

КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № 36 ОТ 15.05.2006 Г. ЗА ИЗИСКВАНИЯТА ЗА ПСИХОЛОГИЧЕСКА ГОДНОСТ И УСЛОВИЯТА И РЕДА ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПСИХОЛОГИЧЕСКИТЕ ИЗСЛЕДВАНИЯ НА КАНДИДАТИ ЗА ПРИДОБИВАНЕ НА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МПС...

Коментар	Автор	Дата
Мнение към дискусия, относно Наредба 36Уважаеми, Г-жи и Г-да психолози и участници в дискусията, Изразявам личното си и категорично мнение по темата: Недопустимо е да се приема като решение на даден проблем или казус неговото заличаване, без да се вземат на предвид всички гледни точки и странични обстоятелства, които влияят пряко на ситуацията и най-вече без да се направи опит да се оптимизира и подобри работеща и наложена с десетилетия методика. Особено в тежката и очернена ситуация, в която се намират пътно-транспортната статистика за произшествия, държавна инфраструктура и институциите, като цяло, през последните години. Не отнемането на мярки, а само налагането на по-строги и категорични такива, допълнителни ограничения и контрол биха обърнали ситуацията към по-добро. Факт са промените, които претърпяха шофьорските курсове през последните години, и даже се вижда, че и те трудно дават резултат. Категорично подкрепям да се въведе и психотест за всички водачи, а не само за професионалната или провинилите се. Срокът от 3 години смятам, че е коректно преценен, даже към днешна дата, може би и недостатъчно актуален към динамиката на ежедневието, което заобикаля всички ни. А да се цитира дадена директива, без професионална компетентност по нейната материя, е недопустимо, камо ли без каквито и да било доводи в посока подобрене на процесите и точно валидиране на слабите места и системни недостатъци в ситуацията на неработеща държава в Република България към дата 10.10.2022 г. С уважение, Ради Георгиев,Рекламен мениджър психологичека дейност	Radi Georgiev	10.10.2

Мнение към дискусия, относно Наредба 36Уважаеми, Г-жи и Г-да психолози и участници в дискусията, Изразявам личното си и категорично мнение по темата: Недопустимо е да се приема като решение на даден проблем или казус неговото заличаване, без да се вземат на предвид всички гледни точки и странични обстоятелства, които влияят пряко на ситуацията и най-вече без да се направи опит да се оптимизира и подобри работеща и наложена с десетилетия методика. Особено в тежката и очернена ситуация, в която се намират пътно-транспортната статистика за произшествия, държавна инфраструктура и институциите, като цяло, през последните години. Не отнемането на мярки, а само налагането на по-строги и категорични такива, допълнителни ограничения и контрол биха обърнали ситуацията към по-добро. Факт са промените, които претърпяха шофьорските курсове през последните години, и даже се вижда, че и те трудно дават резултат. Категорично подкрепям да се въведе и психотест за всички водачи, а не само за професионалната или провинилите се. Срокът от 3 години смятам, че е коректно преценен, даже към днешна дата, може би и недостатъчно актуален към динамиката на ежедневието, което заобикаля всички ни. А да се цитира дадена директива, без професионална компетентност по нейната материя, е недопустимо, камо ли без каквито и да било доводи в посока подобрене на процесите и точно валидиране на слабите места и системни недостатъци в ситуацията на неработеща държава в Република България към дата 10.10.2022 г. С уважение, Ради Георгиев, Рекламен мениджър психологичека дейност	Radi Georgiev	10.10.2
Личен интересНапълно съм съгласна с останалите мнения, че предложените промени обслужват единствено интереса на браншовите организации и че някой има явно личен интерес да ги удовлетвори. Предлаганите промени нямат връзка с реалното прилагане на психологическите изследвания, а оттам и съдействие за превенция на ПТП! А това не е в интерес на общността, а само в интерес на шепа транспортни фирми и на някой, на който може би са платили, за да минат тези абсурдни промени! Ако това стане, всички разбирате, че ни е ясно защо е станало. Можете да си дрънкате за всякакви директиви, но е ясно, че корупцията отново ще вземе превес над закона!	Велина Василева	10.10.2

П.П. към горнотоП.П. - да се чете "условията и реда за МЕДИЦИНСКИТЕ ПРЕГЛЕДИ" .С други думи Директива 2006/126 в частта ѝ относно физическата и умствена/психическа годност на водачите се транспонира от не от Наредба № 36 на МИНИСТЪРА НА ТРАНСПОРТА, а от Наредба на МИНИСТЪРА НА ЗДРАВЕОПАЗВАНЕТО, която е:Наредба № 3 от 2011 г. за изискванията за физическа годност към водачите на моторни превозни средства и условията и реда за извършване на медицинските прегледи за установяване на физическата годност за водачите от различните категориии това можете да го видите на:https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/NIM/?uri=CELEX:32006L0126&qid=1657618435478.както и в допълнителните разпоредби на тази наредба.	Транспортен Психолог	10.10.2
---	---------------------------------	----------------

Пълна заблудаГоспода шофьори и превозвачи, настояващи за и печеливши от предложената промяна,На база каква експертна компетентност твърдите, че психологическата годност (psychological fitness) по смисъла на Наредба № 36 е същата като умствената/психическа годност (mental fitness) по смисъла на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелствата за управление на превозни средства и че именно Наредба № 36 следва да транспонира посочената директива, та да я и нарушава на всичкото отгоре? Много сте далеч от истината. И за едното и за другото. Цялата теза за нарушение е построена върху объркването или неправилното разбиране на основни понятия. А това е същото като да настоявате, че психология и психиатрия са едно и също нещо. Но колкото и да се мъчите да го обяснявате и да настоявате - те не са.Не знам дали българските съдилища наистина вече отменят наказания на шофьори и превозвачи, които не са спазвали нормативните изисквания, след като няма решение на Европейския съд - само на основание проучвателно писмо от Европейската комисия, която освен, че е само предварителна инстанция за подобни казуси, е била въведена в заблуда за какво точно удостоверение става дума, или просто бързате да прокарате желаните от Вас промени с този съшит с бели конци „довод“ докато заблудата, в която за момента сте успели да я въведете, не се е изпарила.С Наредба № 36 в законодателството на Република България не са въведени изисквания от Директива 2006/126/ЕО. В допълнителните й разпоредби няма и не може да има подобно указание - за разлика от допълнителните разпоредби на Наредба № 3 на МИНИСТЪРА НА ЗДРАВЕОПАЗВАНЕТО, в която се регламентират медицинските изисквания за годност към водачите на МПС и условията и реда за извършване на МЕДИЦИНСКИТЕ, като в приложенията към нея са изброени същите критерии, като тези в Приложение III на Директивата - отгоре до долу медицински диагнози (каквито в Наредба № 36 напълно липсват), в това число неврологични и психични заболявания. В друго приложение към Наредба 3 ще видите как се нарича удостоверителния документ, в който фигурира заключение на психиатър, наред със заключенията на останалите медицински специалисти, но този документ определено не е удостоверението за психологическа (професионална) годност, издавано по реда на Наредба № 36 на МИНИСТЪРА НА ТРАНСПОРТА.	Транспортен Психолог	10.10.2
---	---------------------------------	----------------

