



**Наредба № 37 за условията и реда за обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и Наредба № 38 за изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС**

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 11.06.2024 г. - 11.07.2024 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #10378-K

**Област на политика:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** Акт на министър

**Вносител:** Министерство на транспорта и съобщенията

**Тип носител:** Национално

---

Мотиви към проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2.08.2002 г. за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение (НИД на Наредба № 37) и проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити (НИД на Наредба № 38).

1. С проекта на НИД на Наредба № 37 се предлагат следните изменения и допълнения:

С § 1 относно чл. 2, ал. 1 и 3 от Наредба № 37 се предлага регламентиране на задълженията и функциите на учебните центрове, а именно да провеждат обучението на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС за формиране на знания, умения, способности и поведение, необходими за безопасно управление на МПС. Предложението е с цел по-ясно определяне на лицата, които могат да извършват обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС, както и целите на обучението.

С § 2 относно чл. 5 и § 10 относно чл. 11б от Наредба № 37 се предлага да отпадне изискването техническият сътрудник да бъде назначен на трудов договор. С предложението се цели намаляване на административната и финансовата тежест върху учебните центрове, което се изразява в заплащане на работна заплата и осигуровки за техническия сътрудник.

С § 3 относно чл. 6 и § 4 относно чл. 6а от Наредба № 37 се предлага да отпадне изискването за минимална площ на помещението от 20 m<sup>2</sup>, като в зависимост от площта на помещението и при осигуряване от 1,5 m<sup>2</sup> за всеки обучаем, ще се определя броят на кандидатите, които могат да се обучават едновременно. Предвижда се да отпаднат и изискванията за площ, осветление, условия за поддържане на определена температура, учебна дъска и оборудване на офиса, като е регламентирано предназначението на помещението за офис да е за организиране на дейността на учебния център, записване на кандидати и съхранение на документи, свързани с обучението. Предложението цели намаляване на административната тежест върху учебните центрове, както и привеждането на цитираните разпоредби в съответствие с проекта на нова учебна документация по чл. 153, т. 1 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП) и Концепцията за обучение по безопасност на движението по пътищата, приета с Решение № 7 на Министерски съвет от 2021 г.

Предвид разпоредбата на чл. 139, ал. 1, т. 1 от ЗДвП, че движещите се по пътя пътни превозни средства трябва да бъдат технически изправни, с § 5, т. 4 се предлага въвеждане на изискване по отношение на учебните пътни превозни средства да са технически изправни. Удостоверяването, че пътните превозни средства, с които се провежда практическото обучение, отговарят на изискванията за преминал годишен технически преглед ще се извършва от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ по служебен път. В тази връзка с § 27, т. 3, б. „в“ се предлага да отпадне изискването за представяне на знак за преминал периодичен преглед за учебните ППС при заявяване на административна услуга по Наредба № 37. Предложението цели ограничаване на административната тежест и подобряване на административното обслужване за учебните центрове, извършващи обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС. Нормативните промени целят въвеждане на принципа за еднократно събиране и създаване на данни, заложен в чл. 2 от Закона за електронното управление. От 31 март 2024 г. влезе в сила промяна в Закона за електронното управление, съгласно която отпада възможността административните органи да изискват от лицата представянето на удостоверителни документи за доказване на факти и обстоятелства, които са налични в регистри и могат да бъдат набавени по служебен път.

С § 5, т. 3 относно чл. 8, ал. 16 от Наредба № 37 се предлага по време на практическо обучение за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категории А и А2 да могат да се използват мотоциклети от категории А1 и А2, включени в списъка към разрешението. Предложението е с цел намаляване на административната тежест и е съобразено с проекта на учебна документация по чл. 153, т. 1 от ЗДвП.

С § 7 относно чл. 10 от Наредба № 37 се предлага учебните центрове да не подават заявление за установяване годността на учебна площадка и на пътните превозни

средства, съответно да не се извършва преглед за това от служители на регионалните звена на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. С предложената промяна отпада изискването за издаване на протоколи за годност на учебна площадка и на пътните превозни средства, с което ще се намали административната тежест за учебните центрове, които провеждат обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

С цел по-ясно разбиране и прилагане на разпоредбата на чл. 11, ал. 1 се предлага с § 8, т. 1 нова редакция на текста, тъй като съществуващият текст създава неяснота по отношение на думите „за тях“ за кого се отнасят.

С § 8, т. 2 относно чл. 11, ал. 2 се предлага към изискванията за превозните средства, използвани за обучение на лица с увреждания в опорно-двигателния апарат, да се добави и изискването, въведено с § 5, т. 5 от проекта, превозните средства да са технически изправни.

С § 9 относно чл. 11а, ал. 2, т. 3 от Наредба № 37 се предлага изискуемият 5-годишен стаж като преподавател за ръководителя на учебната дейност да се намали на три години. С предложената промяна се цели осигуряване на възможност за по-голям кръг от лица с по-малък стаж като преподаватели да могат да изпълняват функциите на ръководител на учебна дейност в учебния център.

