

Проект на Закон за водачите на моторни превозни средства

Информация

Откриване / Приключване: 24.01.2019 г. - 23.02.2019 г. Неактивна

Номер на консултация: #3983-K

Област на политика: Транспорт

Тип консултация: ---

Причини, които налагат приемането на закона

Пътнотранспортните инциденти пряко влияят върху смъртността и заболяемостта на населението на страната, водят до огромни социални и икономически загуби и са част от политическия дневен ред. Темата за пътната безопасност набира все по-широка популярност, което се дължи от една страна на „черната“ статистика за броя на пътнотранспортните произшествия (ПТП) и броя на загиналите и ранените в тях и от друга страна на критичността на обществото към „неразумното“ шофиране.

Смъртността в резултат на ПТП на 1 милион жители в Република България е една от най-високите сред държавите членки на Европейския съюз - 99. За сравнение, средният показател на смъртност общо за държавите членки на Европейския съюз е 50 убити на 1 млн. жители.

В Националната стратегия за подобряване безопасността на движението (2011-2020 г.), приета с Решение № 946 на Министерския съвет от 2011 г., е поставена конкретна цел - да бъде намален броя на убитите с 50%, а на ранените - с 20 %, спрямо същите от 2010 г. Заложената прогноза към 2020 г. е броят на загиналите да бъде под 400 човека годишно, но към момента е налице отклонение от предвидените прогнозни темпове за намаление на пострадалите.

Състоянието на безопасността на движението по пътищата е отражение не само на състоянието на пътната инфраструктура, правилата за движение и техническата изправност на пътните превозни средства, движещи се по пътищата, отворени за обществено ползване, но и на други определящи транспортния процес фактори – поведението на участниците в движението, квалификацията и умението на водачите, качеството на провежданото обучение за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства (МПС) и на водачите на МПС, психологическата и физическата годност на водачите.

С определящо значение за ограничаване на ПТП и на пострадалите по пътищата е създаването на нормативна основа за подобряване качеството на обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, провеждането на теоретичните и практически изпити на тези кандидати и ясно

регламентиране на правомощията на контролните органи, имащи отговорности за осигуряване на безопасността на движението по пътищата. Създаването на адекватна нормативна база, съобразена с настъпилите промени в пътнотранспортната обстановка и улесняваща своевременното прилагане на положителните практики, доказали своята ефективност в други страни, като едно от средствата за по-ефективното противодействие на причините и условията за настъпване на тежки ПТП, е отразено и в Националната стратегия за подобряване безопасността на движението (2011-2020 г.).

Действащата нормативна уредба на обществените отношения относно правилата за придобиване и възстановяване на правоспособност за управление на моторни превозни средства, изискванията към кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и към водачите на МПС, към лицата, извършващи обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, към лицата, извършващи психологическо изследване, се съдържа в Закона за движението по пътищата (ЗДвП) и в подзаконовите актове по неговото прилагане.

Наред с изброените по-горе обществени отношения, Законът за движението по пътищата урежда още правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства за участие в движението по тези пътища, изискванията за правоспособност на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица, както и принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите на този закон и на издадените въз основа на него нормативни актове. Наред с посочения предмет, в Закона за движението по пътищата към момента са регламентирани и изисквания, касаещи пътните превозни средства, изискванията за типово одобрение на новите превозни средства, изискванията за прегледите за техническа изправност на превозните средства (включително изисквания към материалната база на пунктовете за прегледите и изисквания към председателя и състава на комисията извършваща технически преглед). Също така, в действащия закон са регламентирани изисквания, свързани с издаването и подмяната на свидетелствата за управление на МПС, които трябва да бъдат регламентирани в Закона за българските лични документи.

Множеството обществени отношения, които са уредени в действащия Закон за движението по пътищата, нарушава неговата систематизацията, което прави съдържанието му неясно и трудно разбираемо и това налага необходимостта от усъвършенстване на законодателството.

Участникът в пътното движение е първото звено от веригата на пътната безопасност и вероятността от грешки при него е най-голяма. Каквито и мерки да се прилагат, ефективността на политиката за пътната безопасност зависи от поведението на участниците в движението. В тази насока обучението и подготовката на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства са от съществено значение, за което е необходимо

наличието на ясна и достъпна за възприемане нормативна уредба.