коментарУважаеми Явор ,чета Вашите коментари и се убеждавам,че коментирате нещо,което НЕ разбирате !Тук не става въпрос за ментално състояние ,а за професионално значими качества като внимание,памет,логическо мислене ,способност за самоконтрол ,бързина и адекватност на реакции .Тези качества са на различно ниво при различните хора и специалисти в сферата на транспортната психология са се изказали ,че за да се упражнява качествено,което значи БЕЗОПАСНО шофьорската професия ,тези качества трябва да бъдат в съответствие с изисквания ,научно изследвани и доказани.Това ,че според психиатъра или лекаря лицето няма ментални отклонения не означава ,че то покрива научно изледвани и доказани критерии пак повтарям ,за БЕЗОПАСНО упражняване на тази професия.Позовавайки се на Вашите изказвания тогава да изискваме и служителите на БДЖ да бъдат освободени от психотест,на който те периодично се явяват !Ако мотивите да се иска промяна в наредба 36 наистина са свързани с Европейските директиви това не би трябвало да подлежи на обществено обсъждане ,тъй като общественото мнение не би имало значение -нали Директивите трябва да се спазват !Тук става въпрос по-скоро за нечий личен интерес да подкрепи браншовата орагнизация ,без този някой да се замисли за последствията.В мотивите за отпадане на психологическото изследване изтъкват ниския брой на отрицателните заключения ,който при сегашните условия на провеждането му няма как да бъде по-различен предвид ,че то се превърна в търговска дейност .Върнете психологическото изследване в държавния сектор и ще се убедите колко ефективно може да бъде то,ако наистина това Ви интересува ,в което силно се съмнявам.На този етап Наредба 36 противоречи на Закона за лечебните заведения ,в който се казва ,че лицата ,регистрирани по този закон - Медицински центрове ,Групови практики ,нямат право на друга дейност ,освен медицинска ,а Психологическото изследване ,регламентирано с наредба 36 НЕ Е медицинска дейност ! Проверете си професионално предложенията ,консултитайте се със специалисти в транспортната психология ,защо е нужно да има психологическо изследване и как най-ефективно и качествено да се провежда в името на Обществения интерес и спрете да цитирате Европейските директиви,защото е очевидно ,че става въпрос за две съвсем ралични теми.Поздрави - Росица Дацова	Росица Дацова	10.10.2
---	----------------------	----------------

Наредба 36Изказаните по-горе твърдения са лъжа!Психиатричният преглед не е психологическо изследване!Това са две различни по своята същност изследвания и се правят от различни специалисти!А основният въпрос не е как е уредена административно една мярка по превенция, а как тя да работи легитимно!Психологическото изследване не дискриминира българския шофьор, в замяна, когато се провежда както трябва е ефективен начин за превенция!Не подменяйте същината на въпроса, при това с лъжи!България не е единствената страна в ЕС, където се провежда психологическо изследване!	Велина Василева	10.10.2
Наредба 36Ще изредя няколко факта:България е единствената държава в ЕС където в Наредбата за медицинските прегледи на шофьорите от група 2 в лекарските комисии няма психиатър, който с преглед да определи дали кандидата е умствено годен.България е единствената държава в ЕС където Министерството на транспорта, вместо Министерството на здравеопазването определя чрез психологическо изследване умствената / менталната / годност на кандидатите от група 2 без лекарска комисия.България е единствената държава в ЕС в която се изисква допълнителен документ за умствената годност на водачите.България е единствената държава в ЕС в която има разминавания на прегледите и подновяването на документите на водачите от група 2.България е единствената държава в ЕС в която има санкции за водачите / група 2/ и техните работодатели, ако шофьора няма въпросният документ и не е преминал психологическо изследване.С Уважение:Явор	Явор Янев	10.10.2

Наредба 36Уважаеми Дами и Господа,Психологическото изследване съществува в редица европейски държави! Не мисля, че лъжите са аргумент! То трябва да бъде легитимно като се прави качествено, а не да Ви се праща по пощата, защото за Вас е административна тежест! Това може да стане като се въведат проверки по всички психологически лаборатории, не само в някои! Като се провежда с камери и като се дигитализира самият тест. Аргумент за нескъсани шофьори би имал тежест, но само ако в психолабораториите се извършваше качествен контрол! Така, в сегашните условия аргументът е безпочвен. Ако не се праща по пощата и се извършва качествено, психологическото изследване е част от средствата за намаляване на войната по пътищата! Но доколко сме узрели като общност да ползваме подобен род превенция, дори, когато засяга пряко и финансово нашите интереси, е въпрос с очевиден отговор. Транспортните фирми и голяма част от професионалните шофьори искат това изследване да го няма, а общността това ли иска? Удобството на транспортните фирми и професионалните шофьори ли е най-важната ни ценност за българското общество?Психологическото изследване не е медицински документ! И не Ви поставя в неравностойно положение спрямо европейските шофьори! Защото на не малко места в европейски страни също го има. Има също и допълнителни дейности в подкрепа на недопуснатите шофьори - психологически консултации, които също се правят с цел превенция и грижа за шофьорите.Не е възможно психологическото изследване да стане безсрочно! То се прави като снимка на Вашето моментно състояние, което не е възможно да остане такова цял живот.До Господина с абсурдния аргумент за контрол на психолози, при които шофьори допускат ПТП. Господине, нима при всяка неуспешна операция на лекар, го санкционират? Той как би могъл да спаси някой неспасяем? Много Ви моля, докога наглостта и нахалството ще са единствената ценност? Това, което пишете е несериозно!Със загриженост и притеснение,Велина	Велина Василева	10.10.2
---	----------------------------	----------------

Наредба 36Подкрепям предложените промени в наредбата, защото темата ме вълнува от известно време.Наредба 36, трябва да бъде променена, защото е в разрез с европейското законодателство.Според Директива 2006/126/ЕО и Директива 2003/59/ЕО единствено лекари могат да правят заключения дали един човек физически и умствено годен да управлява МПС от дадена категория.В рамките на медицински преглед трябва да се установи годността на един шофьор и това трябва да се случи в периодите посочени в директивата. Всички документ на професионалните шофьори - дигитална карта, АДР свидетелство, карта за квалификация и СУМПС се подменят на 5 години и тук се появява едно психо, дето го има само в България и то е на 3 години. Статистиката не показва психото да е допринесло за безопасността на движението по пътищата. Въпреки, че в горните коментари на психолозите, че психото не трябва да се отменя, аз не виждам процента на катастрофите с участие на професионални шофьори да се променя, а той е под 10% годишно.И не на последно място, предвид запитването на Европейската комисия към българските власти, българския съд вече масово отменя наказателни постановления с глоби за психо, като неправомерни. Това е една излишна тежест за българските фирми и шоьори.Трябва да се вземе в предвид, че България е транзитна държава между Европа и Азия и годишно през България минават над 300 000 тежкотоварни автомобили с чужди водачи, които не са преминали психо и това не увеличава броя на произшествията с тежкотоварни автомобили.За това подкрепам предложените промени.	Даниел Димитров	10.10.2
---	----------------------------	----------------

