

FRI-2.203-2-TMS-08

ANALYSIS OF TRAINING MODELS OF NEW DRIVERS IN THE EUROPEAN UNION¹

Eng. Nikolay Paunov

Department of Transport,
“Angel Kanchev” University of Ruse
Phone: 082-888 605
E-mail: nikibau@abv.bg

Prof. Velizara Pencheva, PhD

Department of Transport,
“Angel Kanchev” University of Ruse
Phone: 082-888 240
E-mail: vpencheva@uni-ruse.bg

Assoc. Prof. Asen Asenov, PhD

Department of Transport,
“Angel Kanchev” University of Ruse
Phone: 082-888-605
E-mail: asasenov@uni-ruse.bg

***Abstract:** The work has been done to study and analyze of training models for candidates for category B drivers. The applied models from the surveyed countries that are mainly from Europe are 5 in number. They are more in-person, allowing drivers to prepare and obtain a driving license and, to a certain extent, influence the reduction in the number of crashes with new drivers. Overall, in Europe and the world, there is no uniform training system for driver applicants from category B.*

***Keywords:** training models, driving license category B, new drivers*

***JEL Codes:**L91*

ВЪВЕДЕНИЕ

Голяма част от пътно-транспортните произшествия (ПТП) в страната са станали и стават по вина на новите водачи, което може да се дължи на системата за тяхната подготовка, която не е достатъчно адекватна на изискванията на 21 век, (MS. Sofia, 2011).

Пътният травматизъм е проблем от световен мащаб. В годишния доклад на Световната здравна организация от 2007 г. е посочено, че пътните инциденти са основен фактор за смъртността при младежи между 15 и 19 годишна възраст, а при 20–24 годишните втори по значимост фактор. По тази причина и за да се научат новите водачи как безопасно да управляват автомобил, в много страни от ЕС, фокусът на курсовете за обучение на кандидати за водачи на МПС е изместен от управление на автомобила и ориентиране в пътната обстановка към овладяване на начините за разпознаване и избягване на опасностите по пътя, (Sluzba za publikacii na EC. 2010, Voccaro, V., Delhomme, P., Vidal-Gomel, C., Rogalski, J., 2011, Boufous S., ET AL.2011).

Центърът за изследване на транспорта в Париж, в който членуват 50 страни от цял свят, в своя труд “Новите водачи”, посочва, че рискът сред младите мъже е 3 пъти по-висок, отколкото сред младите момичета, придобили правоспособност. Обобщени са основните рискови фактори, които водят до тежки ПТП, предизвикани от нови водачи, (Assailly, J.-P. 2001, 2009, 2011, Bingham, C. R., Shope, J. T. 2004). Сред тях са:

¹ Докладът е представен на пленарната сесия на 26 октомври 2018 с оригинално заглавие на български език: АНАЛИЗ НА МОДЕЛИ НА ОБУЧЕНИЕ НА НОВИ ВОДАЧИ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

- несъобразената скорост на движение с пътните условия;
- нощното управление на автомобил;
- превозването на пътници младежи, които разсейват водача;
- употребата на алкохол или други упойващи средства;
- неизползването на предпазен колан.

Европейският съюз се стреми да повиши безопасността на новите водачи чрез изместване на фокуса на обучение в шофьорските курсове, от управление на автомобила и ориентиране в пътната обстановка към начините за разпознаване и избягване на опасностите по пътя, както и към оценка на личностните качества на кандидата за водач, (Mc Cartt, A. T., Shabanova, V. I., Leaf, W. A. 2003, Parionov V., Kolshelov M., Miishurin V., 2008). Затова след прилаганите в момента две нива за обучение т.е. 1-во и 2-ро ниво, които се прилагат и в България, сега се подготвят още две, при което стават общо четири. Последните две, т.е. 3-то и 4-то ниво, имат за цел обучаваните да се научат да разпознават опасностите на пътя и как да бъдат оценени личностните им качества, (Peräaho, M., Keskinen, E. & Hatakka, M. 2003, Keskinen, E., Hatakka, M., Laapotti, S., Katila, A., & Peräaho, M., 2004).

