

## COMPARATIVE ANALYSIS OF CURRICULUM TRAINING CURRICULA FOR CATEGORY "B" DRIVERS IN EUROPEAN UNION COUNTRIES<sup>1</sup>

---

**Nikolay Paunov, PhD student**

Department Transport,  
"Angel Kanchev" University of Ruse  
Tel.: +359 878 628943  
E-mail: [npaunov@uni-ruse.bg](mailto:npaunov@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](mailto:asasenov@uni-ruse.bg)

**Prof. Velizara Pencheva, PhD**

Department of Transport,  
"Angel Kanchev" University of Ruse  
Phone: 082 888 588  
E-mail: [vpenceva@uni-ruse.bg](mailto:vpenceva@uni-ruse.bg)

***Abstract:** In the training of candidates for drivers of category "B" in different Member States of the European Union, different schemes are applied, the main goal is related to quality training of the people in traffic safety. In this regard, a profile of the candidate driver has been prepared for each trainee, which reflects his / her training progress. The curriculum and its content have a serious impact on the training. Due to the serious differences reported in the preparation of candidates for drivers in different EU countries, assessed by the number of accidents with new drivers, this report analyzes the curriculum for training candidates for category "B" drivers in the Republic of Bulgaria and the countries from the European Union. The programs for obtaining a European driver's license in category "B" are additionally evaluated.*

*The comparative analysis was made on several indicators: theoretical training, practical training, duration of training, completion of training, age of trainees, presence in the curriculum of the GDE matrix.*

***Keywords:** Candidate Guide, Category B, GDE matrix, Category B curriculum*

### ВЪВЕДЕНИЕ

В различните държави, членки на Европейския съюз при обучение на кандидатите за водачи за категория „B” се прилагат различни системи, основната цел, на които е насочена към качествена подготовка на обучаемите по безопасност на движението. Освен предвидената подготовка на кандидатите за водачи на моторни превозни средства (МПС), в различните държави от Европейския съюз (ЕС) е предвидено обучение и за останалата част от обществото, която също участва в движението, като пешеходец, работник на пътя и т.н. Във връзка с това за по-добрата подготовка е предвидено обучение по безопасност на движението по пътищата на децата от детската градина до последния клас на обучение, (Mulvaney C., Watson M. & Errington G.; 2011, Ministry of Education and Science, 2018). По този начин след това кандидатите за водачи на МПС по-лесно и бързо се предполага, че се подготвят за водачи на автомобили в реалния живот.

Основно влияние върху обучението има учебното съдържание, представено в учебната програма, (MES, 2019).). Най-добре това е направено в системата GDE matrix, (Passmore J., Townsend C., 2012) както и в програмата „Coal for drivers education”.

---

<sup>1</sup> Докладът е представен на научна сесия на 30 октомври 2021 с оригинално заглавие на български език: СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ НА УЧЕБНИТЕ ПРОГРАМИ ЗА ОБУЧЕНИЕ НА КАНДИДАТИ ЗА ВОДАЧИ ОТ КАТЕГОРИЯ „B” В ДЪРЖАВИТЕ ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

## ИЗЛОЖЕНИЕ

В този доклад е направен анализ на учебната програма за подготовка на кандидати за водачи за категория „В” в Република България, (MES, 2012) и някои страни от Европейския съюз (ЕС).

Сравнителният анализ е направен по няколко показателя.

Първи показател. Възраст на започване на обучението на кандидат за водач в Република България и ЕС, (табл.1).

Таблица 1.

Възраст на кандидатите за водачи на МПС

ВЪЗРАСТ	СТРАНА
15 години	Есекс – графство в Източна Англия
18 години	В останалите страни от ЕС
18 години	В Република България

Обучението в Есекс започва на 15 години, но правоспособност за управление се получава на 18 години.

Втори показател. Часове за теоретично обучение (ТО), (табл.2).

Таблица 2.

