|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Подател** | **Бележки/ Предложения** | **Приети/**  **неприети** | **Мотиви** |
| 1. | Цветан Гемишев | 5. Нова алинея в член 17 на Закона за водачите на МПС. „На задължително психологическо изследване подлежат водачите, посочени в точки 1,3,4 и 9, а за останалите от точки 2,5,6,7 и 8 само в случай, че са налице медицински документи за психически отклонения”.  Мотиви  Така предложеният член 17 от Закона за водачите на МПС разширява групата на водачите, които следва да бъдат подлагани на психотест. Годишно се добавят хиляди водачи, чиито свидетелства са отнети за нарушения, останали са без правоспособност заради съдебни решения, или заради изчерпване на контролните точки. Сред тях подадат дори и тези, чието свидетелство за МПС е отнето по чл. 179, ал. 1 б. „а” от ЗДвП, като при който контролният орган е преценил „видимо” психологическото състояние на водача. Ето защо е по-разумно в такива случаи изследване за психическа годност да се прави само при наличие на медицински документи, удостоверяващи проблеми с психичното здраве. | Приема се по принцип. | Кръгът на лицата, подлежащи на психологическо изследване не е разширен. В препратката е допусната техническа грешка като вместо към чл. 179, т. 1, б. „а“ следва да бъде към чл. 179, т. 1, б. „б“. |
| **2** | Българска Браншова Асоциация Пътна Безопасност | В. По Закона за водачите на моторни превозни средства  1 .Текстовете на закона са разписани добре и са добра основа за провеждане на дискусии. В същото време следва да бъде отбелязано че не е възприета нито една положителна европейска и световна практика по отношение на:програмите за обучение;продължителността на обучение и формиране на умения;начина на проверка на знанията и уменията; за обучението с придружител; за обучение на полигон , за продължаващото обучение и други.От полза ще бъде да се подготви обширна справка за практиката по обучението на кандидатите за водачи на МПС в Европейските държави с висока степен на безопасност и най-добрите неща да се допълнят към закона.  2. В параграф 4 изпълнението на Закона е възложен на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на вътрешните работи. Предлагаме да се добавят министъра на образованието и науката и министъра на здравеопазването. | Липсват конкретни предложения.  Приема се. |  |
| **3** | Българско Дружество по Сомнология | Във връзка с подготвяните промени в Закона за движение по пътищата искаме да ви обърнем внимание на един здравен, социалнозначим проблем, който все още не е широко познат на българската общественост, но доказано повишава риска от заспиване зад волана и пътно-транспортни произшествия (ПТП) с 3 до 5 пъти [1,2,3].  Обструктивната сънна апнея (ОСА) е едно от най-често срещаните разстройства на съня в общата популация в световен мащаб. В различните проучвания, в зависимост от използваните критерии, болестността от ОСА варира от 24% при мъжете и 9% при жените до 49% при мъжете и 23% при жените [4,5]. Ексцесивната дневна сънливост е един от най-характерните симптоми на болеста. По данни на American Thoracic Society сънливостта е отговорна за 15-20% от ПТП на монотонни пътища, като магистралите, например. Най-честото медицинско състояние, водещо до висока сънливост зад волана е ОСА [2].  Проучвания, проведени в редица Европейски страни показват, че ексцесивната дневна сънливост се среща при 17% от водачите на МПС и е отговорна за близо 7% от инцидентите на пътя, свързани със заспиване зад волана. За шофьорите, които са сънливи и имат ОСА, рискът от ПТП е по-голям [6,7]. Лечението на болеста със CPAP-терапия премахва този риск [2]. По тази причина законовите разпоредби в редица Западноевропейски страни и САЩ позволяват отнемането на шофьорската книжка на водачите на МПС, които имат ОСА и висока сънливост до удостоверяване на това, че са започнали ефективно лечение [7].  Натрупаните доказателства, че ОСА повишава риска от ПТП, а нейното лечение го намалява, доведе до ревизия на Анекс III на Директивата на Европейския съюз за Издаване на Свидетелства за управление на МПС. Последната е изготвена по препоръки на работната група на Дирекцията по Транспорт и Мобилност на Европейската комисия през 2012 година. Новата Директива (2014/85/ЕС) подлежи на задължително прилагане от всички Страни членки на Европейския съюз от 31 Декември 2015 година [7].  Във връзка с изложеното по-горе, ние, лекарите от Българското Дружество по Сомнология, се обединяваме около следните ПРЕДЛОЖЕНИЯ, които молим заинтересованите институции да разгледат с цел намаляване на инцидентите на пътя, свързани с висока сънливост зад волана:  1. Включването в Глава втора, Раздел II “Физическа и психологическа годност на водачите на моторни превозни средства и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства” на новия Закон за водачите на МПС на санкция „Неиздаване/отнемане на свидетелство за управление на МПС” при наличие на нелекувана умерено-тежка или тежка ОСА според определената в Наредба №3 от 11 Май 2011 г. група на „Заболяванията и състоянията, при наличието на които се налагат ограничения за получаването на свидетелство за управление на МПС ” до удостоверяване от оторизиран медицински персонал (вж. т. 2), че лицето, на което се налага санкцията провежда адекватно и редовно лечение на болестта.  2. Провеждане на задължителна консултация за кандидатите за професионални водачи на МПС (категория "С1", "С", "С1Е", "СЕ", "D1", "D", "D1Е", "DЕ", "Ттм" и "Ттб") с лекар, притежаващ Европейски сертификат за специалист по медицина на съня (след положен изпит пред Европейското дружество за изслеване на съня) или с призната специалност неврология или пулмология и практикувал в областта на медицината на съня поне 1 година, с удостоверение от Българското дружество по сомнология, с цел отхвърляне или потвърждаване на вероятността за ОСА, оценка на сънливоста на доказано болните и/или удостоверяване на провеждано ефективно лечение от тях. Същите мерки да бъдат приложени и към водачите от останалите категории, които са високорискови според въпросника STOP-BANG.  3. Провеждане на задължително изследване за ОСА (полисомнография в лабораторни условия или домашни условия или полиграфско изследване на дишането по време на сън под лекарско наблюдение) на високорисковите кандидати за професионални водачи на МПС. Изследванията да се извършват от оторизиран медицински персонал по т. 2.  4. Поради големия брой на потенциално нуждаещите се от диагностика професионални водачи, гореспоменатите мерки да бъдат приложени в рамките на буферен период от 3 години от приемането им.  5. Същият подход (от т.3 и т.4) да бъде прилаган за всички водачи (независимо от категорията), участвали в ПТП, довело до жертви или наранявания, или в повече от 1 ПТП, независимо от тежестта му.  На базата на натрупаните голям брой медицински проучвания по темата в редица западни страни ние вярваме, че предложените промени ще намалят чувствително интензитета на един от най-зловещите феномени на съвременното общество – „войната по пътищата”. С нашето становище засвидетелстваме своята готовност за помощ и експертно мнение в услуга на заинтересованите държавни институции при желание от тяхна страна за адаптиране на направените предложения към Закона за водачите на МПС. | Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема. | При издаване на документ за физическа годност, следва да бъдат взети предвид заболяванията на лицето, съответно да бъде насочено към съответните специалисти при необходимост.  При издаване на документ за физическа годност, следва да бъдат взети предвид заболяванията на лицето, съответно да бъде насочено към съответните специалисти при необходимост.  При издаване на документ за физическа годност, следва да бъдат взети предвид заболяванията на лицето, съответно да бъде насочено към съответните специалисти при необходимост.  Във връзка с предходните коментари.  За настъпване на ПТП са възможни разнородни причини. |
| **4** | Асоциация за Квалификация на Автомобилистите в България | 1. Закон за водачите на МПС да стане "Закон за обучението на водачите на МПС"  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  В така представения Проект на Закон за водачите на МПС само 8 члена касаят водачите на МПС. Всички останали 52 члена се отнасят за кандидатите за водачи на МПС, тяхното обучение и изпитите които са необходими да положат за да придобият съответната правоспособност, съответно изискванията на които трябва да отговарят тези които ги обучават и явяват на изпит.  Самите изпити и психологическите изследвания, също не могат да бъдат отнесени към водачите.  Като заключение можем да приемем, че в по-голямата си част законът касае обучението, изпитите и психологическите изследвания на водачите, а не тяхната правоспособност.  2. чл.3(1) т.7 В случай на технически проблем с МПС, водача е длъжен да потърси специализирана помощ.  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  На водача не бива да се вменяват задължения, компетенции и отговорности извън неговата правоспособност. Всичко останало застрашава БД.  3. чл.3 (1) т.8- При всеки един проблем свързан с управлението, водачът е длъжен да потърси помощ.  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  В един реален, точен и конкретен Закон, не може да присъства понятието „ и други“.  4. чл.5 т.2 б.а) "не повече от 125 см3 "  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  Така заложената кубатура на мотоциклетите от Категория А1, противоречи на Европейската Директива за правоспособност на водачите на МПС.  5. чл.19 (3) не категория "В",а категория "С". също така да отпадне изискването за стаж.  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  Недопустимо е водачите от категория „В“ да могат да придобиват кат. „Д“, без да са преминали през категория „С“. Относно изискуемия стаж, то това понятие трябва първо правилно да се дефинира, от което ще последва, че по никакъв начин не може да се докаже. Притежаваното СУМПС с дадена категория не означава, че лицето притежава определен стаж с нея т.е., дали е е практикувало, или не. Ако едно лице след обучението и успешното явяване на изпит за кат.“С“ продължи веднага с обучението за кат.“СЕ“, то ще надгради своите знания и умения и крайния резултат за постигане на БД ще е по-голям.  6. чл.19 (10) Как се доказва стаж? Стаж на водача или стаж на СУМПС? Да отпадне изискването за стаж за кандидатстване за придобиване на категория "СЕ" и "D".  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  Мотивите са същите като при предходното Предложение.  7. чл. 22 (2) Да отпадне!  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  Колкото повече институции отговарят за едно нещо, толкова по трудно се правят промени, които да осигурят гъвкавост и вариативност предвид непрекъснато променящите се условия и реалности.  8. чл. 23(3) Лицата, които се явяват на практически изпит, не трябва да изтърпяват наказание" Лишаване от право за управление на МПС"  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  Наложената забрана на лицата изтърпяващи наказание „Лишаване от право за управление на МПС“ да важи само за практическия изпит, тъй като изпита по теория няма общо с управлението на МПС.  9. чл.26(4) Да отпадне!  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  Изпълнителния Директор на ИААА не може да определя члена на изпитната комисия, тъй като членът на комисията не е служител на ИААА, с което се получава вмешателство в организацията на работа в съответните Учебни центрове.  10. Председателят на изпитна комисия да седи отзад.  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  Никъде не се визира стаж като инструктор, което води до липса на опит при работата с допълнителните педали, което задължително ще доведе до неправилното им използване и опорочаването на изпита.  Затова както е в Германия, Унгария и други страни членки на ЕС, изпитващия трябва да седи отзад, а допълнителните педали трябва да са оборудвани със съответните светлинен и звуков сигнал в случаите когато се ползват.  11. чл. 29 (1) Единствено и само ако седи отзад.  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  Този член е свързан с Предложение №10, а именно: Изпитващия да седи отзад, тъй като ръцете му ще бъдат заети с таблета и при необходимост, няма да реагира адекватно.  12. чл. 29 (2) Само един член.  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  Не може да има повече от един член, тъй като в автомобила не остават места за изпитваните.  13. чл. 30(4) В тридневен срок    (5) ? Юрист да разясни  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  Този едномесечен срок буквално отказва гражданите да се жалят от липса на обективност при поставяне на оценката и опорочаване на изпита, тъй като за същия период от време той може да се яви 4-5 пъти и да приключи случая.  ал.5 Имайки предвид, че жалбата е срещу служител на ИААА ние смятаме, че трябва да има и втора инстанция на обжалване.  14. чл. 38 (1) Професионалната паралелка, но имаща отношение с професията" Монтьор и Водач на МПС"  (3) Регистрационен режим    (5) Две седмици  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС:  Посочената професионална подготовка в съответната професионална паралелка трябва да кореспондира с „водач на МПС“. В противен случай става дума за нелоялна конкуренция.  ал.3 Излишно и затормозяващо за фирмите е на всеки 5 години, без да са настъпили промени в обстоятелствата да се подновяват Разрешителните. Практиката досега показа, че ИААА дори в случаите на удължаване на Разрешението изисква същата документация както при издаване на първоначално Разрешение. По този начин с нищо не се облекчава административната тежест върху фирмите.  ал.5 При положение, че ИААА трябва да притежава електронен регистър с данните на фирмите, преподавателите и автомобилите, 30- дневния срок е много голям и причинява затруднения и загуби на фирмите.  