В тази насока са разработени „Иерархичен модел за обучение на водачи“, който стои в основата на „GDE matrix“, "Цели на обучението на бъдещите водачи на МПС" (GDE matrix) и проектите: „Хермес" (HERMES), „Икарус" (ICARUS) и „Близо до" (CLOSE TO), (Rose, 2005, Keskinen E. 2017, M. Hatakka, E. Keskinen, N.P. Gregersen, A. Glad & K. Hernetkoski. (005).

В рамките на финансирания от ЕС проект „Хермес" са издадени материали за подобряване на обучението на инструкторите от гледна точка на намаляване броя на произшествията. По проекта „Икарус" е издадено „Ръководство за упражнения за нови водачи на МПС по пътна безопасност" (Franchesko A., Dzanini A. Sgala R. 2012).

В проекта „Близо до" млади хора, учещи се да управляват МПС, се запознават със случаи на тежки пътни произшествия. Изследванията са показали, че това ги кара по – рядко да шофират рисково и безразсъдно. Затова в настоящия доклад е направен сравнителен анализ на системи за обучение на нови водачи в страни от Европа, а също и преглед на системата за подготовка на водачи с придружител. Това е актуален проблем, който е заложен за разглеждане в проекта закона за движение по пътищата.

ИЗЛОЖЕНИЕ

1. Модели на организация на обучението на водачи на МПС, категория В, използвани в страните от ЕС и други държави.

В някои държави, след като курсистът премине успешно теоретичния и практическия изпит, получава свидетелство за управление от съответната категория МПС, без допълнителни ограничения, т.е. пълен лиценз. В други страни има специални изисквания за новите водачи, така наречените мерки след лицензиране, или непълен лиценз, (Williams, A. F., Leaf, W. A., Simons-Morton, V. G., et al. 2006, MOMN, 2018). Според прилаганите в отделните държави ограничения са известни следните модели, които се прилагат, съгласно табл.1:

Модел 1. След успешното полагане на теоретичния и практически изпит курсистите веднага получават свидетелството си за управление на МПС (СУМПС) и стават пълноправни водачи.

Модел 2. Прилага се т.н. двуфазен модел. При него курсистът се обучава от частен инструктор или такъв от учебен център за подготовка на кандидати за водачи «автошкола». След това полага теоретичен и практически изпит. След успешното приключване на двата изпита му се издава временно свидетелство за управление и след известно време, различно за различните държави, курсистът се връща в учебния център или при частния инструктор и продължава с втората част от обучението си. След приключване на този, втори етап, курсистът получава вече пълен лиценз и става пълноправен водач на МПС (обикновено след 2 години).

Модел 3. Двуфазна система за лицензиране с изпитателен срок с различна продължителност.

В този модел, курсистът преминава обучение в център за обучение с частен инструктор. След като приключи обучението, курсистът трябва да премине изпит по теория и практически изпит по управление, което води до придобиване на временно свидетелство за управление.

За определен период от време, в повечето случаи две години, курсистът може да управлява МПС, но с известни ограничения. След изтичането на този пробен период, свидетелството за управление става постоянно, без ограничения. Това означава, че по време на изпитателния срок, курсистът е обект на редица специални, обикновено по-строги мерки, в случай на нарушение на правилата за движение. Това се прави под формата на наказателни точки, които се дават или се отнемат от водача, когато е направил нарушение.

Ако в рамките на определени периоди от време, водачът извърши множество нарушения или причини ПТП той може да бъдат принуден да следва допълнително обучение.

Модел 4: Обучение от частен инструктор, без участието на учебен център.

При този модел курсистът наема частен инструктор, който го обучава по теория и практика, без участието на учебен център. Прилагат се следните ограничения:

- инструкторът и курсистът трябва да отговарят на изискванията за определена възраст;
- инструкторът трябва да е завършил определени курсове и да има разрешително за практикуване, както и да е сключил специална застраховка;
- курсистът трябва да е управлявал МПС определено количество часове и да е изминал определени километри и др.

Допуска се инструкторът да е роднина на бъдещия водач.

Модел 5: Обучение в учебен център или с частен инструктор, придружено от т.н. непридружен стаж.

При тази система курсистът започва обучението си в учебен център, като не е длъжен да присъства на всичките теоретични и практически занимания (само на определен минимум).

След като завърши т.н. начално обучение, курсистът може да управлява самостоятелно.

Разбира се има някои ограничения: забрана за управление през нощта, забрана за возене на пътник и др.