Пълна подкрепа за предложенията за промяна на Наредба 36 Като професионален шофьор с дълъг стаж мога да потвърдя, че Европа няма подобни масови изисквания за психологическа годност. В някои държави се практикува подобни изследвания само към тежки нарушители на правилата за движение. Досега'ната практика в България само утежнява практикуването на професията професионален шофьор. Лесно се забравя кога ти изтича психото защото за разлика от всички други документи които се изискват за тази професия, психото е на 3 години, а не на 5. При проверка от контролните органи задължително глобяват шофьора и транспортната фирма, като глобите са големи. Реално самото изследване в последните 10-15 години е фиктивно, като имам колеги които го получават и по пощата без да ходят. Считам, че облекчаване на режима е правилното действие защото:- Ще облекчи шофьорите и транспортните фирми, като няма да окаже влияние на безопасността, предвид действащата практика;- Намаляването на психологическите изследвания ще редуцира броя на лабораториите извършващи психологическо изследване, а това би довело до по ефективен контрол и по качествени изследвания,- Преминаването на психо при отнемане на одостворението ще има превантивен ефект за нарушителите. В заключение ще кажа, че това е правилна стъпка, като трябва да се помисли и за завишаване на контрола при изследванията и за санкции и отговорности към психолозите които са издали психо на водачи, които в последствие извършват тежки нарушения. Не е лошо да се помисли и за някакви терапии за лицата които не могат да минат психологическото изследване, колкото и малко да са те.	Димитър Димитров	10.10.2
---	-----------------------------	----------------

Предложения на СМП за допълнение на НИД на Наредба № 36 от 15.05.2006 г. на МТППодкрепяме напълно направените предложения за облекчаване на режима за психологическа годност на водачите с посочените в доклада мотиви, както и привеждане на наредбата в съответствие с Директива 2006/126 ЕС. Сега действащите изисквания за психологическа годност поставят българските професионални шофьори и транспортни фирми в по-неблагоприятно положение спрямо чуждестранните им конкуренти без това да оказва съществено влияние на безопасността на движението по пътищата. Видно от статистическите данни посочени в мотивите, за една година от над 70 000 изследвани водачи едва 0,1 % не са получили удостоверение за психологическа годност В допълнение предлагаме удостоверението за психологическа годност да се издава в електронен формат:§.. В чл. 7, ал. 2 след думите „се издава“ се добавя „електронно“, а „(приложение № 1)“ се заличава.§.. В чл. 8, ал. 1 думите "представят удостоверение за психологическа годност" се заменят с „трябва да са психологически годни“.§.. В чл. 11б, т. 8 думите „и дубликати на удостоверения за психологическа годност“ се заличават.§.. В чл. 11е, т. 19 думите „и дубликати на удостоверения за психологическа годност“ се заличават.§.. В чл. 22а, ал. 3 думите „както и за издаване на дубликати на удостоверения за психологическа годност“ и запетаята преди тях се заличават.§.. в чл. 36 се правят следните изменения и допълнения:В ал. 3 думите „датите на издаване и на валидност“ се заменят с „дата на издаване“ и запетаята пред тях се заменя с „и“;Алинея 4 се отменя;В ал. 5 думите „се поставя дата“ се заменя с „датата“, запетаята след думата „издаване“ се заличава и се добавя „е“;В ал.6 изречение второ се заличава;В ал. 8 думата „отпечатаните“ се заменя с „издадените“;В ал. 12 думите „дубликат или“ се заличават;В ал. 13 думите „дубликата на“ се заличават.Чл. 37 се отменя.§.. В чл. 39 се създават ал. 3-5:„(3) Удостоверението за психологическа годност е електронно и съдържа следните данни:Номер на удостоверението;Статус на удостоверението (валидно; невалидно; отнето);Имена на лицето на което е издадено;Цели за които е издадено;Дата на издаване;Номер на психологическа лаборатория издала удостоверението;Имена на психолога издал удостоверението;Номер на удостоверението за регистрация на лицето по чл. 4а.(4) Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ води електронен регистър на издадените удостоверения за психологическа годност.ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ§.. Навсякъде в наредбата думите „министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ и „министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ се заменят с „министърът на транспорта и съобщенията“ и „министъра на транспорта и съобщенията“.§.. Приложение 1 се отменя.§.. Наредбата влиза в сила от обнародването ѝ в „Държавен

Венцислав
Трендафилов

10.10.2

психотестСмятам,че на фона на все по-честите произшествия с товарни автомобили и автобуси е задължително психотестът за професионалните шофьори да остане като изискване ! Въпросът е как се контролира дали са се явили наистина на този тест .Общизвестен е фактът ,че чужденците ,работещи в български фирми масово не се явяват ,а получават документ ..и не само те ,,Затегнете контрола ,но явно нямате интерес ...,а може би някой има много силен личен интерес да угоди на браншовите организации без да помисли за случващите се трагедии на пътя !	Георги Дацов	07.10.2
--	---------------------	----------------

относно периодичност на психологическите изследвания

Уважаеми Дами и Господа,Уважаеми колеги психолози,Уважаеми участници в пътното движение, Включвам се в дебата да изкажа мнението си по отношение на безумното предложение на това да бъде премахнат срокът на психологическата годност. Тази тема според мен трябва да бъде обсъдена на задълбочен дебат от лица, които добре познават наредбата. Смятам,че премахването на валидността на документа ще бъде в ущърб на българското общество . По отношение на изложените факти от вносителя на предложението ,за премахване срока на валидност на удостоверение искам да кажа, че ниският брой не допуснати кандидати не се дължи на факта, че лицата не представляват опасност за движението , а на това , че голяма част от психологическите лаборатории са на лица, които притежават лиценз / под масата/ и бълват положителни заключения, с цел бързи печалби. Само за месец юли тази година 60 удостоверения бяха обявени за невалидни, тъй като са издадени в разрез със законите, установени с Наредба №36. Затова промените трябва да бъдат насочени в тази посока. По отношение на това какво е видно искам да кажа:1.единственото видно е че на територията на страната има голям брой катастрофи, като 10% от тях са допуснати от водачи на товарни автомобили и автобуси, а броят на жертвите е над 12% -!3% от общия брой; 2.единственото видно са черните ленти по вратовете на майките , които загубиха децата си в катастрофи. Затова сега не е моментът да обслужваме интереси на един или друг бранш , премахвайки валидността на изследване, което с годините е доказало че действа. Несериозно е. Време е да се мобилизираме и да обсъдим промени, които ще доведат до ограничаване на катастрофите. Друга важна предпоставка, която ще изтъкна е , че напоследък масово се злоупотребява с наркотични вещества и алкохол. Не е нужно да си психолог, за да знаеш ,че постоянната употреба води до влошаване на концентрацията, реакциите и оказва лошо въздействие върху физическото здраве на личността. При мен са идвали лица, които под видимо въздействие, агресивни и в същото време притежават удостоверение за психологическа годност. Ако валидността бъде премахната тези лица няма да бъдат засичани и отстранявани от движението. Не е инцидент професионален водач да бъде изпращан за психологическо изследване от Пътна Полиция, след като е заловен да шофира след употреба на наркотици. В качеството си на гражданин питам: " И неговото удостоверение ли ще бъде безсрочно? " Не е инцидент лице , което е допуснало катастрофа и е причинило смърт да притежава удостоверение. Пак питам: " И неговото удостоверение ли ще бъде безсрочно?" Как ще бъдат установени тези случаи? Не виждам предложения за промени в тази посока. Моето предложение е да бъде въведено психологическо изследване за категория В , те

