

## Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози

Публикуван на: 19.11.2015



Проектът е публикуван в електронен вид за обществено обсъждане и е на разположение в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

### Мотиви

#### към Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози

(обн., ДВ, бр. 82 от 1999 г., изм. бр. 11 и 45 от 2002 г., бр. 99 от 2003 г., бр. 70 от 2004 г., бр. 88, 92, 95, 102, 103 и 105 от 2005 г., бр. 30, 85, 92 и 102 от 2006 г., бр. 42, 80 и 109 от 2007 г., бр. 102 от 2008 г., бр. 93 от 2009 г., бр. 41 от 2010 г., бр. 17 от 2011 г., бр. 38, 50, 60, 99 и 103 от 2012 г., бр. 15, 23, 66 и 109 от 2013 г., бр. 11, 60, 98 и 107 от 2014 г., бр. 14, 60 и 81 от 2015 г.)

Измененията и допълненията, предложени с проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, са в няколко насоки:

**I.** Предвиждане на мерки за прилагане на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 година относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ, L 60, 28.02.2014г., стр. 1 – 33). Видно от заглавието му, цитираният регламент отменя действащия към настоящия момент и уреждащ същата материя Регламент (ЕИО) № 3821/85. Предвид няколкократно съществени изменения на Регламент (ЕИО) № 3821/85 до момента, от съображения за повече яснота целта на Регламент (ЕС) № 165/2014 е да се опростят и реструктурират правилата за тахографите, както и да се подобрят някои технически елементи и контролни процедури. Новите моменти спрямо досегашната уредба са няколко:

**1.** Въвежда се използването на интелигентни тахографи, свързани с глобалната

навигационна спътникова система, което ще направи възможно автоматичното регистриране на местоположението на превозното средство от служителите на контролните органи. Връзката от разстояние между тахографите и контролните органи за целите на пътните проверки относно времето за управление, прекъсвания и почивки на водачите ще намали административната тежест от случайни проверки на транспортните предприятия. Въвеждането на описаната свързаност е част от интелигентните транспортни системи, които в глобален мащаб имат ще допринесат за справяне с проблемите, предизвикани от растящия обем на автомобилния транспорт, претоварването на движението по пътищата и нарастващото потребление на енергия. Въвеждането на интелигентни тахографи ще се извършва постепенно, като в чл. 11 от регламента е предвидено, че Европейската комисия следва да разработи подробни правила за еднаквото прилагане на разпоредбите относно интелигентните тахографи, 36 месеца след влизането в сила на които ще бъде задължително превозните средства, които се регистрират за първи път, да имат монтирани такива тахографи.

**2.** Регламент (ЕС) № 165/2014 за първи път с цел да се подпомогне диалогът по технически въпроси относно тахографите между експерти от държавите – членки на Европейския съюз, се създава Форум по тахографите.

**3.** Също така регламентът предвижда задължително обучение на служителите на контролните органи на държавите – членки на Европейския съюз относно анализирането на данните, регистрирани от тахографите и контролирането им. Към настоящия момент се очаква Европейската комисия да конкретизира съдържанието на обучението, което следва да е еднакво за всички държави – членки и което значително ще улесни прилагането на регламента, както и прилагането на Регламент (ЕО) № 561/2006, който урежда правилата за работното време и почивките на водачите.

Предвид разпоредбата на чл. 288 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно която регламентите имат пряко приложение и пораждат права и задължения за всички субекти на европейското право, без да е необходимо въвеждането им в национален нормативен акт, и във връзка с обстоятелството, че в нормативните актове от националното ни законодателство се въвеждат текстове от европейското право в случаите, когато трябва да се приемат мерки на национално ниво, необходими за изпълнение и прилагане на актове на Европейския съюз, към настоящия момент за прилагане и изпълнение на Регламент (ЕС) № 165/2014 и в съответствие с чл. 41 от него, е необходимо въвеждането на санкции в Закона за автомобилните превози. В тази връзка са предложените изменения с § 17, 18, 19, 20, 25, т. 2 относно чл. 93в, ал. 23 и § 31 от проекта на закон.

