ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „АВТОМОБИЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ“

СПРАВКА

За отразяване на постъпилите предложения и становища от общественото обсъждане по проекта на Методика за изменение на Методика за провеждане на изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, проведено в периода 09.09.2026 г. – 08.10.2026 г. по реда на чл. 69, ал. 2 от Административнопроцесуален кодекс

№	Дата и начин на постъпване на становището (официално, по ел. поща, чрез Портала за обществени консултации и т.н.)	Име на лице/наименование ЮЛ	Декларирани данни дали лицето действа от свое име или защитава позиция от името на друго лице/група лица	Предложения и становища	Приети/ неприети	Мотиви
1.	08.10.2026 г., официално (11-46-6857/1/09.10.2026 г.)	Българска автоинструкторска колегия	☐ Лицето действа от свое име ☒ Лицето защитава позиция от името на друго лице/група лица: ….	Подкрепяме необходимостта от активни мерки, насочени към подобряване на правната база в изпитите на кандидат-водачите, но намираме, че част от предложените разпоредби в проекта за изменение на методиката за провеждане на изпитите на кандидат-водачите се нуждаят от допълнително обсъждане и прецизиране предвид практическата им приложимост, ефективност и последици върху сектора на автообучения в страната. Предвид горното представяме следното аргументирано становище: 1. По пар. 1 относно предложение за изменение в т. 2.4. Подкрепяме по актуализация и синхронизация на нормативната база.	Приема се	
				2. По пар. 2, т.3, изречение първо относно предложение за изменение в т. 2.3.2.2. Предлагаме да отпадне за кат. В. Мотиви: На първо място, управлението на ремарке и съответните специализирани умения по прикачване на ремарке към МПС и управление на състав от ППС са обект на самостоятелни категории правоспособност. Когато водачът на товарния автомобил иска да шофира състав с ремарке, ще завърши обучение в категория СЕ;	Не се приема	Упражнението трябва да се изпълнява от всички кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категории ВЕ, С1Е, СЕ,

				при автобус - категория DE; ако водачът на лек автомобил иска да шофира с ремарке, ще премине курс за категория BE, когато характеристиките изискват съответната категория и с подчертаването, че това управление е специализирано и надграждащо, за хора с опит, а не базово. На второ място, тегленето на ремарке не е основно умение, а е надграждащо. Практическият изпит следва да проверява основни знания и умения за безопасно самостоятелно шофиране от съответната категория, не майсторско шофиране. Управлението на състав от ППС с ремарке е само опция, като всеки водач преценя дали след правоспособност ще шофира в допустимите параметри. Аналогично, придобиването на категория B предоставя право да се управлява скутер от категория AM, без на самия изпит да има упражнения, свързани с управление на мотопед. Това са опции, които водачите сами преценят дали биха използвали, а конкретно за ремаркето, ако желаят да управляват има категория и за управлението на ремарке. На трето и основно място, текстът противоречи на учебните документации. Съответно за кат. B проектопредложението противоречи на глава III, раздел 3, т.3.3., в която е зададено упражнението по теглене на автомобил ИЛИ ремарке. Следователно кандидатът може да не е теглил/прикачал ремарке в обучението си, а автомобил, но на изпит трябва да изпълни упражнение, което не е задължително заложено в учебната документация по категориите. Въвеждането на задължително прикачване на ремарке при изпита в B категория е очевидно несъответствие: кандидатът да бъде изпитван върху практическо умение, което не е предвидено задължително в неговото обучение.		D1E, DE и B по чл. 155, ал. 9 от ЗДвП. Съгласно чл. 155, ал. 9 от ЗДвП, състав от пътни превозни средства, състоящ се от моторно превозно средство от категория B и ремарке с допустима максимална маса над 750 kg, когато допустимата максимална маса на състава надвишава 3500 kg, но не надвишава 4250 kg, се управлява от лица, преминали обучение и издържали съответния изпит. Правото да се управлява такъв състав се указва в свидетелствата за управление чрез съответния код на Общността.
				3. По пар. 2, т. 3, втори абзац относно предложение за изменение в т. 2.3.2.2. Предлагаме да отпадне „членът на комисията сигнализира кандидата за опасности, както и да УКАЗВА необходимост от промяна на посоката на движение със знаци или друг вид комуникация.“ Мотиви: Считаме, че така формулирана, разпоредбата допуска пряка и нормативно регламентирана намеса на члена на комисията в действията на изпитвания кандидат. Сигнализирането за опасност, указването на промяна на посока, подаването на знаци, както и неопределеното понятие „друг вид комуникация“ дават възможност кандидатът да получава информация, която пряко да повлияе върху неговите действия и взимането на решения. Допускането на такава намеса и комуникация поставя въпроса за равнопоставеността на кандидатите. Не е регламентирано какви знаци могат да бъдат подавани и при какви обстоятелства във всички изпити от всички категории от члена на комисията и къде точно е границата на намеса в изпитния процес.	Не се приема	По време на изпълнение на упражнението се допуска единствено при възникване на опасност, членът на изпитната комисия да сигнализира за това кандидата. С предложените промени ще се намали финансовата тежест за учебните центрове, чрез предотвратяване на възможни събития, като повреди на пътните превозни средства или

