**С П Р А В К А**

за отразяване на постъпилите становища при общественото обсъждане в периода 14.10.2022 г. – 28.10.2022 г. по реда на чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове на документи относно проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ по ред** | **Изготвил становището** | **Съдържание на становището** | **Отразяване на становището** | **Мотиви** |
| **1.** | akmail – Портал за обществени консултации | Предложения за изменения и допълнения  Предложение №1  В новото четвърто изречение на ал. 1 на чл. 6 след думата „дейност” да се сложи запетая и да се добавят думите „регистрационните номера на превозните средства”.  Мотиви: В мотивите към ЗИД на ЗАП не се съдържа обосновка/обяснение защо от данните в регистъра по чл. 6 не трябва да бъдат публично видими регистрационните номера на превозните средства. А същевременно ще бъдат видими лични данни като имената на ръководителя на транспортната дейност!  Ако регистрационните номера на МПС са публично видими, изпращачите на товари ще могат лесно да проверяват дали превозното средство, което е дошло да натовари съответния товар, действително е включено към лиценза на превозвача, с който е сключен договора за превоз. По този начин ще се облекчи и изпълнението на изискването по чл. 49а.  Предложение №2  В чл. 34а, ал. 3 предлагам точка 6 да се промени на „регистрационния номер на моторното превозно средство, което ще управлява водача”.  Мотиви: Необходимо е в командировъчната заповед да фигурира и регистрационния номер на МПС, което ще се управлява от водача, за да може по-лесно да се упражнява контрол от страна на компетентните органи, включително чрез проверка в регистъра по чл. 6. Също така, чрез предлаганата промяна на текста ще се постигне уеднаквяване с данните, които трябва да се съдържат в декларацията за командироване съгласно чл. 34г, ал. 2, т. 6.  Предложение №3  В чл. 34а, ал. 7 след думите „каботажни превози” да се добавят думите „съгласно определението в регламенти (ЕО) № 1072/2009 и (ЕО) № 1073/2009”.  Мотиви: Чрез допълнението ще се осигури пълно и точно транспониране на разпоредбата на чл. 1, пар. 7 на Директива (ЕС) 2020/1057 и ще се избегне объркване с определението за „каботажни превози”, дадено в §1, т. 15 от ДР на ЗАП.  Предложение №4  В ал. 16 на чл. 93в размерът на наказанието да се увеличи на 300 лв.  Мотиви: Смятам, че глобата от 100 лв. за нарушаване на чл. 34, параграфи 6 и 7 от Регламент (ЕС) № 165/2014 е несъразмерно ниска спрямо тежестта на нарушението. Предлагам размерът на глобата за това нарушение да е поне 300 лв., като изхождам от размера на наказанията по новата ал. 4 на чл. 105 (300 лв. за нарушение на изискванията на Регламент (ЕС) № 165/2014, за което не е предвидено друго наказание) и по ал. 19 на чл. 93в (1500 лв. за манипулиране на тахографа, тахографския лист или картата на водача с цел подправяне на данните.)  Предложение №5  Размерът на имуществената санкция в новата ал. 14 на чл. 104 да се увеличи на 300 лв.  Мотиви: Предвидената санкция от 150 лв. не съответства на тежестта на нарушението. Следва да се има предвид, че въпросното нарушение може да накърни сериозно и нееднократно правото на нормална почивка на голям брой водачи. Също така следва да се отчете, че предлаганата нова ал. 4 на чл. 105 предвижда налагане на глоба или имуществена санкция 300 лв. за нарушение на изискванията на Регламент (ЕО) № 561/2006, за което не е предвидено друго наказание. Така излиза, че в общия случай при нарушение на регламента наказанието ще бъде 300 лв., а когато става въпрос за квалифицирано нарушение на чл. 8, пар. 8а от него наказанието ще е наполовина – 150 лв. | 1. Не се приема.  2. Не се приема.  3. Не се приема.  4. Не се приема.  5. Не се приема. | 1. В 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) няма изискване за публична видимост на регистрационните номера на транспортните средства.  2. Не може да се обвърже заповедта за командироване с конкретен регистрационен номер на превозно средство, тъй като един и същ водач може да управлява различни превозни средства в периода на командировката.  