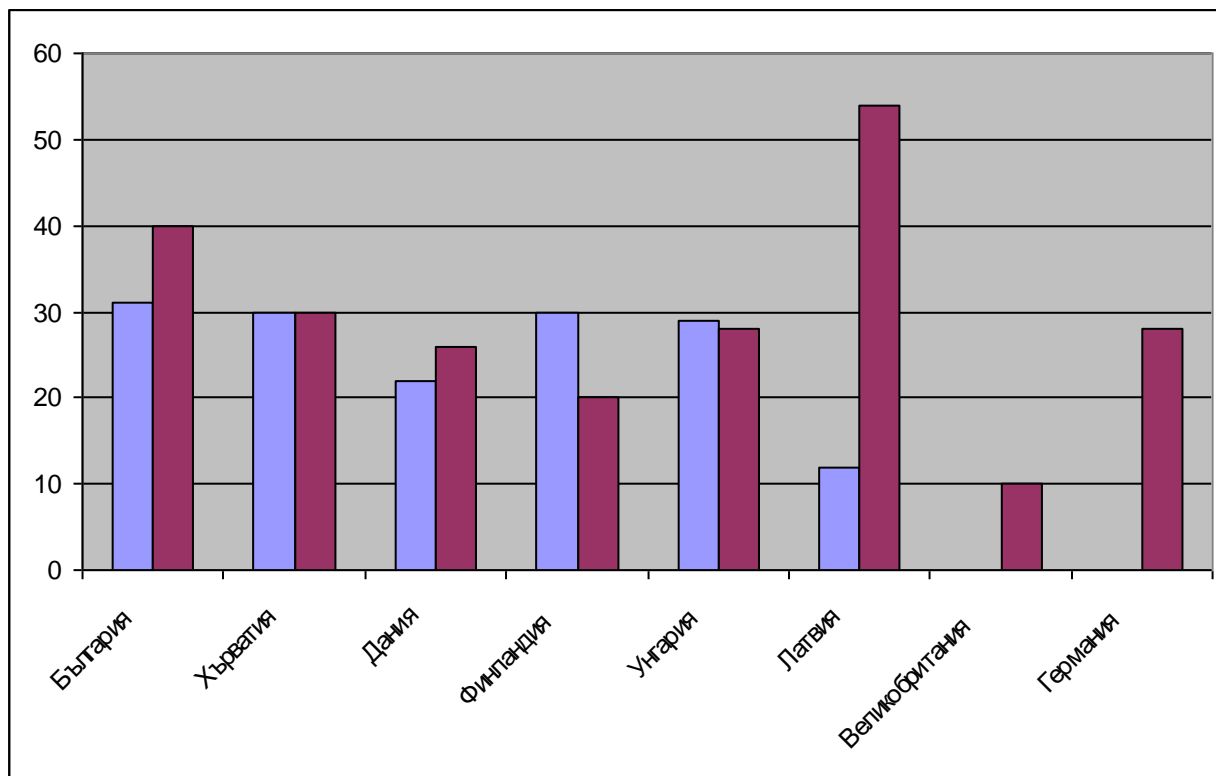
Табл. 1 Модели на обучение в европейските страни

страна	модел 1	модел 2	модел 3	модел 4	модел 5
Австрия	х		х	х	
Албания		х		х	
Белгия					х
България		х			
Швейцария		х		х	
Германия		х			
Дания	х				
Испания			х		
Естония	х			х	
Франция					х
Финландия	х				
Великобритания			х		
Унгария	х				
Хърватска		х			
Гърция			х		
Литва	х		х		
Латвия	х				х
Чернагора			х		
Норвегия		х		х	
Холандия			х		
Швеция		х			
Полша	х				

Русия		х			х
Словакия			х		
Тунис		х			

2. Учебно време за подготовка на водачи на МПС.

Часове за теоретично обучение. Те варират от 54 часа в Латвия до самостоятелна подготовка във Франция. В по-голямата част от страните тези часове са средно между 20 и 35 часа, представени са в цвят бордо на фиг.1.



Фиг.1. Графичен модел на учебното време за подготовка на водачи на МПС

Часове за практическо обучение. Най-малко са в Латвия–12 часа, а най-много в Германия–36 часа, представени са в син цвят на фиг.1. В някои от страните, като Франция и провинция Есекс в Обединеното кралство, има часове за практическо обучение с тренажор.