**II.** Друга група изменения и допълнения, предвидени в проекта на закон, са свързани с условията за лицензиране и за извършване на дейността по превози на пътници или товари от автомобилните превозвачи, основанията за отказ за лицензиране и за прекратяване на лицензирането, както и относно условията за извършване на регистрация за таксиметров превоз на пътници и отказ за регистрация:

**1.** Предлага се да се въведе ограничение по отношение на лицензите, които може да получи едно и също лице. Предвидено е, че един и същи превозвач може да има само два лиценза за обществен превоз – един за превоз на пътници и един за превоз на товари. Въвеждането на това ограничение се налага по следните съображения:

Условията за лицензиране на лицата, извършващи превози срещу заплащане (обществени превози) са уредени с Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета. Регламент (ЕО) № 1071/2009 се прилага за всички предприятия, установени в Общността, които упражняват професията автомобилен превозвач. Към настоящия момент в законодателството ни са уредени два вида лиценз за една и съща дейност – лиценз на Общността и лиценз за извършване на превози на

територията Република България, съответно за превоз пътници или на товари. В съответствие с Регламент (ЕО) № 1071/2009 условията за издаване на двата вида лиценз са едни и същи, но правата, които се предоставят с двата вида лиценз са различни. Разликата между двата лиценза е само по отношение на териториалния обхват на правата, които се предоставят с тях. Лицензът на Общността дава право на превозвача да извършва превози, както на територията на Република България, така и международни превози, докато с лицензът за извършване на превози на територията на Република България, както е видно и от наименованието му, могат да се извършват превози само на територията на страната. Към настоящия момент един и същи превозвач може да има два лиценза, с които са му предоставени едни и същи права по отношение превозите на територията на страната. На практика в тези случаи никога не може да се определи при извършването на конкретен превоз права по кой от двата лиценза черпи превозвачът, което изключително затруднява извършването на контрола за спазването на правилата, налагането на санкции при установени нарушения и най-вече прилагането на основанията за прекратяване на правата, произтичащи от лиценза, тъй като винаги остава спорен въпросът кой от двата лиценза следва да бъде отнет, ако превозвачът извършва превози на територията на страната и притежава два лиценза, предоставящи му едни и същи права. Още повече, че отнемането на който и да е от двата лиценза за нарушения на превозвача при извършване на дейността му на територията на страната, би било абсолютно неефективна мярка, тъй като превозите на територията на страната той би могъл да извършва и с другия, притежаван от него лиценз, който не е отнет. Предвид изложеното с § 2 относно чл. 6, ал. 5 от проекта на закон се предлага въвеждането на ограничение по отношение на броя на лицензите, притежавани от един и същи превозвач за една и съща дейност, с което ще се преустанови и предотврати възможността превозвачът да продължи да черпи права за извършване на превози на територията на страната, въпреки извършените от него нарушения. В тази връзка е и допълнението, предвидено с § 6 относно чл. 9, ал. 1, т. 4, с което се създава основание за отказ за издаване на лиценз, ако превозвачът вече има издаден лиценз са същия вид превози.

**2.** С предложенията по § 3 относно чл. 7, ал. 6 и 7 се допълват и изменят изискванията за финансова стабилност и за установяване на територията на Република България във връзка с лицензирането:

Съгласно чл. 7, ал. 6 от Закона за автомобилните превози задължително условие, за да се приеме, че търговецът превозвач отговаря на изискването на финансова стабилност е да няма задължения за данъци и осигурителни вноски. С проекта на закон се предлага това изискване да бъде допълнено като търговецът не трябва да има задължения не само за данъци и осигурителни вноски, но и за всякакви други изискуеми публични задължения съгласно чл. 162, ал. 2, 5 и 6 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс, освен ако не са отсрочени или разсрочени по реда на същия кодекс. Превозвачът трябва да разполага с достатъчно ресурси, за да стартира и осъществява транспортната си дейност. В практиката чести са случаите, в които превозвачът няма задължения за данъци и осигурителни вноски, но има задължения за глоби или имуществени санкции по влезли в сила наказателни постановления в големи размери. Наличието на каквито и да било задължения, например глоби и имуществени санкции, други задължения – държавни и общински такси или други задължения, установени със закон, оказват не по-малко влияние върху финансовата стабилност на търговеца, отколкото задълженията за данъци и осигурителни вноски.

От друга страна разширяването на обхвата на изискването за липсата на задължения при лицензирането за обществен превоз на пътници ли товари ще има дисциплиниращ ефект по отношение на плащането на публичните задължения върху търговците, които възнамеряват да извършват транспортна дейност, и върху превозвачите, които вече имат лиценз, тъй като те са длъжни да отговарят на всички изисквания, включително да нямат задължения, през цялото време, докато извършват дейността си и наличието на

задължения може е основание за временно спиране на дейността на превозвача за определен срок и отнемане на лиценза, ако не е отстранил несъответствието с изискването след този срок.

