



БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ

**ДО МИНИСТЪРА
НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ
ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯТА**

**ДО МИНИСТЪРА
НА ОБРАЗОВАНИЕТО И НАУКАТА**

**ДО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
НА ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ
„БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО
ПО ПЪТИЩАТА“**

**ДО ИЗПЪЛНИТЕЛНИЯ ДИРЕКТОР
НА ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ
„АВТОМОБИЛНА
АДМИНИСТРАЦИЯ“**

СТАНОВИЩЕ

От Сдружение „БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ“

Уважаеми г-да Министри,

Уважаема г-жо Председател,

Уважаеми г-н Изпълнителен Директор,

В рамките на общественото обсъждане на Наредба 37 /от 02.08.2002 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/ Сдружение „БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ“ Ви информира за позицията на сдружението чрез настоящото **становище** относно предвижданите проектопромени с приложени предложения.

Сдружение „БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ” подкрепя позицията, че спорните проектопроекти трябва да бъдат отменени. Необходимо е да се потърси широк дебат, поради изключително противоречивият характер на предложенията, както и спрямо избора на критичен за развитието на сектора момент за внедряването им, в условията на утежнена епидемиологична и социално-икономическа обстановка.

Становището на БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ заявява категорично следните **искания** на Колегията, които сдружението ни поддържа и заявява:

- 1. Отмяна на проекта на Наредби 37¹**
- 2. Отмяна на проекта на Наредба 41²;**

Позицията ни спрямо предложените проектопроекти надлежно обосновахме и подкрепихме чрез изчерпателно аргументирани мотиви.

Въз основа на направения задълбочен анализ, заедно с мотивираните искания, поставяме апел за конструктивен диалог с администрациите институции, насочен към широко участие на всички заинтересовани автоинструкторски сдружения и дебат с възможност за включване на позиции на независими автоинструктори, в посока изготвяне на консенсусни, но високи стандарти в обучението чрез Наредба 37, по начин, либерализиращ административната тежест върху бизнеса и улесняващ работата на учебните центрове и преподавателите-инструктори към по-ефективна организация на учебния процес и достъпна подготовка на кандидат-водачите.

Следва да се обосноват позициите на БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ относно заявените искания чрез цялостен, експертен анализ, формулиран под настоящото становище-протестна нота и обективно посочващ критичните точки в проектопроектите на Наредба 37.

По отношение на §1, с който се създава възможност за извършване на обучение от юридически лица с нестопанска цел, е необходимо да се преосмисли създадената възможност поради риска от нелоялна конкуренция. Обучението от неправителствени организации би могло да преразпредели пазара на професионалните услуги, създавайки фаворизиращи позиции на определени бизнес интереси спрямо учебните центрове. Припомняме, че автошколите са регистрирани търговски дружества съгласно Търговския закон и не се ползват от значителни облекчения, в това число и данъчни. В случая, от съществено значение е и фактът, че учебните центрове обучават при условията на дължими данъци, включително върху печалбата и пакет от социални и здравни осигуровки. Същевременно притеснителен би бил контролът върху неправителствените организации и механизмите, които могат да се приложат в обучението на кандидат-водители, така че да се гарантират минималното същите постъпления от

¹ от 02.08.2002 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

² От 04.08.2008 г. за условията и реда за провеждане на обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари и за условията и реда за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация

неправителствения сектор в бюджета както и същото високо ниво на финансов надзор и контрол както при автошколите. Поради възможността от прилагане на спорни финансови механизми в дейностите по обучение на кандидат-водители от неправителствения сектор, което възможно би подкопало естествения механизъм на пазарна конкуренция, дълбоко препоръчваме да се преосмисли въвежданата проектопромяна и **считаме, че към момента възможността за обучение от юридически лица с нестопанска цел /в това число, неправителствени организации и сдружения/ трябва да отпадне.**