Като цяло най-голям е броят на часовете за обучение в България – общо 71 часа, (МОМН, 2018). След това се нарежда Латвия, като часовете за теоретично обучение са над 4 пъти повече от тези за практическо. В разглежданите случаи посоченият брой часове показва, че се разчита основно на самостоятелната допълнителна подготовка на кандидатите за водачи, а не на специализираното обучение по практика.

Практическото обучение се извършва по пътища в населени и извъннаселени райони. Специално внимание се обръща на кандидатите при управление по автомагистрала с висока скорост 130 km/h и в жилищни зони, при които скоростта на движение е ниска под 30 km/h, табл.2. Освен това се разглеждат и райони с множество пешеходци и деца при което опасността от ПТП е много голяма и са необходими превантивни мерки от страна на водача, при което той трябва да предвижда реакцията на всички участници в движението и възможните последици от тях, преди още те да са се случили.

От Таб.2 се вижда, че часовете на обучение в различните зони варират от няколко до 100, като целта е свързана единствено с добрата подготовка на кандидатите за водачи.

Възраст на курсистите, кандидати за водачи на МПС.

Най-малката възраст за обучение на кандидати за водачи на МПС е 15 години, в Есекс. В останалите държави обучение от започва от 16, 17 и 18 годишни.

Табл.2 Задължителен брой часове за управление при улици с различна натовареност с МПС по време на практическото обучение

Страна	Жилищни райони	Вътр. застр. зони	Извън нас. места	Маги - страли	Други
Албания		5	5		*100
Германия	4	10	5	4	3
Естония	3	8	4		
Финландия				4	
Великобрит.	6	6		3	
Унгария	1	13	4	*100	
Хърватска	4	10	4	2	2
Италия		*100	*100	*100	
Латвия		4,5	2		
Норвегия	*100	*100	*100	*100	*100
Холандия					
Полша	*100	*100	*100	*100	*100

Продължителност на обучението.

Най-малка е продължителността на обучение в Дания - 14 дни. В държавите от Европа обикновено обучението продължава 3, 6, 12 месеца. Тук се има предвид и стажа, който се провежда след изпита, т.е. бъдещият водач в началото е стажант-водач.

В някои от държавите, като Франция и Австрия има изискване за изминаване на пробег от 3 000 km за кандидат водач по време на курса за обучение.

В повечето от страните инструкторът носи отговорност за безопасното управление на автомобила. Има и такива, като Австрия, където този въпрос, като отговорност се разрешава в съда, когато стане ПТП с учебен автомобил.

Съществуват три учебни формата, един от които е управлението с придружител. То е въведено във Франция през 1987 г. (Boufous, S. ET. AL. 2011).

Управление с придружител.

Това управление включва следните особености:

- ранно обучение за управление на МПС, което може да се практикува от 15 годишна възраст;
- управление под наблюдение, което може да се провежда при навършване на 18 годишна възраст;
- управление, организирано за ученици, подготвящи се за автомобилния бизнес (Удостоверение за професионално обучение и професионален зрелостен изпит).

Ранното обучение за управление на МПС има следните особености:

Бъдещият водач може да избере да се научи да управлява на 15 годишна възраст, но с придружител. Към днешна дата и след повече от 20 години съществуване, този начин на обучение е използван от 24 % от кандидат-водачите, като тенденцията е този процент да нараства.

За записване в ранното обучение за управление на МПС е необходимо: навършването на 15 годишна възраст; наличието на съгласие от своя законен представител и от застрахователя на автомобила; притежаване на училищно удостоверение за пътна безопасност (на 14-15 годишна възраст).

При този формат на обучение се получават следните предимства:

- Придобиване на опит и увереност за преминаване на практическата част от изпита, а също и като бъдещ водач;
- По-голям процент на успеваемост при преминаване на изпита - 75.5 % успех срещу 54,1 % на издържали го по традиционния начин;
- Намален изпитателен период за кандидатите за ранно обучение: новите получатели на свидетелство за управление на МПС в действителност разполагат с първоначален капитал от

6 точки към свидетелството си. За да получат 12 точки, те трябва да изчакат 3 години, в които да не извършват нарушение, ако са преминали традиционният начин на обучение на правоспособност и само 2 години, ако са преминали по системата за управление с придружител.