Изменението в чл. 7, ал. 7 се предлага, тъй като не е достатъчно представянето само на декларация от превозвача за съответствие с изискването за установяване на територията на Република България. Изискването за установяване е подробно разписано в чл. 5 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, поради което се предлага в Закона за автомобилните превози да се направи само препратка към посочената разпоредба. В чл. 11, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 е предвидено, че предприятията на превозвачите трябва да отговарят на изискванията за издаване на лиценз при подаване на заявление за това и компетентният орган следва да провери дали предприятието, подало заявлението, отговаря на тези изисквания. В тази връзка съответствието с това изискване следва да се установява не чрез декларация, която в много случаи е формална и с която се декларират неверни данни, а с нарочна проверка на място от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, чрез която министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията изпълнява функциите си на компетентен орган по Регламент (ЕО) № 1071/2009. Изискването за установяване е подробно разписано в чл. 5 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, поради което се предлага в чл. 7, ал. 7 от Закона за автомобилните превози да се направи само препратка към посочената разпоредба, а съответствието с това изискване ще се установява по начина, описан по-горе и по реда, предвиден в наредбата по чл. 7, ал. 3 от закона.

**3.** Действащата в момента разпоредба на чл. 7а, ал. 2 от Закона за автомобилните превози е насочена единствено към превозвачите, извършващи обществен превоз на пътници и товари, но не и към лицата, които извършват превози за собствена сметка, респективно към техните водачи. Тази група водачи са равнопоставени участници в движението и могат да бъдат причислени към групата на т.н. „професионални водачи“, чието основно професионално задължение е управлението на моторни превозни средства. Не е обосновано изключването им от обхвата на изискването за психологическа годност предвид, че на практика извършват една и съща дейност с водачите на превозни средства за обществен превоз на пътници и товари. Видът на превоза – дали е основна дейност на лицето, за чиято сметка се извършва и негова професия, или превозите само подпомагат основната му дейност и се извършват без заплащане, не би следвало да е определящ при формирането на изискванията по отношение на водачите на превозни средства, с които се извършват превозите. По отношение на безопасното управление на превозно средство и личностовите качества на водача, без значение е видът на превоза и дали той се извършва срещу заплащане или за собствена сметка – и двата случая рисковите фактори за безопасността на превозваните пътници и на останалите участници в движението са едни и същи. В тази връзка се предлага изискването за психологическа годност на водачите да бъде насочено към водачите, извършващи превози за собствена сметка, освен за водачите на превозни средства за обществен превоз на пътници или товари.

**4.** С § 6, относно чл. 9, ал. 1, т. 2 от проекта на закон е предвидено да се допълни основанието за отказ за издаване на лиценз за обществен превоз на пътници или товари на търговец, който вече имал лиценз и той е бил отнет на някое от посочените основания през последните две години. Предложението е отказ да бъде постановяван не само, когато е бил отнет лицензът на същия търговец (превозвач), а и когато е бил отнет лицензът на свързани лица с търговеца, който кандидатства за издаване на лиценз. В практиката нередки са случаите, в които превозвач, чийто лиценз е отнет за нарушения, да кандидатства за нов веднага след отнемането, чрез новоучредено дружество, в което собствениците на капитала и съдружниците са същите като в дружеството с отнетия лиценз. По този начин се заобикаля закона. Посочената мярка има за цел отнемането на лицензите да се прилага ефективно като се ограничи възможността свързани със същия превозвач лица да получат правото да извършват дейността, правата за извършването на

която са били прекратени за нарушения, за което е отговарял превозвачът. Аналогично основание за отказ е предвидено и с § 8 относно чл. 12, ал. 6 във връзка с регистрацията за извършване на таксиметров превоз на пътници.

**5.** Със законопроекта се предлага отмяната на основанието за отнемане на лиценз за обществен превоз на пътници или товари, предвидено в чл. 11, ал. 1, т. 1, буква „е“. Посоченото основание дава право на лицензиращия орган да отнеме лиценза на превозвач, който не е представил в срок документите, удостоверяващи, че отговаря на изискванията за финансова стабилност, указани в наредбата по чл. 7, ал. 3 от Закона за автомобилните превози. Превозвачите следва да представят документи за доказване на финансовата си стабилност ежегодно. Тези срокове са инструктивни, а не преклузивни. Определянето им в нормативен акт има за цел да укаже на лицензираните превозвачи, че следва да представят документите, удостоверяващи, че отговарят на изискването за финансова стабилност с оглед необходимостта през цялото време докато извършват транспортната си дейност да отговарят на условията, предвидени в нормативните актове за издаване на лиценз, а от своя страна лицензиращият орган да може да провери съответствието с условия. Правата, произтичащи от лиценз, следва да бъдат прекратени, ако превозвачът е престанал да отговаря на някое от изискванията, каквото е и основанието по чл. 11, ал. 1, буква „б“ от закона, а не когато не е спазил срокът, в който превозвачът следва да удостовери съответствието си с някое от изискванията.