Часове за теоретично обучение.

СТРАНА	БРОЙ ЧАСОВЕ
Латвия	54 часа
В по-голяма част от ЕС	20 – 35 часа
Англия	10 – 15 часа
Франция	0 часа. Самоподготовка в къщи.
Република България	24 часа – Модул ТО1 2 часа – Модул ТО2

Часовете за теоретично обучение на водачи в Република България от 36 са намалени на 24 часа, а часовете за устройство на автомобила – от 4 на 2 часа. (MES, 2019).

(Модул ТО1 „Безопасност на движението” и Модул ТО2 „Устройство на МПС”(1))

Трети показател. Часове за практическо обучение (ПО), (табл.3).

Таблица 3.

Часове за практическо обучение

СТРАНА	БРОЙ ЧАСОВЕ
Латвия	12 часа
Германия	36 часа
Република България	42 часа – Модул ПО

Със заповед № РД 09-2900/15.11.2019г. на Министъра на образованието и науката тези часове от 31 бяха увеличени на 42, (MES, 2019).

Общ сбор на часовете за теоретично и практическо обучение на кандидати за водачи на МПС, (табл.4).

Таблица 4.

Общо часове за обучение на кандидати за водачи на МПС

СТРАНА	БРОЙ ЧАСОВЕ
Латвия	66 часа
Република България	68 часа

От всички страни в ЕС, Република България има учебна програма с най-голям брой часове. Този голям брой часове не кореспондира с факта, че Република България е на последно място в ЕС по негативни резултати от пътнотранспортни произшествия.

Четвърти показател. Продължителност на обучението, (табл.5).

Таблица 5.

Продължителност на обучението	
СТРАНА	ПРОДЪЛЖИТЕЛНОСТ НА ОБУЧЕНИЕТО
Дания	14 дена
Република България	45 дена
Финландия	24 месеца (след изпита)

В други държави от ЕС тя е 3, 6, 12, 24 и повече месеца до приключване на стажа на кандидатите за водачи и получаване на свидетелство за управление.

Пети показател. Контролни точки след завършване на обучението, (табл.6).

Таблица 6.

Контролни точки след завършване на обучението		
СТРАНА	НАКАЗАТЕЛНИ ТОЧКИ	
	За нови водачи	За други водачи
Република България	26	39
Франция	6	12

Ако се следва практиката на Франция контролните точки в Република България трябва да са 50% от 39 точки, (Ministry of the Interior, 2019). Това задължително би дисциплинирало новите водачи.

Шести показател. Завършване на обучението на водачите.

В ЕС има три модела на приключване на обучението на водачите. (Bingham, C. R., Shore, J. T., Tang, X., 2005), (Allen, R.W., Guibert, M.R., et al., 2007).

- Модел 1. Еднофазен модел, (табл.7).

Таблица 7.

Еднофазен модел	
МОДЕЛ 1	СТРАНИ
Еднофазен	Република България, Белгия, Дания, Северна Ирландия, Монако, Холандия, Русия, Хърватска

След успешен изпит по теория и практика курсистът е пълноправен водач. При този модел, след получаване на свидетелство за управление, новият водач когато започне самостоятелно да управлява МПС, без опитен помощник до себе си, като инструктор или друг водач с опит, като родител, най-често допуска грешки при попадане в рискови ситуации, (Jonah, B. A., 1997), или такива, които не е срещал по време на обучението си, (Mayhew, D. R., Simpson, H. M., Pak, A., 2003). Това в повечето случаи води до ПТП, (McCARTT AT, Shabanova VI, Leaf WA., 2003; Bingham, C. R., Shore, J. T., 2004).

- Модел 2. Двухфазен модел, (табл.8).

Таблица 8.

Двухфазен модел	
МОДЕЛ 2	СТРАНИ
Двухфазен	Естония, Финландия, Люксембург

Курсистът получава временно свидетелство след завършен теоретичен и практически изпит. След известно време той се връща за втората част на обучението си (втори етап) и тогава получава «пълнен лиценз» като пълноправен водач. Това става обикновено след 2 години.

