

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ КОНСУЛТАЦИОННИ
ДОКУМЕНТИ ПО ПРОЕКТА НА ЗАКОН ЗА ПЪТНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА
И ПРОЕКТА НА ЗАКОН ЗА ВОДАЧИТЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**

Коментар	Автор	Дата
за обучение на водачи на МПСЛипса на компетентност от страна на МТИТС не позволява да препишат , разпределят по обявената структура Директивата на ЕС за свидетелствата на кандидатите за водачи на моторни превозни средства. Една агенция трябва да проучва и въвежда най-новите и дали резултати практики от ЕС, включително обучение с придружител. Да въведе в МОН френски опит за обучение в училищата по безопасно движение , ситуационно обучение, сертификати на всяка образователна степен. Да въведе изпитно съдържание в два модула по европейски тип с изискване за разбиране, тест за умения на изпитваните да прогнозира и избягват опасностите. Да въведат право на общинските съвети , да определят изпитващи по практика на кандидатите за водачи на МПС от различин категории, подобно съдебните заседатели. Ще седят на задната седалка по време на изпита и не се интересуват дали автомобила е оборудват с допълнителни педали или друго устройство за аварийно спиране от страна придружителя. Важно е да не помага никой на изпитваните. От 100-200 изпитващи в града, трудно ще улучат с кого да правят договорка за книжка. Допи изпитрацията не знае кого ще изпитва днес.	Георги Тимнев	05.12.2017

Промени свързани с таксиметровия превоз Нужен е изцяло нов закон за таксиметров превоз на пътници, който да бъде на подчинение на общините. Принципа на този закон трябва да бъде следния: автомобиля да получава „удостоверение за годност на лек таксиметров автомобил“ на пункта за технически преглед и от там с автоматизирана система да се вписва в регистър на общината. Разрешителното да се издава на името на водача с платени осигуровки и данъци. „Удостоверение водач на лек таксиметров автомобил“ да се издава от браншова организация в дадената община, като за целта таксиметровите водачи си учредят такива. Като мотивите за това са да се намали административната и излишната финансова тежест за водачите от страна на посредниците и по този начин тези средства ще отиват за осигуровки без излишно да ги натоварват. Лизингодателните фирми, рента кар фирмите, диспечерските пунктове да не се месят в таксиметровата дейност, като ценообразуване, правила и прочие. Една браншова организация не би имала финансов интерес от правени на компромиси и по този начин контролът и качеството на услугата би бил много по-висок. Контрола по изпълнението на дейността да се осъществява от браншовите организации, общините и пътна полиция. Принципа на ценообразуване също трябва да бъде променен-късото разстояние да се таксува с по-висока тарифа, да има добавки за повече от 4 човека, животни, багаж и други, както и възможност за отстъпки, тарифа за извън населено място. Сегашните таксиметрови апарати не позволяват това и за това е добре да бъдат заменени с подходящи устройства, например мобилно приложение. Да отпадне изискването за превозвач за таксиметров превоз на пътници, както и автомобилите да са до 9 места съгласно чл.2 ал.2 („професия автомобилен превозвач на пътници“ означава дейността, осъществявана от всяко предприятие посредством моторни превозни средства, конструирани и оборудвани по такъв начин, че да са подходящи за превозване на повече от девет лица, включително водача, и предназначени за тази цел, услуги по пътнически превози за всички или за определени категории пътници срещу заплащане от страна на превозваното лице или от организатора на	Дочко Дойчев	05.12.2017
--	-------------------------	-------------------

Придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средствоНяма нужда да откриваме отново "топлата вода" , защото другите страни отдавна работят по изпитани , дали резултати практики. Директива на ЕС за услугите на вътрешния пазар и Закон за дейностите по предоставяне на услуги, допълнителни разпоредби, т.13 "услугите свързани с обучение на водачи на МПС не са транспортни". "Водач на превозно средство" е допълнителна професионална квалификация, една от многото професии , реда за която е в Стандарт за обучение на водачи на превозно средство. Всичко е в ръцете на министъра на МОН , но по някаква нелогична причина МТИТС са самонатоварва с още една отговорност за която няма нужния капацитет и всяка намеса завършва с намеса на прокурори и вече дори не е новина в медиите разследване на изпълнителен директор, на негови служители за корупция. Ще е новина , най-после да има осъден от обвинените за корупция. Като начало МОН да актуализират документацията от ЗДвП, чл.153 по примера на Германия , отделна за обучение на водачи на МПС в системата за средно образование в бюджетни училища. Друг закон за алтернативни възможности за обучение на водачи на МПС , включително и в частни фирми, с придружител следвайки Национална стратегия за безопасно движение до 2020година. Отделен закон за изпитите на кандидати аз водачи на МПС. Още сме жертва на чиновници от съветско време, работещи в планова икономика, защото измислят причини за глоби от 2000-7000 лв. по преценка на изпитващия-инспектор , ако доставчик и потребител на услуги договорят свободно условията за обучение. Подобни причини за глоби стимулират корупцията , zlepоставят за пореден път агенцията, страната пред света.	Георги Тимнев	01.12.2017
--	--------------------------	-------------------

Скодоумие или катаджийско-гробарска мисълДействащият в момента ЗАКОН ЗА ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА е променян над 70 пъти за последните десет години. В по-голямата си част промените са наложени от казуси, които нямат никакво отношение към повишаването на безопасността на пътното движение, а по-скоро "измиване на ръцете" на родните ни депутати при пътнo-произшествие с голям обществен отзвук. Конструкцията на сегашният закон е логически подредена, като изключим правените на ръка промени, с нормална за обикновения човек логика и завършеност. Ако си позволя да изляза от субекта на обсъждане мога да обобща законотворческият напън в последните години, че ако за всяка влязла в сила неефективна промяна предложилите я бяха санкционирани, то можеше с години да не получават депутатската си заплата. Да се върнем на действащият закон - още при разглеждането му той отразява изцяло и урежда отношенията между всички участници в движението по пътищата, като разбира се единствената страна, която не е с уредени отношения, това е гробарската мафия, която се изроди в специалист по безопасност на движението в последното време, а по-точният изказ е в лобисти на определени компании и сектори. Липсата на ефективен контрол по спазването на сега действащият Закон за движение по пътищата не го прави лош или неадекватен. Няма как общественото внимание с помощта на катаджийско-гробарския интелект да се фокусира върху санкционирането на нарушителите на скоростта за движение по пътищата, а тя да е причина за около 10 процента от катастрофите. И въпреки това, да се продължава да се фокусира вниманието върху това. Дори и статистиката на Европейския съюз сочи това. В същото време елементарните нарушения - неупотреба на хендс фрий, неподдаване на сигнал при маневра, шофиране в бус-лента, бавно движение - не се санкционират, а напротив това, че няма санкция, дори води до епидемичност при извършването им. Физическото разделяне на Закона за движение по пътищата на две няма да направи правилата по-добри, защото в по-голямата си цялост те са валидни и единни за целия свят. Прилагането на практики от други държави също няма да подобри безопасността на движението, докато

Свилен
Стефанов

25.11.2017