**СПРАВКА**

за постъпилите предложенията при общественото обсъждане на проекта на Наредба за изменение на Наредба № 38 за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити, проведено в периода 19.05.2022 г. – 20.06.2022 г. по реда на чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове

| **№** | **Подател** | **Бележки/ Предложения** | **Приети/**  **неприети** | **Мотиви** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.** | Бележки, постъпили на 23.05.2022 г. на Портала за обществени консултации от  KalinGavrakov | Моля да въведете задължително в изпита за правоспособност и управление на учебна площадка за всички категории без изключение.  На ДАИ няма да му стигнат парите да купува нови конуси.  Потресаващо е на улиците да има шофьори, които не могат да завиват и да си останат в лентата за движение. А, сагата с паркиране и позиция на паркиране, като на сред полето ... е отделна тема.  Ако едно лице не е усвоило техниката едновременно да завива, превключва скорости и да натиска педали, това си е пускане на потенциален убиец на пешеходци, защото при ситуация, лицето изпада в паника и блокира, а автомобилът се движи докато не прегази пешеходец и спре в стълб или друг автомобил.  Не е случаен огромният ръст на прегазени пешеходци!!!  Това се дължи на липсата на каквито и да е навици и овладяна техника за завиване и маневри (повечето си мислят, че този термин се отнася до мощността на двигателя!!!). | Не се приема. | Предложението е извън обхвата на настоящия проект на наредба. |
| **2.** | Бележки, постъпили на 25.05.2022 г. на Портала за обществени консултации от  Aziti | Тъй като кормуването днес не е нещо специално или лукс, а е ежедневие и необходимост, предлагам изкарването на шофьорските курсове - както теоретичната, така и практичната подготовка по кормуване, оказване на първа помощ, оказване на пътна помощ, да става по учебна програма в училище или в университета или през работодателя. Целта е да се повиши качеството на подготовката и да се намалят катастрофите с млади шофьори. | Не се приема. | Предложението е извън обхвата на настоящия проект на наредба. |
| **3.** | Калин Вълов  (рег. № 04-01-00-720/06.06.2022 г.) | Не съм съгласен с така предложената промяна за чл. 15, ал. 4, с отлагане влизането ѝ в сила от 14.04.2022 г., поради следните причини:  На 30.12.2019 г. беше предложен и приет Проект за промяна на Наредба № 38, в който се предвижда:  С цел ограничаване на субективния фактор при избор на маршрут от страна на лицето, определено да проведе практическия изпит и за навременно подаване на указанията за посоката, в която да продължи движението си кандидата, в § 7 от проекта на наредба е предвидено маршрутът за управление по време на практическите изпити да се определя по електронен начин. Използването на навигационна система по време на изпита ще осигури и възможност да бъде оценено умението на кандидата за взимане на самостоятелни решения по време на управлението.  Общественото обсъждане по предходния проект приключи на 29.01.2020 г.  На 13.04.2021 г. беше публикувана в ДВ, като срокът по чл. 15, ал. 4 бе предвиден да влезе в сила от 14.04.2022 г.  От 30.01.2020 г. до 14.04.2022 г. изминаха повече от 2 години.  А от 13.04.2021 г. до 14.04.2022 г. измина 1 година.  За 1 година ИА „АА“ не можа да определи маршрути и да ги приложи, за да ограничи субективния фактор при избор на маршрут от страна на лицето, определено да проведе практическия изпит, при което да се приложи основна цел „обективен изпит“ на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелствата за управление на превозни средства.  Ако бъде приета промяната по чл. 15, ал. 4 по така предложеното в Проект за промяна на Наредба № 38, то това ще противоречи на чл. 15, чл. 26, чл. 28 от ЗНА, с материалноправните разпоредби и с целта на закона.  Нежеланието поради една или други причини на ИА „АА“ да приложи наредбата в срок, не е повод и основание за промяната на този срок с промяна на Наредба № 38 по ЗНА. | 1.Не се приема.  2. Не се приема. | 1.