С § 11 относно чл. 12, ал. 2 от Наредба № 37 се предлага думата „модули“ да се замени с „програми“. Предложените промени са съобразени с проекта на учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства по чл. 153, т. 1 от Закона за движението по пътищата, в която се предлага теоретично и практическо обучение да се осъществява с учебни програми. В тази връзка, с § 40 се предлага и изменение на приложение № 6 относно учебните програми, по които преподавателите да провеждат теоретично и/или практическо обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от съответните категории.

С цел повишаване на пътната безопасност с § 12 относно чл. 13 от Наредба № 37 са въведени допълнителни изисквания към преподавателите, доколкото те трябва да обучават кандидатите да спазват правилата за движението по пътищата и не следва преподавателите да ги нарушават.

С § 13 относно чл. 14 от Наредба № 37 се предлага отпадане на изискването курсовете за обучение да се организират само в понеделник на всяка четна седмица. Предвижда се курсовете да се организират по всяко време при сформиране на група и след отразяване в информационната система. Предложението цели улесняване дейността на учебните центрове при организирането на графика на теоретичните занятия, както и осигуряване на възможност кандидатите да се записват в курсове за обучение в удобно за тях време.

С § 14 относно чл. 15 от Наредба № 37 се предлагат следните промени:

- за кандидати за категория В, които притежават В1 и до момента за тях нямаше обучение, се въвежда практическо обучение;

- за кандидати за категория С, които притежават С1, отпада задължителното теоретично обучение и остава само практическо обучение (в обучението за С1 са включени темите от устройство на МПС);
- за кандидати за категория С1Е, освен практическо обучение се въвежда и теоретично обучение;
- за кандидати за категория С1Е, които притежават D1Е и до момента за тях нямаше обучение, се въвежда теоретично обучение;
- за кандидати за категория СЕ, които притежават С1Е, отпада теоретичното обучение, но се въвежда практическо обучение;
- за кандидати за категория СЕ, които притежават категория D1Е, освен теоретично обучение се въвежда и практическо обучение;
- за кандидати за категория СЕ, които притежават категория DE и до момента за тях нямаше обучение, се въвежда теоретично и практическо обучение;
- за кандидати за категория DE, които притежават D1Е, отпада задължителното теоретично обучение, но се въвежда практическо обучение;
- за кандидати за категория Ткт, които притежават категория А1, А2 или А, освен практическо обучение, се въвежда и теоретично обучение.

С предложените промени се цели да се подобрят знанията и уменията на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, което е пряко свързано и с подобряване на безопасността на движението по пътищата.

С § 15, т. 1 относно чл. 16, ал. 3 от Наредба № 37 се предлага отпадане на изискването за представяне на удостоверение за психологическа годност при записване за обучение за лицата, които са загубили правоспособност за управление на МПС по реда на чл. 157, ал. 4 от ЗДВП. Запазва се изискването лицата да са психологически годни, но проверката на това обстоятелство годност ще се извършва по служебен път. Предложението е съобразено с общото правило, предвидено в чл. 2 от Закона за електронното управление, свързано с ограничаване на възможността за изискване удостоверяването на данни или представяне на документи, налични в регистър на първичния администратор на данните или от централен администратор на данни и с него ще се намали административната тежест за гражданите.

С § 15, т. 2 относно чл. 16, ал. 4 от Наредба № 37 се предлага отпадане на изискването за представяне на документ за завършено образование при записване за обучение. Понастоящем посоченият документ се представя и при издаване на свидетелството за управление на моторно превозно средство в „Пътна полиция“ при Столична дирекция на вътрешните работи и областните дирекции на Министерството на вътрешните работи съгласно чл. 13, ал. 1, т. 7 и чл. 14, ал. 1 от Наредба № I-157 от 2002 г. за условията и реда за издаване на свидетелство за управление на моторни превозни средства, отчета на водачите и тяхната дисциплина. Представянето на един и същи документ два пъти представлява излишна административна тежест за гражданите, отпадането на която се цели с

предложените промени.