Относно §2, по отношение на чл. 5 с коментар към ал.1 наложашо е да се либерализират изискванията за материална база на учебните центрове. Специфичните изисквания към учебния кабинет са значителен праг за стартиране на бизнес в тази икономическа сфера без наличието на собствена база. Съвременните строителни стандарти, в комбинация с пазарната динамика на пазара на недвижими имоти, позволяват все по-трудно наемането на учебен офис и учебен кабинет на един и същ адрес. Същото все по-често ще се оказва административна пречка за стартъпите, но същевременно е и пазарно предимство с административен характер по отношение на материалната осигуреност за големите и наложили се фирми със собствена материална база. Наличието на учебна площадка е допълнителен, силно утежняващ елемент по отношение на възможността за пазарна конкурентоспособност за малките, микро, средни и семейни фирми в бранша, основно поради огромния размер на инвестицията в учебен полигон, съпоставено с на ограничените възможности за наемане на полигони. Тревожен факт е, че съществуващата база от бившите полигони до голяма степен е променила предназначението си или е в недостатъчно функционално състояние – липсват достатъчно и съвременни полигони в публична собственост, които да се ползват под наем от малкия бизнес, както и адекватна организация на използването им. Поради гореизложеното обективно състояние на наличната материалната база, и по-специално на възможностите за материално осигуряване чрез наеман капитал, **е необходимо либерализиране на изискванията и административната тежест по отношение на учебен кабинет, учебна площадка и офис, по начин който не фаворизира пазарно собствениците на наличните материални бази, а предоставя достатъчен пазарен достъп на малкия бизнес чрез адекватни изисквания към параметрите на помещенията и учебните площадки, така че да е възможно да се наемат такива.**

По отношение на чл.5, ал.1, т.2 и т.3 към коментирания параграф 2 , считаме, че изискването за техническия сътрудник, задължително назначен на трудов договор, утежнява дейността на малкия и микро бизнеса, особено от семеен тип. Обема на дейност в микро фирмата не позволява значителен брой обучавани курсисти. Малкият обем работа не предполага огромна документация и времеемки дейности по администрирането ѝ. Адекватно, дейността на техническите сътрудници би могла да бъде **препоръчително** изискване, целящо да не се утежняват условията за икономическо развитие пред дребния и среден бизнес. **Подобно на организацията на стандартните бизнеси в страната, наличието на технически сътрудник би следвало да е преценка на мениджмънта на бизнес единицата.**

В тази връзка, необходимо е да се подчертае също, че ръководно-организационните функционалности на длъжността „ръководител на учебен център” значително припокриват характеристиките на управител на бизнеса. Препоръчително е да се обмисли отпадане на тази длъжност, доколкото функциите ѝ и отговорностите ѝ могат да бъдат напълно реализирани от отговорния управител. Длъжността „ръководител”, аналогично на „технически сътрудник”, натоварва малкия бизнес и предимно учебните центрове с трима до пет заети, поради ниския обем работа. Едновременно с това следва да се подчертае, че изискването за 5-годишен стаж на ръководителя поставя опитните ни инструктори в бранша в противоречивата позиция да администрират данни и технически системи, вместо да осъществяват реалната подготовка на курсистите „на терен”, което е недопустим пропуск в сегашната организация на дейността.

Поради гореизложените аргументи, **БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ** предлага **либерализиране на задължителните длъжности и критериите към тях в учебните центрове, подчертано по отношение на технически секретар и ръководител учебна дейност с 5-годишен стаж.**

Във връзка с пар. 2, към чл.5, ал.2, т.4 следва да се посочи, че въвеждането на допълнителна застраховка, не намира своите здрави, обосновани цели в пазарния механизъм, нито в трудово-правната организация на дейността, нито в текущата икономическа конюнктура.

Застраховката „Професионална отговорност” би създавала допълнителна икономическа тежест върху бизнеса, доколкото и към момента учебните автомобили и местата за сядане в тях са застраховани. На практика целта на новия вид застраховка не реализира особен застрахователен смисъл, а преповтаря съществуващ такъв. На следващо място професията „инструктор –преподавател обучение на кандидат водачи на МПС” не е сред рисковите професии, докато тя е категоризирана като трета категория труд и намира мястото си в националния класификатор близо до лицата на свободни професии като ясновидци, гадатели, окултисти, препаратори, суфльори и прочие. Всеизвестно, автоинструкторската професия не е оценена като рискова, и **докато тя не се оцени подобаващо** и със съответната категоризация труд, не следва към нея да се отнасяме като към рисков елемент, дължащ допълнителни застрахователни плащания и гаранции. Също така, подчертано, инструкторите гарантираме най-нисък процент ПТП по вина на учебния автомобил, поради което не следва браншът да бъде допълнително утежняван с придатъчни застраховки.