				Съответно ако се допусне такава намеса, и то регламентирано, каква е разликата, каква е обосновката и какъв е критерия в един стандартен изпит при други упражнения, членът на комисията да се намесва и да дава указания за посоки, опасности чрез знаци и друга комуникация? Това изречение с предложената формулировка създава възможност за подсказване, което противоречи на основния принцип на практическия изпит – изпитващият възлага задачата, а кандидатът самостоятелно демонстрира знания, умения и поведение при изпълнението на поставената задача.		други материални щети, които могат да възникнат в процеса на движението на пътните превозни средства по време на практическите изпити. Тези събития биха довели до допълнителни финансови разходи за отстраняването на материалните щети по пътните превозни средства, респективно до невъзможността за използването им за обучение на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС и за практически изпити в срока, необходим за отстраняване на щетите.
				4. По пар. 2, т.4 спрямо предложение за изменение в т. раздел II, т. 2.4.2.3 Подкрепяме. В предложението на проекта се залага по време на изпита на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС от категории B1 и B да се проверяват уменията и поведението на кандидатите при навлизане и напускане на автомагистрала (автомобилен път, скоростен път) при възможност. Мотиви: Предложението е практически неизпълнимо: на първо място противоречи на продължителността на изпита от 25 -35 минути. Това време не е достатъчно за навлизане на магистрала, управление по нея и напускането ѝ и едва чак след това за проверка на уменията на кандидата в градски условия. На второ място, ако инструкторите са съществено отдадени на професията си, поради факта, че са преподаватели и възприемат обучението като дълг към обществото, то изпитваме съмнения, че държавни служители с уклончиво заплащане ще рискуват здравето и живота си, както и тези на курсиста, свидетел и инструктор	Приема се	

				в изпит с шофиране при изключително високи скорости в много опасна ситуация, каквито са изключителните стрес, тревожност и възприятия по време на държавен изпит. Припомняме, че изпитите на магистрала са приключена тема от миналия век неслучайно, когато трагичен инцидент при високата скорост води до фатален край за хората в учебния автомобил. Очакваме при недостига на изпитващи с горната мярка да се отчете и допълнителен отлив на кадри от системата. На трето място, изпитът на автомагистрала е невъзможен за някои градове: за Пловдив, Стара Загора, Бургас е изпълним, но за кандидатите от Карлово, Монтана, Смолян, например, поставя голяма въпросителна. Именно от нея идва и ключовият аргумент срещу изпита на автомагистрала, а именно изпитен процес с различие. Изпитът трябва да е еднакъв, а не за едни да има магистрала, за други да няма такъв елемент. Очевидно в настоящия етап подобна формулировка не може да даде еднакъв изпит и еднакви изходни условия за всички изпитвани кандидати, което опорочава главната цел на държавния изпит: равнопоставеност. Предоставяме тези аргументи, но ще подкрепим предложението на държавната администрация, защото да се види как ще изпълнят собственото си предложение е повече от изненадващо.		
				5. Анализирайки реалните проблеми и предизвикателства в изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, правим ясни предложения за изменение на Методиката за провеждане на изпитите на кандидат-водачите, насочени категорично към **прекратяване на корупционния риск и срещу субективизма в изпитния процес**. Считаме, че честният, обективен и справедлив изпит изисква максимално ограничаване на възможната субективна намеса на изпитващия в изпитния процес чрез въвеждането на ясни, измерими и еднакво приложими критерии за оценяване. В тази връзка предлагаме: 5.1. Въвеждане на ясни, количествени критерии за оценка на грешките в практическия изпит. Предлагаме да се дефинират ясни количествени критерии на грешките в практическия изпит. За целта текстът: *“При оценяването на практическия изпит се отбелязват три вида грешки – второстепенни, основни и опасни. За второстепенни грешки се считат правилни,*	5.1. Не се приема	5.1. Предложението не е обект на общественото обсъждане на проекта на Методика. Считаме, че сегашната система на оценяване