С определящо значение за ограничаване на ПТП и на пострадалите по пътищата е създаването на нормативна основа за подобряване качеството на обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, ефективността на провеждането на изпитите на тези кандидати и ясното регламентиране на правомощията и функциите на органите и лицата, ангажирани в тази област на обществените отношения.

Новата систематизирана нормативна уредба, уреждаща обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и на водачите относно познаването и спазването на правилата за движението по пътищата, уменията и поведението им за управление на превозното средство е един от механизмите за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

Една от мерките за формиране на трайна тенденция на намаляване броя на тежките ПТП и пострадалите при тях лица е свързана с усъвършенстването на нормативната база, регламентираща правилата за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, за провеждане на теоретичните и практическите изпити и за провеждане на психологически изследвания на водачите и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС. Следва да бъде създадена адекватна нормативна база, съобразно настъпилите промени в пътнотранспортната обстановка.

Прекалено широкият предмет на действащия Закон за движението по пътищата затруднява неговото възприемане и налага чести изменения и допълнения, налагани от динамиката на множеството уредени в него обществени отношения. С извеждането на правилата относно изискванията за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства, към кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и към водачите на МПС, към лицата, извършващи обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, към лицата, извършващи психологическо изследване в проекта на Закон за водачите на моторни превозни средства, ще се постигне систематизация на уредбата на посочените обществени отношения, което ще я направи ясна и лесна за възприемане и прилагане от страна на нейните адресати.

Подготовката на водачите на МПС, в това число степента на усвояване на знания за правилата за движение по пътищата, техният стаж и квалификация са взаимно свързани фактори и имат основно значение за безопасността при управление на МПС. Неефективното обучение, недоброто усвояване на необходимите знания и умения за управление на МПС са значим фактор за настъпване на ПТП.

В контекста на подобрената систематизация на правилата за извършване на обучение на водачи на МПС очакванията към приемането на нов Закон за водачите на моторни превозни средства са ориентирани към усъвършенстване на нормативната уредба за тези правила, рефлектиращо и в подобряване подготовката и познанията на водачите на МПС по правилата за движение по

пътищата и безопасното управление на МПС.

Голяма част от изискванията към лицата, провеждащи обучение за придобиване на правоспособност за управление на МПС, изискванията към лицата, провеждащи психологически изследвания и по отношение на физическата годност са определени в подзаконови нормативни актове, което не създава условия за устойчивост на регламентираните обществени отношения в тази област. В действащия Закон за движението по пътищата липсват процедури за обжалване на резултатите от проведените изпити и провеждането на системен контрол върху провеждането на изпитите. Провеждането на изпитите е регламентирано в подзаконова нормативна уредба, като към момента не са предвидени иновативни добри практики по отношение на проверка на възприятията на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства и на възможностите им да съобразяват адекватно пътната обстановка.

Отстраняването на посочените несъвършенства с проекта на Закон за водачите на моторни превозни средства ще подобри качеството на провежданите изпити и съответно уменията и способностите на водачите.

Предмет и цели на закона

Новият Закон за водачите на моторни превозни средства ще бъде структуриран и систематизиран, като последователно ще бъдат определени изискванията към:

- водачите на моторни превозни средства за съответните категории правоспособност;
- кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства;
- лицата, провеждащи психологически изследвания;
- лицата, провеждащи обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства,
- председателите на комисии, провеждащи изпити на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства,

Подробно ще бъдат регламентирани правата и задълженията на съответните контролни служби и длъжностни лица, както и принудителните мерки, и наказанията, прилагани за нарушаване на разпоредбите на закона и на издадените въз основа на него нормативни актове.

Със законопроекта се въвеждат нови методи за оценка на уменията и възприятията на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства при провеждането на теоретичните изпити. Новият законопроект предвижда намаляване на административната тежест, като режимът за фирмите, които провеждат обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства се променя от

разрешителен на регистрационен, а редът за продължаване на срока на регистрацията за всички режими, уредени в закона е значително облекчен.

Общите цели на закона са: създаване на трайна и устойчива нормативна уредба, разбираема за водачите и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, учебните центрове, провеждащи обучение на тези кандидати и лицата, извършващи психологически изследвания, лесна за спазване, адекватна на пътно-транспортната обстановка и позволяваща лесно идентифициране на извършените нарушения; подобряване качеството на обучение чрез повишаване на изискванията към провеждането на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства и лицата провеждащи изпитите.