С § 16 относно чл. 18, § 17 относно чл. 19 и § 19 относно чл. 19б от Наредба № 37 се предлага документите, свързани с обучението (учебен дневник, учебен картон и списък на кандидатите) да се водят в електронна форма, като се регламентира тяхното съдържание и редът за тяхното водене. За тази цел се предвижда да бъдат подобрени функционалностите на информационната система по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37, изразяващо се в осигуряване на възможност за:

- създаване и водене на електронен учебен дневник за провеждане на теоретичното обучение за всяка група. В дневника се отразяват датите и часовете за проведеното обучение, преподадените теми, преподавателя, провел обучението и присъствията и отсъствията на кандидатите по време на теоретичното обучение. Електронното отразяване на преминатото обучение ще осигури възможност за недопускане на изпит на кандидати, които не са присъствали на необходимия за всеки модул брой часове съгласно учебната документация по чл. 153, т. 1 от Закона за движението по пътищата;

- създаване и водене на електронен график на занятията в кабинета по теоретично обучение на групите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и за провеждане на индивидуалното обучение;

- създаване и водене на електронен учебен картон на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

За всеки учебен час по практическо обучение преподавателят, чрез информационната система, отразява в учебния картон на съответния кандидат, следната информация за регистрационен номер на ППС, използвано по време на практическото обучение, номерата на темите от разделите на програмата по „Управление на МПС“ и броя на учебните часове. Информацията за проведените учебни часове, свързана с пореден номер на учебния час, дата на провеждане, времеви период с начало и край на провеждане на часа, маршрута, по който е проведено обучението и изминати километри, се отразява автоматично в учебния картон на съответния кандидат в информационната система. Когато поради технически причини, независещи от учебния център, не може да бъде осъществена връзка с информационната система, се допуска информацията да бъде въведена от преподавателя в информационната система до края на деня, в който е проведено обучението.

Информационната система ще осигури възможност на служителите на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, които осъществяват контрол на дейността на учебните центрове, да разполагат с информацията за датите и часовете за провеждане на обучението и достъп до електронните учебен дневник и учебен картон, което ще допринесе за повишаване на качеството на контрола на теоретичното и практическото обучение за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

С подобряването на функционалността на информационната система относно обучението ще бъде постигнато следното:

- ще отпадне необходимостта да се водят и издават на хартиен носител документи във връзка с обучението (учебни дневници, учебни картони и графици);

- облекчаване на комуникацията на учебните центрове и Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ – ще отпадне ангажиментът на представителите на учебните центрове да посещават областните отдели, за да представят необходимата за провеждане на индивидуалното обучение информация;

- повишаване на ефективността от контролната дейност при провеждане на обучението – ще бъде осигурен достъп на областните отдели „Автомобилна администрация“ до необходимата за контрола информация.

С § 18 относно чл. 19а, § 19 относно чл. 19б, § 20 относно чл. 19в и § 21 относно чл. 19г от Наредба № 37 се предлага отпадане на задължението за полагане на вътрешен теоретичен изпит и вътрешен практически изпит след преминаване на съответното теоретично и практическо обучение, както и условията за полагането на съответния вътрешен изпит от кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС. Предложените промени целят намаляване на административната тежест за кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

За намаляване на административната тежест и улесняване дейността на учебните центрове, с § 22 се предлага чл. 22 от Наредба № 37 да се отмени, като по този начин преподавателите по практическо обучение няма да имат задължение по време на обучението да носят в себе си документ за сключена застраховка на местата за сядане в учебните МПС, удостоверението за професионална квалификация на преподавателя, удостоверението за годност на превозното средство и учебния картон на обучавания.

С цел намаляване на административната тежест върху учебните центрове с § 25, т. 1-3 относно чл. 24а, ал. 1-3 от Наредба № 37 се предлагат промени в изискванията за организиране на дейността в офис, който да отговаря на определени изисквания за площ, осветеност и оборудване, за ръководителя на учебната дейност и за преподавателите. С § 25, т. 4 се предлага да се създаде в чл. 24а, ал. 4, в която се регламентира при провеждане на обучението, преподавателят да прилага индивидуален подход, съобразен с нуждите на обучаемия, както и да предоставя обратна информация на обучаемия за резултата от провежданото обучение и темите, по които е необходимо допълнително обучение. Предложението цели подобряване качеството на провежданото обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

Предлаганото с § 26 изменение на чл. 25, ал. 1, т. 2 е във връзка с изискването по чл. 11б техническият сътрудник да не е и преподавател в учебния център.

С § 27, т. 4 относно чл. 26 и § 29 относно чл. 28 от Наредба № 37 се предлага лицата по чл. 2, ал. 1 да подават заявление за издаване на разрешение за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, за удължаване на срока на валидност на разрешението за обучение или за промяна в списък към разрешение, по електронен път с квалифициран електронен подпис чрез

електронния портал за заявяване на административни услуги на ИААА, в центровете за административно обслужване на ИААА, или чрез лицензиран пощенски оператор. С предложените промени се цели да бъдат улеснени лицата при заявяването на съответната административна услуга.