Съображенията за предложеното изменение са следните:  В Приложение № 4 „Транспорт“ към Споразумението за съвместно управление на Република България в периода 2021 г. – 2025 г. (по-нататък Споразумението) е предвидено предприемането на действия за актуализиране на методиките за обучение и изискванията за придобиване на правоспособност за обучаване на водачи на моторни превозни средства и повишаване на квалификацията им. Предвидено е още преразглеждане на изпитните тестове и съдържащите се в тях въпроси, с цел да бъде извършена преценка относно актуалността и ефективността им за проверка на знанията на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство.  За осъществяването на поставените задачи се предвижда създаването на междуведомствена работна група с участието на експерти от Министерството на транспорта и съобщенията, Министерството на вътрешните работи, Министерството на образованието и науката и Държавната агенция „Безопасност на движението по пътищата“. Работната група следва да предложи мерки за повишаване ефективността на обучението и изпитите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, включително чрез преработване и актуализиране на изпитните въпроси, както и промени в нормативните актове, уреждащи обучението и изпитите.  Предложеното удължаване на срока за влизане в сила на разпоредбите относно оборудването с техническо средство за определяне на маршрута и интерактивните видеоклипове цели да осигури технологично време за изготвяне и утвърждаване на изпитни въпроси със стационарни графични изображения и интерактивни видеоклипове, разработване на маршрути за указване на посоката по време на провеждане на практическите изпити и внедряването им в техническите устройства за провеждане на практическите изпити, които да са съобразени с предложенията на работната група. По този начин ще се постигне устойчивост на нормативната уредба.  2. Проектът за изменение на Наредба № 38 не противоречи на чл. 15 от ЗНА, тъй като не противоречи на нормативен акт от по-висока степен.  Проектът за изменение на Наредба № 38 не противоречи на чл. 26 и 28от ЗНА, тъй като са спазени всички процедурни изисквания. |
| **4.** | Стоян Стоянов – председател на Сдружения Българска автоинструкторска колегия  (04-01-00-565/2/20.06.2022 г.) | 1. Да се премахнат интерактивните клипове като част от изпита.  2. В случай, че предложението се отхвърли, предлагаме срок по параграф 41, отн. чл. 38, ал. 2 от 48 месеца след обнародването в Държавен вестник.  Мотиви:  Кандидатите за придобиване на СУМПС се изпитват в реални условия и използването на видеоклипове за симулиране на реални условия е алогично. Това би оскъпило неоправдано изпитния процес, като няма да допринесе за подобряване на качеството на изпита, тъй като видеоклипа би симулирал единствено реални пътни условия, в каквито и сега се провежда държавният изпит за правоуправление на МПС.  \*Забележка: Правим предложение обществеността и антоинструкторите да бъдат запознавани предварително с предлаганите варианти на видеоклипове, защото в момента нямаме представа какво се визира под тази идея и как би изглеждала тя на практика. Преди обществено обсъждане на подобно предложение е коректно да се представи модела, вариант за запознаване на заинтересованите в обучителния процес лица. | 1. Не се приема.  2. Не се приема. | 1. Предложението е извън обхвата на настоящия проект на наредба.  2. Считаме, че предложеният срок в проекта на наредба е реалистичен и изпълним. |
| 3. Организация на изпитния процес: Въвеждане на часове за изпит.  Мотиви:  Единственото задължение на ИА „АА“ е да организира и контролира изпитния процес. Въвеждането на изпитни часове: напр. от 8:30 до 09:05, от 09:10 до 09:45 и т.н. би позволило много по-добра организация, по-малко разхищение на ресурси в изпитния процес. Предлагаме часовете да се разпределят по реда на запазване на място в изпитна комисия. | 3. Не се приема. | 3. Предложението е извън обхвата на настоящия проект на наредба. |