**6.** Друга промяна, предложена с § 7 относно чл. 11, е изменението в ал. 2. Посочената разпоредба представлява основание за отнемане на заверените копия на лиценза на Общността и удостоверенията за обществен превоз на моторните превозни средства, когато броят им е по-голям от автомобилите с българска регистрация, които са на разположение на превозвача, или когато броят на издадените копия на лиценз или удостоверения е по-голям от броя на автомобилите, за които превозвачът може да докаже финансова стабилност. Броят на заверените копия на лиценз на Общността съответно удостоверенията за обществен превоз трябва да съответства на финансовата стабилност на превозвача. Той има право да получи и ползва заверени копия или удостоверения за толкова броя автомобили, за колкото може да докаже, че е финансово стабилен, тоест за колкото може да гарантира, че нормално ще функционира транспортното му предприятие, извършвайки дейността си с тях. Това се установява по начина, определен в наредбата по чл. 7, ал. 3 от Закона за автомобилните превози. Тъй като към настоящия момент заверените копия на лиценз на Общността и удостоверенията за обществен превоз се издават със срока на самия лиценз, който е 10 години и ако през този срок се установи, че превозвачът притежава по-голям брой заверени копия или удостоверения, от този, за който доказва финансовата си стабилност, е необходимо отнемането на съответния брой заверени копия или удостоверения за обществен превоз. Също така, броят на заверените копия и на удостоверенията за обществен превоз трябва да съответства и на броя на автомобилите с българска регистрация, които са на разположение на превозвача. Така формулираното основание обаче за отнемане на съответния брой заверени копия или удостоверения, означава, че във всички случаи несъответствието в броя на заверените копия или удостоверения за обществен превоз трябва да се дължи на промяна на показателя за финансова стабилност, което не е относимо към втората хипотеза на чл. 11, ал. 2. Поради необходимостта от причинно-следствена връзка между броя на издадените заверени копия и промяната на показателя за финансова стабилност прави неприложимо основанието за отнемане в случаите, в които броят на заверените копия или на удостоверенията за обществен превоз е по-голям от броя на автомобилите с българска регистрация, които са на разположение на превозвача. Във връзка с това се предлага изменението на чл. 11, ал. 2.

**III.** Третата група промени, предвидени със законопроекта, е свързана с възлагането на превозите по утвърдени маршрутни разписания по автобусни линии.

**1.** Променят се определенията за републиканската и областната транспортни схеми по чл.



17, ал. 2 и 3, като промяната има за цел текстовете да станат по-ясни и точни, без да се променят понятията по същество. Предлага се също така да се предвиди възможност министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да оправомощи длъжностно лице, което да утвърждава републиканската транспортна схема, така както това е предвидено за други негови правомощия, възложени със Закона за автомобилните превози.

**2.** С промяната в чл. 19, ал. 1 и 2 се уточнява, че предоставяните средства за компенсации могат да са от държавния и/или общински бюджети и с оглед на това, че такива средства се предвиждат за превози по трите вида транспортни схеми – общински, областни и републиканска, възлагането следва да бъде след проведена процедура по Закона за концесиите или Закона за обществените поръчки и в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/96 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (L 315/1 от 3 декември 2007 г.). Извън тези случаи, възлагането може да се извършва чрез конкурс.

**3.** С новите ал. 6 и 7 в чл. 19 се създава задължение за кметовете на общини преди започване на процедура по възлагане на превози по утвърдени маршрутни разписания по автобусни линии от областните и републиканската транспортни схеми да уведомят писмено органа, утвърдил съответното разписание, като процедура по възлагане може да стартира само за проверени и съгласувани от утвърдилния ги орган маршрутни разписания. Предложената разпоредба отразява искането на транспортния бранш по отношение въвеждане на административна норма за възлагане единствено на маршрутни разписания, след извършена проверка за съответствието им с влезлите в сила от 1 януари 2013 г. изисквания на чл. 16, ал. 4 от Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Наредба № 2).