С § 28, т. 1 относно чл. 27, ал. 2 от Наредба № 37 се предлага удостоверенията на преподавателите, които се издават от ръководителя на съответното регионално звено на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, да не се издават на хартиен носител както досега, а да бъдат в електронен вид, като ще се съхраняват в информационната система по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37. Предлага се също отпадане на задължението за издаване на удостоверенията за годност на ППС, включени в списък към разрешение за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС. В тази връзка с § 34 се предлага отпадане на задължението на контролните органи да отнемат издадените удостоверения на преподавателя и удостоверение за годност на ППС при установени административни нарушения в случаите, когато са нарушени условията и редът за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, в случаите, когато са нарушени изискванията на чл. 12 или 13 от Наредба № 37 към преподавателите и в случаите, когато превозното средство не отговаря на изискванията за годност. Предложенията са с цел привеждане в съответствие с изискванията на чл. 2 от Закона за електронното управление и намаляване на административната тежест, като отпада изискването преподавателите да носят в себе си цитираните документи, както и ограничаване на възможността за изискване удостоверяването на данни или представяне на документи, налични в регистър на първичния администратор на данните или от централен администратор на данни.

С § 28, т. 3 относно чл. 27, ал. 4 от Наредба № 37 се предлага да се регламентира ред за удължаване на срока на валидност на разрешение за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС, което към момента е регламентирано единствено в чл. 152, ал. 9 от Закона за движението по пътищата. Предложените промени са с цел привеждане изискванията на наредбата в съответствие с изискванията на Закона за движението по пътищата.

Във връзка с прецизиране на текстовете на чл. 27, ал. 7 от наредбата за по-ясното им разбиране и прилагане се предлага с § 28, т. 6 относно чл. 27, ал. 8-11 от проекта, изискванията на чл. 27, ал. 7 да се регламентират в отделни алинеи.

С § 28, т. 6 относно чл. 27, ал. 11 от проекта се предлага да се регламентира задължение на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да осигури достъп на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС до информационната система, обслужваща дейността по обучението и изпитите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и проверочните изпити. Предложението е с цел предоставяне на възможност на кандидатите да се информират за етапа на проведеното им обучение, преподадените и оставащи теми за преподаване, взетите и оставащи часове по теория и практика и др.

Изменението на чл. 30, ал. 1, предложено с § 31, т. 1 от проекта, е свързано с реализиране на мярка ЗМ-20.1.8 „Одобряване от Министерския съвет и внасяне в Народното събрание на Законопроект за изменение и допълнение на Административнопроцесуалния кодекс“ от Програмата за управление на България за периода от юни 2023 г. до декември 2024 г., която предвижда отпадане на изискванията за наличие на мокър печат за предоставяне на административни услуги.

С § 31, т. 3 от проекта се предлага регламентиране на срок за отстраняване на нередовности или непълноти в документите, прилагани към заявления за извършване на административна услуга. Понастоящем такъв не е предвиден.

С § 32 относно чл. 32, ал. 2 от Наредба № 37 се предлага разпоредбата относно отнемане на разрешението за обучение да бъде допълнена с ред за прекратяване на достъпа на лицата по чл. 27, ал. 10 от Наредба № 37 до информационната система. Предложението е с цел допълване на процедурата по отнемане на разрешение за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

С § 42 и § 49 се изменят съответно приложение № 9 към чл. 26, ал. 1 и приложение № 16 към чл. 28, ал. 1, като същите се привеждат в съответствие с измененията на чл. 8, ал. 1, т. 5 и с разпоредбата на чл. 29, ал. 2 от Административнопроцесуалния кодекс, която изчерпателно регламентира съдържанието на искането за издаване на индивидуален административен акт.

С цел осигуряване на технологично време за подобряване на функционалностите на информационната система по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37, с § 55 се предлага § 16, т. 2, б. „а“ да влезе в сила три месеца след обнародването на наредбата в „Държавен вестник“, а § 16, т. 2, б. „б“, § 17, т. 1, букви „а“ и „в“ относно чл. 19, ал. 1, § 17, т. 2-3 относно чл. 19, ал. 2-5, § 19, т. 2-5 относно чл. 19б, ал. 2, ал. 4-7, § 25, т. 2, букви „а“ и „г“ относно чл. 24а, ал. 2, т. 2 и т. 6, § 25, т. 3, букви „а“ и „б“ относно чл. 24а, ал. 3, т. 2 и т. 3 да влязат в сила 5 месеца след обнародването на наредбата в „Държавен вестник“.

С § 56 от проекта се предлага до 2 месеца след изтичане на срока по § 55, т. 2, при провеждане на обучението учебните центрове да могат да водят документацията във връзка с обучението (график за провеждане на обучението, учебен картон и учебен дневник) на хартиени носители. Предложението е с цел предоставяне на технологично време на учебните центрове за адаптиране към новите функционалности на информационната система по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37.

С § 6, § 8, § 23, § 24, § 30, § 33, § 34, § 36, § 37, § 38, § 39, § 40, § 41, § 43, § 44, § 45, § 46, § 47, § 48, § 50, § 51, § 52, § 53 и § 54 се предлагат изменения във връзка с прецизиране на текстовете на наредбата с цел по-ясното им разбиране и прилагане.