Новият Закон за водачите на МПС има за цел да постигне ясно обособяване на изискванията към водачите на моторните превозни средства и тяхното обучение и отделянето им от правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, както и на правата и задълженията на участниците в движението, на съответните служби и длъжностни лица и от изискванията към пътните превозни средства. По този начин би се постигнало не само по-лесно възприемане на необходимия обем от знания от участниците в движението, но и до стабилизиране и постоянство в нормативната уредба на тези обществени отношения.

Специфичните цели на закона са: изваждане от ЗДвП на разпоредбите, отнасящи се до изискванията за водачите на пътните превозни средства и тяхното обучение в отделен закон; по-добра подготовка и познания на водачите и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС по правилата за безопасност на движението; ясна регламентация на обществените отношения, свързани с тази дейност.

В изпълнение на изискванията на Закона за нормативните актове и Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията проведе обществена консултация чрез Портала за обществени консултации и интернет страницата на МТИТС, като в периода 24.11.2017 – 24.12.2017 г. публикува консултационен документ относно предложението за изготвяне на нов Закон за движението по пътищата. В консултационния документ към заинтересованите страни бяха поставени следните въпроси за обсъждане:

- предложения и становища по предложената структура на Закон за водачите на моторни превозни средства.

- предложения за изменения и допълнения на текстове, свързани с изискванията към водачите на МПС и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, изискванията и правилата за провеждане на обучение за придобиване на правоспособност за управление на МПС и провеждане на психологически изследвания, принудителните административни мерки, административните нарушения и наказания и компетенциите на контролните органи от действащия Закон за движението по пътищата, които да бъдат

включени в новия Закон за водачите на моторни превозни средства.

- предложения за допълнителни въпроси, които следва да намерят решение в бъдещия Закон за водачите на моторни превозни средства.

Постъпилите становища и предложения във връзка с публикувания консултационен документ частично са взети предвид при изготвянето на проекта.

Основни положения на Закона за водачите на моторни превозни средства

Законът урежда обществените отношения, свързани с правилата за придобиване и възстановяване на правоспособност за управление на моторни превозни средства, изискванията към кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и към водачите на МПС, към лицата, извършващи обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, към лицата, извършващи психологически изследвания, като правилата за движение по пътищата и контролът за спазването им се регламентират в нов Закон за движението по пътищата, а правилата за пътните превозни средства – в нов Закон за пътните превозни средства. По този начин се избягва и необходимостта от изменения и допълнения в Закона за водачите на моторни превозни средства, когато се налагат промени по отношение на правилата за движение и на пътните превозни средства.

Със закона се уреждат само обществените отношения, свързани с придобиването и възстановяването на правоспособност за управление на моторни превозни средства, изискванията към кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и към водачите на МПС, към лицата, извършващи обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, към лицата, извършващи психологическо изследване. От обхвата на закона са изключени изискванията към пътните превозни средства (изискванията за одобряването на типа и за пускането на пазара, за извършването на технически прегледи, реда за регистрация на превозните средства), правилата за движение, правата и задълженията на участниците в движението, които са бъдат предмет на уредба в други закони.

Правилата са систематизирани, като първо се посочват общите изисквания към водачите на МПС и кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства, след което следват правилата за провеждане на теоретичните и практическите изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС, изискванията към лицата, извършващи теоретично и практическо обучение на тези кандидати, към лицата, провеждащи психологически изследвания, последвани от компетенциите на държавните органи и разпоредбите за принудителните административни мерки и за отговорността за нарушенията на разпоредбите на закона.

В закона са ясно регламентирани:

- изискванията за придобиване на правоспособност за управление на МПС свързани с възприемане на пътната обстановка, за необходимите поведение и умения за управление на моторни превозни средства;
- промяна на начина на провеждане на теоретичния изпит, който ще се състои от решаване на тест за проверка на знанията на кандидата за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства и проверка на възприятията и поведението му чрез интерактивни видеоклипове;
- промяна на начина на провеждане на практическия изпит, с което се цели да се проверят поведението, способностите и уменията на кандидата при управление на моторни превозни средства на учебна площадка, по пътища, отворени за обществено ползване в и извън населените места;
- ясно определяне на условията и реда за получаване на права за организиране и извършване на обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС и на права за провеждане на психологически изследвания;
- намаляване на административната тежест, като режимът за учебните центрове, които провеждат обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства се променя от разрешителен на регистрационен;
- облекчаване на реда за продължаване на срока на регистрация за всички режими, предвидени в закона;
- ясна регламентация на съдържанието на съществуващите регистри, сроковете за съхранение на информацията в тях и редът за вписването и за заличаването на данни от регистрите. При вписването на данните в регистрите се спазват изискванията и принципите на ЗОАРАКСД по отношение на предоставяните услуги и режими;
- предвидено е транспонирането на Директива (ЕС) 2016/1106 на Комисията от 7 юли 2016 година за изменение на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно свидетелствата за управление на превозни средства (ОВ, L 183 от 8 юли 2016 г.) и на Директива 2006/126 на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства.