Петя
Леонидова

07.10.2

Моят коментарПоздравявам всеки един от Вас за изразеното мнение,което сте споделили.Казвам се Величка Димитрова,юрист и юридически психолог.За мен е важно да структурирам общочовешката ми позиция,преди изобщо да се впусна в професионално насочени коментари.Като участник в движението по пътя мога много да разказвам.И пешеходци и шофьори имат редица пропуски както в личното си възпитание,така и в спазването "хигиената" на законовите актове."Ще пресичам,където си пожелае","Ще превишавам позволената ми скорост" малка ,но основна част от "тегобите" и поредния "пирон в ковчега" на нашата мила страна.Не искам,но ще се наложи и да акцентирам върху липсата на каквито и да е човешки качества на онези човекоподобни с "лъскав" клас автомобили,които самоопределяйки се за Всевишни "безчинстват" с автомобилите си и вземат с лекота решения за най-важното ни право на ЖИВОТ,което освен това е увековечено и в Конституцията на РБ България.Та,кои са те да решават чий живот ще отнемат днес,сядайки зад скъпите си "зверове",които колкото и да се опитват НЕ могат да ги откъснат от комплексираната им и лишена от човешчина същност.Употребяващите психотропни вещества са най-бързо развиваща се група у нас.Възрастовия диапазон е наистина впечатляващ.Тук на помощ идват добре насочилите се колеги юристи,които поназнайвайки нормативната уредба и с подходящитее познанства с лекота "подаряват" свобода на всякакви рецидивисти....Е,тук трябва законотворците да се намесят!!!!Но,не мисля да Ви отегчавам и ще Ви разкрия и за какво пиша тук.Следя с много голям,личен и професионален интерес дебата,стар колко света нужно ли е психологическа оценка за шофьорите,каква да бъде валидността и чия да бъде отговорността на неприлагането й...Всеки един средно интелигентен,разумен човек ЗНАЕ,че реакциите на един човек,независимо от пол,етнос и други регалии са зависими от възрастта.Един 18 год.няма капацитета на 37 год.,а този на 48 год., е с по-занижени реакции от този на 20год.И,не,това не са зле скалъпени новини,а това са практическите резултати от дългогодишни изследвания.Постоянно се дискутира темата с Директива # "Еди коя си".....,която нарушавала етични кодекси,достойнство и потъпквала "Еди що си" наО,Боже,тези браншови организации да вземат да си подновят екипа от юрисконсулти,защото явно никой не им е разчел правилно звученето на директивата и изобщо в ущърб ли е на някой и ако е положителен отговора,с какво са нарушени нечий права.Всеки в нашата мила държава е компетентен по ВСИЧКО,защото "модата го налага".Къде е взето под предвид становището на колегите психолози от ИААА.Нима заинтересованата страна е само една????!! ТАКА НЕ ДЕЙСТВА ДЕМОКРАЦИЯТА!!!За едни Майка,за други Машеха....Предлагам:-мониторинг чрез постоянно видеонаблюдение;-валидността за психологическата годност да продължи да бъде в същите срокове,спрямо възрастта на

Вили
Димитрова

06.10.2

Предложение за промени в наредба 36Похвално е, че се работи по изменение на действащата наредба №36 от 15.05.2006г, но предвид увеличени брой ПТП в страната, причинени не само от професионални водачи, а и от любители, би било добре да се обмисли психологическо изследване и на водачите за придобиване на категория В, като то да включва и склонността им към рисково поведение на пътя. Хубаво е да бъде модернизирано психологическото изследване, например с видеонаблюдение или да се провежда на таблет. Ежедневно в страната ни умират хора по една или друга причина, но когато това е вследствие на небрежност или рисково поведение на пътя от водач на МПС и може да бъде предотвратено или предвидено чрез психо-тест е безумие да отпадне нещо работещо, нека се мисли в посока осъвременяване на методики и технологии. Може периодичността му, да се определя в зависимост от периодичността на подмяната на книжката /10 години-любители, 5 години- професионални водачи/П. Зубева, психолог	Павлина Зубева	06.10.2
За експертен дебатТози дебат не трябва да се извършва в подобен формат! Изисква се много задълбочен анализ на проблема и то не в махленски стил, омаловажаващ един от най-сериозните проблеми в обществото ни. В него експертна позиция трябва да изразят тези, които пряко участват в процеса в институционално иницирано и организирано обсъждане. Ние, психолозите, които правим психологическите изследвания, имаме много какво да кажем и да предложим по отношение на методиката, пропуските в наредбата, овладяване на наглото купуване и продаване на „психо“. Това се вижда и от коментарите на колегите, които дават ясни, точни и резонни предложения.Разбира се, психологическите изследвания не са панацея за постигане на безсмъртие на пътя. Ние не претендираме, че можем да спрем войната по пътищата. Много са участниците в тази война, но можем да печелим малки битки, които да спасяват животи. Нека дебатът да бъде стойностно проведен, задълбочено аргументиран, с експертно участие на всички страни. Докато професията ни не се възприеме сериозно и не се практикува при ясна законова регламентация, докато голяма част от хората не правят елементарно разграничаване на професията на психиатъра и психолога и не различават медицинско от психологическо изследване, докато има обществени дискусии от типа на форум „БГ мама“ и по този начин се решават въпроси от голяма обществена значимост, ще сме все догонващи и потъващи и никакви европейски директиви няма да имат значение.Илонка Иванова, психолог	ivanova_ilonka	05.10.2

Наредба 36Здравейте, аз не смятам, че Наредба 36 противоречи на Директива 2006/126/ЕО. За мен тя е изцяло извън обхвата на Директивата. Българското национално законодателство не противоречи на европейското право, а напротив - психологическите изследвания са друга специфична мярка за повишаване на безопасността на движението по пътищата, напълно допустима за страните членки. Мярка, която допълва и надгражда предвидените мерки в директива 2006/126/ЕО.Моята гражданска и професионална позиция е, че психологическите изследвания трябва да се запазят, защото те са мярка за подбор. Лично аз смятам, че не всеки става за шофьор камо ли професионален. Има определени изисквания към самата професия - внимание, концентрация, бърз адекватен мисловен процес и своевременни реакции, както и емоционалната стабилност и отговорност към собствения живот и този на околните. В крайна сметка личността кара превозното средство и следенето на психологическо й състояние е крайно наложително. Живеем в крайно динамичен и изпълнен със стрес свят. А психологическият свят на човека се влияе от промените и динамиките, в които участва.Наредба 36 по-скоро трябва да бъде допълнена, а не премахвана. В Европа се говори много за психологическата хигиена. Тестовите могат да бъдат допълнение с измерване на „бърн-аут“ (Burn-out) и съответно даване на почивка на шофьора. Изследванията могат да се дигитализират или да се включи видеонаблюдение, за да се избягват корупционите схеми.Младите шофьори, които ще придобиват първа категория В, също е редно да се явяват на психологическо изследване, особено след като виждаме какво се случва последните години по пътищата на България от гледна точка на повишаващия се интензитет на леки и тежки пътни инциденти с фатален край.Мина Георгиева	Мина Георгиева	05.10.2
--	---------------------------	----------------

