефективност, загуби от непълно използване на капацитет и като цяло реализиране на неоправдано високи производствени разходи за единица услуга. В условията на икономическите предизвикателства пред сектора следва да се преосмисли възможността един и същ учебен кабинет да може да бъде включван не само към едно удостоверение с цел облекчаване на бизнеса, пълно използване на учебните кабинети и реализиране на по-висока ефективност в работата със съкращаване на разходите. | Няма конкретно предложение |  |
| Относно чл. 8 следва да се коментира ал. 5, като документът от служба трудова медицина не би следвало да се изисква при вписване в регистъра, а да е отговорност на бизнеса при последяващи проверки на съответните отговорни институции. Аналогичен подход е приложим при изискването за документ от служба по пожарна безопасност. | Няма конкретно предложение |  |
| Необходимо е да се специфизира смисълът на чл.10, ал.5 относно „техническото устройство” и в случай, че се касае за електронен тип контролно устройство, да се подчертае липсата на достатъчна аргументираност и практическа необходимост в прилагането на подобен тип решение. | Няма конкретно предложение |  |
| Относно чл. 12а, с който се въвеждат „ръководител” и изисквания към длъжността, аргументирано тази проектопромяна следва да бъде отхвърлена поради редица причини, които налагат дейността на ръководителя като ограничаващ фактор в работата на бизнесите, тогава, когато се касае за микро и малък бизнес, какъвто впрочем с структурният облик на сектора. Поддържането на административната фигура ръководител, която няма пряко отношение към подобряване на пътната безопасност, натоварва икономически малките фирми – особено тези с нисък обем на работа, което, заедно с изискването за назначаване на трудов договор, е огромна пречка пред просъществуването на тези бизнеси и вместо да подкрепи идеята за разтоварване на административната тежест, би могло да реализира точно обратната силно негативна перспектива, като затрудни финансовото оцеляване на малките и микро фирми. Несъмнено въвеждането на допълнителната административна функция „ръководител” без особено отношение към развитието на БДП би генерирало негативни последици, които да поставят малкият, микро и среден бизнес в неравностойна позиция спрямо икономическите възможности и капацитети на едрия бизнес в сектора и би могло да повлияе върху последващо преразпределение на пазарите. | Приема се | Отпада изискването учебния център да има назначено лице, като ръководител на учебната дейност. |
| По отношение на чл.13, ал. 5 е необходимо текстът да отпадне. Въвеждането на изискване за минимална площ от 20 кв.м. е недостатъчно аргументирано и икономически необосновано. Същото изискване следва да отпадне поради няколко практически аргумента. На първо място, икономически неоправдано е поддържането на 20 кв.м. площ за фирми, които обучават малък брой курсисти, например 3-ма или 4-ма в група. В тези случаи микро-фирмите и малките фирми с ограничен обем на дейността ще генерират значителни загуби в сравнение с фирмите с конкурентни пазарни позиции и голям обем на дейност, тъй като при различен обем на дейност и обучение всички ще бъдат принудени да поддържат поне 20 кв. м. обучителна площ и да заплащат разходи върху минимума от тази квадратура- в това число наеми /или данъци/, режийни разходи – ток, вода, почистване и прочие. Очевидно подобно изискване не би било равнопоставеност по действие спрямо малките фирми и тези с малък обем дейност от една страна и бизнесите с добри пазарни позиции от друга, и би следвало да се подхожда с особена отговорност спрямо възможността от последващо преразпределение на пазарите за сметка на най-уязвимата част от бизнес сектора. Ето защо по-подходящо би било да се последва алтернативен подход (под формата на предложение в това становище), в който да се осигури минимална площ на курсист според броя курсисти, за които лицето, желае да получи разрешение за обучаване. Така, ако се заложи норма от 1.5 кв. м. за курсист, всяка фирма би могла да прецени за колко обучаеми би искала да получи разрешение, без да има наложен минимум от 14 курсиста (20 кв.м както в настоящия проект е заложено). Не би следвало да се поставя административна тежест да се поддържа минимум 14 обучителни места, а да се даде възможност фирмите да получат разрешение за най-подходящия за тях максимален брой курсисти - например 5, като за всеки курсист се запази изискване за осигурена работна площ и квадратура. Това ще доведе до по-ниски постоянни разходи, по-висока конкурентоспособост в сектора, реализиране на икономии от мащаба и подобряване на бизнес позициите на микро-, малките и средни икономически субекти в сферата. | Приема се | Предложението е отразено в § 11, относно чл. 13, ал. 3, т. 2 от проекта. |
| Чл. 15 , ал 5. Да отпадне думата „електронния” от словосъчетанието „електронния дневник”. Поради наличието на хартиени носители, като и поради значителните рискове от загуба на информация при електронното подсигуряване и съобразно факта, че дейността се осъществява от определена възрастова група преподаватели, въвеждането на ЕЛЕКТРОННИ дневници е неоправдано спрямо административно-нормативната тежест, и също въвежда допълнителни разходи за интернет услуги в учебните кабинети. | Не се приема | С предложението се цели намаляване броя на документите, които се водят на хартиен носител от учебните центрове, свързани с обучението и повишаване на качеството на контрола на теоретичното обучение за придобиване на карта за квалификация на водача. |
| Чл. 16 и чл. 17 следва да коментират и възможността за дистанционно-присъствена форма на обучение в условията на извънредно положение, извънредна обстановка, и други форс-мажорни обстоятества, предвид настоящата социално-икономическа конюнктура. | Няма конкретно предложение |  |
| Чл. 18, ал.6 не дава яснота и е необходимо да се специфизира изразът: „…преминатите до момента теми се вземат предвид.” | Няма конкретно предложение |  |
| В чл. 19а., ал.2, т.2, необходимо е да се уточнят и изброят електронните документи. Необходимо е да се подчертае като критика двузначността на поддържането на база от електронни документи по отношение на административната тежест върху малките и микро бизнеси, както и върху технологичната и информационна осигуреност и сигурност на електронните системи. | Няма конкретно предложение |  |
| Чл. 20 създава тафтология по отношение на изготвянето на електронен график, тъй като такъв се изготвя на хартиен носител; допълнително подобно изискване би затруднило работата на преподаватели с ограничени умения за работа с компютърни системи. Предложение да отпадне. | Няма конкретно предложение |  |
| Относно чл.28 предвид горепосочените коментари, да се коригира текстът, предвид липсата на достатъчна аргументираност за въвеждане на допълнителна длъжност „ръководител”. | Приема се | Отпада изискването учебния център да има назначено лице, като ръководител на учебната дейност. |
| В обобщение е необходимо да се подчертае, че въвеждането на електронен дневник, електронен график, на изискване за ръководител на учебна дейност на трудов договор, за минимална площ от 20 кв.м. и останалите аргументирано коментирани спорни текстове биха имали неустановено въздействие върху подобряването на дейността на малките и микро фирми в сектора, противоречиво отношение спрямо административната тежест върху малкият и среден бизнес, както и контроверсна връзка с пътната безопасност, поради което, на този етап, е подходящо преосмисляне на текстовете с цел оптимизиране на ефекта от проектопромените на дискутираната Наредба. | Няма конкретно предложение |  |