Също така, кметовете на общините възложители се задължават да предоставят справки с информация по възлагането на превози по маршрутни разписания по автобусни линии от областните и републиканската транспортни схеми на органа, който е утвърдил съответните разписания, както и да го информират при промяна в обстоятелствата по възлагане. Тези справки са необходими, за да бъде получена актуална информация относно възлагането на превозите и сроковете на сключените договори с превозвачите с цел извършване на проверка на маршрутните разписания за спазване на изискванията по чл. 16, ал. 4 от Наредба № 2 и предприемане на действия за оптимизиране на републиканската транспортна схема. Чрез получената от справките информация ще се предостави възможност за осъществяване на контрол относно начина на възлагане, с оглед разпределяне по общини на предвидените в държавния бюджет средства съгласно Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите, (обн. ДВ, бр. 51 от 2015 г.)

**4.** Отстранява се неточност в чл. 20, ал. 2, като се променя думата „спирка“ на „автоспирка“, тъй като понятието „спирка“ обхваща и автоспирка и автогара, във връзка с което е и изменението в чл. 22, ал. 1. Кметът на общината, на чиято територия има спирка по маршрута на автобусна линия, ще определя съответната автогара и автоспирка.

**5.** Измененията и допълненията, предложени с § 16 относно чл. 39 имат за цел да се определят точно и ясно минималните задължителни реквизити на превозните документи в зависимост от вида им – билети или карти и в зависимост от дължината на превоза.

Понятията „листови“, „бланкови“ и „ролни“ билети следва да отпаднат от Закона за

автомобилните превози, тъй като от една страна липсват определения за тях, от друга – не е необходимо да се уточняват видовете билети, тъй като изискванията по отношение на отпечатването им, както и по отношение на минималните задължителни реквизити важат за всички видове билети.

Предлага се маршрутът на движение и номера и мястото на пътника да са задължителни реквизити само за превози с дължина на курса по маршрута над 30 км. Превозите на по-кратки разстояния могат да се извършват и с превозни средства, в които е разрешено превозването на правостоящи пътници, и посочените минимални реквизити са неприложими.

**IV.** Четвъртата група изменения и допълнения, предложени със законопроекта, включва предложенията във връзка със санкциите, предвидени в административнонаказателните разпоредби, правомощията на органите за контрол по Закона за автомобилните превози и производството по установяване на нарушенията и издаване на наказателните постановления.

**1.** В чл. 9, ал. 3 се създава изрично правомощие служителите на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ с контролни функции да изискват сведения от присъстващите при извършването на проверките трети лица. Това правомощие е необходимо за установяване на вида на превозите – дали са срещу заплащане или не, което от своя страна има огромно значение при установяване на нарушенията, извършвани от лица, които превозват пътници на цената на билета, а твърдят, че не получават цена за извършването на превоза. Събирането на сведения от превозваните лица е способ за събиране на доказателства в административнонаказателното производство, какъвто към настоящия момент е неприложим, поради липсата на посоченото правомощие на органите за контрол.

**2.** С § 23 относно чл. 92, ал. 3 се предлага законът да придаде доказателствена сила на редовно съставените актове за установяване на административни нарушения. Предложението има за цел констатациите в акта, включително отразената от актосъставителя към момента на съставянето на акта фактическа обстановка, да се смятат за доказателство за извършеното нарушение до доказване на противното от нарушителя чрез представяне на възражения по акта или обжалване на наказателното постановление, с което му е наложена санкция. Този принцип е възприет и в административнонаказателното производство по Закона за движението по пътищата, чл. 189, ал. 2.

**3.** Редица текстове на административнонаказателните разпоредби и на принудителните административни мерки от Закона за автомобилните превози са изменени или допълнени с цел съставите на нарушенията, съответно основанията за прилагане на принудителните мерки да бъдат разписани по-ясно, точно и изчерпателно. Такива са измененията и допълненията, предложени с § 24 – 30, 32 и 37.

**4.** Също така, законопроектът предвижда въвеждането на санкции за нарушения на някои правила, за които към настоящия момент няма предвидени такива, поради което към настоящия момент липсва механизъм за ефективен контрол върху изпълнението им.