				но неточни действия, породени от недостатъчна тренираност на кандидата. За основни грешки се считат неправилни действия, от които е видно, че същият не е придобил знания и умения, заложени в изискванията към водачите на МПС от съответната категория.“… да се коригира с дефинирани, ясни, количествени критерии. Мотиви: Сегашният начин на определяне на грешките чрез качествен и недостатъчно конкретизиран показател позволява всеки изпитващ да тълкува грешките на пътя по различен начин и съответно да поставя различен брой грешки, като за всяка допусната второстепенна грешка се начисляват по 1 наказателна точка, за всяка основна – по 3 наказателни точка, обаче няма никакъв дефиниран количествен критерий, който да ги разграничава, затова в момента определянето на точкуването е просто субективна преценка. Така се позволява едно и също действие на кандидата да бъде интерпретирано по различен начин. Очевидно оценката може да бъде различна за всеки изпитващ и всеки кандидат, вместо да е стандартизирана и да следва ясен стандарт, а това прави изпита крайно субективен. Неконкретизираните параметри създават възможност за различно точкуване и водят до различна оценка и различен краен резултат.		позволява знанията, уменията и поведението за безопасно управление на кандидатите да се проверят по обективен начин. При сформиране на работна група за промяна на Методиката, предложението Ви ще бъде предоставено за обсъждане на членовете на работната група.
				5.2. Въвеждане на единна система за ясно точкуване за допуснатите грешки при шофиране. Предлагаме да се въведе регламентиране на грешните действия ,като те бъдат предварително дефинирани и за всяко от тях бъде определена съответната тежест, изразена количествено в конкретен брой точки. Всяка грешка да има определена, дефинирана наказателна точка. Мотиви: Крайният резултат следва да се формулира ясно, въз основа на предварително известни и еднакво приложими критерии, а не чрез субективна преценка на отделния изпитващ. Подобен механизъм позволява кандидата и последващия административен контрол ясно да установят каква грешка е допусната, как е квалифицирана и по какъв начин е повлияла на крайния резултат от изпита.	5.2. Не се приема	5.2. Предложението не е обект на общественото обсъждане на проекта на Методика. При сформиране на работна група за промяна на Методиката, предложението Ви ще бъде предоставено за обсъждане на членовете на работната група.
				5.3. Да бъдат премахнати възможностите за нерегламентирана намеса и подсказване по време на практическия изпи от страна на члена на комисията. Предлагаме да бъде определено конкретно място за сядане на члена на изпитната комисия в учебния автомобил от категория В, както и да бъде въведена изрична забрана за инструкторите да сядат и да заемат позиция зад изпитвания курсист.	5.3. Не се приема	5.3. Предложението не е предмет на Методиката, а на Наредба № 38. При сформиране на работна група за промяна на Наредба № 38,