Преди да може да управлява с придружител, лицето следва да премине първоначално обучение, включващо:

- Предварителна преценка на кандидата - за един час;
- Теоретично обучение по въпросите за пътната безопасност, позволяващо подготовка за общия теоретичен изпит, наречен изпит за познаване на правилата за движение по пътищата („код“);
- Практическо обучение (курс по управление на МПС), чиято продължителност не може да бъде по-малко от 20 часа.

След успешното преминаване на теоретичния изпит и когато нивото на управление на МПС е оценено от инструктора като задоволително след минимум 20 часа управление на МПС (или още повече, ако инструкторът сметне за необходимо) от задължителното първоначално обучение, кандидатът за водач може да започне да управлява с придружител. Инструкторът му издава удостоверение за преминато първоначално обучение. То доказва, че обучаемият е достигнал необходимото и задължително ниво, за да започне да управлява с придружител.

Удостоверението се дава на обучаемия и се вписва в обучителната му книжка. То се предоставя също и на застрахователната компания на кандидат-водача, защото то заедно със застраховката са задължителни за започване на управлението с придружител.

За да бъде едно лице придружител е необходимо: да притежава Свидетелство за управление на МПС, категория В от поне 5 години без прекъсване; да има съгласието на своя застраховател; да не е осъждано за определени престъпления (непредумишлени убийства или наранявания, управление под въздействието на алкохол, бягство от мястото на настъпване на ПТП и т.н.); да бъде упоменато в договора, подписан с учебния център; да участва в оценяването на последния етап от първоначалното обучение на кандидат-водача.

За обучаемия е възможно да има няколко придружителя, включително и извън семейния кръг.

Етапи на управление с придружител при ранно обучение за водач на МПС.

- Задължително е провеждането на предварителна педагогическа среща с придружителя с минимална продължителност от два часа. Кандидатът за първи път се озовава в присъствието на инструктора и придружителя. Инструктора дава съвети и информация за уменията на курсиста, за да осигури приемственост в обучението.

- Управлението с придружител се извършва за минимален период от една година. През този период водачът трябва да измине минимум 3 000 km под надзора и ръководството на придружителя– градско и извънградско управление.

- Контролът се осъществява от учебния център под формата на две задължителни педагогически срещи с обучаемия, едната–между 6 и 8 месец от управлението (и при изминаване на приблизително 1 000 km), а другата–при изминаването на 3 000 km.

Именно по време на втората педагогическа среща инструктора решава дали кандидатът е готов да премине практическия изпит за придобиване на СУМПС при навършване на 18 години, ако е покрил изискванията за пробег в километри и за продължителност на управление с придружител.

Има технически правила, които следва да се спазват:

1. Използване на превозно средство с две странични огледала и със стикер „управление с придружител“ на задната част на автомобила.

2. Спазване на правилата от закона за движение по пътищата и по-специално, скоростните ограничения за начинаещи водачи.

3. Изминаване на 3 000 km по възможно най-различни пътища и активно участие в педагогическите срещи на авто-училището.

4. По време на управлението с придружител винаги да се носи книжката за обучение и документът за удължената и разширена застрахователна гаранция. И двата документа имат доказателствена стойност в случай на контрол от страна на полицейските органи.

5. Подробно да се опише в книжката за обучение всеки извършен пробег (брой километри, вид на пътя, възможни трудности и т.н.) за да може да се разговаря с инструктора. Книжката позволява на курсиста да познава целите на своето обучение и да проследява своя напредък.

6. Ограничение на скоростта на движение.

3. Резултати от обучението на кандидати за водачи на МПС.

3.1. Резултати от изпитите на кандидати за водачи в ЕС.

В табл. 3 са представени резултатите от проведените изпити по теория и практика в ЕС при първо явяване. Резултатите показват, че по-голямата част от курсистите над 70% от явилите се на изпит, вземат изпита по теория и практика още на първо явяване. Разликата в процентите на явилите се и издържали изпита по теория и практика курсисти е почти нищожна при 71% успели на теория и 72% на практика.