| 4. да се въведат отделни изпитни комисии за най-масовата категория и отделна комисия за А, С, D категориите при държавен изпит по практика.  Мотиви: С оглед спестяване на време, по-добро планиране на дневната ангажираност на персонала, зает в учебните центрове и пестене на ресурси, включително време, труд, в т.ч. и за служителите на държавните администрации. | 4. Не се приема. | 4. Предложението е извън обхвата на настоящия проект на наредба. |
| 5. Вътрешни практически изпити да се извършват и от обучаващия инструктор.  Мотиви:  Предлагаме да се въведе възможност вътрешният изпит по кормуване да се провежда от един инструктор, включително и от обучаващият по практическо обучение инструктор – преподавател. Мотивите са, че на първо място такъв формат на изпита не е добра и утвърдена практика в държавите от ЕС. На второ място обучаващият преподавател така или иначе е член на изпитната комисия и като такъв извършва изпит в качеството си на член в комисията, поради което не би следвало да е ограничен сам да извършва вътрешни практически изпити.  След като инструкторът може да бъде в изпитна комисия, няма пречки да провежда изпит. Ако в това - вътрешен практически изпит от обучаващ инструктор, се вижда конфликт на интереси, то конфликт на интереси би било и участието на инструктора в изпитната комисия, което от своя страна е абсолютен абсурд. | 5. Не се приема. | 5. Предложението е извън обхвата на настоящия проект на наредба. |
| 6. Вътрешният практически изпит да се извършва по настояване на курсиста.  Мотиви: вътрешните практически изпити, като неутвърдена практика, могат да бъдат използвани като механизъм за оскъпяване на изпита, за некоректни търговски практики, за манипулиране на допълнителни такси, понякога съществено завишени за сметка на курсистите. Вътрешните практически изпити са силно субективни, поради което е необходимо да се предприеме европейският подход към тях на незадължителност на вътрешните изпити. | 6. Не се приема. | 6. Предложението е извън обхвата на настоящия проект на наредба. |
| 7. Да се въведе възможност за запазване на предварителни дати за изпит по кормуване.  Мотиви:  Да се въведе възможност за запазване на датата за изпит след 25-ия учебен час, като разходите по неявяване на изпита да не се възстановяват, а риска от загуба на държавна такса се покрива от курсиста/учебния център. Това ще помогне за по-добрата организация на изпитния процес, а на практика сега дати се запазват две седмици след провеждане на вътрешен изпит по кормуване: не можем да си обясним защо е необходимо да са налични тези две седмици, тъй като в момента няма организация и планиране на местата за явяване на изпит, а има състезателно начало за явяване на изпит измежду възможностите на регионалните администрации да предложат някакви изпитни места и дати. На практика няма планиране на изпитния процес и планиране на дати за изпит, а има работа според административния капацитет. Затова е необходимо да отпаднат двете предварителни седмици и да се въведе възможност за предварително запазване – рискът се понася от учебния център и курсиста; докато не се въведе реално планиране и възможности за явяване на изпит, след като дати за изпити и изпитни комисии няма регулярно.  Със предварителното запазване на час за изпит се избягва двуседмичната (минимум) пауза в кормуването, която може да бъде използвана от нелоялни фирми като лост и механизъм за оскъпяване на обучението и допълнителни плащания от курсиста. | 7. Не се приема. | 7. Предложението е извън обхвата на настоящия проект на наредба. |
| 8. Да се замени „стъпилите“ с „изчакващите на обозначените зони за изчакване при пресичане пешеходци“  Мотиви:  Промяната на предимството в посока предимство на преминаване на пешеходците пред моторните превозни средства изгражда култура на толерантност на пътя. Повишава се бдителността, отговорността и ангажираността на водачите на МПС към пътната обстановка. | 8. Не се приема. | 8. Предложението е извън обхвата на настоящия проект на наредба и предложените промени касаят обществени отношения, уредени в Закона за движението по пътищата. |