15. чл. 42 (3) т. 4 Важно е да се уточни точно какви нарушения. също така периодът да бъде 1 година.  (7) Обучението да се извършва от оправомощени от ИААА фирми, които да отговарят на определени критерии.  Мотиви към предложенията за промяна в проекта на закона за водачите на МПС. | Не се приема.  Не се приема.  Приема се по принцип.  Приема се.  Не се приема.  Приема се по принцип.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Приема се.  Не се приема.  Приема се.  Приема се по принцип  Приема се по принцип.  Не се приема. | Проектът обхваща множество обществени отношения, свързани с изискванията към обучаващи, придобиване на правоспособност и др. и не е целесъобразно всичко да се посочи в наименованието.  Съгласно Приложение II, т. 2.1.7 от Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства (Директива 2006/126) съдържанието на изпита за всички категории превозни средства включва механични аспекти във връзка с пътната безопасност; устройството на превозното средство с ударение на безопасността на движението по пътищата; кандидатите трябва да са в състояние да откриват най-често срещаните повреди, по-специално в кормилната уредба, окачването и спирачната система, гумите, светлините и мигачите, отражателите, огледалата за обратно виждане, предното стъкло и чистачките на предното стъкло, изпускателната система, предпазните колани и звуковото предупредително устройство  Отново става въпрос за изисквания по горецитираната директива. Ще бъде предложена нова редакция на разпоредбата.  Няма такова изискване по Директива 2006/126.  Ще бъде премахнат стажът за категория СЕ.  Съгласуването е важно с оглед вземане на отношение от органите, осъществяващи контрола върху спазването на правилата за движение и адекватност на изпитните въпроси и видеоклиповете спрямо пътнотранспортната обстановка и най-често допусканите грешки и нарушения.  Обучението започва след изтърпяване на наказанието.  Явяването на теоретичен опит следва преминаването на курса за обучение.  Съгласно предложението се създава възможност за определяне на допълнителен член на комисията.  Редът за провеждане на изпити се определя с подзаконов нормативен акт.  Предходният коментар.  Предложението касае организационни въпроси. За провеждане на изпита е необходимо присъствието на цялата комисия.  Необходимо е време за извършване на цялостна проверка. Срокът е краен, но няма пречки да се извърши в по-кратки срокове.  Допусната е техническа грешка.  Коментарът има отношение при издаването на разрешението и изискуемите за това документи.  Срокът е намален за удължаването на разрешението. За първоначалното издаване е предвиден по-дълъг срок тъй като е необходимо извършването на повече проверки.  Обучението се извършва от училища, притежаващи необходимия капацитет. |
| **5** | Чавдар Здравков | Проект на Закон за водачите на моторни превозни средства  1. Към Чл. 8 – също като вече написаното в т.1 от бележките към Закона за движението по пътищата.  2. Предлагам в чл. 21 да се потвърди досегашната норма, че министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, съгласува тази наредба с министъра на образованието и науката (сега Наредба 37), който утвърждава учебната документация и там са формулирани изисквания към организацията на обучението за правоспособност за управление на МПС. Тези изисквания следва да се разпишат в наредбата по този чл. 21.  3. Към чл. 43, ал. 2 би следвало да се добави и т. 4, която да потвърди чл. 176 от Проекта на Закона за движението по пътищата „(Чл. 176. Министърът на образованието и науката съвместно с министъра на вътрешните работи утвърждава учебната документация за допълнително обучение на водачите на моторни превозни средства за частично възстановяване броя на точките, контролните точки за отчет на извършваните нарушения.). Това е и досегашната норма на действащия ЗДвП.  4. Може би е добре да се допише нормата от сегашния ЗДвП – чл. 152, ал. 16  „Професионалните гимназии, професионалните колежи, средните училища с паралелки за професионална подготовка, както и висшите училища на бюджетна издръжка, обучаващи ученици и студенти за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство съгласно съответните учебни планове и утвърдения им държавен прием, не заплащат такса за издаване на разрешението по ал. 1, т. 3.“ | Не се приема.  Не се приема.  Приема се по принцип.  Не се приема. | Както бележките по т. 1 от ЗДвП.  С оглед предмета на наредбата и компетенциите на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията съгласуване с министъра на образованието и науката, не е необходимо. Съгласно чл. 43, ал. 2 от проекта, министърът на образованието и науката ще  утвърждава учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства и учебната документация и определя условията и реда за придобиване на правоспособност за обучаване на водачи на моторни превозни средства  Съгласно чл. 176 от проекта на ЗДвП, министърът на образованието и науката съвместно с министъра на вътрешните работи утвърждава учебната документация за допълнително обучение на водачите на моторни превозни средства за частично възстановяване броя на контролните точки за отчет на извършваните нарушения. Не е необходимо повтарянето на разпоредбата в другия закон.  Заплащането на такси и изключенията са регламентирани в Закона за държавните такси. |
| **6** | Георги Тимнев | Закона за водачите на МПС трябва да бъде разделен на три части,  -за бюджетните училища  -алтернативните възможности, включително и обучение в частни фирми.  -Трета част за изпитите, кой да изготвя документацията,в това число , нормативните документи и изпитните стандарти , ще изпитва и кой ще контролира всичко това.  Инструктор за обучение на водачи на превозни средства е регулирана професия и е подигравка с професията и хората, които обучават , да се включват хора завършили обучение във висше училище за няколко месеца?Защо няма нищо в закона за придобиване правата на „инструктор за обучение на водачи на превозни средства”, няма нищо за обучение на изпитващи? Няма европейско изискване за „инструкторска правоспособност” на изпитващите, не се налага , когато седи на задната седалка. Може да бъдат избирани , като съдебни заседатели от транспортни фирми или вече пенсионирани шофьори, преминали минимално обучение. Качествените изпити с подходящо изпитно съдържание на изпитите по теория , прогнозиране и избягване на опасни ситуации е добро сито и прави изпитите по практика не толкова отговорни.  Допълнителни разпоредби:  -„Обучение с придружител ” – след навършени 16 години и успешно издържан изпит по теория за категория „В” , обучаваните могат със съгласие на родителите си , след обучение в частна фирма която има разрешение да обучава кандидати за водачи на превозни средства ,да бъдат изпитани и получат документ с който да се обучават на собствен или семеен . Комисията се състои от представител на частната фирма обучавала кандидата, председател на комисията- служител на застрахователна компания , която ще застрахова обучавания и родител или настойник на обучавания.  След обучението , кандидата може да бъде допуснат до практически изпит за категория „В”.  -„Управление с придружител” - „младия водач категория В ” управлява собствен или семеен автомобил с придружител, без пътници , през светлата част на деня.  „Придружител” – придружителят трябва да премине 4/четири/ часа обучение в частна фирма , която има разрешение да обучава кандидати за водачи на превозни средства. Роднина на обучавания или „младия водач категория В ” до втора линия навършил 30 години , без нарушения през последните 5 години.  „Млад водач категория В”- водач на превозно средства от до 18 годишна възраст.  - Превозното средство с което се обучава кандидата или управлява „младия водач” не е разрешено да се оборудва с допълнителни устройства за аварийно спиране. Може да има допълнителни огледала.Трябва да бъде обозначено с табели „У” от предната и задна част на автомобила в съответствие с наредба. Не е разрешено да излиза извън страната.  Подробностите се уреждат в наредба. Обучението и управлението с придружител е процес , комплекс от мерки, а не от днес за днес. Изисква подходящо съдържание на изпитите по теория, програмата за образование по безопасно движение, компетентна информация по медиите и други мерки.  Директива на ЕС за свидетелствата за управление на МПС,  3. Първоначална квалификация на изпитващите  3.1.Първоначално обучение  3.1.1. Преди дадено лице да може да бъде упълномощено да провежда изпити по управление на МПС, то трябва успешно да е завършило учебна програма, специфицирана от държавата-членка, за да има компетенциите, постановени в т. 1.  3.1.2. Държавите-членки трябва да определят дали съдържанието на дадена програма за обучение ще е свързана с упълномощаването за провеждане на изпити по управление на МПС за една категория свидетелство за управление на МПС или за повече от една.  3.2.Изпити  3.2.1. Преди дадено лице да може да бъде упълномощено да провежда изпити по управление на МПС, то трябва да демонстрира задоволителен стандарт на познания, разбиране, умения и способност по отношение на предметите, изброени в т. 1.  3.2.2. Държавите-членки провеждат изпитен процес, който оценява, по педагогически подходящ начин, компетенциите на лицето, както са дефинирани в т. 1, по-специално т. 1.4. Изпитният процес трябва включва, както теоретичен елемент, така и практически елемент. Оценка на базата на компютър може да използва, когато е подходящо. Подробната информация относно природата и продължителността на изпитите и оценките в рамките на изпита са по усмотрение на индивидуалните държави-членки.  3.2.3. Държавите-членки трябва да определят дали съдържанието на даден изпит ще е свързана с упълномощаването за провеждане на изпити по управление на МПС за една категория свидетелство за управление на МПС или за повече от една.  Закон за дейностите по предоставяне на услуги, допълнителни разпоредби, т. 13 .. услугите свързани с обучение на водачи на превозни средства не са транспортни…, това е образование, трябва да бъде в МОН, а контрола е различна дейност и може да бъде в ИААА-София.Така ще изпълним изискването за разделение на властите.  Израза „такса спокойствие” и употребен от МВР във връзка с избирателно спиране на автомобили от ДАИ –Стара Загора , защото не са внесли определени пари за да избегнат проблеми. При проверка касата на ДАИ – Стара Загора МВР намериха безотчетни над 70 00 лв. ,приготвени за нагоре.  Израза „пазар на книжки” е измислен от шефа на сегашния министър Московски, министър Цветков, заедно с израза „открадната нафта ,колкото Охридското езеро”, а беше отстранен точно за създадените условия за „пазара на книжки”.За съжаление условията не са променени и с предложения законопроект.  Жертвите по пътищата, слабата квалификация на българските шофьори не е от „пазара на книжки” , а поради липсата на експерти в ИААА-София, които да актуализират съдържанието на изпитите по теория по модела на Холандия, Дания, Испания и други страни с най-малко жертви на милион жители по пътищата.  ДИРЕКТИВА 2006/126/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на моторни превозни средства (преработена)  ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ.  „Изпитващите на изпитите за придобиване на свидетелство за управление на МПС трябва да бъдат обучени правилно да оценяват способността на кандидатите да управляват превозното средство по безопасен начин.  Работата на изпитващите трябва да се наблюдава и контролира от орган, упълномощен за това от държавата-членка, за да се осигури правилно и еднообразно прилагане на начините за оценка на грешки в съответствие със стандартите, установени в настоящото приложение.”  Нарушение на Директивата е сега, когато едно министерство предлага законопроекти, изпитва и контролира себе си?МТИТС  Закон за дейностите по предоставяне на услуги, пазара се саморегулира, администрацията контролира само мерките за безопасност, професионалната компетентност на служителите и изпитните стандарти. Кой, как , къде и по какъв начин ще придобие знанията и уменията ,трябва да има избор.  Чл. 28. Доставчиците на услуги са длъжни да отговарят на предявените рекламации или жалби на получателите в най-кратък срок с цел уреждане на спора.  Чл. 29. (1) Споровете между доставчици и получатели на услуги се уреждат:  1. по взаимно съгласие;  2. чрез извънсъдебни средства, когато доставчикът е член на търговско дружество или професионална организация, които прилагат този механизъм, или чрез помирително производство по реда на Закона за защита на потребителите;  3. по съдебен ред.  (2) При уреждането на спорове между доставчиците и получателите на услуги се прилагат и разпоредбите на Закона за защита на потребителите и на Закона за задълженията и договорите.  Чл.11,(2) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2013 г.) Когато е оправдано от наложителна причина за защита на обществения интерес, който не може да бъде защитен с по-малко ограничителни мерки и не дискриминира доставчика на услуги, предоставянето на разрешение за достъп до услуги или за упражняване на дейност по предоставяне на услуги може да бъде поставено в зависимост от:  2. задължение за доставчика да има специфична правно-организационна форма;  В случая няма наложителна причина за защита на обществения интерес , става въпрос за придобиване на професионална квалификация, една от многото „водач на превозно средство” ,дори не е регулирана професия.Създаването на правно организационна форма „Учебен център” не е нужна за изпълнението на целите на закона.  По-лесно ще е да посоча положителните страни особено въвеждане на втори модул, тест за прогнозиране и избягване на опасни ситуации в съдържанието на изпитите по теория.