Поради гореизложеното, считаме за **необходимо да отпадне въвеждането на допълнителна застраховка „Професионална отговорност”.**

Относно ал. 3 на същия параграф, изискването кабинет, офис и санитарно помещение да се намират на един и същ адрес създава допълнителни ограничения пред бизнеса по поне два различни механизма. На първо място, разположението на толкова специфични като изисквания помещения на един адрес опосредства оперирането със собствени помещения. Едновременно се ограничава възможността да се наемат помещения –поради това, че съвременното строителство не често да откриете и офис и кабинет от поне 20 квадратни метра в една и съща сграда, при специфични условия за

обучения, които помещения и да се отдават едновременно. На второ място предложеното изменение ограничава възможностите за по-висока конкурентоспособност и достъп до пазара: възпрепятства се наемането на офиси за малките фирми на комуникативни места, на които обаче не може да се намери подходящо по размери помещение за учебен кабинет. При големите фирми проблемът е лесно разрешим: чрез икономии от мащаби те биха могли да си позволят да наемат втори офис на комуникативна локация за по-широк и директен достъп до пазара, но за малките и микро бизнеси наемането на втори офис е труднореализируема финансова цел.

С оглед горните недостатъци на посочения текст, предлагаме отпадане на изискването за локации в един и същ адрес.

По отношение на §3, т. 1, а), не следва да се заличава текстът по отношение на отклонение на помещението, тъй като то възлиза на пренебрежително малък процент. 5% е статистически незначима стойност и се движи в рамките на флукуационната грешка. Поради ограниченото въздействие върху параметрите на помещението, както и поради факта, че 5-процентното отклонение няма значим ефект нито върху стандарта на обучение, нито върху безопасността на курсистите, **считаме че проектопредложението относно 5% трябва да отпадне и да се запази досегашния вариант на текста.**

В §5 се поставя извънредно противоречивото *изискване учебните автомобили да са собственост на лицето по чл.2 или да са му отдадени на лизинг*. Изискването не се прилага по отношение на тролейбусите.

Категорично БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ настоява за отпадане на този текст поради следните причини.

Първо, може да се приеме, че съществува значителна вероятност да се ограничи правото да се отдават под наем вещи, /движими или недвижими/, както и да се наемат такива.

На второ място, лизинговият договор е вид наемен договор, доколкото при него собствеността на автомобила не принадлежи на учебния център, а е само опция от наемния лизингов договор, която лизингополучателят може и да не реши да осъществи. Съответно, няма основание да се толерира един вид наемно отношение, в случая лизинг, пред друг тип наемно отношение, каквото е наемане на автомобил от физическо лице за нуждите на учебния център.

На трето място следва да се подчертае, че собствеността на автомобила няма отношение към качеството на обучението.

Допълнително е необходимо да изтъкнем, че поради застаряваща възрастова структура на работещите в сектора, някои по-възрастни автоинструктори предпочитат да работят на личния си автомобил, а въвеждането на изискване за собственост или наем чрез лизинг би отстранил именно най-уязвимите ни колеги в пенсионна възраст, тъй като за учебните центрове няма да бъде рентабилно да изкупят собствените им автомобили, нито ще е рентабилно да инвестират в допълнителни учебни автомобили

предвид напредващата възраст на преподавателите, които обучават с личния си автомобил в наемни отношения.

Текстът поставя не на последно място в пазарно предимство учебните центрове, обучаващи на тролейбуси и на превозни средства, за които се прави изключение от правилото във връзка с превозвачески услуги, понеже на тях няма да им се наложи да наемат под лизинг тролейбусите или да ги купуват, за разлика от всички останали категории, което показва известни дискриминационни условия спрямо категорията и типа пътно превозно средство.

