

МОТИВИ

към проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 24 от 2002 г. за условията и реда за обучение за оказване на първа долекарска помощ от водачи на моторни превозни средства

1. Причините, които налагат приемането на нормативния акт:

Проектът на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 24 от 2002 г. за условията и реда за обучение за оказване на първа долекарска помощ от водачи на моторни превозни средства е изготвен във връзка с прието Решение № 296 на Министерския съвет от 2025 г. за одобряване на Работна програма за изпълнение на мерки за безопасност на движението по пътищата, съгласно Оперативен план за действие по безопасност на движението по пътищата за 2025 г. С мярка № 18 от Работната програма е заложено „Въвеждане на периодично обучение за първа долекарска помощ за определени групи водачи“, като акцентът са водачите на специализирани автомобили и превозни средства, превозващи пътници. Водеща институция за изпълнение на мярката е Министерство на здравеопазването в партньорство с Министерство на образованието и науката и Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

През 2024 г. по българските пътищата са настъпили 7 173 пътнотранспортни произшествия (ПТП), при които са загинали 478 души и са ранени 9 054, от които 1 888 са тежко ранени. България отбелязва относително ниски нива на безопасност на движението по пътищата (БДП) спрямо средните за ЕС. Европейската практика показва, че системните усилия, вложени в създаване на институционален капацитет за управление на БДП, дават висок резултат, като редица страни-членки имат реални постижения и доказани обществени ползи в областта. В сравнителен план, България тепърва започва този процес по нов, координиран и систематизиран начин, докато повечето европейски държави вече отчитат дългогодишен опит в ефективно противодействие на пътнотранспортния травматизъм, като всеки следващ планов период надгражда предходния.

През 2019 г. Европейската комисия обяви цел за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г. в сравнение с 2020 г. За изпълнение на общоевропейските цели националната политика на Република България в областта на БДП изисква ангажирането на все по-голямо обществено внимание и ресурс за ефективно противодействие на пътнотранспортния травматизъм.

През 2020 г. Република България положи значителни усилия за разработване на националната политика по БДП за плановия период 2021 - 2030 г., която да обезпечи визията, целите и действията на общодържавните усилия за опазване на човешките живот и здраве на

пътя. С Решение № 775 на Министерския съвет от 2020 г. е приета Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021–2030 г., както и План за действие 2024–2026 г. С приемането им страната ни положи основите на реформаторски и концептуално нов подход в управлението на БДП, който интегрира всички системни фактори с определящо влияние върху безопасността. Приемайки визията за безопасна универсална мобилност и подхода „безопасна система“, България се ангажира да работи в дългосрочен план за постигане на визия нула загинали и тежко ранени в резултат от пътнотранспортни произшествия. Стратегията приема, че хората ще продължат да допускат грешки и могат да попаднат в пътнотранспортни произшествия, но стремежът винаги следва да е насочен към създаване на пътнотранспортна среда, която е щадяща и смекчава нежеланите тежки последици. Според подхода „безопасна система“ смъртта и тежките наранявания при пътни инциденти не са неизбежна цена на мобилността. Въпреки че произшествията ще продължат да настъпват, фаталните и тежките травми са до голяма степен предотвратими. Подходът „безопасна система“ има за цел прощаваща човешките грешки пътна система. Той приема, че хората ще правят грешки и предполага многопластова комбинация от мерки за предотвратяване на последствията от тези грешки, като се вземе предвид физиката на човешката уязвимост. Подобрената пътна инфраструктура има капацитета да намали негативното въздействие на инцидентите. Тя, заедно с други мерки, следва да предложи защита, която гарантира, че ако един елемент се провали, то друг ще го компенсира, за да предотврати най-лошия резултат. Този подход включва многосекторни и мултидисциплинарни действия и управление, включително времеви цели и проследяване на изпълнението.

Като част от тези усилия е изпълнението на националната стратегия за БДП за периода 2021-2030 г., както и одобрената с РМС № 296 от 2025 г. Работна програма за изпълнение на мерки за безопасност на движението по пътищата съгласно Оперативен план за действие по безопасност на движението по пътищата за 2025 г.

Наредбата е разработена и в изпълнение на приетия с Решение № 176 на Министерския съвет от 2025 г. План за действие за внедряване на административни услуги на принципа „епизод от живота“. В епизод „Придобиване и подмяна на свидетелство за управление на моторно превозно средство“ е предвидено регламентирането на хибридна форма на обучението за оказване на първа долекарска помощ от водачите на моторни превозни средства. Като мярка по изпълнението на епизода е предвидена промяна в Наредба № 24 от 2002 г. за въвеждане на възможност за провеждане на обучение в хибридна форма, каквато възможност е включена в проекта.