- Модел 3. Двухазна система за получаване на свидетелство за управление (лицензиране) с изпитателен срок с различна продължителност, (табл.9).

Таблица 9.

МОДЕЛ 3	СТРАНИ
3	Германия, Великобритания, Норвегия, Португалия, Швеция, Австрия, Франция, Унгария, Латвия, Северна Ирландия, Испания

След изпита по теория и практика курсиста получава временно свидетелство (лиценз) за управление на автомобил. За определен период от време, най-често две години, той може да управлява моторно превозно средство, но с някои ограничения. След този пробен период лицензът става постоянен. По време на изпитателният срок той е обект на редица специални и по-строги мерки при нарушение на правилата за движение. В отделни случаи той може да бъде принуден да премине допълнително обучение. Тук родителите могат да бъдат полезни при обучението през пробния период и да подготвят по-добре новия водач, (Ferguson, S. A., Williams, A. F., Chapline, J. F., et al., 2001).

Седми показател. Форми на провеждане на обучението.

В ЕС има две форми на обучение на водачи.

Форма 1. Обучение в учебен център за подготовка на кандидати за водач на МПС, както е в Република България.

Форма 2. Обучение от частен автоинструктор, без участие на учебен център известен, още като автошкола (Белгия, Финландия, Великобритания, Латвия, Северна Ирландия, Русия, Испания, Швеция).

**Съдържателен анализ на учебната програма за подготовка на кандидати за водачи на МПС в Р. България.**

МОДУЛ ТО-1 „Безопасност на движението по пътищата (БДП)” – 24 часа.

Модулът включва 18 теми: пътища, средства за регулиране на движението, поведение на водача и правилата за движение, т.е. средно 1,33 учебни часа за преподаване на една тема. Модулът завършва с проверка и оценка, без да се уточнява какво точно ще се проверява: знания, отношения, личностна позиция към безопасността на движение.

МОДУЛ ПО „Управление на МПС” – 42 часа.

Съдържанието на модула включва три цели, 27 подцели и 105 учебни дейности за формиране на 26 групи умения.

Към първата цел има 4 подцели, 4 групи умения и 14 вида учебни дейности за постигане на тези цели.

Към втората цел има 14 подцели, 14 групи умения и 67 учебни дейности.

Към третата цел има 9 подцели, 8 групи умения и 32 учебни дейности за постигане на тези умения.

Всичко това трябва да стане за 42 учебни часа, т.е. един обучаван трябва в рамките на най-малко 1 час да овладее една група умения. Следва да се отбележи, че става дума за „умения”, за които е нужно повече време. (Smirnov A., Leontiev A., Rubinstein S., Teplov B. (1967). След приключване на обучението знанията и уменията на кандидатите за воачи на мПС от съответната категория се проверяват, чрез провеждането на теоретични и практически изпити съгласно (МТС, 2021), а това което трябва да се знае и умее според (МТС, 2004).

Правилно би било да се говори за начално практическо обучение, а не умения.

Типичната учебна програма на някои страни от ЕС, включва следното.

Съдържание на теоретична подготовка. Раздели: Правилата за движение по пътищата; Водачът; Пътят; Другите участници в движението; Общи правила и регламенти, свързани с

управлението на автомобила; Предприети мерки при слизане от превозно средство; Елементи на пасивна безопасност в автомобила; Най-чести повреди в управлението, спирачната система, гуми, светлини; Правила за използване на превозното средство по отношение на околната среда.

Съдържание на практическото обучение – 9 теми за маневрите, свързани с пътната безопасност и за проверка техническата изправност на автомобила преди потегляне на път.

Отделно е създадена програма за получаване на Европейско свидетелство за водач на моторно превозно средство. Предвиден е срок на валидност според възрастта на водача, за да се намали риска от ПТП.