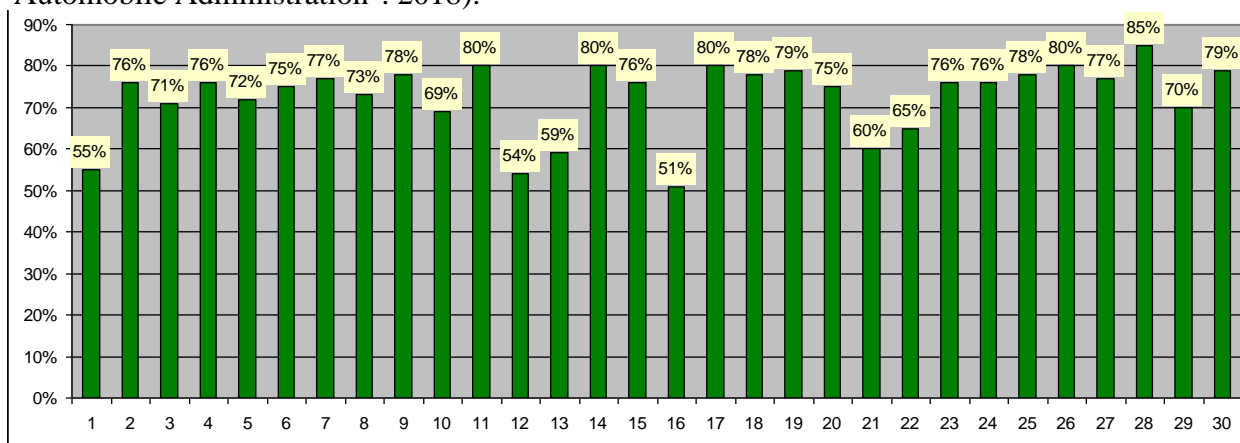
Табл. 3. Резултати от изпити на кандидати за водачи в ЕС

Вид изпит	Първи път			
	успешно	71%	неуспешно	29%
теоретичен	успешно	71%	неуспешно	29%
практически	успешно	72%	неуспешно	28%

Тук трябва да се отбележи, че процентите не са равнопоставени, понеже явилите се на практика, всъщност са тези, които са издържали теоретичния изпит. Това показва, че от 71% успели на теория само 72% са успели на практика. Реално се получава, че издържалите целия изпит са 51% от всички явили се на изпит за първи път и получили всидетелство за управление на МПС.

3.2. Резултати от изпитите на кандидати за водачи в подготвени от учебни центрове в България.

На фиг. 2, 3 и 4 са представени резултатите от проведените изпити по теория, практика и общо на обучените в 30 учебни центрове в България кандидати за водачи на МПС при първо явяване. Анализираните данни са за цялата 2017г., (Web site of the Executive Agency "Automobile Administration". 2018).

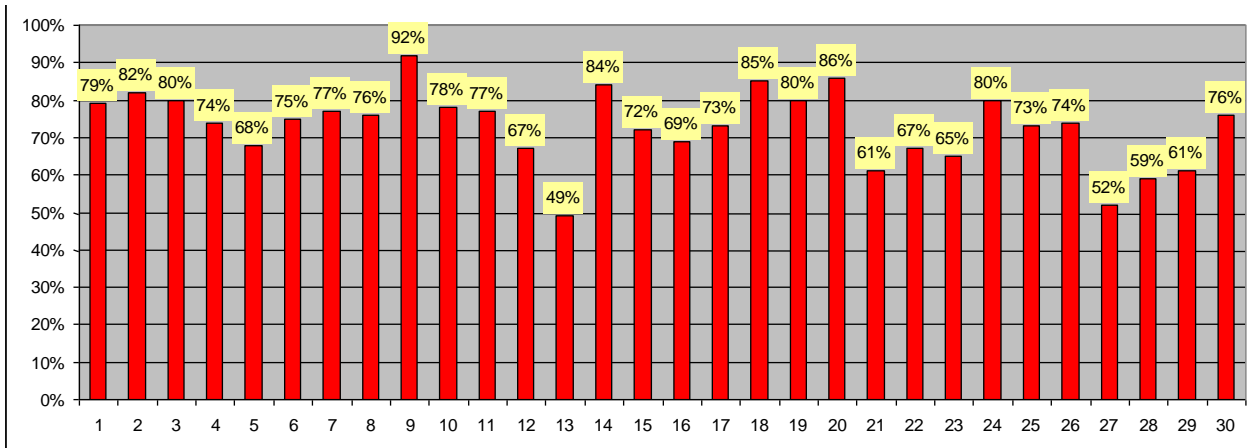


Фиг.2. Издържали изпит по теория от първи път

Според данните на фиг.2 успеваемостта на явилите се на изпит по теория кандидати се изменя в границите от 51% до 85% за различните учебни центрове. Средната стойност е 72,7%.