Подчертаваме необходимостта текстът относно собствеността и лизинговите наемни отношения да бъде своевременно премахнат от проекта на Наредба 37.

По отношение на подт. в) в §5, ал.1, касаеща видимостта през задното стъкло, считаме че текстът неминуемо трябва да отпадне, тъй като влиза в колизия с разпоредбите на Закона за движението по пътищата и същото е недопустимо за подзаконов нормативен акт. На следващо място, съществува достатъчно добра организация от контролни органи, които проследяват състоянието на видимостта през задното стъкло на превозното средство, за да не е необходимо да се дублират контролни функции по подобно изискване. Това единствено би увеличило административния ангажимент, но не би подобрило качеството на работа на учебните центрове, на преподавателите, нито на администриращите инспектори.

По отношение на §10 относно допълнения в чл. 13, т.6, с което се въвеждат изискване да не е извършвано нарушение на Закона за движението по пътищата, БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ категорично настоява за отмяна на проектопредложението. Подобен подход не се прилага към никоя аналогична професия, дори към контролиращите дейността на инструкторите-преподаватели органи, включително към заетите в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация”, нито към Агенция „Пътна инфраструктура”, нито към експертите на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата”. Необходимо е да се подходи към подобен текст с разбирането, че той е силно рестриктивен спрямо упражняването на професията. Същевременно изискването би било практически неприложимо до абсолютна синхронизация на системата път-превозно средство-водач, поради което винаги е възможно да се допусне неволно нарушение на правилата – например при неправилна или липсваща пътна маркировка, при еднократно неволно непоставяне на колан вследствие на професионално привикване и прочие. Не на последно място, важно е да се подчертае, че ПТП по вина на учебния автомобил са по-скоро събитие и явление отколкото практика, за да се подхожда с твърде рестриктивни механизми за регулиране на професията. Заслужава отношение фактът, че европейските добри практики не са насочени към такъв подход при критериите към обучаващите кандидат-водачите.

Съобразно горепосочените аргументи мотивирано настояваме въпросната проектопромяна да отпадне.

Относно §12 следва да се изкаже притеснението от противоречивия характер на текста в ал.1. Практическото обучение, в цитат „за възприемане на пътната обстановка” се извършва според новия текст на учебна площадка.

Учебните площадки няма как да допринесат за възприемане на пътната обстановка, тъй като на тях липсва пътна обстановка. Те биха подпомогнали обучението в посока заучаване на основни моменти, но реалната пътна обстановка и психо-соматичните реакции на стрес от кормуване в реални пътни условия ограничават значително практико-приложните предимства от обученията на полигон. Същевременно липсата на достатъчна и поддържана база поставя фирмите без собствен полигон в позицията на пазарни аутсайдери. Поради ефектът на административно ограничение, **считаме че този текст следва да отпадне и да се обмисли преформулирането му по адекватен на наличната материална база начин, либерализиращ изискванията пред малкия бизнес в тази насока.**

Основно място в становището на БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ заема въвеждането на така наречен **е-пакет: електронен картон, електронен дневник, е-контрол, е-изпит и прочие е-услуги**, които и сега се предлагат в обучението на курсистите на стандартен хартиен носител, по аналогия на всички значими сделки- от покупко-продажбата на имущество до покупката на стоки с ежедневна необходимост чрез хартиен касов бон. В страни от горното, електронния пакет има редица недостатъци, които анализирахме в задълбочен анализ.

Спрямо въвеждането на електронна система в практическото обучение могат да бъдат конкретизирани следните **недостатъци и рискове от приложението на електронните системи**, във варианта представен пред обществеността.

На първо място, значителен аргумент срещу въвеждането на електронна система в обучението е правната хипотеза за нарушаването на граждански права, в това число: правото да не бъдеш записван или проследяван. Прилагането на подобен подход би лишило автоинструктори от възможността да избират да упражняват професията без да бъдат записвани или проследявани с GPS локация, каквато възможност се поставя при организацията на вътрешния изпит. Което несъмнено би означавало, че всеки професионалист, който не даде съгласие за записване/проследяване на физическа локация, ще бъде принуден да спре да работи в сферата на практическото обучение. Процесът е двустранен. В случай, че обучаемият откаже да бъде записван/проследен, той също би бил лишен от възможността да премине практическо обучение и да придобие след успешно полагане на изпит свидетелство за управление на МПС.