				Мотиви: Целта на мярката е да се предотвратят възможности за всякаква нерегламентирана намеса по време на изпита, включително чрез физически сигнали като побутване на седалката, почукване, бутане, удряне или други форми на подсказване. Отсъствието на подобна регламентация създава реален риск от компрометиране на обективността на изпитите.		предложението Ви ще бъде предоставено за обсъждане на членовете на работната група.
				5.4. Предлагаме да се сложи край на възможностите за „нагласяне на комисии“ Предлагаме в Методиката изрично да бъде регламентирано, че всяко преместване на кандидат от една изпитна комисия в друга се извършва след посочване на конкретна причина, която се регистрира в информационната система и автоматично се предоставя на ръководството на ИА „Автомобилна администрация“ и на учебния център, представящ кандидата. Мотиви: При организирането на практическия изпит учебните центрове закупуват изпитни места в предварително обявени групи - комисии, като всяка комисия разполага с 10 изпитни места, а изпитващият инспектор се определя чрез жребий. На практика обаче след закупуването на местата кандидатите могат да бъдат служебно преместени от една комисия в друга. Така, независимо в коя комисия е закупено изпитното място, кандидатът лесно може впоследствие да бъде прехвърлен в друга. ИА „Автомобилна администрация“ предварително разполага с информация кои учебни центрове, инструктори и кандидати са включени във всяка изпитна комисия. Разместването на кандидатите в комисиите може да бъде използвано като средство за „нагласяне“ на комисиите по подходящ за нечии интереси начин. С едно преместване комисиите могат да бъдат „подредени“ с подходящи автошколи и подходящи кандидати. Така се създават предпоставки за субективна намеса при формирането на изпитните комисии и за поставяне на определени автошколи в предварително предпочетени комисии. По този повод сезирахме писмено изпълнителния директор на ИА „АА“ и подчертахме, че разместването на кандидатите може да бъде използвано като средство за „нагласяне“ на комисиите по подходящ за нечии интереси начин. Проблемът не е в самата възможност за служебно преместване – в определени случаи то може да бъде обективно необходимо, – а в липсата на задължение причината за него да бъде мотивирана и проследима. Подобна практика би осигурила прозрачност, би оставила административна следа за всяко разместване, ограничава възможността механизмът да бъде използван за манипулиране на изпитните комисии и пресича една потенциално корупционна	5.4. Не се приема	5.4. Предложението не е предмет на Методиката, а на Наредба № 38. Организирането на теоретичните и практическите изпити за придобиване на правоспособност за управление на МПС се извършват при стриктното спазване на изискванията на Наредба № 38. В Наредба № 38 е предвидена възможност регионалните звена на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да обединяват кандидати от два протокола за изпит, когато в тях има свободни места и те не са запълнени в края на работния ден, предхождащ деня на изпита. Съгласно разпоредбата на чл. 32, ал. 5 от Наредба № 37, а именно: „ръководителите на регионалните звена на Изпълнителна агенция

				практика преразпределението на кандидатите да бъде използвано за целенасочено формиране на определен състав на изпитните комисии.		„Автомобилна администрация“ осигуряват оптимално използване на административния капацитет при формиране на групите за изпит“. За всяко преместване на кандидат от един протокол в друг се изпраща съобщение до учебния център, чийто кандидат е преместен чрез информационната система, обслужваща дейностите по обучението и провеждането на изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и проверочните изпити по чл. 27, ал. 7 от 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 (информационната система). Също следва да се има предвид, че в чл. 24, ал. 12 от Наредба № 38 е регламентирано, че

						„кандидати, вписани в група за изпит по ал. 4, т. 2, могат да бъдат отписани след подаване на заявление до ръководителя на съответното регионално звено на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ до 3 дни преди датата на изпита. Заявлението се подава лично от заявителя или чрез упълномощено съгласно чл. 18 от Административнопроцесуалния кодекс лице, като при подаване на заявлението пълномощникът представя пълномощно. Служителят, приел заявлението, прилага към него копие на пълномощното. Заявлението може да бъде подадено и по електронен път при условията и по реда на Закона за електронния документ и електронните удостоверителни услуги и на Закона за електронното управление“.
				5.5. Предлагаме да се ограничи риска от субективна промяна на изпитния маршрут. Предлагаме да бъде въведен технически механизъм, позволяващ на члена на изпитната комисия да наблюдава в реално време генерирания от информационната система изпитен маршрут.	5.5. Не се приема	5.5. Предложението не е предмет на Методиката, а на Наредба № 38. Функционалностите на информационната система