При анализа на резултатите от практическия изпит се оказва, че колебанията в успеваемостта на издържалите изпита кандидати е в широки граници от 49% до 92%, при средна стойност 73%, фиг.3. Това показва, че подготовката на кандидатите при различните учебни центрове не е еднаква и предполага да се започне проверка на качеството на обучение в тези центрове за да се установят реалните причини за получените разлики в резултатите.

Като цяло има връзка между процента успеваемост по теория и практика между изпитаните при отделните учебни центрове, но има и такива, като 27 и 28 от фиг.3, при които успеваемостта на изпита по теория е висока, а по практика много ниска.



Фиг.3. Издържали изпит по практика от първи път

В случая трябва да се има в предвид, че в системата за обучение на водачи на МПС в Р. България не са настъпвали сеиросни промени през последните две десетилетия. Практическото обучение се провежда основно при управление в градски условия. Това оказва влияние след това при възникване на критични ситуации, при които новите водачи причиняват ПТП. Причините за това могат да се търсят в следното: скоростта, с която се управлява автомобила по време на обучение и изпит е ниска и кандидатите за водачи не са подготвени за управление в извъннаселени места и управление по скоростен път и автомагистрала; не се усвоява изпреварване на автомобил с висока скорост, спазване на дистанция при управление с по-висока скорост; при управление в извъннаселени места липсва умението да се предвижда опасността, която може да настъпи за много по-кратко време; няма изградена практика за бързо възприемане и осмисляне на пътни знаци, пътна маркировка и ориентация при преминаване през пътен възел; не е ясно дали обучаемите реално провеждат практичкото си обучение по изискванията. Затова при обучението следва да се промени метода на отчитане на кормилния час. Този модел не е променян от 80-те години и дава възможност за лесна манипулация от страна на недобросъвестни инструктори. За целта добро решение може да се получи в този дигитален век, чрез електронно отчитане на кормилните часове.

Друго добро решение, което може да доведе до положителни резултати е разгледаната система за управление на автомобил от нови водачи с придружител, която е много по-гъвкава от съществуващата в страната и дава възможност на кандидатите за водачи да бъдат под постоянен контрол, както от страна на придружителя, така и на инструктора и контролните органи от пътна полиция. Тази система осигурява на кандидатите за водачи възможност да придобият по-голям практически опит при управление в реални пътни ситуации.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Като цяло в ЕС няма единна система за обучение на кандидати за водачи от категория В, което позволява да не се ползва единна програма за теоретично и практическо обучение по времетраене и теми. Това от своя страна води до ползване на различни програми за обучение и съответно различни резултати от изпитите. В резултат на това се подготвят програми за това как обучаваните да се научат да разпознават опасностите на пътя и как да бъдат оценени личностните им качества, т.е. 3-то и 4-то ниво.

От разгледаните модели на обучение един от най-гъвкавите и добре приет от кандидатите за водачи е обучението с придружител, което се извършва в по-продължителен период от време и позволява на обучаемите да привикнат с превозното средство и с различните

пътни и климатични особености, при което да получат по добра подготовка за управление на автомобил.

Според направения анализ на резултатите за успеваемостта на кандидати за водачи явили се за първи път на теоретичен и практически изпит се оказва, че в ЕС и в България резултатите са почти едни и същи за ЕС -72% за България - 73%.

При анализа на резултатите, взети за 30 учебни центрове в България, успеваемостта на явилите се на изпит по теория кандидати се изменя в границите от 51% до 85% за различните учебни центрове. В същото изследване се оказва, че при практическия изпит, колебанията в успеваемостта на издържалите изпита кандидати е в широки граници от 49% до 92%. Това показва, че подготовката на кандидатите при различните учебни центрове не е еднаква и предполага да се започне проверка на качеството на обучение в тези центрове за да се установят реалните причини за получените разлики в резултатите.

ACKNOWLEDGEMENT

The report reflects the results of the work on the project no 2018-FT.-02, funded by the National Science Fund of The University.

REFERENCES

Assailly, J.-P. (2001). *La mortalité chez les jeunes* [Teenagers' mortality]. Paris: Que sais-je? P.U.F.