2. С проекта на НИД на Наредба № 38 се предлагат следните изменения и допълнения:

С § 1 относно чл. 1, § 2 относно чл. 2, ал. 3 и § 16 относно приложение № 17 се предлага да се регламентират изискванията, на които трябва да отговарят водачите на МПС, които до момента бяха уредени в Наредба № 39 от 29.01.2004 г. за изискванията към водачите на моторни превозни средства от различните категории и подкатегории (Наредба № 39), издадена от министъра на транспорта и съобщенията на основание чл. 152, ал. 1, т. 1 от Закона за движението по пътищата. Предложението е с цел намаляване на броя на нормативните актове, регламентиращи едни и същи обществени отношения, а именно в Наредба № 38 и в Наредба № 39 се регламентират изискванията към кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС по отношение на изискванията за придобиване на необходимите знания, умения и поведение за безопасно управление на МПС. С § 16 от проекта се предлага да се създаде приложение № 7, с което се регламентират тези изисквания. В тази връзка с § 14 и § 18 се предлага в Заключителните разпоредби на Наредба № 38 думите „т. 4“ да се заменят с „т. 1 и 4“, а Наредба № 39 да бъде отменена.

С § 3 относно чл. 4, ал. 2, § 5 относно чл. 10, ал. 3, § 6 относно чл. 16 и § 8 относно чл. 20, ал. 1 се предлага да се прецизират цитираните разпоредби, в които са регламентирани изисквания за полагане на вътрешни теоретични и практически изпити, като условие за допускане до теоретичен и/или практически изпит за придобиване на правоспособност за управление на МПС. Предложените промени са съобразени с проекта на учебната документация за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторни превозни средства по чл. 153, т. 1 от Закона за движението по пътищата, в която се предлага отпадане на задължението кандидатите да полагат вътрешни теоретичен и практически изпити след преминато теоретично и практическо обучение.

С § 7 относно чл. 18а се предлага да се регламентират условията, при които кандидатът има право да се яви на теоретичен или практически изпит, като се намали броя на явяванията. Предложенията целят до теоретичен или практически изпит да се допускат подготвени кандидати, които са придобили необходимите знания, умения и поведение, изисквани за управление на моторно превозно средство.

С § 9 относно чл. 26а, ал. 3, т. 2 и § 10, т. 1 относно чл. 29, ал. 1, т. 5 от проекта се предлага намаляване на изискването за възраст на лицата, провеждащи теоретичните изпити от 28 на 23 години, а на председателите на изпитни комисии – от 28 на 25 години.

Предложението е с цел осигуряване на възможност по-голям брой лица да могат да бъдат определяни за провеждане на теоретични и практически изпити.

Предвид факта, че Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ е отговорната институция за разработване на Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата, с която се определя визията, целите, тематичните направления с областите на въздействие и конкретните мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата, с § 11 относно чл. 38, ал. 2 се предлага преди утвърждаването от изпълнителния директор на ИААА на изпитните въпроси, включени в тестове за провеждане на теоретичните изпити за различните категории,

същите да бъдат съгласувани с председателя на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

С § 12 относно чл. 47, ал. 3, изречение второ се предлага да се прецизира текстът относно техническото средство, с което е оборудвано превозното средство по време на практическите изпити, като се регламентират характеристиките на които то трябва да отговаря. В момента текстът на чл. 47, ал. 3 от Наредба № 38 прави препратка към чл. 15, ал. 4 от същата наредба, който касае техническо средство за указване на маршрута при провеждане на практическите изпити.

С § 13 относно чл. 53а, ал. 4 се предлага регламентиране на срок за съхранение на видеозаписите от практическите изпити, а именно същите да се съхраняват за период от 24 месеца, а в случай на подадена жалба – три месеца след приключване на производството.

С предложението се цели при настъпване на пътнотранспортно произшествие (ПТП) с водач със стаж по-малко от 2 години да бъде осигурена възможност за преглед на видеозаписите от положените практически изпити от водача, причинил ПТП, и при необходимост да бъдат предоставени на комисията по чл. 3, ал. 1 от Наредба № Н-12 от 05.08.2019 г. за реда за служебно обследване на тежките пътнотранспортни произшествия, допуснати от водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, и водачи на моторни превозни средства за обществен превоз или за собствена сметка на пътници и товари, и набелязване на мерки за тяхното ограничаване.

С § 4 и § 15 се предлагат изменения във връзка с прецизиране на текстовете на наредбата с цел по-ясното им разбиране и прилагане.

За прилагането на наредбите няма да бъдат необходими допълнителни финансови и други средства и приемането им няма да окаже въздействие върху държавния бюджет, тъй като в сключен договор за поддръжка на системата по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37 е включена клауза, че при промяна в нормативната база ще бъде направено подобрена на функционалностите на информационната система в рамките на финансовия ресурс на договора и няма да се разходват допълнителни финансови средства.