Как да започнем с малки стъпки към спирането на войната по пътищата? Господине, Не знам от каква позиция давамте мнения на всяко изказване тук. Не сте се представил - нито като професия, нито като позиция. Мога единствено да Ви кажа, че Вашите забележки не могат да бъдат коментирани в подобен формат. Нима лекарите обсъждат с пациентите си най-подходящия начин за провеждане на дадена терапия? Не, те го правят по между си и в подходящите за това формати. Защо не е имало формат, в който това да се случи от 2012-та година насам (когато реално психологическите изследвания минаха към медицински центрове), трябва да попитате първо Министерството на транспорта и в частност ИААА. Контролът е в тях! Ние като бедна гилдия, нямаме браншови организации и платени подставени лица по форумите! И противно на общото мнение тиражирано от някои професионални шофьори - че тези изследвания са хранилка, мога да кажа, че за мен по-голяма хранилка от шепа транспортни и строителни фирми, които източват държавата за милиарди, няма! И още нещо, понеже България е една от малките страни в ЕС, в която няма приет закон за психолозите, психотерапевтите и техните професии, всеки на практика се упражнява на наш гръб, без да познава детайли и без да е вписан в същината на нашите дейности. Това не е етично. Да, можете да сте на всяка манджа меродия, но това няма връзка с начинът, по който е редно да се води диалога. Дори факта, че занимавате колегите от гилдията в този формат, може да покаже до каква степен сме изключени от министерството на транспорта и сме пратени в десета глуха. Не е намерен начин да разговарят с нас и до ден днешен! Недопостимо е, неетично е, да - може би е законно, но това ли иска обществото ни? Закони без реална и истиска експертна тежест, съшити с бели конци. Не ми отговаряйте, въпросите са риторични.	Велина Василева	05.10.2
Наредба 36 Уважаема г-жо Василева, Наистина обективно мнение, но то означава и че от 2006 година / Наредба 36/ до ден днешен въпросното психологическо изследване наложено от Наредба 36 по никакъв начин не е подобрявало пътната безопасност - " Дължи се на нелепия начин на провеждане на психологическото изследване в 21 век с методики от 50-те години на 20 век." Въпреки това 16 години нито един психолог /или ваше професионално обединение/ не е предложил да се промени тази ситуация. Даже и тук на това обсъждане повечето Ваши колеги искат да се запази сегашното положение, което е много показателно за огромен проблем свързан с безопасността по българските пътища. С Уважение: Явор	Явор Янев	05.10.2

Да спрем ли да се убиваме на пътя, как?Уважаеми Дами и Господа,Уважаеми колеги психолози,Уважаеми участници в пътното движение,Обръщам се с моя коментар към всички Вас, за да изкажа възмущението си от безумното предложение на браншовите организации за отпадане на периодичността на психологическото изследване, както и повърхностното разглеждане на проблема от страна на транспортното министерство.Подобни позорни предложения, без да са поканени всички страни по темата, е меко казано диктатура.Къде са психолозите, които провеждат психологическите изследвания? Защо министерството на транспорта не ги взема за страна по въпроса? Как няколко транспортни фирми с интерес да няма никакви изисквания към тях (защото ако ги попитаме сигурно трябва да няма никакви изисквания към професионалните шофьори, защото това са административни пречки!), казва на министерството как да променя наредби? Това е безумие в правова държава!Уважаеми Дами и Господа,Защо никой не попита на какво се дължи ниския процент недопуснати кандидати? (Основен аргумент в предложенията) Дължи се на абсурдната наредба 36, която трябва да бъде значително променена и съгласувана заедно с психолозите! Дължи се на липсата на качествен контрол при провеждането на психологическите изследвания от страна на ИААА. Дължи се на абсурда психолози да трябва да плащат такси на медицински центрове, за да практикуват професията си. Дължи се на нелепия начин на провеждане на психологическото изследване в 21 век с методики от 50-те години на 20 век. Накратко дължи се не на абсурдната констатация, която е нелепа подмяна на реалността, че психологическото изследване не намалява безопасността пътя, а на системни проблеми в наредбата, която го урежда. Вместо да мислим как да я направим читава, за да бъде легитимно психологическото изследване, я тълкуваме като административна пречка!Къде се е чуло и видяло психологическо изследване да се прави за цял живот?! Това е безумие. Психологическото изследване, когато е направено качествено дава много добри индикатори за общата кондиция на лицето. Защо не искаме да правим това, за да предпазваме от рискови ситуации? Може би на транспортния бизнес му пречи недопускането на негови наети шофьори, които обаче по една или друга причина в някакъв момент не са в кондиция и не е препоръчително да шофират? Как да подходим в такава ситуация? Да търсим начин за безопасност на движението, или да ги оставяме да работят, за да не пречим на бизнеса?Такава европейска директива, която да ограничава провеждането на психологическите изследвания няма! Има насоки, които някой някъде тълкува! Такива изследвания се провеждат в не една европейска държава. И не от лекар, а от психолог. Това е изследване, което се провежда от психолог и не е нужен лекар, за да бъде легитимно!Предлагам организиране на дискусия по

Велина
Василева

05.10.2

Да спрем ли да се убиваме на пътя, как?Уважаеми Дами и Господа,Уважаеми колеги психолози,Уважаеми участници в пътното движение,Обръщам се с моя коментар към всички Вас, за да изкажа възмущението си от безумното предложение на браншовите организации за отпадане на периодичността на психологическото изследване, както и повърхностното разглеждане на проблема от страна на транспортното министерство.Подобни позорни предложения, без да са поканени всички страни по темата, е меко казано диктатура.Къде са психолозите, които провеждат психологическите изследвания? Защо министерството на транспорта не ги взема за страна по въпроса? Как няколко транспортни фирми с интерес да няма никакви изисквания към тях (защото ако ги попитаме сигурно трябва да няма никакви изисквания към професионалните шофьори, защото това са административни пречки!), казва на министерството как да променя наредби? Това е безумие в правова държава!Уважаеми Дами и Господа,Защо никой не попита на какво се дължи ниския процент недопуснати кандидати? (Основен аргумент в предложенията) Дължи се на абсурдната наредба 36, която трябва да бъде значително променена и съгласувана заедно с психолозите! Дължи се на липсата на качествен контрол при провеждането на психологическите изследвания от страна на ИААА. Дължи се на абсурда психолози да трябва да плащат такси на медицински центрове, за да практикуват професията си. Дължи се на нелепия начин на провеждане на психологическото изследване в 21 век с методики от 50-те години на 20 век. Накратко дължи се не на абсурдната констатация, която е нелепа подмяна на реалността, че психологическото изследване не намалява безопасността пътя, а на системни проблеми в наредбата, която го урежда. Вместо да мислим как да я направим читава, за да бъде легитимно психологическото изследване, я тълкуваме като административна пречка!Къде се е чуло и видяло психологическо изследване да се прави за цял живот?! Това е безумие. Психологическото изследване, когато е направено качествено дава много добри индикатори за общата кондиция на лицето. Защо не искаме да правим това, за да предпазваме от рискови ситуации? Може би на транспортния бизнес му пречи недопускането на негови наети шофьори, които обаче по една или друга причина в някакъв момент не са в кондиция и не е препоръчително да шофират? Как да подходим в такава ситуация? Да търсим начин за безопасност на движението, или да ги оставяме да работят, за да не пречим на бизнеса?Такава европейска директива, която да ограничава провеждането на психологическите изследвания няма! Има насоки, които някой някъде тълкува! Такива изследвания се провеждат в не една европейска държава. И не от лекар, а от психолог. Това е изследване, което се провежда от психолог и не е нужен лекар, за да бъде легитимно!Предлагам организиране на дискусия по