Представената система би поставила ограничения на ползвателите като работа през умен телефон/устройство и наличие на мобилен интернет. Да имаш скъп телефон и мобилен интернет не трябва да е възпиращо условие както за обучаемия да получи достъп до услугата, така и за обучаващият: да бъде способен да предостави услугата;

Съществен минус е, че електронната система прилага алтернативен разход на ресурси: обучаваният и инструкторът губят активно време за практическо обучение за

търсене на обхват на устройствата и верификация на ползвателите чрез електронно подписване, вместо в обучение.

Системата ангажира значителен, допълнителен, финансов ресурс, водещ до съществени разходи за бизнеса, за потребителите и за данькоплатците като цяло: за закупуване на устройства, за поддръжка на приложение; за поддръжка и осигуряване на висока информационна сигурност на системата при обработката на данни; за гарантиране на висока технологична обезпеченост на приложението; за гарантиране на техническа изправност и достъп до системата от значителен брой потребители едновременно без загуба на данни и др.;

На следващо място, е необходима оценка на рисковете, тъй като работата със относително мащабен електронен масив от данни налага задълбочен предварителен анализ на технологичната осигуреност и информационната сигурност на системата, тъй като последиците от евентуална загуба на информация или прекъсване на системата би могло да има съществени негативни последици за провеждащите обучението от една страна, а от друга остава необходимостта да бъде гарантирана сигурността на данните, записвани при провеждането на учебния час.

Липсват ефективни решения на казуси като:

- курсистът не желае да бъде записван или проследяван, няма мобилен интернет; системата спира да работи, срив в интернет/ срив в мобилната мрежа на доставчика, повреда на устройството, неумение да се работи с умно устройство, съхранение на специфични лични данни от системата, загуба на данни в приложението и последиците от това. Допълнително, предложенията за проследяване на маршрут с инструктор биха повдигнали чисто морални критики или неудобства от личен характер.

Същевременно електронната система за контрол не е сред добрите и приложими практики в страните от Европейския съюз, което говори за нея като непопулярна мярка.

Следва да се изтъкне, че електронните устройства не гарантират качествено обучение. *Единственият критерий за качествено обучение може да бъде държавният изпит, който гарантира, че водачите са усвоили достатъчен обем от знания и умения за безопасно шофиране.*

Електронният пакет, включващ електронен дневник, повтаря съществуваща система от материални информационни носители. Поради наличието на хартиени носители, като и поради значителните рискове от загуба на информация при електронното подсигуряване и съобразно факта, че дейността се осъществява от определена възрастова група преподаватели, въвеждането на ЕЛЕКТРОННИ дневници е неоправдано спрямо административно-нормативната тежест, и също въвежда допълнителни разходи за интернет услуги в учебните кабинети.

Поради по-горните мотиви позицията на БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ аргументирано е срещу въвеждането на електронна система за контрол и електронно администриране на обучението на

кандидат-водители на МПС и поставяме искане за отпадане на концепцията за въвеждане на електронен контрол и „електронен пакет“.

На следващо място, необходимо е да се подчертае, че според §15 относно чл. 18, ал. 5 се създава отговорност на ръководителят да сменя електронен образ на декларации, които впоследствие да се прикачват в електронната система - практика, ангажираща подготвените ни специалисти с 5-годишен стаж в чисто административна дейност, вместо в реалното практическо обучение на курсистите. Необходимо е преосмисляне на концепцията за ръководител на учебната дейност, както и за корекция на критериите към тази длъжност, в посока прелокация на отговорности към дейността на управителя, когато те са от чисто административен характер и особено щом се касае до микро и малкия бизнес в сектора. **Позицията по тази проектопромяна е, че текстът следва да отпадне.**