Финансови и други средства, необходими за прилагането на новата уредба

Приемането на проекта на Закон за водачите на моторни превозни средства не води до необходимост от осигуряване на допълнителни финансови средства.

Очаквани резултати от прилагането

Подобряване качеството на обучение, по-добра подготовка на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства и придобиване на познания и умения на водачите и на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС по правилата за движение по пътищата и безопасност на движението по пътищата.

По-високо превантивно въздействие на предвидените в Закона за водачите на моторни превозни средства норми.

В резултат на посочените по-горе резултати се очаква и постигането на по-висока безопасност на движението по пътищата и формиране на трайна тенденция за намаляване броя на тежките пътнотранспортни произшествия и пострадалите при тях лица. Очаква се да се намали броя на пострадалите при пътнотранспортни произшествия, съответно ангажиментите към системата на здравеопазването и социалното осигуряване, както и настъпването на щети.

Подобряване на дейността на контролните органи и по-висока ефективност от техните действия.

Анализ за съответствие с правото на Европейския съюз

С действащия Закон за движението по пътищата, който се предвижда да бъде отменен, е въведена Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. относно свидетелства за управление на превозни средства, а с проекта на настоящия закон се предвижда транспонирането на Директива (ЕС) 2016/1106 на Комисията от 7 юли 2016 година за изменение на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно свидетелствата за управление на превозни средства, поради което по проекта на нов закон са изготвени и приложени таблици за съответствие.

Лица за контакт:

Петър Димитров

Директор на дирекция „Пътни превозни средства и водачи“
Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
тел. 02/930 88 37

Станко Иванов

Началник на отдел „Правоспособност и професионална компетентност“
Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Становище на Калин Вълков, получено по ел. поща \(21 февруари 2019 г.\) - вер. 1.0 | 25.02.2019](#)

[Становище на Добромир Доков, получено по ел. поща \(22 февруари 2019 г.\) - вер. 1.0 | 22.02.2019](#)

[Коментари и предложения към Проект на Закон за водачите на моторни превозни средства - вер. 1.0 | 24.01.2019](#)

[Становище към Проект на Закон за водачите на моторни превозни средства - вер. 1.0 | 24.01.2019](#)

[Цялостна предварителна оценка на въздействието към Проект на Закон за водачите на моторни превозни средства - вер. 1.0 | 24.01.2019](#)

[Резюме на цялостната предварителна оценка на въздействието към Проект на Закон за водачите на моторни превозни средства - вер. 1.0 | 24.01.2019](#)

[Мотиви към Проект на Закон за водачите на моторни превозни средства - вер. 1.0 | 24.01.2019](#)

[Проект на Закон за водачите на моторни превозни средства - вер. 1.0 | 24.01.2019](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Мирослав Славов (11.02.2019 17:22)

категории А1 и АМ и изисквания за издаване на СУМПС

Наскоро добавеното изискване за издаване на СУМПС само след завършен 10 клас (първи гимназиален етап) е неправилно. Ясно е, че добавянето на въпросната алинея 2 към чл. 151 от ЗДвП цели да ограничи придобиването на правоспособност от неграмотни водачи (на всички ни е ясно, че става въпрос за "любимото" ни малцинство, въпреки, че Законът не бива да има дискриминационен характер!)

Но защо за децата, желаещи да карат скутерчета и малки мотори (кат. АМ и А1), попадат под удара на същата тази алинея 2 на чл. 151??? За кат. Б и нагоре да речем, че има някаква логика, но нашите деца не могат да са навършили 16 и едновременно с това да са завършили 10 клас! - започваме образование на 7 и как на 16 (когато придобиваме право за кат. АМ и А1 според ал. 1) ще имаме завършен 10-ти клас, за да удовлетворим условията на алинея 2 от същия член 151 !?!?!?