Assailly, J.-P. (2009). *Juvenile delinquency and family environment influences*, in Mayer, E. (Ed), *Delinquency, Causes and Prevention*, 30 pp, Nova Science, New York.

Assailly, J.-P. (2011). *The psychology of risk*. Nova Science Publishers, New York.

Bingham, C. R., Shope, J. T. (2004). *Adolescent problem behavior and problem driving in young adulthood*. *Journal of Adolescent Research*, 19, 205-23.

Boccaro, V., Delhomme, P., Vidal-Gomel, C., Rogalski, J., (2011). *Development of selfassessment abilities for the driving task in general and three specific driving situations amongst driving-learners during their initial training*. *Accident Analysis and Prevention* 43, 1488–1496.

Boufous S., ET AL., (2011). *Attempts at the Practical On-Road Driving Test and the Hazard Perception Test and the Risk of Traffic Crashes in Young Drivers*, *Traffic Injury Prevention* 12(5):475-82 •

Franchesko A., Dzanini A. Sgala R. (2012). *Training guide for young drivers on road safety*. Project ICARUS, TREN/SUB/01-2008, S12.524865

Mc Cartt, A. T., Shabanova, V. I., Leaf, W. A. (2003). *Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers*. *Accident Analysis and prevention* 35(3): 311-320.

Parionov V., Kolshelov M., Miishurin V., (2008). *Водител и автомобил, Moscow ” (Оригинално заглавие: Иларионов, В.А., Кошелов, М.В. И В.М. Мишурун, 2008. Водител и автомобил, Москва)*

Nacionalna strategija za podobriavane na bezopasnostta na dvizenieto v Republika Bulgaria za perioda 2011-2020. MS. Sofia, (2011). (Оригинално заглавие: Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението в Република България за периода 2011-2020 година. МС. София. 2011)

MOMN, 2018. Naredba № 3 ot 29 august 2011 za pridobivane na pravospodobnost za provezdane na izpiti na kadidatite za vodachi na motorni prevoznii sredstva. W sila ot 13.09.2011. (2018). Ministerstvo na obrazovaniето, mladezta I naukata. (Оригинално заглавие: Наредба № 3 от 29 август 2011 г. за придобиване на правоспособност за провеждане на изпити на кандидатите за водачи на моторни превозни средства. В сила от 13.09.2011 г. 2018. Министерството на образованието, младежта и науката). <https://www.lex.bg/laws/ldoc/2135750605>

ЕС. *Naj-dobri praktiki v bezopasnostta na dvizenieto po patishtata – narachnik za merki na nacionalno ravnishte*. Luxemburg. Sluzba za publikacii na ЕС. (2010). (Оригинално заглавие: Европейска комисия. Най-добри практики в безопасността на движението по пътищата –

наръчник за мерки на национално равнище. Люксембург: Служба за публикации на Европейския съюз. 2010 г.) ,p. 64. ISBN 978-92-79-15251-1

Rose, (2005). *Inventory and compiling of a European guide on road safety education targeted at young people*. KfV. http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/deliverables/final_report.pdf

Keskinen E. (2017). GDE: *Goals for driver education -Why, how and what and what now*, https://www.cerema.fr/fr/system/files/documents/2017/11/5-Keskinen_Esko_GDE_Matrix_cle1cd69b.pdf

M. Hatakka, E. Keskinen, N.P. Gregersen, A. Glad & K. Hernetkoski. (2005). *From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 5. 201-215

Peräaho, M., Keskinen, E. & Hatakka, M. (2003). *Driver competence in a hierarchical perspective: implications for driver education*. (Report for Swedish Road Administration) University of Turku, Traffic Research. (51 p)

Keskinen, E., Hatakka, M., Laapotti, S., Katila, A., & Peräaho, M. (2004). *Driver Behaviour as a Hierarchical System* (9– 29). In Rothengatter, T. and Huguenin, R. (eds.) *Traffic & Transport Psychology. Theory and Application*. Amsterdam:Elsevier,

Williams, A. F., Leaf, W. A., Simons-Morton, B. G., et al. (2006). *Vehicles driven by teenagers in their first year of licensure*. Traffic Injury Prevention journal, 7, 23-30.

Web site of the Executive Agency "Automobile Administration". 2018
<https://rta.government.bg>