### **Резултати от изследването.**

Европейската комисия засега не предвижда изработване на единна програма за обучение на кандидати за водачи за категория „B”. (Allen, R.W., Guibert, M.R., et al., 2007)

Общото в програмата на Република България и програмите на страните от ЕС е, че програмите имат две части: за теоретична и практическа подготовка. Разликите се състоят в следното: 1. Броя на часовете за ТО и ПО; 2. Начина на завършване на обучението и получаване на свидетелство за управление на автомобил (пълен или непълн лиценз); 3. В учебната програма в Република България присъства само първо ниво на GDE matrix, докато в другите учебни програми има вече 2-ро, 3-то и 4-то ниво; 4. В учебната програма на Република България има прекалено много умения за овладяване за малко време; 5. В учебната програма на Република България, в практическото обучение, категорично се говори за „умения”, докато в другите учебни програми се говори за „начални практически действия” за управление на автомобил.

Програма за обучение за получаване на Европейско свидетелство за управление на МПС е създадена със следното:

1. Създаване на профил на водач, който има безопасно (спрямо околните) и отговорно поведение на пътя, винаги е готов да помогне и да се съобрази с останалите. Той включва: откриване на характерни черти на характера, които в бъдеще могат да повлияят на поведението му на пътя; определяне на факторите, които повишават рисковете при управление на МПС; определяне на правната рамка и правилата на етика на пътя; определяне на характеристиките на еко-управлението; създаване на профил на водача, който да се превърне в еталон.

2. Подготовка на автомобила преди път. Тук е залегнато: подготовка на автомобила за движение; извършване на нужните маневри; екологично, икономично и безопасно управление на МПС (еко-шофиране); оценка на възможностите и ограниченията по отношение на извършените маневри.

3. Споделяне на пространството, отнася се до: съобразяване с другите на пътя; уважение към всички; споделяне на пътя с останалите.

Няма официални общоевропейски учебници, използвани за теоретично обучение. В повечето случаи инструкторите смятат, че часовете за теоретична или практическа подготовка не са достатъчни (по-скоро са малко или твърде малко). Затова пък европейското свидетелство за управление за лица под 60 годишна възраст е с валидност 5 години. За лица между 60 и 75 годишна възраст - 2 години. За по-възрастни от 75 години - 1 година. По този начин се отчита и риска при различната възраст на водачите на МПС.

### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Минималният брой на задължителните часове за практическо обучение на кандидатите за водачи на МПС в Р. България, провеждани в учебните центрове, са увеличени на 42 часа, като за основна причина за това е посочен големият брой ПТП с пострадали, без да е направен пълен анализ и оценка на всички причини довели до ПТП, които могат да бъдат свързани с пътната настилка, изправността на автомобила, влиянието на алкохол и упойващите вещества, стреса, личността на водача и т.н. В повечето страни от ЕС, както е в Германия този задължителен

минимум часове е 3б, като най-често този брой е между 12 и 30 часа и въпреки това се отчита, че подготовката на новите водачи е на по-високо ниво от това в България.

В учебната програма на Република България липсва „профил на водача” на вход/изход на обучението. Това не позволява да се оцени правилно развитието на лицето и след това да се проследи как се е реализирал като водач в средата, в която управлява МПС.

Учебната програма в Република България може да се насочи към двуфазен модел или двуфазна система на получаване на свидетелство за управление на МПС, който да бъде с възпитаващ характер, така че новите водачи да бъдат по-внимателни и старателни, докато натрупат опит.

В учебната програма в Република България присъства само първо ниво на GDE matrix, което следва да бъде променено и да включи надграждане от останалите нива. По този начин следва по време на практическото обучение обучаемите да могат безопасно да управляват автомобил при различни пътни и климатични условия.