| 9. Да се въведе понятието „зони за изчакване“  Мотиви:  Изключително предимство за подобряване на безопасността на движението е въвеждането на „зони за изчакване при пресичане“. Практиката в западноевропейските държави предлага обособяване на специални зони, в които пешеходците изчакват преди пресичане: в различните държави те варират: могат да са зони на тротоара, които са маркирани в различен цвят, сигнализирани чрез специфични ограждения, или контаркно-мрежови. Препоръчваме последния тип, който представлява зона с настилка от специфична мрежа, която при стъпване върху нея от пешеходец, който ще пресича, реагира с контакт, сигнализирайки чрез светлинен сигнал (захранван от соларни панели) на водачите за изчакващ пешеходец.  Считаме практиката на обозначените зони за изключително полезна и с особен принос към безопасността на движението. Допълнително, тя е ниско инвестиционна мярка, но високо резултатна по отношение категоричното дефиниране на правилата за движението по пътищата. | 9. Не се приема. | 9. Предложението е извън обхвата на настоящия проект на наредба и предложените промени касаят обществени отношения, уредени в Закона за движението по пътищата. |
| 10. Въвеждане на секундарници на светофарите като нормативно-утвърдено средство за сигнализация и регулация на движението по пътищата в ЗДвП  10.1. Завишени глоби при навлизане на забранителен сигнал при наличие на секундарник  10.2. Въвеждане на автоматична система за видеоконтрол със задействане преди червения сигнал на светофара при наличие на секундарник.  Мотиви:  Въвеждането на секундарници и описването им в ЗДвП очаквано би имало силно позитивно въздействие върху пътната безопасност.  На първо място значително следва да се облекчи движението. Използването на секундарници позволява плавно да се намали скоростта. Това е от особено значение за учебните автомобили и ще намали ПТП с удари в задната част на МПС.  При използването на секундарници водачът винаги има време за реакция и няма извинение за неспазване на правилата за движение. Допълнително, секундарниците позволяват на водача да прецени дали е безопасно да предприеме преминаването.  Затова е резонно да се завишат санкции за преминаване при жълт или червен сигнал на светофара при наличие на секундарник.  Контролът би се завишил с въвеждането на свързан към отброяването на секундарниците видеоконтрол, който да обхване нарушителите с преминаване на забранителен сигнал, когато движението на кръстовището се сигнализира и регулира и чрез секундарници. | 10. Не се приема. | 10. Предложението е извън обхвата на настоящия проект на наредба и предложените промени касаят обществени отношения, уредени в Закона за движението по пътищата. |
| 11. Да се детайлизира и ясно да се специфизират правилата за движение в кръгово кръстовище.  Мотиви:  Необходимо е в нормативната рамка да се специфизира текста относно преминаването през кръгови кръстовища, за да не допуска индивидуално тълкуване от водачите на МПС, тъй като съществува масово недоразбиране относно предимство, сигнализация, маневри на преминаването през кръгови кръстовища, която затруднява работата на автоинструкторите в пътната обстановка, а от друга страна е повишен риск за всички участници в движението. | 11. Не се приема. | 11. Предложението е извън обхвата на настоящия проект на наредба и предложените промени касаят обществени отношения, уредени в Закона за движението по пътищата. |
| 12. Допълнително да се даде категорична, ясна формулировка на описването на траекторията на завиване при ляв на платно за движение с повече от една ленти за движение.  Мотиви:  Сред водачите съществува или неразбиране или нежелание да прилагат трактовката на закона относно извършване на ляв завой на кръстовище с повече от една лента за движение. Необходимо е да се опише траекторията на водачите с категоричност и императивност, да се даде допълнително обяснение при необходимост. | 12. Не се приема. | 12. Предложението е извън обхвата на настоящия проект на наредба и предложените промени касаят обществени отношения, уредени в Закона за движението по пътищата. |