Същевременно отправяме предложение за либерализиране на критериите към длъжността поради редица причини, които налагат дейността на ръководителя като ограничаващ фактор в работата на бизнесите, тогава, когато се касае за микро и малък бизнес, какъвто впрочем с структурният облик на сектора. **Поддържането на административната фигура ръководител, която няма пряко отношение към подобряване на пътната безопасност, натоварва икономически малките фирми – особено тези с нисък обем на работа,** което, заедно с изискването за назначаване на трудов договор, е огромна предизвикателство пред просъществуването на тези бизнеси и вместо да подкрепи идеята за разтоварване на административната тежест, би могло да реализира точно обратната силно негативна перспектива, като затрудни финансовото оцеляване на малките и микро фирми. Несъмнено административна функция „ръководител“ възпроизвежда функциите на управителя в стандартните бизнес единици и е без особено отношение към развитието на БДП, но това изискване поставя малкия, микро и среден бизнес в неравностойна позиция спрямо икономическите възможности и капацитети на едрия бизнес в сектора.

По отношение на въвеждания „е-пакет“, подчертаваме смущението си от текста на §15, т.3, (4), (5), в които се формулира хипотеза за неизправност на системата и начините на работа при технически проблеми. **Притеснителен е фактът, че в наредба, с която се въвежда електронна система, се въвеждат хипотези за временни нефункционалности поради технически причини,** което би могло да поставя въпрос за информационна и техническа неосигуреност на системата. Едновременно с това, същото не може да се случи с хартиен носител, поради което **категорично считаме, че електронния пакет от услуги е трудно приложим и нефункционален в дейността на учебните центрове.**

§ 17, относно чл. 19б въвежда недопустимо изискване по отношение на личната неприкосновеност. В т.(9) към коментираният чл. 19б се поставя изискване за осигуряване на възможност за последващо разглеждане на маршрута на вътрешния изпит. Електронната система ще предостави достъп и съхранява информация за физическата локация и проследяването на маршрут на преподавателите-инструктори, което поставя редица правни и морални казуси относно проследяването на работниците. Допълнително това ще доведе до огромна тежест върху психологическо-

емоционалното състояние и мотивацията на автоинструкторите, доколкото няма ключова професия в страната, от трета категория труд, чието физическо местонахождение да бъде локализирано и проследявано във връзка с професионалните задължения, като същото е неприложимо в постоянни условия на работа и за висшите управленски позиции.

БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ поддържа мотивирано позицията, че проектопромяната, предвиждаща проследяване на физическо местонахождение, следва да отпадне.

§ 21 поставя изискване обучението да се извършва само в учебен кабинет, като един учебен кабинет може да бъде включен само в списъка на едно разрешително. Следва да се отбележи, че използването на един кабинет в едно разрешение е икономически неефективно и ирационално. Малките и микрофирми не могат да достигнат такива обеми на дейността, така щото учебният кабинет да бъде максимално натоварен. Поради това се налага да се поддържат постоянните режимни разходи, дори тогава когато учебният кабинет е напълно празен и не се провеждат обучения с дни или седмици в него. Противоположно на работата на малкия бизнес, същото е нетипично за едрия бизнес, който поради мащабите си, реализира максимално потенциала на помещението и на практика не би реализирал същите загуби, както малка бизнес единица. Очевидно подобно изискване не би било равнопоставено по действие спрямо малките фирми и тези с малък обем дейност от една страна, и бизнесите с добри пазарни позиции от друга, и би следвало да се подхожда с особена отговорност спрямо възможността от последващо преразпределение на пазарите за сметка на най-уязвимата част от бизнес единиците.