*Докладът отразява резултатите от работата по проект № 2021-ФТ-01, финансиран от Фонд Научни изследвания на Русенския университет*

## REFERENCES

Allen, R.W., Guibert, M.R., et al. (2007). *A User Configurable PC Platform for Driver Assessment and Training*. Proceedings of the Driving Simulation Conference Asia/Pacific, Tsukuba, Japan, May/June 2006.

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

Bingham, C. R., Shope, J. T., Tang, X. (2005). *Drinking behavior from high school to young adulthood: differences by college education*. Alcoholism Clinical and Experimental Research journal, 29.

Ferguson, S. A., Williams, A. F., Chapline, J. F., et al. (2001). *Relationship of parent driving records to the driving records of their children*. Accident Analysis & Prevention journal, 33, 229-34.

Jonah, B. A. (1997). *Sensation seeking and risk driving: a review and synthesis of the literature*. Accident Analysis & Prevention journal, 29, 651-65.

Mayhew, D. R., Simpson, H. M., Pak, A. (2003). *Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving*. Accident Analysis & Prevention journal, 35, 683-91.

McCARTT AT, Shabanova VI, Leaf WA. (2003). *Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers*. Accident Analysis and Prevention. 35:311-320.

MES (2012). *Standard for training of candidates under Art. 155, para. 9 of the Road Traffic Act*. Sofia (**Оригинално заглавие:** МОН (2012). Стандарт за обучение на кандидати по чл. 155, ал. 9 от ЗДВП. София)

MES (2019). *Order № RD 09-2900 / 15.11.2019*, Sofia (**Оригинално заглавие:** МОН (2019). Заповед № РД 09-2900/15.11.2019 г., София)

Ministry of Education and Science (2018). *Training programs for road safety*. Sofia, (**Оригинално заглавие:** МОН (2018). *Програми за обучение по БДП*. София, <https://www.mon.bg/bg/30>)

Ministry of the Interior (2019). *Ordinance № Iz-2539 on determining the maximum amount of control points, the conditions and procedure for their withdrawal and restoration, the list of violations, during which the available control points of the driver who committed the violation, points are deducted according to the violation and conditions and the procedure for issuing a permit for additional training* (**Оригинално заглавие:** Министерство на вътрешните работи (2019). Наредба № Из-2539 за определяне на максималния размер на контролните точки, условията и реда за отнемането и възстановяването им, списъка на нарушенията, при извършването на които от наличните контролни точки на водача, извършил нарушението, се отнемат точки съобразно допуснатото нарушение, както условията и реда за издаване на разрешение за провеждане на допълнително обучение.)

MTC (2004). Ordinance №39 / 29.01.2004 for the requirements for drivers of different categories. **(Оригинално заглавие: МТС (2004). Наредба №39/29.01.2004г. за изискванията към водачите на МПС от различните категории)**

MTC (2021). Ordinance № 38 / 16.04.2004 for the conditions and the procedure for conducting the examinations of the candidates for acquiring the right to drive a motor vehicle and the procedure for conducting the examination examinations. Ministry of Transport and Communications, **(Оригинално заглавие: МТС (2021). Наредба № 38/16.04.2004г. за условията и реда за провеждане на изпитите на кандидатите за придобиване на правоуправление за управление на МПС и реда за провеждане на проверочните изпити.)**

Mulvaney C., Watson M. & Errington G. (2011). *Safety education impact and good practice: A review*. Health Education, pp1-16, · DOI: 10.1108/09654281211190236

Passmore J., Townsend C. (2012). The role of coaching in police driver training: An IPA study of coaching in a blue light environment. *International Journal of Police Strategies and Management*, pp.1-23, DOI: 10.1108/13639511211275698

Smirnov A., Leontiev A., Rubinstein S., Teplov B. (1967). *Psychology*. National education. Sofia, p.516 **(Оригинално заглавие: Смирнов А., Леонтиев А., Рубинщайн С., Теплов Б. (1967). Психология. Народна просвета. София, стр.516)**