Автор: Ивайло Димитров (02.02.2019 22:18)

Съгласен съм с всички промени но имам предложения за добавки

Впечатлен съм от предложението, харесаха ми всички промени.

(Защо задължителния полигон е хубаво нещо)

- Понеже в коментарите имаше мнения против тази промяна, ето защо аз я одобрявам. Причината не е защото самият изпит ще помогне съществено за уменията на водача, а защото като цяло ще доведе до повишаване спазването на законовите изисквания и качеството на курса, все пак по друго начин ще гледа един собственик на бизнеса си ако е направил инвестиция за десетки хиляди лева, спрямо такъв който както в момента води шофьорски курсове с личната си кола когато му е кеф за между другото. А да се повишат цените с 10-25% би било приемливо, дори здравословно за сектора ако това ще позволи използването на по-съвременни автомобили.

-Промяната късаеща отпадане на ТКТ е дори закъсняла. Отлично начало е но може още да се работи в тази насока.

(Предложения за добавки към закона от моя страна)

1. Земеделието е гръбнака на българската икономика и всяко улеснение за фермерите в закона, ще се усети и ще се отрази положително в БВП на държавата. Искам за трактори (и друга подобна селско стопанска техника) под 2500кг. да е достатъчна кат. Б за тяхното управление по пътната мрежа и целесъобразното им използване(оране, пръскане, косене и т.н.) В момента се изисква категория ТКВ за

да ореш собствената си нива например. Има малки стопанства обработващи малко земя (под 50 дка.) използващи трактори по-леки от лек автомобил(1500кг. и по-малко). Няма нужда за такъв трактор да се иска допълнително обучение особено когато ореш своята нива. (Това не ви ли звучи като някой да влезе в къщата ви и да ви проверява дали имате разрешително да косите райграса си ?)

Съгласен съм допълнително да обсъдим спецификите и ограниченията за това предложение.

2. Възможност готовата шофьорска книжка да се изпраща от КАТ по пощата до адрес на собственика ѝ, като алтернатива на получаването на място. Това може да изглежда като нещо дребно но ще доведе до осезаемо облекчение както на гражданите (в някои градове се чака по 1 час на опашка в КАТ) така и за самите служители там понеже ще има по-малко хора за обслужване. И най-вече няма причина да не може да се осъществи дори веднага.

Автор: Zlatomir Velchev (29.01.2019 10:44)

Двойния стандарт поражда само проблеми !

Уважаеми Дами и Господа,

Никой не мисли че пак се прилага двойния стандарт ?! Защо да има ограничение само за младите шофьори ?! Което естествено няма да реши никакъв проблем ! Някой дали помисли за шофьорите преболеждали болести на окото и ухото , на мозъка и сърцето - визирам инсулти и инфаркти ... Не са ли те по опасни за движението по пътищата ?? Вие дами и господа , дали бихте пуснали детето си или внучето си , да се вози със шофьор за който знаете че е преминал инсулт или инфаркт , или че има хипертония , или че е прекарал тежко заболяване на очите и е диспансеризиран ???? Аз не бих ! Моето хлапе пострада от шофьор над 55 годишен , който не го видял на пешеходната пътека . Какво трябва да направя - да го съдя до дупка , да направя лична вендета , или да съдя държавата в Страсбург , защото не си е оправила законите и е допуснала такъв шофьор по пътищата ??? А какво да кажем за шофьори над 75 годишна възраст ? Също не бих пуснал детето си и внучето си в МПС с такъв шофьор ! А Вие ??

Всеки водач на МПС прекарал инсулт или инфаркт , е четворно по предразположен към получаване на нови такива . А шофирането си е вид стрес за организма , и предразположението към получаване на нещо подобно в условие на шофиране се удвоява !

Предложението ми е конструктивно , и подлежи на предварителни анализи ако имате желание:

1. Отнемане на СУМПС на водачи преминали инсулт , инфаркт , диспансеризирани хипертоници

2. Повишаване на изискванията към водачи преминали болести на очите и ушите.
3. Във връзка с тези точки , ще трябва да изградите пряка връзка със здравната система , и получаване на данни за лицата преминали такива болести
4. Това трябва да се оформи подходящо и правилно в законови рамки и подзаконови актове

Автор: Христо Теодоров (27.01.2019 19:41)

Важно

Здравейте,

Според мен е редно кандидатът за придобиване на свидетелство за управление на превозно средство да бъде изпитван задължително и на автомагистрала при скорост от 140 км/ч. При максимално развити 80 км/ч по време на курса се очаква все още неопитният водач да може да овладее автомобил с почти двойно по-висока скорост, която е позволена при движение по автомагистрала.