Велина
Василева

05.10.2

До г-н ДеоЗдравейте г-н Део, Да има психометричен тест в Испания, но той е в рамките на медицинските прегледи и които се извършват пред лекарска комисия. Също така в Испания няма глоби за водача или работодателя му, при положение, че водача няма "психо" както е тук. Медицинските прегледи съвпадат с датата на подновяване на СУМПС. Това са съществени разлики с които се нарушават двете Директиви. Линк към психометрични тест: https://www.youtube.com/watch?v=LZpJQx2j2IA	Явор Янев	05.10.2
До г-н ЯворУважаеми господине, говорейки за Европейски директиви, моля направете справка за Испания. От опит знам, че както при придобиване така и при подмяна на книжка-макар и любителска се преминава подобен тест!	Део Део	04.10.2
Наредба 36В отговор на г-жа Павлова, Директива 2006/126/ЕО е точно за това, а именно да няма подобни допълнения в начина на издаването и преиздаването на свидетелствата за управление на МПС. Тоест в рамките ЕС издаването на тези документи да е еднакво във всички страни. Допълнителни изисквания са били възможни, ако нашата държава е поискала психологическо изследване преди транспонирането на Директивата към българското законодателство, но това не е направено. Към момента има запитване към Съдът на Европейския Съюз от българската съдебна система по проблема, защото съдиите са затруднени да вземат решение при обжалването на глобите налагани от контролните власти. Двете Директиви на ЕС за документите за управление на МПС са създадени с цел да няма такива глоби и да не се ограничават правата на гражданите в ЕС, а тук за шофьора - 500 лв, а за работодателя - 3000 лв. Вашата дейност е важна за безопасността на движението, обаче трябва да е под друг формат и така структурирана, че да не нарушава законодателството на ЕС. Хубав ден!	Явор Янев	03.10.2
Наредба 36Привет , в отговор на последният коментар на Г-н Явор . България не може да бъде съдена затова, че има изискване за допълнително психологическо изследване с цел безопасността на водачите . Изследването не е в разрез с Европейските закони , а допълнение към тях .	Маргарита Павлова	03.10.2
Наредба 36Здравейте, Наредба 36, трябва да бъде променена, защото е в разрез с европейското законодателство. Според Директива 2006/126/ЕО и Директива 2003/59/ЕО единствено лекари могат да правят заключения дали един човек физически и умствено годен да управлява МПС от дадена категория. Ако коментиращите тук прочетат тези Директиви ще разберат, че ситуацията към момента трябва да бъде променена, защото в противен случай може България да бъде осъдена. Хубав ден!	Явор Янев	03.10.2

Наредба 36Здравейте , изразявам гражданската си позиция като водач на МПС. Смятам , че психологическите изследвания за професионалните и таксиметрови шофьори трябва да останат на три и една години , така като е в сегашната Наредба . Тези водачи ЕЖЕДНЕВНО са подложени на стрес и психо тестовете са НЕОБХОДИМА ПТП ПРЕВЕНЦИЯ . ПОДКРЕПЯМ предложенията за :- задължителни психологически изследвания за начинаещи шофьори кат."В" и кат ."А";- видео наблюдение .	Daniela Doneva	02.10.2
Наредба 36Привет , прочетох за отпадане на периодичното явяване на психо тестовете за водачи на МПС. Ползвам такси и смятам че това не е добра идея , защото често съм попадала на неуравновесени и агресивни шофьори .Подкрепям идеята за видеонаблюдение с цел по обективно изследване . Д. Донева	Daniela Doneva	01.10.2
Наредба 36Здравейте , споделям мнението си по темата за психологически изследвания за начинаещи шофьори кат . "В". В момента съм се записал на шофьорски курсове и имам наблюдения, че част от курсистите са разсеяни и на моменти се държат неадекватно. Психологическо изследване за начинаещи шофьори е много добра идея и в пъти ще намали рисковите водачи без опит на пътя. Относно отпадне на психо тестовете съм против , защото ще окаже негативен ефект и вероятно завишаване броя на ПТП .Благодаря . Иво Атанасов / гр. София	Ivelin Atanasov	01.10.2
Наредба 36Здравейте , в качеството си на Психолог ПОДКРЕПЯМ идеите за видео наблюдение и психологическо изследване за водачи на МПС -кат В и кат А и НЕ ПОДКРЕПЯМ идеята за промяната в Наредба 36, а именно ОТПАДАНЕ на изискването за ПЕРИОДИЧНОТО ЯВЯВАНЕ НА ПСИХОЛОГИЧЕСКИ ИЗСЛЕДВАНИЯ за професионални и таксиметрови шофьори . С уважение Психолог М . Павлова	Маргарита Павлова	01.10.2

Наредба 36Напълно съм съгласна с колегите психолози, които отчитат необходимостта от видео наблюдение на психологическите изследвания! Тогава драстично ще се намалят злоупотребите с тази изключително важна и обществено значима дейност. Също трябва да отпадне така зададената функция на медицинските заведения. Психологическото изследване няма нищо общо с медицинската практика. Психолозите не трябва да са обвързани с трудови договори към медицински заведения, за да извършват дейността си. Те трябва да носят персонална отговорност за оценките си. Разрешителното на лабораториите НЕ трябва да е на медицинското заведение, а на психолога! Методиката, с която се извършват изследванията трябва да се актуализира. Това са наложителните промени в Наредба 36, а не срокът на валидност, която доказано е необходима!П.П. Г-н Явор, иронията по отношение на пешеходците и човешкия живот считам за науместна!	ivanova_ilonka	27.09.2
Наредба 36Уважаеми Дами и Господа , смятам че Наредба 36 трябва да бъде единствено допълнена с изискване изследванете лица да са под видеоконтрол от ИААА. Пример за това са шофьорските курсове за водачи на МПС и пунктовете на Годишни Технически Прегледи / ГТП/. Благодаря !Е. Павлова /Психолог/	Емилия Павлова	27.09.2
Наредба 36Уважаеми Дами и Господа, Моля да приемете и моето предложение за разширяване на обхвата на Наредба 36, а именно на задължително психологическо изследване да бъдат подлагани и пешеходците. Тъй като те са най-многобройните участници в движението е добре да подлежат на изследване в следния порядък: до 65 годишна възраст на 3 месеца, над 65 години всеки месец.По този начин всички участници в движението –МПС и пешеходци ще са психически, пардон психологически годни и подготвени за пешеходстване или управление на МПС т.е. проблема с инцидентите по пътищата ще е равен на 0, естествено на теория.Ако пешеходец, който е пълнолетен и не притежава свидетелство за психологическа годност и е на пътното платно в този момент да бъде глобяват 500 лв. Ако пешеходеца е непълнолетен и не притежава СПГ, му да бъдат глобявани 3000лв. Тоест глобите са същите, като на шофьорите и техните работодатели.Всеки пешеходец е длъжен да носи картончето с което удостоверява, че е психологически годен да пешеходства до личната си карта. Благодаря Ви!	Явор Янев	26.09.2