Предложените проекти на наредби не са свързани с транспониране на нормативни актове на Европейския съюз, поради което не е изготвяна и към този доклад не се прилага таблица за съответствието с правото на Европейския съюз.

На основание чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове проектите на наредбите, заедно с мотивите за издаването им, са публикувани за провеждането на обществено обсъждане за срок от 30 дни на страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет.

Лице за контакт: Станко Иванов Директор на дирекция „Водачи на МПС“  
Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ Тел.: 02/9308833 E-mail:  
sivanov@rta.government.bg

## Отговорна институция

### Отговорна институция

#### Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

## Документи

### Пакет основни документи:

[Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 от 2.08.2002 г. за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение - вер. 1.0 | 11.06.2024](#)

[Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 38 от 16.04.2004 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и реда за провеждане на проверочните изпити - вер. 1.0 | 11.06.2024](#)

[Мотиви към Наредба № 37 и Наредба № 38 - вер. 1.0 | 11.06.2024](#)

[Становище на Камарата на автомобилните превозвачи в България - вер. 1.0 | 17.07.2024](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 20.08.2024](#)

---

### Консултационен документ:

---

### Справка становища:

---

## Коментари

**Автор:** Съюз на центрoвете по авто-мото подготовка (11.07.2024 18:29)

СТАНОВИЩЕ СЦАМП ПРОДЪЛЖЕНИЕ

какво се доказва???...

6. § Електронен картон-явно ние преподавателите сме най големите дилъри на шофьорски книжки-над 500 000купени книжки се разхождат из България (както се твърди в медийното пространство) и потенциални престъпници, та да бъдем следени по този унизителен начин. 95% от преподавателите са с висше технически и педагогическо образование. Ние сме психолози, педагози и последното сито, което се опитва да компенсира лошото семейно възпитание, слабостите в образователната система и аграсията на обществото, а не сме IT специалисти, които да чукат по някакви си електронни устройства, за които системи някои ще вземат доста добир бонуси. Липса на свързаност и интернет-следствие на закъснял час, курсист, излязъл от работа, с точно определен часови ресурс и натам опашката се влачи.

-Въпрос: Колко са часовете за кормуване за извънградско и по автомагистрала. Как се определят-за определено време или изминати километри?

-Твърди се че, трябва да има минумим изминати километри???...Шофьорлъкът е занаят и не се учи за един ден, а за цял живон. Хората са различни и им трябва индивидуален подход, а не изминати километри. Ама кой от съставителите на тези недомислени текстове е научил поне един човек от живота си, за да знае колко труден е този процес. Ама на инструктора и 100 тояги са малко.

-Нашият работен ден ще е безкраен, поради непрекъснато неработещата система на Демакс, ама на кого му пука, нали трябва да има електронен картон.

-Отпадат вътрешни изпити, но ние трябва да даваме становище в електронния картон за допълнително обучение. Пълна демагогия-нещо, което не е задължително е напълно безсмислено.

**НИКОЙ НЯМА ПРАВОТО ДА СЛЕДИ ОБУЧАЕМИЯ И САМИТЕ НАС ПО ВРЕМЕ НА УЧЕБНИЯ ПРОЦЕС, БЕЗ НАШЕ СЪГЛАСИЕ И БЕЗ ОСНОВАНИЕ ЗА ТОВА!!!**

7. В момента в ИААА има четири електронни системи и нито една не функционира правилно. Последният гаф е маршрутизацията (Навигатор), който непрекъснато цикли и изпитите продължават с часове оизвън регламентираните 25 минути.

**И НА ФИНАЛА: ЗА 6 МЕСЕЦА-4 ИЗПИТА И НОВ КУРС, АКО НЕ ВЗЕМЕШ КНИЖКА!**

пид. Наредба № 38- без коментар! Изучене миналото на обучението на шофьори в България и тогава правете изменение на сегашните наредби.

**В ЗАКЛЮЧЕНИЕ:**

Не приемаме така предложените проекти на пид. Наредба № 37 Наредба № 38.

Тенденциозно не посочваме грешките в тях, защото не ние сме ги писали взели хонори за тях.

Обръщаме се към Вас с настояване да не се приемат тези проекти. Предлагаме в диалог с експерти на браншовите организации да се решат спорните моменти, още повече, че предстоят изменения в Европейския парламент за обучението на 17г. с придружител (изцяло нова философия, както и предложен проект за именение на ЗДвП), изменение на директиви- Директива ЕС2022/2561 на ЕП и Съвета, Регламет

(ЕС2018/1724) на ЕП и Съвета и отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Съвета и Регламент (ЕС 383/2012) на Комисията (текст от значение на ЕИ) -(работен № 0053), касаещи професионалните шофьори на 18г. Предлагаме диалог и професионализъм при решаване на тези толкова важни проблеми, откълкто насилственото им налагане.