Твърде малко са, не ги коментирам, а посочвам наложителните промени, освен нова структура на закона, трябва да се променят следните текстове:  Чл. 1. Този закон урежда изискванията:  Предложение: Т.6 Възлага на министъра на образованието и науката да създаде дирекция,която да предлага законопроекти свързани с обучение и изпити на кандидати за водачи на превозни средства, актуализира изпитните стандарти след проучване анализ за причините за катастрофи на МВР всяка година. Отговорна за образованието по безопасно движение през целия живот , проучва и прилага най-добрия международен опит в образованието по безопасното движение , изготвя документацията за обучението и изпитите на кандидати за водачи на превозни средства за различните категории водачи , както и последващо обучение.Дирекцията трябва да разполага със специалисти за образование по безопасно движение:  А)образование по безопасно движение в семейството и медиите  Б) образование по безопасно движение в детски градини и начално образование  В) образование по безопасно движение в училищата до десети клас и изпитни стандарти.  Г) образование по безопасно движение в училищата за средно образование , университетите , по месторабота,инструктажи по ЗБУТ следвайки научни принципи на науките андрагогика и герагогика.  Мотиви: Трябва коренна промяна,сега, веднага.Последиците от действащата сега структура са , че България е на дъното на статистиката на Европа за жертви на милион жители с най-много жертви. Хора умират по пътищата защото правителство и парламент си правят експерименти гугъл преводач на Директиви , а ИААА-София и Комисията по транспорт към НС многократно са компрометирани с предлаганите от тях законопроекти за обучение и изпити на кандидати за водачи на превозни средства. Не разбирам как все още имат право да предлагат законопроекти, след като всяка година ИААА-София е разследвана от прокурори за корупция, сегашния ЗДвП е изпълнен с условия за „събиране на такси спокойствие” , пазар на книжки” и всеки текст е доказателство за некомпетентност.  Закон за дейностите по предоставяне на услуги, допълнителни разпоредби, т.13 „..услугите свързани с обучение на водачи на превозни средства не са транспортни..” . Не е от компетентност на Комисията по транспорта и МТИТС да изготвя и предлага документация, включително нормативни документи за обучение и изпити на кандидати и водачи на превозни средства. Няма логика едно и също министерство да изготвя и предлага законопроекти с които работи и се контролира. До този момент прокуратурата среща трудности в обвиненията, защото обвинените за корупция служители са изготвили нормативните документи за чието нарушение са обвинени в корупция?Крадците си правят законите изгодни за тях?  Чл.3,  5. да предвиждат, разпознават , преценяват и не попадат в опасните ситуации в пътното движение, както и при възникване да реагират по подходящ начин, с цел да предотвратяват пътнотранспортните произшествия; За целта съдържанието на изпитите по теория съдържат допълнителен модул за тест на кандидата за водач на превозно средства да прогнозира и не попада в опасни ситуации,дали умее да наблюдава поведението на участниците в движението около себе си и дали реагира адекватно.  7. Да знае и прилага основни мерки за безопасност при обслужване на автомобила. Да могат да откриват основните технически неизправности в управляваните от тях превозни средства, които застрашават безопасността на движението, и да вземат съответните за това мерки за отстраняването им, ограничаването им или недопускане управлението на превозното средство с такива неизправности;  Чл.3, 9. да могат да оказват първа долекарска помощ на пострадали при пътнотранспортно произшествие лица, ако това не представлява опасност за тях и за пострадалите.МОН да разработят стандарти за обучение по долекарска помощ, да привлекат медицинските специалисти по училищата в часове по долекарска помощ , в часовете по предмети , като действия при аварии и бедствия, химия, придобиване на професионална квалификация, часовете по практика да бъде включено обучение и по долекарска помощ при аварии, Закон за здравословни и безопасно условия на труд да се допълни с изискване инструктажите по ЗБУТ да включват и обучение по долекарска помощ.  Премахване на 5. категория В1 – четириколесни превозни средства от категория L7e с маса без товар не повече от 400 kg, превозните средства, предназначени за превоз на товари с маса не повече от 550 kg, в която маса не се включва масата на акумулаторните батерии на електрическите превозни средства и които имат максимална мощност на двигателя не повече от 15 kW, както са определени в чл. 4, параграф 2, буква "ж" и приложение I от Регламент (ЕС) № 168/2013; тези превозни средства трябва да отговарят на техническите изисквания, които се прилагат към триколесни моторни средства от категория L5e;- излишна поради ограничения брой превозни средства, които може да управляват, не е задължителна по Директива за свидетелствата за управление.  Чл.9, Категория В1 да се премахне поради липса на превозни средства. Могат да управляват единствено двуцилиндрови леки автомобили, определени марки и модели,които трудно се намират. 5. за категория В1 – седемнадесет години;  Предложение т.5 За категория В- 16 години с разрешение на родители и управление с придружител до 17 годишна възраст, след 17 годишна възраст на територията на страната при определени условия определени в наредба.  Мотиви: По-ранно образование по безопасно движение, по-ранно ангажиране с правилата и забраните , отговорност , самостоятелност при младите хора.Политика на Директивата на ЕС за свидетелствата за управление.  7. за категории С1 и С1Е – осемнадесет години; Мотиви: СЕ1 да отпадне, защото едва се научили да се справят с по-големите габарити на големия автомобил, не е логично, не е безопасно да управляват и състав.  8. за категории С и СЕ1 СЕ : - Мотиви: СЕ да отпадне, защото за управление на състав от ППС е нужен стаж , опит и възраст заради отговорността по пътищата.Може да се допълни с ограничения максималната допустима маса на състава за СЕ .  а) двадесет и една години, или;  б) осемнадесет години – ако водачът притежава карта за квалификация на водача, в която е отразено, че е преминал успешно пълното обучение за придобиване на квалификация по реда, определен с наредбата по чл. 7б, ал. 5 от Закона за автомобилните превози.;  Мотиви: Карта квалификация е нужна за започване на работа , а не за лични нужди.  10. за категории СЕ , D и DЕ:  а) двадесет и четири години; - мотиви: предполага се , че водача вече е придобил нужния опит и може да се съобрази с по-големия състав от превозни средства за СЕ.  Чл. 13. Изискванията за физическа годност към водачите на моторни превозни средства и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства от група 2 се прилагат и за водачите на моторни превозни средства от категория В1, В и ВЕ, които извършват обществен превоз на пътници и/или товари, превози за собствена сметка и/или таксиметрови превози на пътници. Мотиви: не разбирам , ако не са физически годни, ще могат ли да управляват превозни средства с посочените категории за лични нужди?  Чл.16,Трябва експерти по безопасно движение да намерят своето място в лабораториите за психотест . Мотиви: за да мотивират водачите , като ги тестват чрез подходящи едноминутни клипове, съдържание на изпитите по теория тяхното внимание и разбиране приложението на правилата , забраните и уменията за прогнозират опасностите, зада не попадат в тях.  (3) Изискванията за психологическа годност включват качествени и количествени критерии за годност. Тест уменията на тествания водач на моторно превозна средство да наблюдава поведението на околните участници и дали реагира адекватно, дали умее да прогнозира , за да не попада в опасни ситуации. – мотиви: Слабата квалификация на българските водачи на превозни средства се дължи най-много на липсата на умения да прогнозират опасните ситуации, поради което попадат в тях, а тогава вече е късно.  (4) Съответствието с изискванията се установява с тестове за познавателната, психомоторната и личностната сфера и съпоставяне на индивидуалните резултати със статистически норми.Тестове за слепота на вниманието и последващи от това съмнения за сънна апнея и други здравословни проблеми.- мотиви: Водачите не знаят за заболяванията си , което е причина за нарушенията и последващи от това катастрофи. При съмнение трябва да бъдат насочени към специалист.  Да отпаднат. Мотиви: това са подробности подходящи за наредба, защото са променливи.Зависими са от други закони за Кодес на труда, за автомобилни превози и други. (2) При всяко постъпване на работа и при започването на дейността като водач на таксиметров автомобил или водач на автомобил за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници или товари, както и за председател на изпитна комисия, лицата представят валидно за съответната дейност удостоверение за психологическа годност.  (3) Всяко лице, от посочените в ал. 1 без тези по т. 9, има право на три явявания на изследване за психологическа годност в продължение на 12 месеца.  (4) При отрицателно заключение от първото явяване на психологическо изследване изследваното лице има право на второ явяване на психологическо изследване в срок до шест месеца от първото.  (5) При отрицателно заключение от второто явяване на психологическо изследване изследваното лице има право на трето явяване на изследване в срок до шест месеца от второто.  (6) При отрицателно заключение от третото явяване на психологическо изследване, както и при неявяване в срока за второ или трето явяване на психологическо изследване, лицето има право на ново изследване не по-рано от една година след първото изследване.  (7) Лицата от ал. 1, т. 9 имат право на две явявания на психологическо изследване. При отрицателно заключение от първото явяване изследваното лице има право на второ явяване на психологическо изследване в срок от три месеца от първото. При отрицателно заключение от второто изследване, както и при неявяване в срока за второ явяване на психологическо изследване, лицето има право на ново изследване не по-рано от една година след първото изследване.  Чл. 19. (1) Кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство преминават обучение за придобиване на необходимите теоретични знания и практически умения за управление на моторно превозно средство.Формите на обучение са определени в Закон за училищно и предучилищно образование и се изучават от инструкторите в учебните институции за придобиване на квалификацията се. Документацията се изготвя в дирекцията създадена по чл.1,т. 6.  Чл. 21. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя контролира приложението на документацията по чл.1,т.6 , включваща наредбите с наредба:  Чл. 22. (1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ утвърждава предложените от дирекцията по чл.1,т6 изпитните въпроси и видеоклипове, с които се проверяват теоретичните знания и способността да възприемат пътната обстановка, както и методиката за оценка уменията и поведението при управление на моторно превозно средство на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство.  Чл. 24. Теоретичните изпити се провеждат контролират от служители, определени от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ или оправомощено от него длъжностно лице в изпитни зали на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, които отговарят на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1. Мотиви: Да се премахнат оцветените с червено текстове, защото всяка година , точно служители и изпълнителни директори на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ са разследвани от прокурори за „пазар на книжки” ,а тяхното предложение е изпитите по теория да се провеждат на техен терен. Изпитите по теория ги провежда софтуер на частна фирма, а не служителите, само организацията е на агенцията и съдържанието. Всяка външна намеса е благодарение на слабости в софтуера, а не на хората в залата. Всякакви фантазии за външна намеса чрез камерите поставени по заповед на ИААА-София са лишени от логика, защото хората трудно четат текстовете на екрана, абсурд е да прочетат вярно чрез камера съдържанието на таблета, на друг монитор и да предадат на верен отговор на изпитвания?  Чл.31, 1. за допускане до изпит е представил неистински документ или документ с невярно съдържание;- - Мотиви: служителите нямат право да искат копия или документи намиращи се при тях или издадени от друг орган, като за нарушението трябва да бъдат наказани с глоба.Ще има неистински документи, докато служителите нарушават закона. Вината за неистинските документи е на служителя, който не си е изпълнил задължението да издири сам документите нужни за производството , а не на този, който се е възползвал от неговия мързел.  Чл. 38. (1) Разрешение за теоретично и/или практическо обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от упълномощено от него длъжностно лице на: - Мотиви: Когато в Испания например разделиха разрешенията за обученията по теория от практическото обучение, точно тогава агенцията нелогично и некомпетентно предложи обединение на двете разрешения? Мотивите за разделение на двете разрешения в Испания са , че специализацията в обучение по теория или практика подобряват качеството на обучение. Разрешиха на „Професионалните учебни центрове” за обучение по професии да обучават по теория и кандидати за водачи на превозни средства , само защото имат кабинет. Изготвиха специална програма за обучение на неграмотни кандидати за водачи на превозни средства, за да стимулират началната грамотност на своите граждани, докато тук увеличиха образователния ценз?  Некомпетентността на предложилите законопроект по анрагогика и герагогика , задължително поставя възрастни хора след работа и училище на чиновете в класните стаи, въвежда отричаната класно-урочната система и при обучението на възрастните кандидати за водачи на МПС?  (2) Разрешение за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се издава на лицата по ал. 1 за всеки учебен център поотделно при следните условия: -Мотиви: Да се премахне термина”учебен център” от закона, защото измислени, неопределени термини нямат място в закон. Според Закон за училищно и предучилищно образование „професионални учебни центрове” обучават , изпитват и издават документ за професионална квалификация.  Набедените за „учебен център” частни фирми не извършват услугите изпити и издаване на документ за професионална квалификация, защото изпитите и издаването на свидетелство за управление на моторно превозно средство са извън частната фирма.  Закон за дейностите по предоставяне на услуги и Директива на ЕС забраняват обвързване на разрешението със съществуването на правна- организационна форма „учебен център”.  Няма никакъв „център” в измисления термин „учебен център”, освен допълнителни разходи за обучаваните и възможности за събиране на „такси спокойствие” от някои служители на ИААА-София, част от тях изгорели , като бушони за да запазят намиращите се по-нагоре в служебната стълбица.  При отчетите за направени повторни проверки от агенцията за наличие на офиси, сътрудници и присъствие за обучение по теория в София на сайта на агенцията видях отчетени много несъответствия с написаното в разрешенията на проверените фирми и констатирани масово празни кабинети. За съжаления служителите на агенцията не отчетоха , че тези наречени от тях „нарушения” не са повлияли на процента отпаднали кандидати, целта на закона може да бъде изпълнена с много по-малко пречки, без офис, сътрудник и кабинет.Качеството на обучение на представените от фирмите кандидати на изпити е според изпитните стандарти утвърдени от МТИТС по чл.152 на сегашния ЗДвП.  Квалификацията на шофьорите по пътищата допуснати след полагане на изпити пред ИААА-София не зависи от качеството на обучение, а от критериите за оценка утвърдени от министъра на транспорта. Качеството на подготовка е според критериите на изпитите. Ако не са подготвени, защо не савърнати за още обучение? Не познавам частна фирма, която ще откаже парите на обучаваните за още часове обучение.  Предложение :Ал. (2) , т.1 Разрешението за едно населено място е валидно за територията на цялата страна. За да работи в страни от ЕС , притежателят на разрешението трябва да се съобразяват със законодателството на съответната страна. – мотиви:Закон за ограничаване на администрацията и …. , Директива на ЕС не ограничават разрешителните до едно населено място в съюза.  Чл.39  1. учебният кабинет, учебната площадка, офисът и учебните пътни превозни средства отговарят на изискванията и осигуряват извършването на обучението съгласно наредбата по чл. 21, т. 1;  Мотиви: Трябва да се интересуваме, не както до сега от подробностите, а от крайния резултат, квалифицирани водачи на превозни средства по пътищата, а те зависят само от съдържанието на изпитите провеждани от ИААА-София до този момент. Условията за офис и сътрудник противоречат на изискванията на Закон за дейностите по предоставяне на услуги, чл.24 за представяне информация за фирмата, не е споменато изискване за офис и сътрудник. Подробностите размножават администрацията , стимулират корупцията,което виждаме сега.  Нелогично и некомпетентно е да има изисквания за кабинет,офис , сътрудник и задължителен, еднакъв за всички пакет от услуги, след като с нищо няма да подобрят качеството на обучение. Обучаваните сами определят нуждата от тях, защото са възрастни хора и могат да преценят за какво да си дадат парите, дали имат нужда от тях.  Сега кандидатите знаят , че само след купуване на задължителен пакет от услуги определен от документацията, купуване на медицинско, купуване на диплома ще бъдат допуснати до изпити,,удостоверение от БЧК за свидетелството , защо да не купят изпитите пред ИААА-София?  4. ръководителят на учебната дейност и техническият сътрудник отговарят на изискванията, определени с наредбата по чл. 21,  (4) Към заявлението лицата по ал. 1 прилагат документи, удостоверяващи съответствието с изискванията по ал. 2.- Мотиви: да се премахне, защото документите се намират в агенцията по ал.6 и други органи на държавата.  7) В регистъра по ал. 5 се вписват следните данни:  (9) Заявленията по ал. 6 могат да се подават и по електронен път, като към тях се прилагат сканирани копия на съответните документи, удостоверяващи исканата промяна.  Мотиви: да се заменят с декларация, защото данните се намират в ИААА-София/регистъра по ал.6 , извършените от служители на агенцията огледи, съставени протоколи, както и в други органи на държавата/.  Чл. 41. (1) Правата, произтичащи от разрешението се прекратяват:  1. когато се установи, че разрешението е издадено въз основа на неистински документ или на документ с невярно съдържание; - Мотиви:защо фирмата трябва да носи отговорност , за чужда грешка, служителят вместо да издири нужните за производство документи,е предоставил събирането на документите на некомпетентен служител на фирмата, който може да се възползва от мързела на служителя.  2. когато в 6-месечен срок от издаването на разрешението лицето не започне дейността си или в течение на 6 месеца не е упражнявало дейността си; - Мотиви: - фирмата не е престанала да отговаря на изискванията, противоречи на по-горен текст за продължение на разрешението,когато отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. по чл. 21, т. 1.Основанията за прекратяване на разрешението са преписани от закона, но поради някакъв интерес е добавена измислената причина при неработеща фирма 6 месеца да отнемат разрешението, независимо, че отговаря на условията?  3. когато учебният кабинет, учебната площадка, офисът или учебното пътно превозно средство престанат да отговарят на изискванията на наредбата по чл. 21, т. 1 и причините за това не са отстранени в указаният срок; Мотиви: В закона нямат място изрази с двойно значение,със задължително тълкуване.Не е уточнена причината,кое точно от изискванията, на какво не трябва да отговарят учебният кабинет, учебната площадка, офисът или учебното пътно превозно средство за да бъде отнето разрешението. не отговаря на изискването по закон за ограничаване на администарцията и … за степенуване на наказанията.До този момент изпитващите използваха подобни причини за глоби, със задължително тълкуване на текстове за „пазар на книжки”. Явно искат да продължават със събирането на „такси спокойствие” и „такси спокойствие”.  Т.5 а) в помещение, което не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1;  б) с моторно превозно средство, което не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1;  в) с преподавател, който не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1;  г) на учебна площадка, която не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1.  Мотиви: Помещението не е възможно да се промени изведнъж,а площта му не е причина за некачествено обучение? Преподавателят или учебната площадка,може да не отговарят на изискванията и чрез действия на агенцията срещу фирмата.  (4) Разрешението се отнема с мотивирана заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или на упълномощено от него длъжностно лице.  (5) Отнемането на разрешението подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Обжалването не спира изпълнението на решението.  (6) Лицата, чието разрешение е отнето, могат да кандидатстват за получаване на ново разрешение не по-рано от две години от датата на отнемането му.  Мотиви: разрешението трябва да се отнеме само с решение на съда, защото всеки е невинен до доказване на противното. Изпитващи до този момент използваха правата си на контролен орган , набедяваха фирми в нарушения и докато тече процедурата на обжалване те губят пазара, доверието на хората без разрешението. Съда отменя постановлението с което е отнето разрешението , но вече фирмата е фалирала, името на инструктора е злепоставено, така по-лесно става събирането на „такси спокойствие”, по-лесно е фирмата да даде на когото трябва, отколкото да се случат всички тези неприятности.    Чл. 47. (1) Удостоверение за регистрация за извършване на психологически изследвания  се издава на лицата по чл. 45, ал. 1, т. 1 при следните условия:  т.4 Кабинетът за психологически изследвания освен психолози, трябва да имат назначен експерт пътна безопасност , който да проверява с тестове разбирането на правилата и забраните от закона за движение по пътищата , дали притежават умения да наблюдават поведението на околните и дали реагират адекватно на промените. Дали прогнозират опасностите и дали умеят да ги избягват.  - мотиви: Липсата на тези умения са причина за аз всички катастрофи, мотивира водачите на превозни средства да тренират своите умения.  Отмяна, Чл. 53. За предотвратяване и преустановяване на административните нарушения, както и за предотвратяване и отстраняване на вредните последици от тях, се прилагат следните принудителни административни мерки:  1. временно спиране на дейността на лицата, получили удостоверение за регистрация по реда на чл. 46, ал. 1 - до отстраняване на нарушенията. В случай, че нарушението не бъде отстранено в срок до 3 месеца, регистрацията се прекратява.  2. временно спиране на дейността на лицата, получили разрешение по реда на чл. 38, ал. 1 - до отстраняване на нарушенията. В случай, че нарушението не бъде отстранено в срок до 3 месеца, разрешението се отнема.  Мотиви: всеки е невинен до доказване на противното, защо трябва да бъде наказана избраната от инспектора фирма, въпреки, че след време съдът отмени постановлението?Агенцията няма практика да наказва инспекторите поискали „такса спокойствие” по този начин безотговорен начин , освен след намеса на МВР. Набедения остава наказан, това е причината да даде пари на инспектора, за да запази бизнеса си. За съжаление това е масова практика в администрациите на България. Трябва при обжалване да изчакат решение на съда , защото всеки има право на защита.  Чл. 54. (1) Принудителните административни мерки по чл. 53 се прилагат с мотивирана заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ или оправомощени от него длъжностни лица.  (2) Обжалването на заповедите по ал. 1 се извършва по реда на Административнопроцесуалния кодекс.  Отмяна,защото не позволява адекватна защита, всеки е виновен до доказване на противното(3) Подадената жалба не спира изпълнението на приложената принудителна административна мярка.Мотиви: това е възможност за служителите, заради които ИААА-София всяка година е разследвана от прокурори за корупция.Вместо фирмата да гладува с отнето разрешение, докато съда отмени постановлението,някои предпочитат да дадат пари на ръка. Някои пречат за да вземат, а други пречат и не вземат? Когато трябва да отстранят конкуренцията от пазара.  Отмяна,Чл. 55. (1) Наказва се с глоба от 1000 до 5000 лв.:  1. който нарушава установените с нормативен акт предписания във връзка със състоянието на материалната база и с изпълнението на учебните програми в учебните форми за подготовка на водачи на моторни превозни средства, получили разрешение по реда на чл. 38, ал. 1;  2. който не осигури достъп на контролните органи до обектите за контрол или откаже да им предостави документи, отнасящи се до дейността на контролирания обект.  (2) Когато нарушението по ал. 1, т. 10 е извършено повторно, наказанието е глоба от 2000 до 7000 лв. и отнемане на разрешението.  Мотиви: Какво точно нарушава от установените с нормативен акт предписания във връзка със състоянието на материалната база и с изпълнението на учебните програми в учебните форми за подготовка на водачи на моторни превозни средства, получили разрешение по реда на чл. 38, ал. 1;. За развален сифон на тоалетната и санитарното помещение не работи? За развален климатик, за временни затруднения, поради които се е наложило инструктора вписан в разрешението да бъде сменен с друг правоспособен от регистъра на ИААА-София или други проблеми без значение за качеството и сигурността ,докато излезе поправката в разрешението? Може ли целта на закона да бъде постигната без тези установени с нормативен акт предписания, дали заради безмислени документи, само за да излезе документацията на служителя или измислена причина за събиране на „такса спокойствие” .  Да се прецизира: Чл. 56. (1) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 5000 лв. лице, което извършва обучение доставя услуги свързани с обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство без издадено разрешение по чл. 38, ал. 1. – мотиви: -доставката на услуги е свързана с плащане, така както е предложения текст излиза, че когато родител обучава детето си също трябва да бъде наказан?  Да се прецизира:(2) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 3000 лв. лице, което не осигури на контролните органи възможност за проверка на материалната база, както и ако не им предостави за проверка цялата **поисканата по списък** документация, свързана с извършването на обучението на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство. – мотиви: възпрепятстване ли е , че не е закарал с автомобила си проверяващите до полигона или кабинета, защото в момента нямат свободен автомобил?Площадката не е заключена, как е възпрепятствал проверката, не е държал рулетката?”Цялата” , това са папки с листи, , ако пропусне някой лист и не представи „цялата” документация? Текстовете от законопроекта са некоректни, непълни,подлежат на тълкуване не стават за закон.  (3) Когато нарушението по ал. 2 е извършено повторно, наказанието е глоба или имуществена санкция в размер 5000 лв. – Мотиви: подобни текстове има в сегашния ЗДвП, причини за глоби, които не се налагат, служат само за събиране на „такса спокойствие” .  (4) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 1000 лв. лице, получило разрешение по реда на чл. 38, ал. 1, което:  1. не осигури воденето на регистъра на кандидатите за придобиване на правоспособност и на документацията в съответствие с изискванията на учебната документация за обучение на кандидатите; - мотиви: регистъра е в интернет. Слабостите в софтуера не са по вина на фирмата.  **Жалко,да се премахне**,2. неправилно съхранява регистъра за вписване на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, в резултат на което е настъпила загуба, кражба или унищожаване на регистъра;- мотиви: регистъра е в интернет, на сървър на частна фирма с договор на агенцията.  **Да се премахне4**. разпореди или допусне организиране на дейността в офис, който не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1; мотиви: офисът не е част от обучението.  5. не осигури условия за провеждане на теоретичните или практическите изпити; - мотиви:организацията е осъществена от ИААА-София в техни кабинети и до този момент няма наказани с наказание. Само уволнени?В частни кабинети изпитващи извършват само инструктажи? Записът е с устройства на изпитващите.  6. не предостави записите от видеонаблюдението след провеждане на теоретичните изпити в учебния център;- мотиви: изпитите по теория се предават онлайн. Да накажат служителя на агенцията.  **Да се премахне**,(5) Наказва се с глоба 500 лв. ръководител на учебната дейност в учебните центрове за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, който:  1. не осигури спазването на изискванията на учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност по при извършване на обучението;- мотиви- Текстовете от законопроекта са некоректни, непълни,подлежат на тълкуване не стават за закон.  д) провеждането на междинните и вътрешните изпити;- мотиви- междинните изпити са  по желание на обучаваните, а вътрешните изпити се използват от некоректни фирми за допълнителни печалби със съдействие на агенцията.  Да се отмени(6) 1. не спазва изискванията на учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност при извършване на обучението;  2. допуска нарушение при воденето на документите във връзка с обучението;  3. не вписва своевременно данните в документите във връзка с обучението;  мотиви- Текстовете от законопроекта са некоректни, непълни,подлежат на тълкуване не стават за закон.  **Да се отмени**6. като член на изпитна комисия нарушава реда за провеждане на теоретичните или практическите изпити. – мотиви : инструктори не се допускат , не участват в организацията и провеждане на изпитите по теория от много години насам.  **Що за глупост, да се отмени:** (7) За нарушения на изискванията за провеждане на обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и на изискванията при водене на свързаната с тях документация, за които не е предвидено друго наказание, виновните се наказват с глоба или с имуществена санкция в размер 500 лв.  мотиви- Текстовете от законопроекта са некоректни, непълни,подлежат на тълкуване не стават за закон.Произволна, измислена от инспектора причина за глоба, за да си поиска „такса спокойствие”.  **Трябва специална структура в МОН, а не както сега:**  Чл.43(2) Министърът на образованието и науката:  1. утвърждава учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства;  2. утвърждава учебната документация и определя условията и реда за придобиване на правоспособност за обучаване на водачи на моторни превозни средства;  3. след съгласуване с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя условията и реда за придобиване на правоспособност за провеждане на изпити на кандидатите за водачи на моторни превозни средства и утвърждава учебната документация за това.- мотиви: документацията включва нормативните документи, наредби , закони, стандарти, инструкции, методики. Не е работа на ИААА-София. | Не се приема.  Приема се по принцип.  Приема се по принцип.  Приема се по принцип.  Не се приема.  Приема се по принцип.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Липсва конкретно предложение.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Приема се по принцип.  Приема се по принцип.  Приема се.  Приема се по принцип.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Приема се по принцип.  Не се приема.  Приема се по принцип.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Приема се.  Не се приема.  Приема се.  Приема се.  Не се приема.  Приема се по принцип.  Не се приема.  Приема се по принцип.  Не се приема.  Не се приема. | Не би следвало да се прави разлика между обучаващите институции и различните форми. Изпитите са обособени в проекта.  В проекта са предвидени изисквания. Изискванията за лицата, които могат да провеждат обучение е предвидено да се посочат в подзаконов акт, но ще бъдат допълнени и в закона.  Ще бъде предложено в срок от 6 месеца от придобиването на правоспособност за категория В1 или В, управлението да се осъществява с придружител.  Предвидено е изискване.  Структурата на Министерството на образованието и науката е предмет на уредба на устройствения правилник на министерството.  Съгласно проекта, придобитите при обучението знания, способности да възприемат пътната обстановка, умения и поведението им при управление на моторно превозно средство се проверяват чрез изпит.  Разпоредбата е свързана с изисквания на Директива 2006/126.  Извън предмета на обсъждания проект.  В държави-членки, които не въвеждат тази категория свидетелствата за управление, то свидетелство категория В се изисква за управление на такива превозни средства.  Обучението по безопасност на движението следва да се осъществява и на по-ранна възраст, което не следва да се обвързва с правоспособността.  Категорията е предвидена в Директива 2006/126.  Категорията е предвидена в Директива 2006/126. Минималната възраст за категории С и СЕ е фиксирана на 21 години, без да се накърняват разпоредбите за управление на такива превозни средства в Директива 2003/59/ЕО.  Възрастите отразяват предвиденото в Директива 2006/126.  Разпоредбата се отнася до специфични изисквания за физическа годност.  Психологическите изследвания имат за цел да установят психологическата годност, а не поведението при участие в движението, което би следвало да се установява при теоретичния и практически изпит.  Предходният коментар.  Касае се за здравословни изисквания.  Касае се за специфични изисквания, които следва да са уредени в закон.  И в момента контрола се осъществява съгласно предвиденото в нормативната уредба.  Във връзка с предложението по чл. 1, т. 6.  Изпитите се провеждат от ИААА, поради което са оборудвани помещения, позволяващи осъществяването на контрол.  За допускане до изпит се изисква диплома за завършена образователна степен, този документ не е наличен в ИААА и няма достъп до старите дипломи, както и до чужди дипломи издадени от държави извън Р България.  Обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС е от съществено значение за уменията които придобива кандидата. Действително изпита е този, който дава права да се придобие правоспособност, но на него се проверява какви знания и умения е получил кандидата, по време на изпита не могат да се проверят всички знания и умения, защото самият изпит е ограничен по време и брой решавани въпроси. Именно за това ИААА извършва проверки и за това как се провежда обучението и провежда ли се изобщо. Навсякъде в държавата обучението се извършва в учебни заведения или центрове. Напълно нормално е да има такива и за кандидатите за придобиване на правоспособност.  Със закон могат да се дават определения. Това е учебен център, защото се извършва обучение, ако се извършваха изпити щеше да е изпитен център. В тази си форма обучението съществува вече повече от 5 години и не създава проблем.  Не е логично офиса да е в едно населено място, а обучението да е в друг град.  Изискването за сътрудник е въведено с цел обслужване на клиентите, осигуряване на постоянен достъп до офиса и възможност за редовно водене на учебната документация.  Мотив от горното предложение.  Документите с които разполага ИААА няма да се изискват.  Подават се само документите, които не се намират в ИААА.  Ще се конкретизират в закона случаите за прекратяване на права.  Изискванията са предвидени в проекта. От тази разпоредба ще отпаднат автомобилите и преподавателите.  Сградата не може да се промени, но условията в нея могат, същото важи и за площадката за обучение.  Съдебното решение може да бъде издадено на по-късен етап, а през това време да се обучават кандидати от неквалифицирани инструктори или с не оборудвани автомобили, което има пряко действие върху безопасността на движението по пътищата.  Дейността се извършва от квалифицирани психолози и не цели експертиза в пътната безопасност а психологическата годност на лицето.  Ще бъде конкретизирано за кои нарушение се налага наказание  Предходният коментар.  Ще бъде конкретизирано за кои нарушение се налага наказание  Родителите също не могат да обучават в нарушение на закона.  Контролните органи трябва да имат достъп до помещенията, няма съставени актове за цитираните казуси  Действително данните са в интернет, но под водене се има в предвид записване на коректни данни в регистъра.  Офисът трябва да се използва по предназначение, ако същият е превърнат в склад или друго ще бъде наложена санкция.  Учебната документация е ясна и обучението трябва да се провежда съгласно изискванията.  Ще бъде премахнат текста касаещ междинните изпити.  Мотивите са посочени по-горе.  Ще бъдат премахнати текстовете за теоретичният изпит  Не са обхванати всички нарушения с горните наказания.  С проекта се цели по-голяма гъвкавост. Към момента всички промени в нормативната уредба се изготвят от агенцията и само се съгласуват с МОН. |
| **7** | Становища и предложения на Институт за пътна безопасност, Сдружение „Велоеволюция“, Спаси София, Сдружение Мрежа за инициативи и решения, Сдружение „Клуб Форд“, Балкански институт за възстановяване и равитие, Сдружение „СЕГА“, Обществен съвет за пътна безопасност, Граждански комитет равни пред закона, Българска асоциация за закрила на пациентите, Сдружение на българските профедионални шофьори, Българска асоциация за рекреация, интеграция и спорт, Движение за европейско развитие на българските железници | по ЗАКОНА ЗА ВОДАЧИТЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА  Това е законопроекта към който имаше най-много очаквания и по който не е направено абсолютно нищо. Той дори не е довършен, което личи от факта, че преходните и заключителните разпоредби на законопроекта не са разписани.  Този проект е сглобен набързо, от текстовете на сега действащия закон и наредбите обучението и изпитите, само за да се каже че има нещо направено.  Тук трябваше да се представи законопроект който създава изцяло нова система за обучение и изпит на водачите с което да се вдигне нивото на хората които получават шофьорска книжка и да се пресече корупцията в държавната администрация.  Вместо това, в последните дни видяхме нови арести на служители от ДАИ. Освен това, появи се и предложение за предоставяне на изпитите на лица работещи на граждански договор към автомобилната администрация. Трябва изрично да се подчертае, че това не може да се разглежда по друг начин освен като идея за нова корупционна схема при която обвиненията за корупция да не може да се отправят към държавната администрация (разбирай „управляващите").  Институт за пътна безопасност  Становище№9  Нямам компетенции по ЗДвП и ЗППС. Но по закона за водачи на моторни превозни средства имам:  1. Такъв закон не е необходим. Има закон за предучилищното и училищно възпитание и обучение, закон за професионалното обучение и образование, закон за висшето образование. В тях са регламентирани всички методи, форми на обучение. Те са достатъчни за организирането на обучението на кандидати за водачи на МПС (ЗПУВО,ЗПрОО), преподаватели инструктори (ЗВО) и изпитващи (ЗВО).  2. Необходимо е както за всички професии да се разработят стандарти (Държавни образователни изисквания) за водачи на МПС (не наредба, като е сега), за преподавател инструктор (има такова разработено от НАПОО), за изтиващи (сега отново е наредба).  3. Обучението на водачи на МПС да излезе от МТС. Те нямат капацитет и компетенции да организират, контролиран и управляват този процес. Много от проблемите произтичат от това. Освен това ще се прекъснат връзките между инспекторите на ДАИ и учебните форми. Това е само източник на корупция, чрез притискане на фирмите.  4. Обучението на водачи на МПС да отиде в МОН. Да се създаде агенция за обученито на водачи на МПС, или отдел в НАПОО. Това е професионално обучение и мястото му е там.  5. Изпитващите да не са държавни служители. Така беше до 2002 г. (може да греша годината).  Хубаво е да са частници, които сключват граждански договор с институцията която ще провежда изпитите. През 1999 година те сключваха граждански договори с ДАИ. имаше идея ицпитите да ги вземе СБА. Могат да си останат в ДАИ. Предимства:  -при най-малкото съмнение за корупция договорът се прекратява, или не се сключва нов. Отпада съда и възстановяването (най-често) на уволнението служители.  6. Промяна формата на изпита. Теоретичната му част трябва да оценява разбирането на правилата за пътната безопасност, умения за самоконтрол, познаване рисковите фактори на пътя, личностните характеристики на обучаемите и т.н. Практическата част трябва да проверява поведението и уменията на изпитвания да планира и управлява самостоятелно МПС. Сега този изпит проверява уменията бързо да разбера командата и да я изпълня. Изпита трябва да бъде от т. А до т. Б. Новият формат на двете части на изпита, автоматично ще пренастрои и регулираобучението, и ще подобри качествота на началната подготовка на водачите.  7. Маршрутите за изпита могат да се теглят случайно. Да не се знаят от учебните форми, да не се използват за обучение, за да се избегне "тренирането", като състезателни коне по тези маршрути.  