Наредба 36Уважаеми Дами и Господа, Моля да приемете и моето предложение за разширяване на обхвата на Наредба 36, а именно на задължително психологическо изследване да бъдат подлагани и пешеходците. Тъй като те са най-многобройните участници в движението е добре да подлежат на изследване в следния порядък: до 65 годишна възраст на 3 месеца, над 65 години всеки месец.По този начин всички участници в движението –МПС и пешеходци ще са психически, пардон психологически годни и подготвени за пешеходстване или управление на МПС т.е. проблема с инцидентите по пътищата ще е равен на 0, естествено на теория.Ако пешеходец, който е пълнолетен и не притежава свидетелство за психологическа годност и е на пътното платно в този момент да бъде глобяват 500 лв. Ако пешеходеца е непълнолетен и не притежава СПГ, му да бъдат глобявани 3000лв. Тоест глобите са същите, като на шофьорите и техните работодатели.Всеки пешеходец е длъжен да носи картончето с което удостоверява, че е психологически годен да пешеходства до личната си карта. Благодаря Ви!	Явор Янев	26.09.2
--	------------------	----------------

НАРЕДБА 36Уважаеми Дами и Господа ,пиша в качеството си на психолог и споделям моето професионално мнение и наблюдение по темата . Физическото и ментално състояние на всички без изключение с времето се променя , именно затова изследване за психологическа годност е “невъзможно” и е грешно да бъде променено от “срочно “на “безсрочно” . Допустимо е срока на психологическото удостоверение да бъде удължен максимум с 2 години . ВАЖНО Е да се приеме промяна в Наредбата , а именно по време на психологическото изследване , изследваните лица да бъдат и под видео наблюдение със звук , онлайн свързано с Изпълнителна Агенция Автомобилна Администрация . Съществен ръст на загиналите деца!За разлика от 2020 г., през миналата година 48 деца са загинали по българските пътища. Това е двойно повишение, спрямо година по-рано. Данните за пострадалите деца при пътни инциденти също се повишават до 968, а година по-рано са случаите са били 883. Най-много малолетни и непълнолетни загиват като пътници – 75% от всички, отбелязват от МВР. Нещо повече, най-много деца между 15-17 г., т.е. малко преди да достигнат пълнолетие и да получат право да преминат курсове за управление на МПС и да носят пълна наказателна отговорност за действията и бездействията си. Именно в тази категория са и най-много загиналите непълнолетни, които са намерили смъртта си като шофьори. Това показва, че трябва да се обърне повече внимание на младежите в тази възраст – те трябва да знаят, че управлението на автомобил не е игра, а сериозно занимание, което изисква добра концентрация и отговорно отношение. В противен случай не може да очакваме друга статистика при пътния травматизъм. Затова предлагаме Наредба 36 да бъде допълнена с изискване за задължително психологическо изследване за всички придобиващи шофьорска книжка кат. В и кат. А. С Уважение :А.Христова	Angy Giorgeva	25.09.2
--	----------------------	----------------

Наредба 36Случайно разбрах, че се подготвя промяна на наредбата за психологическата годност на водачите на МПС и реших да се запозная с предложението, надявайки се, че ще видя адекватни промени, които да противодействат на ежедневните смъртни случаи по нашите пътища...Нищо подобно! Предложените промени не кореспондират/да не кажа по-тежка дума/ с ужаса и трегедиите на хиляди семейства, жертви на безумната война по пътищата на Нашата Родина!Категорично против съм предложената промяна в Наредба 36, касаещо периодичността на провеждане на психотестове! Освен интереса на тъй наречените превозвачи, предложеното изменение по никакъв начин не обслужва обществения интерес и не защитава правата и спокойствието на обществото ни.Възмутен съм от предложените промени, защото съм професионален шофьор от далечната 1988г.и за да започна да управлявам учебния автомобил/тогава ГАЗ/ , се явих на много сериозен психотест-все едно ще ставам пилот, а не шофьор:) Цялата група бяхме изключително притеснени дали ще се справим. Някой се справихме, други бяха скъсани. В последните години отново ми се наложи да се явявам на психотестове и разликата е огромна – тестовете са изключително лесни.Защо се върнах толкова година назад? Защото тогава по пътищата ни имаше колегиалност, нямаше джигити и макар и без магистрали се пътуваше изключително спокойно.Ситуацията днес и коренно различна, ежедневно се срещаме с неадекватни, агресивни, пияни и дрогирани шофьори. Време е да се вземат бързи, адекватни, ако е необходимо и непопулярни мерки, за да бъде прекратено това безумие. Всички знаем, че основните фактори за безопасността на движението са човек, пътна обстановка, автомобил.Кои от тези три фактора може да променем незабавно, за да престане този ужас по пътищата ни?Очевидно не може да се въздейства в спешен порядък върху най-стария автомобилен парк в ЕС, както и върху качеството на пътната ни инфраструктура.Логично остава човешкия фактор!Затова предлагам да се завишат драстично критериите за изследване на психологическата годност на водачите! Наредба 36 да остане в сегашното положение, касаещо психотестове и сроковете за професионалните водачи. В Наредбата да се добави нов текст “На психологическо изследване задължително се подлагат и кандидат водачи за придобиване на категории „А и В“В мотивите на вносителя е посочен малкия брой на лицата, на които не са издадени удостоверения. Мерките са лесни –завишаване на критериите и контрола по отношение на провеждането на изследванията. А макар и 73 лица да не са допуснати до управление на МПС това означава, че са спасени много човешки животи и са предотвратени значителни материали щети!Също така, вносителят посочва, че психологическото изследване представлява допълнителна административна тежест за водачите и превозвачите. Моля, не слагайте под общ знаменател