Искрено се надяваме да не се стигне до протесни действия, от страна на бранша, в тези трудни за България дни, НО всичко зависи от Вас!

С уважение,

Съюз на центрoвете по авто-мото подготовка

**Автор:** Съюз на центрoвете по авто-мото подготовка (11.07.2024 17:57)

СТАНОВИЩЕ СЦАМП

## СТ А Н О В И Щ Е

Съюз на центрoвете по авто-мото подготовка

Относно: проект за изменение и допълнение на Наредба № 37 и Наредба № 38 за придобиване на правоспособност на водачи на МПС.

Всяко изменение на нормативен документ, свързано с обучението на кандидатите за водачи на МПС има за цел подобряване на този процес, което е свързано и с разгръщанена пълния потенциал на преподавателите, които участват в него. В проекта на Наредба № 37 и Наредба № 38, не само че няма да се постигне тази цел, а напротив, ще доведе до занижаване на учебния процес и създаване на предпоставки за спекулативно провеждане на обучението. Ясно е едно: и в двата проекта водещото е само прокарването на идеята за електронен картон, който освен че няма да доведе до нищо положително, представлява ограмен финансов интерес на някои лобистки групи, участвали в изработването на тези толкова смешни и технически неграмотно написани текстове.

**МОТИВИ ЗА ТЕЗИ НАШИ ТВЪРДЕНИЯ:**

1. Липсва връзка между учебната документация на МОН за обучението на кандидатите на МПС и в двете наредби. Грешките от документацията се пренасят и в наредбите.
2. Текстовете в наредбите противоречат на текстовете от ЗДвП и текстовете от Наредба 1/157 на МВР.
3. Тенденциозно няма да показваме неграмотността на съставителите на тези проекти...
4. Щяло да се подобри качеството на обучението. КАК???

а) като разваляме добре организираната и действаща система на Учебните центрове:

-Учебен кабинет с размери, офис с размери, разкриване на групи за обучение в определени дати.

-Тази стегнатост и строгост на изискванията към Учебния център доведе до успеваемост на изпитите по теория и практика при първо явяване-70%.

б) заменяме:

-Учебния кабинет с двете маси пред някоя барака и сайвант.

-Хладилник-офис и записване, и започване на обучение всеки ден на всяка улица...(§3, чл.6, §4, чл. 6а от Наредба № 37).

-Смях и недоумение буди великата идия на сегашния Министър на Транспорта, че щял да редуцира броя на учебните центрове-да, сега от 1000 те ще станат 2000, при тези нововъведения (§13, чл.14 от Наредба № 37).

5.Текстове от §14, чл. 15 от Наредба № 37, противоречащи от ЗДвП, §17 електронен дневник, интересно-при липса на свързаност къде ще се отбелязват присъствията и отсъствията, и про проверка на контролни органи

**Автор:** Съюз на центровете по авто-мото подготовка (11.07.2024 17:29)

СТАНОВИЩЕ СЦАМП

СТАНОВИЩЕ

**Автор:** Георги Тимнев (11.07.2024 11:20)

обучението по безопасно движение трябва да започва от семейството, детската градина , училището

Поведение/социални умения се възпитават едновременно с формиране на мозъка . Опитът в живота на децата, примерите създават невронни връзки за цял живот. Това е причината в останалите страни да има предмет "безопасно поведение на пътя" в училищата , когато е време на възпитание, основни понятия. Кандидатите за водачи на превозни средства трябва да идват в учебните центрове за да награждат умения за прогнозиране и избягване опасности , за да усвоят умения за безопасно управление на превозното средство. Без основа на която да стъпи преподавателят и обучаваният , виждаме резултатите сега по пътищата. За пропусналите детските години, практиката в ЕС е да пращат системните нарушители на беседи с психолози, преподаватели по БД , на ТЕЛК . Наказанията вървят след събитията, не връщат жертвите , за това трябва на първо място да има образование, профилактика, възпитание самоконтрол , възпитание системните нарушители преди да убият или загинат. Предметът "безопасно поведение на пътя" трябва да съдържа алгоритми на поведение при приложение правилата и забраните по пътищата , включително поведение при катастрофи, при долекарска помощ, при бедствия, аварии с опасни

товари.

**Автор:** Хинко Радков (09.07.2024 15:58)

**СПРЕТЕ С НЕНУЖНИТЕ ЕКСПЕРИМЕНТИ!**

За пореден път, някой предлага промени, без да е ясно, защо го предлага и какво се цели с тях.

В момента, курсистите имат успеваемост на теоретичния и на практическия изпит, около 70% на първо явяване, при това положение, защо трябва да се променя нещо в обучението. Ако някой много иска да промени нещо в обучението, нека види резултатите от матурите и да се съсредоточи по темата "средно образование", защото там резултатите са трагични.