8. Изпитващия да седне на задната седалка. Писах Ви вече, че има изпитващи, които не са инструктори (позволява се от европейската деректива). Тогава какъв е аргумента да стоят на предната седалка. Това е само възможност за манипулиране на изпита.  9 Да се въведе втора фаза на обучението на млади водачи. 10. Обучението да започне от 10 клас в училище.  С други думи трябва да се "разруши" сегашната система за обучение и изпит и да се изгради нова. Нови учебни планове и програми, нови тестове, въвеждане високите нива на GDE- матрицата (проект Хермес на страните от ЕС) в обучението и изпита на кандидатите за водачи. В изграждането на новата система не трябва да участват тези, които организираха и контролираха обучението от ДАИ. Най-добре е ИПБ да е водещ, като неправителствена организация, а колектива да е от научни работници и преподаватели от ТУ-София, ТУ-Варва и ТУ-Русе. Трита университета са водещи в областта на транпорта и пътната безопасност. В колектива ще участват и действащи преподаватели инструктори. Това са само някой идеи, които могат да се реализира след, като организационно се промени системата и МТС има само контролиращи функции върху нея чрез изпита.  Оставам на Ваше разположение. С уважение Красимир Спиров  Становище № 17  Израза „такса спокойствие" и употребен от МВР във връзка с избирателно спиране на автомобили от ДАИ -Стара Загора , защото не са внесли определени пари за да избегнат проблеми. При проверка касата на ДАИ -  Стара Загора МВР намериха безотчетни над 70 00 лв. ,приготвени за нагоре.  Израза „пазар на книжки" е измислен от шефа на сегашния министър Московски, министър Цветков, заедно с израза „открадната нафта ,колкото Охридското езеро", а беше отстранен точно за създадените условия за „пазара на книжки".За съжаление условията не са променени и с предложения законопроект.  Жертвите по пътищата, слабата квалификация на българските шофьори не е от „пазара на книжки" , а поради липсата на експерти в ИААА-София, които да актуализират съдържанието на изпитите по теория по модела на Холандия, Дания, Испания и други страни с най-малко жертви на милион жители по пътищата.  ДИРЕКТИВА 2006/126/E0 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на моторни превозни средства (преработена) ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ.  „Изпитващите на изпитите за придобиване на свидетелство за управление на МПС трябва да бъдат обучени правилно да оценяват способността на кандидатите да управляват превозното средство по безопасен начин.  Работата на изпитващите трябва да се наблюдава и контролира от орган, упълномощен за това от държавата-членка, за да се осигури правилно и еднообразно прилагане на начините за оценка на грешки в съответствие със стандартите, установени в настоящото приложение. "  Нарушение на Директивата е сега, когато едно министерство предлага законопроекти, изпитва и контролира себе си?МТИТС  Закон за дейностите по предоставяне на услуги, пазара се саморегулира, администрацията контролира само мерките за безопасност, професионалната компетентност на служителите и изпитните стандарти. Кой, как , къде и по какъв начин ще придобие знанията и уменията ,трябва да има избор.  Чл. 28. Доставчиците на услуги са длъжни да отговарят на предявените рекламации или жалби на получателите в най-кратък срок с цел уреждане на спора.  Чл. 29. (1) Споровете между доставчици и получатели на услуги се уреждат:  1. по взаимно съгласие;  2. чрез извънсъдебни средства, когато доставчикът е член на търговско дружество или професионална организация, които прилагат този механизъм, или чрез помирително производство по реда на Закона за защита на потребителите;  3. по съдебен ред.  (2) При уреждането на спорове между доставчиците и получателите на услуги се прилагат и разпоредбите на Закона за защита на потребителите и на Закона за задълженията и договорите.  Чл.11,(2) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2013 г.) Когато е оправдано от наложителна причина за защита на обществения интерес, който не може да бъде защитен с по-малко ограничителни мерки и не дискриминира доставчика на услуги, предоставянето на разрешение за достъп до услуги или за упражняване на дейност по предоставяне на услуги може да бъде поставено в зависимост от:  2. задължение за доставчика да има специфична правно-организационна форма;  В случая няма наложителна причина за защита на обществения интерес , става въпрос за придобиване на професионална квалификация, една от многото „водач на превозно средство" ,дори не е регулирана професия.Създаването на правно организационна форма „Учебен център" не е нужен за изпълнението на целите на закона.  Чл. 1. Този закон урежда изискванията:  Предложение: Т.6 Възлага на министъра на образованието и науката да създаде дирекция,която да предлага законопроекти свързани с обучение и изпити на кандидати за водачи на превозни средства, актуализира изпитните стандарти след проучване анализ за причините за катастрофи на МВР всяка година. Отговорна за образованието по безопасно движение през целия живот , проучва и прилага най-добрия международен опит в образованието по безопасното движение , изготвя документацията за обучението и изпитите на кандидати за водачи на превозни средства за различните категории водачи , както и последващо обучение.Дирекцията трябва да разполага със специалисти за образование по безопасно движение:  A) образование по безопасно движение в семейството и медиите  Б) образование по безопасно движение в детски градини и начално образование  B) образование по безопасно движение в училищата до десети клас и изпитни стандарти.  Г) образование по безопасно движение в училищата за средно образование , университетите , по месторабота,инструктажи по ЗБУТ следвайки научни принципи на науките андрагогика и герагогика.  Мотиви: Трябва коренна промяна,сега, веднага.Последиците от действащата сега структура са , че България е на дъното на статистиката на Европа за жертви на милион жители с най-много жертви. Хора умират по пътищата защото правителство и парламент си правят експерименти гугъл преводач на Директиви , а ИААА-София и Комисията по транспорт към НС многократно са компрометирани с предлаганите от тях законопроекти за обучение и изпити на кандидати за водачи на превозни средства. Не разбирам как все още имат право да предлагат законопроекти, след като всяка година ИААА-София е разследвана от прокурори за корупция, сегашния ЗДвП е изпълнен с условия за „събиране на такси спокойствие" , пазар на книжки" и всеки текст е доказателство за некомпетентност.  Закон за дейностите по предоставяне на услуги, допълнителни разпоредби, т.13 „..услугите свързани с обучение на водачи на превозни средства не са транспортни.." . Не е от компетентност на Комисията по транспорта и МТИТС да изготвя и предлага документация, включително нормативни документи за обучение и изпити на кандидати и водачи на превозни средства. Няма логика едно и също министерство да изготвя и предлага законопроекти с които работи и се контролира. До този момент прокуратурата среща трудности в обвиненията, защото обвинените за корупция служители са изготвили нормативните документи за чието нарушение са обвинени в корупция?Крадците си правят законите изгодни за тях?  Чл.З,  5. да предвиждат, разпознават , преценяват и не попадат в опасните ситуации в пътното движение, както и при възникване да реагират по подходящ начин, с цел да предотвратяват пътнотранспортните произшествия; За целта съдържанието на изпитите по теория съдържат допълнителен модул за тест на кандидата за водач на превозно средства да прогнозира и не попада в опасни ситуации,дали умее да наблюдава поведението на участниците в движението около себе си и дали реагира адекватно.  7. Да знае и прилага основни мерки за безопасност при обслужване на автомобила. Да могат да откриват основните технически неизправности в управляваните от тях превозни средства, които застрашават безопасността на движението, и да вземат съответните за това мерки за отстраняването им, ограничаването им или недопускане управлението на превозното средство с такива неизправности;  Чл.З, 9. да могат да оказват първа долекарска помощ на пострадали при пътнотранспортно произшествие лица, ако това не представлява опасност за тях и за пострадалите.МОН да разработят стандарти за обучение по долекарска помощ, да привлекат медицинските специалисти по училищата в часове по долекарска помощ , в часовете по предмети , като действия при аварии и бедствия, химия, придобиване на професионална квалификация, часовете по практика да бъде включено обучение и по долекарска помощ при аварии, Закон за здравословни и безопасно условия на труд да се допълни с изискване инструктажите по ЗБУТ да включват и обучение по долекарска помощ.  Премахване на 5. категория В1 - четириколесни превозни средства от категория L7e с маса без товар не повече от 400 kg, превозните средства, предназначени за превоз на товари с маса не повече от 550 kg, в която маса не се включва масата на акумулаторните батерии на електрическите превозни средства и които имат максимална мощност на двигателя не повече от 15 kW, както са определени в чл. 4, параграф 2, буква "ж" и приложение I от Регламент (ЕС) № 168/2013; тези превозни средства трябва да отговарят на техническите изисквания, които се прилагат към триколесни моторни средства от категория L5e;- излишна поради ограничения брой превозни средства, които може да управляват, не е задължителна по Директива за свидетелствата за управление.  Чл.9, Категория В1 да се премахне поради липса на превозни средства. Могат да управляват единствено двуцилиндрови леки автомобили, определени марки и модели,които трудно се намират. 5. за категория В1 - седемнадесет години;  Предложение т.5 За категория В- 16 години с разрешение на родители и управление с придружител до 17 годишна възраст, след 17 годишна възраст на територията на страната при определени условия определени в наредба.  Мотиви: По-ранно образование по безопасно движение, по-ранно ангажиране с правилата и забраните , отговорност , самостоятелност при младите хора.Политика на Директивата на ЕС за свидетелствата за управление.  7. за категории С1 и С1Е - осемнадесет години; Мотиви: СЕ1 да отпадне, защото едва се научили да се справят с по-големите габарити на големия автомобил, не е логично, не е безопасно да управляват и състав.  8. за категории С и СЕ1 СЕ : - Мотиви: СЕ да отпадне, защото за управление на състав от ППС е нужен стаж , опит и възраст заради отговорността по пътищата.Може да се допълни с ограничения максималната допустима маса на състава за СЕ .  а) двадесет и една години, или;  б) осемнадесет години - ако водачът притежава карта за квалификация на водача, в която е отразено, че е преминал успешно пълното обучение за придобиване на квалификация по реда, определен с наредбата по чл. 76, ал. 5 от Закона за автомобилните превози.;  Мотиви: Карта квалификация е нужна за започване на работа , а не за лични нужди.  10. за категории СЕ , D и DE:  а) двадесет и четири години; - мотиви: предполага се , че водача вече е придобил нужния опит и може да се съобрази с по-големия състав от превозни средства за СЕ.  Чл. 13. Изискванията за физическа годност към водачите на моторни  превозни средства и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства от група 2 се прилагат и за водачите на моторни превозни средства от категория В1, В и BE, които извършват обществен превоз на пътници и/или товари, превози за собствена сметка и/или таксиметрови превози на пътници. Мотиви: не разбирам , ако не са физически годни, ще могат ли да управляват превозни средства с посочените категории за лични нужди?  Чл. 16,Трябва експерти по безопасно движение да намерят своето място в лабораториите за психотест . Мотиви: за да мотивират водачите , като ги тестват чрез подходящи едноминутни клипове, съдържание на изпитите по теория тяхното внимание и разбиране приложението на правилата , забраните и уменията за прогнозират опасностите, зада не попадат в тях.  Изискванията за психологическа годност включват качествени и количествени критерии за годност. Тест уменията на тествания водач на моторно превозна средство да наблюдава поведението на околните участници и дали реагира адекватно, дали умее да прогнозира , за да не попада в опасни ситуации. - мотиви: Слабата квалификация на българските водачи на превозни средства се дължи най-много на липсата на умения да прогнозират опасните ситуации, поради което попадат в тях, а тогава вече е късно.  Съответствието с изискванията се установява с тестове за познавателната, психомоторната и личностната сфера и съпоставяне на индивидуалните резултати със статистически норми.Тестове за слепота на вниманието и последващи от това съмнения за сънна апнея и други здравословни проблеми.- мотиви: Водачите не знаят за заболяванията си , което е причина за нарушенията и последващи от това катастрофи. При съмнение трябва да бъдат насочени към специалист.  Да отпаднат. Мотиви: това са подробности подходящи за наредба, защото са променливи.Зависими са от други закони за Кодес на труда, за автомобилни превози и други. (2) При всяко постъпване на работа и при започването на дейността като водач на таксиметров автомобил или водач на автомобил за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници или товари, както и за председател на изпитна комисия, лицата представят валидно за съответната дейност удостоверение за психологическа годност.  (3) Всяко лице, от посочените в ал. 1 без тези по т. 9, има право на три явявания на изследване за психологическа годност в продължение на 12 месеца.  (4) При отрицателно заключение от първото явяване на психологическо изследване изследваното лице има право на второ явяване на психологическо изследване в срок до шест месеца от първото.  (5) При отрицателно заключение от второто явяване на психологическо изследване изследваното лице има право на трето явяване на изследване в срок до шест месеца от второто.  (6) При отрицателно заключение от третото явяване на психологическо изследване, както и при неявяване в срока за второ или трето явяване на психологическо изследване, лицето има право на ново изследване не по- рано от една година след първото изследване.  (7) Лицата от ал. 1, т. 9 имат право на две явявания на психологическо изследване. При отрицателно заключение от първото явяване изследваното лице има право на второ явяване на психологическо изследване в срок от три месеца от първото. При отрицателно заключение от второто изследване, както и при неявяване в срока за второ явяване на психологическо изследване, лицето има право на ново изследване не по- рано от една година след първото изследване.  Чл. 19. (1) Кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство преминават обучение за придобиване на необходимите теоретични знания и практически умения за управление на моторно превозно средство.Формите на обучение са определени в Закон за училищно и предучилищно образование и се изучават от инструкторите в учебните институции за придобиване на квалификацията се. Документацията се изготвя в дирекцията създадена по чл.1,т. 6.  Чл. 21. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя контролира приложението на документацията по чл.1,т.6 , включваща наредбите с наредб|:  Чл. 22. (1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация" утвърждава предложените от дирекцията по чл.1,т6 изпитните въпроси и видеоклипове, с които се проверяват теоретичните знания и способността да възприемат пътната обстановка, както и методиката за оценка уменията и поведението при управление на моторно превозно средство на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство.  Чл. 24. Теоретичните изпити се провеждат контролират от служители,  определени от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация" или оправомощено от него длъжностно  лице в изпитни зали на Изпълнителна агенция „Автомобилна  администрация", които отговарят на изискванията, определени с наредбата  по чл. 21, т. 1. Мотиви: Да се премахнат оцветените с червено текстове, защото всяка година , точно служители и изпълнителни директори на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация" са разследвани от прокурори за „пазар на книжки" ,а тяхното предложение е изпитите по теория да се провеждат на техен терен. Изпитите по теория ги провежда софтуер на частна фирма, а не служителите, само организацията е на агенцията и съдържанието. Всяка външна намеса е благодарение на слабости в софтуера, а не на хората в залата. Всякакви фантазии за външна намеса чрез камерите поставени по заповед на ИААА-София са лишени от логика, защото хората трудно четат текстовете на екрана, абсурд е да прочетат вярно чрез камера съдържанието на таблета, на друг монитор и да предадат на верен отговор на изпитвания?  Чл.31, 1. за допускане до изпит е представил неистински документ или документ с невярно съдържание;- - Мотиви: служителите нямат право да искат копия или документи намиращи се при тях или издадени от друг орган, като за нарушението трябва да бъдат наказани с глоба.Ще има неистински документи, докато служителите нарушават закона. Вината за неистинските документи е на служителя, който не си е изпълнил задължението да издири сам документите нужни за производството , а не на този, който се е възползвал от неговия мързел.  Чл. 38. (1) Разрешение за теоретично и/или практическо обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от упълномощено от него длъжностно лице на: - Мотиви: Когато в Испания например разделиха разрешенията за обученията по теория от практическото обучение, точно тогава агенцията нелогично и некомпетентно предложи обединение на двете разрешения? Мотивите за разделение на двете разрешения в Испания са , че специализацията в обучение по теория или практика подобряват качеството на обучение. Разрешиха на „Професионалните учебни центрове" за обучение по професии да обучават  по теория и кандидати за водачи на превозни средства , само защото имат кабинет. Изготвиха специална програма за обучение на неграмотни кандидати за водачи на превозни средства, за да стимулират началната грамотност на своите граждани, докато тук увеличиха образователния ценз?  Некомпетентността на предложилите законопроект по анрагогика и герагогика , задължително поставя възрастни хора след работа и училище на чиновете в класните стаи, въвежда отричаната класно-урочната система и при обучението на възрастните кандидати за водачи на МПС?  (2) Разрешение за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство се издава на лицата по ал. 1 за всеки учебен център поотделно при следните условия: - Мотиви: Да се премахне термина"учебен център" от закона, защото измислени, неопределени термини нямат място в закон. Според Закон за училищно и предучилищно образование „професионални учебни центрове" обучават , изпитват и издават документ за професионална квалификация.  Набедените за „учебен център" частни фирми не извършват услугите изпити и издаване на документ за професионална квалификация, защото изпитите и издаването на свидетелство за управление на моторно превозно средство са извън частната фирма.  Закон за дейностите по предоставяне на услуги и Директива на ЕС забраняват обвързване на разрешението със съществуването на правна- организационна форма „учебен център".  Няма никакъв „център" в измисления термин „учебен център", освен допълнителни разходи за обучаваните и възможности за събиране на „такси спокойствие" от някои служители на ИААА- София, част от тях изгорели , като бушони за да запазят намиращите се по-нагоре в служебната стълбица.  При отчетите за направени повторни проверки от агенцията за наличие на офиси, сътрудници и присъствие за обучение по теория в София на сайта на агенцията видях отчетени много несъответствия с написаното в разрешенията на проверените фирми и констатирани масово празни кабинети. За съжаления служителите на агенцията не отчетоха , че тези наречени от тях „нарушения" не са повлияли на процента отпаднали кандидати, целта на закона може да бъде изпълнена с много по-малко пречки, без офис, сътрудник и кабинет.Качеството на обучение на представените от фирмите кандидати на изпити е според изпитните стандарти утвърдени от МТИТС по чл.152 на сегашния ЗДвП.  Квалификацията на шофьорите по пътищата допуснати след полагане на изпити пред ИААА-София не зависи от качеството на обучение, а от критериите за оценка утвърдени от министъра на транспорта. Качеството на подготовка е според критериите на изпитите. Ако не са подготвени, защо не савърнати за още обучение? Не познавам частна фирма, която ще откаже парите на обучаваните за още часове обучение.  Предложение :Ал. (2) , т. 1 Разрешението за едно населено място е валидно за територията на цялата страна. За да работи в страни от ЕС , притежателят на разрешението трябва да се съобразяват със законодателството на съответната страна. - мотиви:Закон за ограничаване на администрацията и .... , Директива на ЕС не ограничават разрешителните до едно населено място в съюза.  Чл.39  1. учебният кабинет, учебната площадка, офисът и учебните пътни превозни средства отговарят на изискванията и осигуряват извършването на обучението съгласно наредбата по чл. 21, т. 1; Мотиви: Трябва да се интересуваме, не както до сега от подробностите, а от крайния резултат, квалифицирани водачи на превозни средства по пътищата, а те зависят само от съдържанието на изпитите провеждани от ИААА-София до този момент. Условията за офис и сътрудник противоречат на изискванията на Закон за дейностите по предоставяне на услуги, чл.24 за представяне информация за фирмата, не е споменато изискване за офис и сътрудник. Подробностите размножават администрацията , стимулират корупцията,което виждаме сега.  Нелогично и некомпетентно е да има изисквания за кабинет,офис , сътрудник и задължителен, еднакъв за всички пакет от услуги, след като с нищо няма да подобрят качеството на обучение. Обучаваните сами определят нуждата от тях, защото са възрастни хора и могат да преценят за какво да си дадат парите, дали имат нужда от тях.  Сега кандидатите знаят , че само след купуване на задължителен пакет от услуги определен от документацията, купуване на медицинско, купуване на диплома ще бъдат допуснати до изпити„удостоверение от БЧК за свидетелството , защо да не купят изпитите пред ИААА-София? 4. ръководителят на учебната дейност и техническият сътрудник отговарят на изискванията, определени с наредбата по чл. 21,  (4) Към заявлението лицата по ал. 1 прилагат документи, удостоверяващи съответствието с изискванията по ал. 2.- Мотиви: да се премахне, защото документите се намират в агенцията по ал.6 и други органи на държавата.  7) В регистъра по ал. 5 се вписват следните данни:  (9) Заявленията по ал. 6 могат да се подават и по електронен път, като към тях се прилагат сканирани копия на съответните документи, удостоверяващи исканата промяна.  Мотиви: да се заменят с декларация, защото данните се намират в ИААА- София/регистъра по ал.6 , извършените от служители на агенцията огледи, съставени протоколи, както и в други органи на държавата/. Чл. 41. (1) Правата, произтичащи от разрешението се прекратяват:  1. когато се установи, че разрешението е издадено въз основа на неистински документ или на документ с невярно съдържание; - Мотиви:защо фирмата трябва да носи отговорност , за чужда грешка, служителят вместо да издири нужните за производство документи,е предоставил събирането на документите на некомпетентен служител на фирмата, който може да се възползва от мързела на служителя.  2. когато в 6-месечен срок от издаването на разрешението лицето не започне дейността си или в течение на 6 месеца не е упражнявало дейността си; - Мотиви: - фирмата не е престанала да отговаря на изискванията, противоречи на по-горен текст за продължение на разрешението,когато отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. по чл. 21, т. 1 .Основанията за прекратяване на разрешението са преписани от закона, но поради някакъв интерес е добавена измислената причина при неработеща фирма 6 месеца да отнемат разрешението, независимо, че отговаря на условията?  3. когато учебният кабинет, учебната площадка, офисът или учебното пътно превозно средство престанат да отговарят на изискванията на наредбата по чл. 21, т. 1 и причините за това не са отстранени в указаният срок; Мотиви: В закона нямат място изрази с двойно значение,със задължително тълкуване.Не е уточнена причината,кое точно от изискванията, на какво не трябва да отговарят учебният кабинет, учебната площадка, офисът или учебното пътно превозно средство за да бъде отнето разрешението, не отговаря на изискването по закон за ограничаване на администарцията и ... за степенуване на наказанията.До този момент изпитващите използваха подобни причини за глоби, със задължително тълкуване на текстове за „пазар на книжки". Явно искат да продължават със събирането на „такси спокойствие" и „такси спокойствие".  Т.5 а) в помещение, което не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1;  б) с моторно превозно средство, което не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1;  в) с преподавател, който не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1;  г) на учебна площадка, която не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1.  Мотиви: Помещението не е възможно да се промени изведнъж,а площта му не е причина за некачествено обучение? Преподавателят или учебната площадка,може да не отговарят на изискванията и чрез действия на агенцията срещу фирмата.  (4) Разрешението се отнема с мотивирана заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или на упълномощено от него длъжностно лице.  (5) Отнемането на разрешението подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Обжалването не спира изпълнението на решението.  (6) Лицата, чието разрешение е отнето, могат да кандидатстват за получаване на ново разрешение не по-рано от две години от датата на отнемането му.  Мотиви: разрешението трябва да се отнеме само с решение на съда, защото всеки е невинен до доказване на противното. Изпитващи до този момент използваха правата си на контролен орган , набедяваха фирми в нарушения и докато тече процедурата на обжалване те губят пазара, доверието на хората без разрешението. Съда отменя постановлението с което е отнето разрешението , но вече фирмата е фалирала, името на инструктора е злепоставено, така по-лесно става събирането на „такси спокойствие", по- лесно е фирмата да даде на когото трябва, отколкото да се случат всички тези неприятности.  Чл. 47. (1) Удостоверение за регистрация за извършване на психологически изследвания  се издава на лицата по чл. 45, ал. 1, т. 1 при следните условия:  т.4 Кабинетът за психологически изследвания освен психолози, трябва да имат назначен експерт пътна безопасност , който да проверява с тестове разбирането на правилата и забраните от закона за движение по пътищата , дали притежават умения да наблюдават поведението на околните и дали реагират адекватно на промените. Дали прогнозират опасностите и дали умеят да ги избягват.  - мотиви: Липсата на тези умения са причина за аз всички катастрофи, мотивира водачите на превозни средства да тренират своите умения.  Отмяна, Чл. 53. За предотвратяване и преустановяване на административните нарушения, както и за предотвратяване и отстраняване на вредните последици от тях, се прилагат следните принудителни административни мерки:  1. временно спиране на дейността на лицата, получили удостоверение за регистрация по реда на чл. 46, ал. 1 - до отстраняване на нарушенията. В случай, че нарушението не бъде отстранено в срок до 3 месеца, регистрацията се прекратява.  