**V.** Извън гореописаните групи изменения, със законопроекта се предлага:

Променят се основанията за издаване на две наредби:

**1.** В чл. 7а, ал. 3 е предвидено основание министърът на здравеопазването да определи условията и реда за извършване на предпътните медицински прегледи на водачите, извършващи обществени превози или превози за собствена сметка на пътници или товари, съгласувано с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Предвид предмета на наредбата и материята, която тази наредба трябва да уреди, тя следва да бъде издадена от министъра на здравеопазването, съгласувано с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в съответствие с възложените им компетентности. В тази връзка се предлага изменението на посочената разпоредба.

**2.** Предлага се още условията и редът за извършване на превози на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства да се определят с наредби на общинските съвети, а не както е в момента – с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Съображенията за това предложение са следните:

Предвид обстоятелството, че в чл. 24в от Закона за автомобилните превози е предвидено отделно правно основание за определяне на условията и реда за извършването на превози на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства, следва, че тези превози се нуждаят от отделна уредба, различна от общите правила за извършване на обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници, тоест за тези превози трябва да се създадат специфични правила, различни от останалите, които са съобразени най-вече със специалните потребности на хората с увреждания и хората с намалена подвижност от транспортни услуги и които не създават излишни затруднения и тежести за хората, които ползват тези услуги.

Тъй като всяка община в България има своите икономически, социални, географски и демографски характеристики, а потребностите на хора с увреждания и хора с намалена подвижност от ползването на транспортни услуги могат да бъдат най-различни, се предлага условията и редът за извършването на тези превози да се определят от общинските съвети за всяка община поотделно, а не с общи условия и ред, еднакви за всички, без оглед на конкретните специфики на общините и потребности от извършването на такива превози, определени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. В тази връзка е и предложението по § 2 относно чл. 6, ал. 3, с което се предлага превозите на лица с увреждания и лица с намалена подвижност да се изключат от обхвата на задължението за извършването им с лиценз.

**3.** В чл. 24, ал. 2 от закона е предвидено, че таксиметров превоз на пътници не може да се извършва с автомобили, от датата на първата регистрация на които са изминали повече от 15 години. Съгласно чл. 24а, ал. 3 срокът на разрешенията за таксиметров превоз на пътници не може да бъде по-кратък от три години, което предполага издаването им дори и на автомобили, петнадесетата година от първата регистрация на които ще изтече по време на срока на разрешението, въпреки че няма да е изпълнено изискването за максимален срок на експлоатация на таксиметровия автомобил. В тази връзка се предлага разрешението за таксиметров превоз на пътници да може да се издава и с по-кратък от тригодишния срок, когато петнадесетте години за експлоатация на таксиметровия автомобил изтичат през следващите три години.

**4.** В Допълнителните разпоредби на Закона за автомобилните превози ясно и точно се формулират определенията за „автоспирка“, „специализирани автобусни превози“, „междуселищна автобусна линия“, „градска автобусна линия“, „спирка“, „вътрешноградски транспорт“, „свързани лица“ и „дата на първата регистрация“, което е отразено и в съответните членове, в които фигурират тези определения.

Определението за таксиметрови превози в § 1, т. 26 от Допълнителните разпоредби е необходимо да бъде уеднаквено с разпоредбата на чл. 24, ал. 1, като броят на местата в леките автомобили, използвани за таксиметров превоз на пътници, се промени от пет на седем, включително мястото на водача.

**5.** Правата за безплатни и по намалени цени пътувания във вътрешноградския транспорт на някои категории пътници, дадени им с нормативни актове, важат за превози, както по автобусни линии, така и за превози с трамваен и тролейбусен транспорт и метро. Също така средства за субсидиране на нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони се предоставят за извършени превози от превозвачите по транспортни схеми, включващи основни линии от вътрешноградския автобусен, тролейбусен и трамваен транспорт и метро. Със създаването на ал. 5 в § 4 от



Заклучителните разпоредби се регламентира разпределянето на средствата за компенсации и субсидии за вътрешноградски превози, извършени и с трамваен и тролейбусен транспорт и метро.

**6.** Изменението в чл. 2, ал. 5, т. 4 се предлага, тъй като условията по чл. 7, както и проверката за съответствие с тези условия се прилагат за всички видове превози – както за международните, така и за превозите на територията на страната.

Пълният текст на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози може да се види в **Приложението**.

**Лице за контакти:**

Людмила Христова - Началник на отдел „Превоз на пътници“, дирекция „Автомобилни превози“,

тел.: 02/ 930 88 44,

e-mail: [lhristova@rta.government.bg](mailto:lhristova@rta.government.bg)

---

**Приложение**

» [Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози](#)  
(36.69 KB)