				Мотиви: Когато маршрутът се генерира автоматично с цел гарантиране на случайността и равнопоставеността при провеждането на изпита, следва да съществува и възможност за независима проверка дали определеният маршрут действително се спазва. В противен случай технологичното му генериране само по себе си не изключва възможността за последваща субективна промяна в хода на изпита. Като възможни технически решения предлагаме предоставяне на второ дигитално устройство на члена на комисията, визуализиращо генерирания маршрут в реално време, позициониране на основното устройство на място, позволяващо едновременното му наблюдение от изпитващия и члена на комисията, или друго подходящо технологично решение, осигуряващо същото ниво на прозрачност и контрол. Целта на предложението не е да се ограничава възможността за обективно необходима промяна на маршрута при възникнала пътна ситуация, а да се гарантира, че всяко отклонение от автоматично генерирания маршрут е видимо, обосновано и проследимо, а не резултат единствено от субективната преценка на изпитващия.		по чл. 27, ал. 7 от Наредба № 37 са разработени по начин, който предоставя възможност за осъществяване на контрол относно спазване на генерираният маршрут от страна на председателя на изпитната комисия.
				5.6. Въвеждане на допълнителна проследимост срещу ограничаване на субективни промени на изпитния маршрут Предлагаме при превишаване на определения допустим брой промени на автоматично генерирания изпитен маршрут изготвеният от изпитващия протокол с мотивите за направените отклонения да се изпраща не само до съответната вътрешна структура на ИА „Автомобилна администрация“, но и до учебния център, представил кандидата на изпит. Мотиви: Към момента информацията за извършените промени и мотивите за тях остава само в рамките на администрацията, с което причините за смяната на маршрута са ограничени единствено до самата изпитваща институция, която се и самоконтролира. Мярката въвежда прозрачност и външна проследимост на извършената промяна на изпитен маршрут над определения брой отклонения без да ограничава правото на изпитващия да адаптира маршрута при необходимост – ремонт, пътна обстановка и прочие. По този начин всяко съществено отклонение ще оставя подлежаща на контрол и проверка административна следа, достъпна и извън изпитващата институция, което представлява допълнителна гаранция срещу субективна намеса и потенциално неправомерно въздействие върху изпитния процес.	5.6. Не се приема	5.6. Предложението не е предмет на Методиката, а на Наредба № 38. Контролът върху изпълнението на задълженията и спазване на нормативната уредба, регламентираща организирането и провеждането на изпитите от страна на председателите на изпитни комисии се осъществява в ръководителите на регионалните звена и определени от ръководството на ИААА служители.

				5.7. Отпадане на задължителното присъствие на инструктор-преподавател по време на практическия изпит Предлагаме инструкторът да има право да присъства при практическия изпит, когато това е необходимо или желано, но присъствието му да не бъде нормативно изискване и задължително условие за провеждането на изпита. Мотиви: С приключване на практическото обучение инструкторът е изпълнил своята обучителна функция и е удостоверил готовността на кандидата за явяване на изпит. От този момент кандидатът следва самостоятелно да демонстрира придобитите знания и практически умения пред изпитващия орган. Задължителното присъствие на инструктора не е необходимо за обективното провеждане на изпита и същевременно създава допълнителна организационна ангажираност за учебния център и преподавателя, без последният да има функция по оценяването на кандидата.	5.7. Не се приема	5.7. Предложението не е предмет на Методиката, а на Наредба № 38. При сформиране на работна група за промяна на Наредба № 38, предложението Ви ще бъде предоставено за обсъждане на членовете на работната група.
				6. БЪЛГАРСКА АВТОИНСТРУКТОРСКА КОЛЕГИЯ подчертава значимостта на обективния, честен и безкомпромисен изпит и винаги е отстоявала високо качество на обученията в шофьорските курсове при високи професионални стандарти. Намираме водеща ролята на държавата в ограничаването на смъртността и тежкия пътен травматизъм по пътищата чрез действия срещу корупционния риск в изпитите на новите водачи и обученията. Оставаме ангажиран партньор в изграждането и развитието на устойчив сектор на пътната безопасност в страната.	Приема се по принцип	ИААА полага усилия за организиране и провеждане на обективни, честни и безкомпромисни изпити, с цел на пътя да излизат подготвени водачи, което ще допринесе за намаляване на пътнотранспортния травматизъм и подобряване на безопасността на движението по пътищата.