Аргументирано, текстът следва да отпадне и да се даде възможност за равен пазарен шанс на база постоянните режимни разходи за учебен кабинет за малките, микро и семейни фирми спрямо големите такива, като се либерализират изискванията по отношение на учебен кабинет и се преосмисли възможността за провеждане на теоретично обучение чрез способите на дигиталното обучение, което текстът на ал.2 ограничава, впрочем, напълно неподходящо в съвременните условия на теоретично дигитално обучение и глобална епидемиологична обстановка. Отговаряйки на съвременните предизвикателства в обучението на кандидат-водители, **БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ поставя въпросът за либерализиране на изискванията по отношение на обучение, провеждано само в учебни кабинети в теоретичната подготовка на курсистите, като се разгледа възможността за дигитално обучение. Мотивирано, на базата на съпоставката на режимните разходи за малък и едър бизнес, считаме за подходящо премахване на принципа „един учебен кабинет- в едно разрешение“.**

§ 22 по отношение на чл. 26 подлежи на корекция в т.6, относно декларация за неоткрита процедура за обявяване в несъстоятелност, отбелязва се, че откриването на такава процедура не е фактор или показател, че процедурата ще завърши с обявяване в несъстоятелност, а единствено възможна опция, и като такава, не следва да се изисква такава декларация заради евентуална възможност. Допълнително, разпоредби на Търговския закон биха могли да доведат до колизия на изисквания и повторение на

административни искания, доколкото и към момента съществува изискване управителят да представи декларация при приемане на управлението на лицето, извършващо обучението на кандидат-водачи.

Поради същото е наложително предвидената декларация да отпадне от изискуемите документи.

В същия § 22 се поставя в т. 3, към чл. 26, ал. 2 изискване за регистрация като търговски обект за извършване на обучение за придобиване на правоспособност. Това изискване би поставило в преимуществена пазарна ситуация бизнесите, разполагащи със собствени помещения за разлика от тези, които използват наемни такива. Процедурата по смяна на статут изисква не само ангажимент по отношение на допълнителни инвестиции и време, но и желание от страна на наемодателите да съдействат за промяна на статута на помещенията. При продължителна процедура, която изисква значителни средства, смяната на статута се превръща в естествена преграда основно за стартъпите в бранша и в значителна административна пречка за наемателите-учебни центрове. На следващо място, промяната на статута няма отношение към качеството на обучението или към подобряване на функционалните на учебното помещение. Ето защо, не би било несправедливо ако изискването за търговска регистрация се възприеме като допълнителна тежест върху малкия и среден бизнес – фактор, какъвто е неприемлив в условията на и без това усложнената глобална финансова картина на фона на продължаваща и задълбочаваща се епидемиологична обстановка. **С това БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ решително подчертава необходимостта от премахване на текста и настоява за отмяна на изискването за търговска регистрация.**

Относно § 22, точка 8 следва да бъде отменено изискването за описание на учебните площадки, доколкото и към момента се подават декларации: това допълнително утежнява комплектът от документи, който лицето е длъжно да предостави, с допълнителна информация, а и преповтаря съществуващото изискване за декларация.

С по-горното становище, изградено върху задълбочен и аргументиран анализ, БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ мотивира искането за:

-отпадане на проектопромените в Наредба 37 и Наредба 41 /за която аргументирано становище от Колегията е входирано в рамките на общественото обсъждане през месец август 2020/.

БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ подкрепя каузите за развитие на безопасността на движението по пътищата и е отговорен партньор в напредъка на професионалната подготовка сектора на курсисти, и като такъв заставаме с готовност за включване в широк дебат в полза на устойчивото и градивно развитие на сектора на обученията на кандидат-водачи на МПС и преподавателско-инструкторската професия.

В страни от анализа на критичните точки в Наредба 37, БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ поставя следните градивни предложения, насочени към конструктивни промени чрез либерализация на административната

тежест и облекчаване на условията за стартиране, осъществяване и устойчиво развитие а на бизнес инициативите в сферата на обучението на кандидат-водители:

1. Либерализация на изискванията по отношение на учебен кабинет:
 - Отпадане на минимална площ от 20 кв. м. и замяна чрез лицензиране на помещение за определен брой обучаеми (при запазване на сегашната норма от 1.5 кв. м. за курсист) – учебните центрове да получават разрешителни за брой обучаеми, например за 5, за 7 и т.н. брой курсисти според квадратурата на помещението, което имат възможност да наемат/закупят за учебен кабинет.
 - Премахване на изискването за непреходност на кабинет и офис: при наличието на входна врата за кабинета, график на обучението и работно време на офиса, което не съвпада с графици за обучение.
 - Отпадане на принципа „един кабинет-едно разрешително” с цел оптимизация на разходите и под условие, че помещенията се използват съгласно предварителен график за заетостта;
2. Либерализация на изискванията по отношение на технически сътрудник:
 - Предоставяне на възможност за назначаване на технически сътрудник по преценка на управителя на дружеството/лицето по чл. 2/;
 - Предоставяне на възможност за назначаване на технически сътрудник на граждански или трудов договор, в случаите за които учебният център прецени, че желае да назначи технически сътрудник.
3. Либерализация на изискванията по отношение на ръководител учебна дейност:
 - Премахване на изискването за минимален 5-годишен трудов стаж на ръководителя на учебния център или значително намаляване на изискуемия стаж.
 - Предоставяне на възможност за назначаване на ръководител учебна дейност по преценка на управителя. Във всички останали случаи управителят да поеме и изпълнява функциите на ръководителя.

Либерализациите по т.1, т.2 и т.3 на настоящите предложения са детайлно мотивирани по-горе в становището и са насочени към намаляване на административната тежест върху малкия, среден, микро бизнес и стартъпите в сектора.

4. Отпадане на изискванията за наличие на учебна площадка за малките бизнеси и школите без собствени полигони до изграждането и осигуряването на съвременна материална база с публична собственост, която да позволи лесно наемане на учебни полигони от микро бизнеса.
5. Отпадане на задължението за оборудване с мултимедийни средства за обучение и предоставяне на право на преценка на управителя на учебния център за наличието на мултимедия.

Преценката за необходимостта от техническа осигуреност следва да бъде преценка на мениджмънта на учебния център. В случай, че елементарната техническа осигуреност е недостатъчна, пазарният механизъм ще изтласка

неконкурентоспособния бизнес или този, който не инвестира в минимални и съвременни дидактически ресурси извън сектора.

6. Отпадане на тавана от 10 учебни часа дневна заетост на преподавателите и преформулиране на нови критерии;
С възможността за допълнителен и извънреден труд професията ще се упражнява предимно от специалисти с основна заетост именно в обучението на кандидат-водачите. Отпадането на „тавана” ще направи професията по-привлекателна като основен източник на трудов доход за инструкторите, а няма да остане форма на доработващо заплащане към друга професия.
7. Въвеждане на възможности за дигитално обучение по теоретична подготовка;
Настоящата епидемиологична обстановка в страната и света преместиха фокуса на обучителните услуги върху все по-перспективно развиващото се дигитално образование. В това отношение теоретичната подготовка на кандидат-водачите бележи относителен застой и липса на прогресивен напредък. Възможно е да се приложат схеми за цялостно или частично дигитално обучение по теория. За целта заставаме зад отворен и конструктивен дебат, както и зад възможността за допълнителни държавни инвестиции в посока изграждането на дигитална среда за обучение по теория на курсистите.
8. Уеднаквяване на инструктажите преди изпит по практика и създаване на възможност за предварителен преглед на стандартизиран инструктаж чрез видеоклип на достъпна дигитална платформа/сайт на Агенцията.
9. Предприемане на стъпки за категоризация на професията като втора категория труд, с което да се отчетат справедливо всички рискове за физическото и психо-емоционално здраве на инструкторите при обучения на кандидат-водачите. Докато не се премине към втора категория труд, да не се налагат допълнителни професионални застраховки.
10. Премахване на ДДС върху услугите по обучение и квалификация на водачи и кандидат-водачи на МПС
11. Допълнително финансово подпомагане на учебните центрове и инструкторите-преподаватели с основна заетост обучение и квалификация на водачи по време на извънредни ситуации и през извънредната епидемиологична обстановка.

В обобщение, разчитаме на оттеглянето на проектопромените и откриване на широк диалог с всички страни на спектъра от професионалните услуги по обучения на кандидат-водачи за изграждане на нормативна база в полза на устойчиво развитие на сектора и подобряване на условията на професионалната подготовка на водачите на МПС.

Дата: 11.10.2020 г.

Председател: Х