С епизода се предлага още присъединяване на водената от БЧК информационна база данни за издадените удостоверения за завършено обучение за оказване на първа долекарска помощ към Информационната система за обмен на справочна и удостоверителна информация (RegiX) и предоставяне на достъп на заинтересованите институции, а също и отпадане на оборота на хартиени версии на удостоверението за завършено обучение, като всичко това е включено в проекта.

2. Целите, които се поставят:

Проектът на наредба си поставя за цел да създаде добавена стойност в усилията за реализиране на комплекса от мерки и действия за повишаване на безопасността на движението по пътищата на страната, като въведе ясни и точни правила за условията и реда за обучение за оказване на първа долекарска помощ от водачи на моторни превозни средства, при отчитане и на ангажиментите на институциите по недопускане повишаване на административните тежести за гражданите и организациите.

С проекта се създават предпоставки за разширяване на обема от знания при първоначалното обучение, а също и за провеждане на последващо периодично опреснително обучение за определен кръг от водачи, превозващи пътници, защото първоначалните действия след възникване на инцидент с пострадали хора до пристигането на спешна медицинска помощ са от изключително значение за предотвратяване на фатални последици. С цел гарантиране качеството и ефективността на обучението от една страна и ограничаване на тежестта за обучаваните с предлагания проект се допуска хибридна форма на обучение, но само за 50 % от теоретичната част. С оглед особената важност на практическите умения и овладяване на основни прийоми за оказване на животоспасяващи мероприятия практическата част от обучението се предвижда да е само в присъствена форма. Предлага се различна продължителност на обучението в зависимост от статуса на кандидатите за обучение за оказване на първа помощ. Кандидатите за водачи на МПС и водачите, загубили правоспособност да управляват МПС на основание чл. 157, ал. 4 от Закона за движението по пътищата се предвижда да се обучават в рамките на два дни по шест учебни часа. Другата група кандидати за водачи на МПС са тези, които извършват обществен превоз на пътници и водачите, извършващи таксиметров превоз. Тази група водачи на МПС ще преминават обучение за оказване на първа помощ преди издаване или подмяна на свидетелство за управление на МПС за категория D, а водачите, извършващи таксиметров превоз – преди издаване или подмяна на удостоверение за водач на лек таксиметров автомобил.

3. Финансовите и други средства, необходими за прилагането на новата уредба:

Прилагането на наредбата след промените ще изисква допълнителен финансов ресурс и ще увеличи финансовата тежест за част от водачите и БЧК – основните ангажирани

с изпълнението на акта лица. За част от водачите ще се налагат допълнителни разходи, тъй като се увеличава продължителността на обучението – от един на два дни. За БЧК се създават допълнителни ангажменти, произтичащи също от увеличената продължителност на обучението за част от кандидатите за водачи на МПС, които да изискват допълнителен финансов и друг ресурс извън разполагаемия и извън тенденциите на развитие на бюджета на организацията, в това число и за поддържането на информационна система. Националният съвет на Българския червен кръст с решение определя цената на обучението в зависимост от обема и продължителността на обучението.

4. Очакваните резултати от прилагането:

Оказването на първа долекарска помощ е един от елементите, който може да окаже сериозно влияние за намаляване на тежестта на нараняванията или фаталните изходи при възникване на тежки ПТП. Именно заради това обучението на новите водачи и водачите на моторни превозни средства за обществен превоз на пътници не бива да бъде подценявано. Вследствие на прилагането на наредбата се очаква повишаване на знанията, практическите умения, заинтересоваността и отговорността на водачите в ситуации, в които е необходимо да бъде оказана първа долекарска помощ на пострадали при ПТП.

5. Анализ за съответствие с правото на Европейския съюз:

След извършен анализ за съответствие с правото на Европейския съюз се установи, че обществените отношения, предмет на проекта на тази наредба, не са регламентирани в европейското законодателство. Уредбата на обществените отношения, предмет на проекта на наредба, е въпрос на национално решение и е от компетентността на отделните държави членки.

На основание чл. 26 от Закона за нормативните актове проектът на наредба и мотивите към него ще бъдат публикувани за обществено обсъждане на интернет страниците на Министерството на здравеопазването и Министерството на образованието и науката, и на Портала за обществени консултации за срок от 30 дни.