Део Део

23.09.2

периодичност на психологическите изследвания Уважаеми госпожи и господа, Категорично смятам, че периодичността на установяване на психологическата годност за водачите на МПС трябва да остане такава, каквато е сега – на всеки три години и на една година за навършилите 65-годишна възраст. Установено е, че шофьорската професия е една от най-стресовите, а процентът на инфаркти, инсулти и други здравословни проблеми при хората, изпълняващи тази професия е много висок. Не случайно повечето професионални водачи имат право на ранно пенсиониране, заради категория труд, която определя професията като рискова и отразяваща се на цялостното функциониране на организма. В България обаче водачите работят до късна следпенсионна възраст. Разбира се много водачи съхраняват качествата си дълго време след като са я навършили, но при повечето възрастовите изменения са факт – намален обем и разпределение на вниманието, скоростта на обработка на информация, качеството на реакциите...При част от младите водачи пък се наблюдава завишена самооценка, лоша преценка на риска, което съчетано с липсата на опит, ги прави потенциално опасни участници в движението. А председателите на изпитни комисии – нима е без значение психологическата годност, периодично проследявана, на хората, които дават правоспособност на младите водачи. За всички останали водачи фактори за промяна на познавателните функции, на реакциите, на личностовите характеристики, освен всичко друго, са пряко свързани с качеството на живот, което безспорно е най-ниско от всички страни в Европа. България е с най-висок процент на ПТП и на смъртни случаи от всички старни в Европа, причинени от човешка грешка. Нали все правим сравнения със страните от Европа – можем още да продължим, но то няма да е в наша полза. Едно от нещата, с които сме по-добри от други европейски държави е, че поне се опитваме да отсеем потенциално рисковите водачи, по отношение на психологическата пригодност, преди да са причинени необратими щети, дори смърт. Човешката психика не е константа. Не можем да твърдим, че веднъж установена психологическа годност при постъпване на работа е достатъчно за цял живот. Да не говорим, че е резонно всеки, който иска да добие правото на управлява МПС, да бъде изследван за психологическа годност, за да се установят първоначалните му качества и дефицити, преди да е станал самостоятелна единица на пътя. Да, Наредба №36 трябва да се измени по много пунктове, но не и в частта, в която се предлага в настоящия проект за изменение. Наложителни са промени, които касаят контрол, методика, функцията на медицинските заведения..., но това е предмет на друг дебат, който силно се надявам да се инициира и осъществи!	ivanova_ilonka	22.09.2
---	-----------------------	----------------

ОтговорЗдравейте г-н/г-жа Психолог, Първо искам да заявя, че нямам нищо против Вашата дейност, но се почувствах длъжен да Ви отговоря. От няколко месеца този казус ме заинтригува и за това си позволих да тиша тук и да се опитам да осмисля Директивите за издаването и преиздаването на документите свързани с управлението на превозни средства.Да уточним, че Директивите в писмото на ЕК са над българските закони и те трябва да бъдат транспонирани в нашето законодателство. В директивата са описани максималните изисквания, които една държава член на ЕС може да приложи към шофьорите и нищо в повечето. В Директивата е написано, че един шофьор от втора категория трябва да е умствено и физически здрав в определени параметри и всяка държава може да ги променя, но само в рамките на медицинските прегледи описани в същата. Наистина има заблуда, Директивата описва умствена, психична и ментална годност, а не психологическа. Тук е проблема, защото нашия Закон и Наредба 36 въвеждат допълнително психологическо изследване, което е извън обхата на Директивата, което е в разрез с европейското законодателство и за това ЕК се е сезирала и е отворила процедура против България. Относно "забравянето" от страна на ЕК, отново не сте прав/права, двата месеца са за отговор от държавата ни към ЕК и ние няма как да раберем какъв е той, но щом започват промени в законодателството ни в посока прилагане на изискванията в официалното уведомително писмо е ясно, че от ЕК са прави.Всичко най-добро!Явор	Явор Янев	16.09.2
--	------------------	----------------

До г-н ЯворУважаеми г-н Явор, неправилно предполагате, но не сте виновен - заблудата явно е повсеместна. Първо, в посочената директива се визира съвсем друг вид годност за управление на МПС - ментална, която на български се превежда като "умствена" или "психическа" (за да се разграничи физическо и ментално/умствено/психично здраве), критериите за която са медицински диагнози и която се установява чрез медицински прегледи, а у нас - с проста заверка, че се не водиш на отчет, т.е. че не си психичноболен, и толкова. Но въобще не става дума за психологическа годност, която не е медицинско понятие (и въобще, психологията не е медицинска специалност, ако не знаете), а се разбира като професионална пригодност за определена професия или установено по емпиричен път съответствие на нивото професионалнозначимите психологически качества (вижте чл. 3 от Наредбата) , отнасящи се до вниманието, възприятието, паметта, мисленето, невербалния интелект, психомоторната дейност (най-общо казано реакциите) и личността на водача (емоционалната стабилност, липса на импулсивност или склонност към неоправдан риск или към агресивно поведение и др.), с изискванията на професията. Същата се установява чрез психологическо изследване, което е процедура на професионален подбор, какъвто се провежда и за други видове транспорт, не само за автомобилния, с цел осигуряване на безопасността и то не само на упражняващите професията, а не чрез медицински преглед или не дай си Боже - с една заверка. И второ, в посочената директива думата "безсрочно" никъде не се среща. Така че не, не е във връзка с това, което предполагате. А и двата месеца много отдавна минаха - от ЕК явно разбраха заблудата. Бъдете здрав и всичко най-добро!	Транспортен Психолог	15.09.2
---	---------------------------------	----------------

ЕКЗдравейте,Предполагам, че и това е причина за промяна на Наредбата:Официални уведомителни писмаАвтомобилен транспорт: Комисията призовава БЪЛГАРИЯ да премахне изискванията за професионалните водачи да представят свидетелство за психологическа годност в допълнение към свидетелството им за управление на МПСДнес Комисията реши да изпрати официално уведомително писмо на България за това, че е въвела допълнителни задължения за професионалните водачи, които са в нарушение на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелствата за управление на превозни средства и Директива 2003/59/ЕО относно свидетелства за професионална компетентност. Понастоящем от професионалните водачи (по-специално на камионите и автобусите) се изисква да представят на контролните органи свидетелство за психологическа годност, в допълнение към свидетелството си за управление на МПС. В Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства се определят условията за издаване, подновяване или замяна на европейски свидетелства за управление на моторни превозни средства, по-специално минималните стандарти за физическа и психологическа годност. Следователно психологическата годност на притежателите на свидетелства за управление, които упражняват дейност като професионален водач, вече е установена при издаването и подновяването на свидетелството за управление. Няма причина да се предполага, че професионалните дейности по управление на превозни средства пораждат конкретни опасения за пътната безопасност, които предвиденият в Директива 2006/126/ЕО преглед за психологическа годност не може да разсее.Освен това налагането на по-строги минимални стандарти за психическа годност на българските професионални водачи ги поставя в по-неблагоприятно положение. Това противоречи на целта за избягване на неравни условия на конкуренция за тези водачи, която Директива 2003/59/ЕО се стреми да гарантира. Въз основа на това Европейската комисия счита, че свидетелството за психологическа годност, което се изисква за професионалните водачи, противоречи на Директива 2006/126/ЕО и Директива 2003/59/ЕО. Понастоящем България разполага със срок от два месеца, за да отговори на опасенията на Комисията и за да предприеме необходимите мерки. В противен случай Комисията може да реши да изпрати мотивирано становище.	Явор Янев	12.09.2
---	------------------	----------------

Редакционна бележка Уважаеми Госпожи и Господа, Похвално е, че се работи към оптимизация на процеса с цел облекчаване на административната и финансова тежест за граждани и бизнес и че в проекта на наредбата е записано, че валидните към момента на влизане в сила удостоверения стават безсрочни, но в Параграф 9 трябва да бъде записано от "деня на обнародването", а не от обнародването, защото те всички документи влизат в сила от обнародването съгласно правилата за обнародване в Държавен вестник. С уважение: Асен Михалков	Асен Михалков	11.09.2
--	--------------------------	----------------