2. временно спиране на дейността на лицата, получили разрешение по реда на чл. 38, ал. 1 - до отстраняване на нарушенията. В случай, че нарушението не бъде отстранено в срок до 3 месеца, разрешението се отнема.  Мотиви: всеки е невинен до доказване на противното, защо трябва да бъде наказана избраната от инспектора фирма, въпреки, че след време съдът отмени постановлението?Агенцията няма практика да наказва инспекторите поискали „такса спокойствие" по този начин безотговорен начин , освен след намеса на МВР. Набедения остава наказан, това е причината да даде пари на инспектора, за да запази бизнеса си. За съжаление това е масова практика в администрациите на България. Трябва при обжалване да изчакат решение на съда , защото всеки има право на защита.  Чл. 54. (1) Принудителните административни мерки по чл. 53 се прилагат с мотивирана заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация" или оправомощени от него длъжностни лица.  (2) Обжалването на заповедите по ал. 1 се извършва по реда на Административнопроцесуалния кодекс.  Отмяна,защото не позволява адекватна защита, всеки е виновен до доказване на противното(З) Подадената жалба не спира изпълнението на приложената принудителна административна мярка.Мотиви: това е възможност за служителите, заради които ИААА-София всяка година е разследвана от прокурори за корупция.Вместо фирмата да гладува с отнето разрешение, докато съда отмени постановлението,някои предпочитат да дадат пари на ръка. Някои пречат за да вземат, а други пречат и не вземат? Когато трябва да отстранят конкуренцията от пазара.  Отмяна,Чл. 55. (1) Наказва се с глоба от 1000 до 5000 лв.:  1. който нарушава установените с нормативен акт предписания във връзка със състоянието на материалната база и с изпълнението на учебните програми в учебните форми за подготовка на водачи на моторни превозни средства, получили разрешение по реда на чл. 38, ал. 1;  2. който не осигури достъп на контролните органи до обектите за контрол или откаже да им предостави документи, отнасящи се до дейността на контролирания обект.  (2) Когато нарушението по ал. 1, т. 10 е извършено повторно, наказанието е глоба от 2000 до 7000 лв. и отнемане на разрешението. Мотиви: Какво точно нарушава от установените с нормативен акт предписания във връзка със състоянието на материалната база и с изпълнението на учебните програми в учебните форми за подготовка на водачи на моторни превозни средства, получили разрешение по реда на чл. 38, ал. 1;. За развален сифон на тоалетната и санитарното помещение не работи? За развален климатик, за временни затруднения, поради които се е наложило инструктора вписан в разрешението да бъде сменен с друг правоспособен от регистъра на ИААА-София или други проблеми без значение за качеството и сигурността ,докато излезе поправката в разрешението? Може ли целта на закона да бъде постигната без тези установени с нормативен акт предписания, дали заради безмислени документи, само за да излезе документацията на служителя или измислена причина за събиране на „такса спокойствие" .  Да се прецизира: Чл. 56. (1) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 5000 лв. лице, което извършва обучение доставя услуги свързани с обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство без издадено разрешение по чл. 38, ал. 1. - мотиви: -доставката на услуги е свързана с плащане, така както е предложения текст излиза, че когато родител обучава детето си също трябва да бъде наказан?  Да се прецизира:(2) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 3000^пв^лице, което не осигури на контролните органи възможност за проверка на материалната база, както и ако не им предостави за проверка цялата поисканата по списък документация, свързана с извършването на обучението на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство. - мотиви: възпрепятстване ли е , че не е закарал с автомобила си проверяващите до полигона или кабинета, защото в момента нямат свободен автомобил?Площадката не е заключена, как е възпрепятствал проверката, не е държал рулетката?"Цялата" , това са папки с листи, , ако пропусне някой лист и не представи „цялата" документация? Текстовете от законопроекта са некоректни, непълни,подлежат на тълкуване не стават за закон.  (3) Когато нарушението по ал. 2 е извършено повторно, наказанието е глоба или имуществена санкция в размер 5000 лв. - Мотиви: подобни текстове има в сегашния ЗДвП, причини за глоби, които не се налагат, служат само за събиране на „такса спокойствие" .  (4) Наказва се с глоба или с имуществена санкция в размер 1000 лв. лице, получило разрешение по реда на чл. 38, ал. 1, което:  1. не осигури воденето на регистъра на кандидатите за придобиване на правоспособност и на документацията в съответствие с изискванията на учебната документация за обучение на кандидатите; - мотиви: регистъра е в интернет. Слабостите в софтуера не са по вина на фирмата. Жалко,да се премахне,2. неправилно съхранява регистъра за вписване на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, в резултат на което е настъпила загуба, кражба или унищожаване на регистъра;- мотиви: регистъра е в интернет, на сървър на частна фирма с договор на агенцията.  Да се премахне4. разпореди или допусне организиране на дейността в офис, който не отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1; мотиви: офисът не е част от обучението.  5. не осигури условия за провеждане на теоретичните или практическите изпити; - мотиви:организацията е осъществена от ИААА-София в техни кабинети и до този момент няма наказани с наказание. Само уволнени?  6. не предостави записите от видеонаблюдението след провеждане на теоретичните изпити в учебния център;- мотиви: изпитите по теория се предават онлайн. Да накажат служителя на агенцията. Дасе премахне,(5) Наказва се с глоба 500 лв. ръководител на учебната дейност в учебните центрове за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, който:  1. не осигури спазването на изискванията на учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност по при извършване на обучението;- мотиви- Текстовете от законопроекта са некоректни, непълни,подлежат на тълкуване не стават за закон.  д) провеждането на междинните и вътрешните изпити;- мотиви- междинните изпити сапо желание на обучаваните, а вътрешните изпити се използват от некоректни фирми за допълнителни печалби със съдействие на агенцията.  Да ес отмени(б) 1. не спазва изискванията на учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност при извършване на обучението;  2. допуска нарушение при воденето на документите във връзка с обучението;  3. не вписва своевременно данните в документите във връзка с обучението; мотиви- Текстовете от законопроекта са некоректни, непълни,подлежат на тълкуване не стават за закон.  Да се отмениб. като член на изпитна комисия нарушава реда за провеждане на теоретичните или практическите изпити. - мотиви инструктори не се допускат , не участват в организацията и провеждане на изпитите по теория от много години насам.  Що за глупост, не се наядоха: (7) За нарушения на изискванията за провеждане на обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и на изискванията при водене на свързаната с тях документация, за които не е предвидено друго наказание, виновните се наказват с глоба или с имуществена санкция в размер 500 лв.  мотиви- Текстовете от законопроекта са некоректни, непълни,подлежат на тълкуване не стават за закон.Произволна, измислена от инспектора причина за глоба, за да си поиска „такса спокойствие". Чл.43(2) Министърът на образованието и науката:  1. утвърждава учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства;  2. утвърждава учебната документация и определя условията и реда за придобиване на правоспособност за обучаване на водачи на моторни превозни средства;  3. след съгласуване с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя условията и реда за придобиване на правоспособност за провеждане на изпити на кандидатите за водачи на моторни превозни средства и утвърждава учебната документация за това.  Георги Тимнев | Липсват конкретни предложения към предлаганите разпоредби.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Не се приема.  Приема се по принцип.  Приема се по принцип  Приема се по принцип.  Не се приема.  Предложението е формулирано неясно  Становище от г-н Георги Тимнев пристига за втори път и е отразено в настоящата справката | Предложеният проект урежда специфични обществени отношения, свързани с придобиването на правоспособност за управление на МПС.  Наредбите предвиждат съответните изисквания.  Мотивите не са обективни. Законът не коментира капацитета, а определя компетенциите.  Министерство на транспорта е компетентния орган по осъществяването на контрол върху лицата провеждащи обучение в сферите на транспорта. МТИТС не провежда обучение.  В законопроекта не е посочено, че лицата провеждащи изпити са държавни служители, а само, че се определят от изпълнителният директор на ИААА  Ще бъде направена нова дефиниция в закона  Маршрутите не са предмет на закона. Ще бъде включено в поднормативната уредба  Редът за изпит не е предмет на закона  В закона не е формулирано фазово обучение. Не е ясно колко фази се предлага да е обучението и какво да обхващат |
| **8** | Съюз на българските автомобилисти | II. Проект на Закон за водачите на моторни превозни средства  СБА счита, че чл.56 ал.4 т.2. следва да бъде прецезирана от законодателя, тъй като в действителност въпросния регистър е в електорнен вариант и е свързан с Информационната система на ИААА, поради което не е възможно неправилно съхраняване на регистъра за вписване на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, в резултат на което да настъпи „загуба, кражба или унищожаване на регистъра“.  Друг неправилно формулиран текст е този на чл.56 ал.4 т.6, който считам, че следва напълно да отпадне, тъй като изпитите по теория се извършват само в изпитни зали на ИААА /същото е посочено и в Проект на ЗДП - чл. 24.“Теоретичните изпити се провеждат от служители, определени от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ или оправомощено от него длъжностно лице в изпитни зали на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, които отговарят на изискванията, определени с наредбата по чл. 21, т. 1.“/. Следователно, задължението за предоставяне записите от видеонаблюдението след провеждане на теоретичните изпити в учебния център, е напълно неприложимо.  Чл. 56, ал. 5, т. 3, б. „д“ предвижда, че се наказва “с глоба 500 лв. ръководител на учебната дейност в учебните центрове за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство, който при организиране на обучението разпореди или допусне нарушение на провеждането на междинните и вътрешните изпити“. Предлоежението на СБА е текстът за „междинните изпити“ да отпадне, тъй като преди три години самите междинни изпити отпаднаха от учебната документация като задължителни, а задължителни са само вътрешните изпити. | Приема се.  Приема се.  Приема се. |  |
| **9** | Съюз на преподавателите по автомотоподготовка,  Българско обединение на шофьорите, Национален автоинструктурски съюз,  Обществен съвет за пътна безопасност | ЗАКОН ЗА ВОДАЧИТЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА  Това е законопроекта към който имаше най-много очаквания и по който не е направено абсолютно нищо. Той дори не е довършен, което личи от факта, че преходните и заключителните разпоредби на законопроекта не са разписани.  Този проект е сглобен набързо, от текстовете на сега действащия закон и наредбите за обучението и изпитите, само за да се каже, че има нещо направено.  Тук трябваше да се представи законопроект, който създава изцяло нова система за обучение и изпит на водачите, с което да се вдигне нивото на хората получаващи шофьорска книжка и да се пресече корупцията в Държавната администрация. Липсва нова философия по темата „Пътна безопасност", която обхваща обучението на всички участници в движението, а именно обучение през целия живот (фазово обучение), което започва от раждането на детето, преминава през училище, шофиране с придружител, продължаващо обучение и обучение на хора над 65-годишна възраст, което доведе до драстично намаляване на смъртността по пътищата в много европейски държави. Обучение при критични ситуации, на специално оборудвани за целта полигони (сухи, мокри и заледени участъци), при които се формират знания и умения на водачите за управление при всякакви атмосферни условия. Липсва нова философия за обучението на таксиметровите водачи, както и за обучението за придобиване на професионална компетентност на водачите по Наредба 41.  Вместо това, в последните дни видяхме нови арести на служители от ДАИ. Освен това, появи се и предложение за предоставяне на изпитите на лица работещи на граждански договор към автомобилната администрация. Трябва изрично да се подчертае, че това не може да се разглежда по друг начин освен като идея за нова корупционна схема, при която обвиненията за корупция да не може да се отправят към държавната администрация.  Предвид горепосоченото, настояваме да бъде сформирана нова работна група, която да е съставена от лица, които са компетентни по темата. Тази група първо да изготви философията и структурата на новите проекти за закони, които да бъдат поставени на общественно обсъждане. След тяхното утвърждаване, групата да изготви новите проекти за закони, които също да бъдат поставени на общественно обсъждане преди приемането им от Министерския съвет и предаването им в 44-то Народно събрание.  В заключение, държим да обърнем внимание на факта, че философията заложената в сега действащия Закон за движението по пътищата, която е на принципа на постоянното увеличаване на размера на санкциите, насочени само срещу водачите на ППС, не показва резултат в посока намаляване на аварийността и травматизма | Съдържат се констатации |  |