Автор: Мартин Ангелов (27.01.2019 00:17)

Предложение към закона за водачите на МПС

Здравейте

Готви се поредният лобистки закон който ще накара много малки фирми занимаващи се с обучение на водачи на МПС да затворят заради въвеждането на полигон. Това се случва по настояване на няколко големи фирми в София. Аз съм автоинструктор ето и моите опасения и предложение за по ефикасно обучение: Във връзка с предложението да се въведе изпит на полигон за Водачите на МПС от кат.В.

1) С това ще се ликвидират всички малки фирми поради невъзможността да се намери подходяща площадка за обучение и така ще останат няколко големи фирми в София.

2) Цената на курса ще се повиши значително

3) Ако бъдат вдигнат броя на учебните часове от 31 на 50 часа, между 10 и 15 часа ще са необходими за обучение на полигон, по този начин реално няма да има ефект от вдигането на часовете защото курсистите няма да карат повече учебни часове от колкото в момента в градски и извън градски условия където стават най-често ПТП с тежки последици (аз лично не знам за тежко ПТП на паркинг) .

4) И в момента на всеки изпит има паркиране напред, назад - напречно и успоредно на пътя както и обръщане на посоката на движение на паркинг. При това положение защо е необходимо това да се извършва на полигон?

Моето предложение да се подобри реално обучението на кандидат Водачите на МПС:

1) да бъдат вдигнати кормилните часове от 31 на 50. Тези двадесет часа да се използват за шофиране в реална пътна обстановка където стават всички ПТП-та, (а не по голямата част от тях да отиват за полигон ако бъде прието и въведено предложението). Каква ще е ползата ако някой паркира перфектно но не може да управлява безопасно в реална пътна обстановка?

2) при подмяна на свидетелството за управление поради изтичане на валидност, Водачите да се явяват на Теоретичен изпит. По този начин повечето водачи ще минават на Теоретично обучение на 5 или 10 години, според валидността на свидетелството за управление.

Автор: Лъчезар Стоянов (25.01.2019 23:42)

Стара категория ТКТ?

Здравейте,

В проекта отпада категория ТКТ за трактористи или поне не става ясно какво се случва с хората които имат вече такава категория.

Голям процент от земеделските производители управляват земеделска техника с тази категория, включвайки и прикачна техника. От новите предложения е видно , че ще трябва нови категории за да се управлява земеделска машина с прикачната техника.

Какво ще се случи с имащите такива книжки които до момента дават такива права? Това ще предизвика сериозна полемика сред земеделските производители.

Логично е да се запази текущата категория ТКТ и в новият закон!

Автор: Пламен Стефанов (25.01.2019 21:23)

Предложение

Здравейте

Цялата ни грешка тръгва от проблема, че трябва от по-рано да се дават книжки на млади шофьори. Закъсняваме се едно 18 годишен неук и необразован да го пратите в първи клас, резултата ще е трагичен! Трябва от по ранна възраст да образуваме водачите на МПС!

Очакват хора след 18 годишна възраст, след 1 месец обучение и полагане на изпит да са годни и неопасни за движението водачи на МПС = Не е възможно!

Помислете, една страна като САЩ с стотици милиони жители позволяват на 14 годишни да се качват зад волана, да се обучават и да взимат СУМПС след 16 годишна възраст. Или казано упражняват се с придрожител 2 години!! Не месец, а 2 години! Но това не е за България!

За нас решението е полагане на изпит - Листовки на 16 годишна възраст + изпит на полигон!

Ако издържи изпит ще има право да управлява (да се упражнява) под надзора и присъствието на посочено изрично лице във временното свидетелство! - Така младите шофьори ще имат 2 години да се подготвят (като ще имат забрана да се движат по магистрали и скоростни пътища, а само в градски условия и второкласни и третокласни) След това ще полагат интензивен курс по курмуване, и ще се явяват на Нов писмен изпит (Листовки) и официален изпит по курмуване!

Смятам че с този начин на обучение и по-строги/крути мерки и наказания ЗДвП, ще допускаме много по-опитни и подготвени водачи на МПС!

Желая ви успех

История

Начало на обществената консултация - 24.01.2019

Приключване на консултацията - 23.02.2019

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