В момента водачите със стаж до 2 г., така наречените "млади водачи", са около 250 000. Тежките пътно транспортни произшествия (ТПТП), причинени от "млади водачи" са 920 за изминалата 2023г., от това следва, че по малко от 0.3% от "младите водачи" причиняват ТПТП. При това положение, кое налага да се правят промени, освен може би, лобистки интереси с цел лично или дружно облагодетелстване?

През 2000г., България е по средата по смъртност от ПТП, в Европа, след 2010г. сме или първенци или на второ място. Обърнете внимание, че в началото на този век, едни юристи, със съмнителен стаж като шофьори и притежаващи СУМПС САМО с "В" категория, започнаха усилено да се намесват в темата "пътна безопасност". Ефекта е видим, ПЪРВЕНЦИ СМЕ ПО ЖЕРТВИ.

**Автор:** Елисавета Новакова (04.07.2024 15:22)

практическа подготовка и изпит

Тъй като шофирането не е игра на симулатор и засяга и много други участници на терен във времето е хубаво да се разглежда като регионална задача и проблем. Целевата група не трябва да са само новите шофьори, а и възрастните шофьори, както и системни и несистемни нарушители итн

Шофьорските курсове да станат част от свободноизбираемата програма в училище, в университета, към бюро на труда... Курсовете да се администрират регионално и правят към началното/основно училище в района по местоживееене, в училището, в което е завършен 7 клас, или в професионална гимназия по транспорт.

Застрахователите и транспортните фирми имат достатъчно опит в правенето на записи и gps-проследяване по пътищата. Моля те да дадат адекватни препоръки за записване на изпита, а и не само изпита, но и проследяване в рамките на гратисен период при нужда през застрахователите.

**Автор:** Георги Тимнев (11.06.2024 21:27)

Една фирма е монополист в ИААА

Записите на които разчитат промените не са качествени, не стават за контрол. Софтуера на учебните центрове забива всеки път , когато записваме кандидати за изпити. Софтуера за ГТП позволява грешки.Защо има стикери, след като данните за тях са в информационната система?Служителите на ИААА събират пари за частната фирма , без да предоставят качествени записи и не контролират качеството , няма санкции за фирмата за провалени изпити?Министър Гвоздейков толерира корупцията в ИААА , като не иска контрол на фирмата, не назначава специалисти,не санкционира нередностите и не прави друга поръчка за смяна на фирмата , защото продължават с нередностите.

**Автор:** Георги Тимнев (11.06.2024 21:19)

Трябва ли да обявят нова поръчка за нова фирма, която да обслужва софтуера на ИААА

***Сегашната фирма , която обслужва софтуера на ИААА за изпитите, обучението, ГТП и други подобни явно не се справя, след като постоянно иска повишение цените на прегледите,***

**Автор:** Георги Тимнев (11.06.2024 20:48)

ЗДвП,чл.153

Преди да предлагат промени в документацията, прочетоха ли чл.153,ЗДвП, защото промените в нея са отговорности на МОН, а не на ИААА?Дали ще е електронна, броят на часовете, вътрешните изпити, темите са от компетентност на МОН?Ако не сменятслужителите забъркали тези каши, да ги пратят на обучение или още по-добре да върнат обратно наредби№37 и 38 на МОН.Да не се излагат повече.

**Автор:** Георги Тимнев (11.06.2024 20:37)

Дирекция водачи трябва да излезе от ИААА

Щеше да е смешно, ако не е тъжно?

<https://static.xx.fbcdn.net/images/emoji.php/v9/t2c/1/16/1f631.png>"); background-size: 16px 16px; white-space-collapse: preserve;">✘

Хората виновни за тази трагедия в министерството, без компетентност, без стаж в професионалноот образование ще търсят изход от проблемите , които са създали?Как счетоводител или полицай компетентно ще определя условията на обучение и съдържанието на изпитите за

кандидат-водачите на превозни средства, вместо квалицираните преподаватели познаващи лично кандидатите си? През всеки етап от човешкото развитие трябва да усвоим определени знания и умения, да получим добри примери за поведение от семейството, в училище, цялото общество. Социалните умения, преценките за разстояния, приложение правилата и забраните като поведение на пътя трябва да започва от детството, защото възрастните хора по-трудно усвояват тези умения. Да, има проблеми в обучението, липсват основни умения за безопасно поведение на пътя, умения да прогнозира и избягват опасности, като пешеходци, колоездачи или водачи на други превозни средства за които не се изисква свидетелство за управление. Курсове, изпити за шофьори трябва да ги надграждат, не могат да започват от начало. <https://static.xx.fbcdn.net/images/emoji.php/v9/t34/1/16/1f914.png>); [background-size: 16px 16px; white-space-collapse: preserve;">>](#)

## История

**Начало на обществената консултация - 11.06.2024**

**Приключване на консултацията - 11.07.2024**

**Справка за получените предложения - 20.08.2024**

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)