3. С проекта на ЗИД на ЗАП се предвижда изменение на § 1, т. 15 от Допълнителните разпоредби на ЗАП, като легалната дефиниция за каботажни превози се привежда в съответствие с Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари и Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006  4. Санкцията се прилага в няколко случая, описани в буква „е“ на параграф 6 към чл. 34 от 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. Не би следвало тези действия да се приравняват с действия целящи манипулация, за която е предвидена санкция по чл. 93в, ал. 19 от ЗАП в размер на 1500. Това е едно от много тежките нарушения, за които законодателят е предвидил съответната санкция. При извършване на крайпътна проверка инспекторите лесно могат да установят дали действията на водача са с цел манипулация на данни записани от тахографа или без умисъл водачът не е нанесъл символа на държавата, в която влиза след преминаване на границата.  5. Санкцията се въвежда във връзка с нововъведена правна норма, която вменява отговорност на превозвача, като същият, съгласно чл. 18 от ЗАНН носи отговорност, когато с едно деяние са извършени няколко административни нарушения или едно и също лице е извършило няколко отделни нарушения, наложените наказания се изтърпяват поотделно за всяко едно от тях. Предвид броя на водачите в предприятията, извършващи международни превози, наложените санкции биха могли и многократно да надвишат предвидената в този случай санкция. След въвеждането ѝ ще се прецени ефективността и дали предвиденият размер оказва необходимото предупредително и превъзпитателно въздействие. |
| **2.** | akmail – Портал за обществени консултации | Коментари и предложения относно чл. 49а и чл. 104к  В мотивите към ЗИД на ЗАП е посочено, че с предлагания нов чл. 49а „се осигурява прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1055, който изисква да се установят ясни и предвидими правила относно санкциите за изпращачите, спедиторите, изпълнителите и подизпълнителите в случаите когато им е известно, или в контекста на всички имащи отношение обстоятелства е трябвало да им бъде известно, че при предоставянето на възложените от тях транспортни услуги се нарушават разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1072/2009”. В същото време в самия чл. 49а, както и в чл. 104к, като субект е посочен само изпращачът, т. е. лицето, което физически предава товара на превозвача (кой се смята за изпращач се извежда от чл. 49 от ЗАП).  Не става ясно защо авторите на проекта са пропуснали да посочат като субекти по чл. 49а и чл. 104к другите лица, посочени в съображение 24 на Регламент (ЕС) 2020/1055, и най-вече спедиторите, които съгласно чл. 361 на ТЗ също могат да сключват договори за превоз на товари, т. е. да възлагат на превозвачи транспортни услуги без да се явяват изпращачи по смисъла на ЗАП.  Освен това от формулировката на чл. 49а не става ясно, че задължението се отнася само до договори за международен или каботажен превоз.  Изхождайки от съображение 24 на Регламент (ЕС) 2020/1055, че трябва да се въведат правила, които да препятстват злоупотреби от всички предприятия, които договарят транспортни услуги с автомобилни превозвачи, предлагам чл. 49а да добие следния вид:  „Чл. 49а. Договори за международен или каботажен превоз на товари се сключват само с лицензирани превозвачи, при спазване на изискванията на глави II и III от Регламент (ЕО) № 1072/2009“.  Съответно предлагам в чл. 104к да се заличи думата „изпращач”, като по този начин на санкция ще подлежи всяко лице, което възложи транспортни услуги в нарушение на глава II или III от Регламент (ЕО) № 1072/2009. Коригираният текст на чл. 104к ще изглежда по следния начин:  „Чл. 104к. Който сключи договор за превоз на товари в нарушение на разпоредбите на глава II или III от Регламент (ЕО) № 1072/2009, се наказва с глоба или с имуществена санкция 1500 лева“. | Не се приема. | Изпращачът е страна по договора за превоз. Спедиторът по силата на спедиторския договор действа от свое име и за сметка на доверителя, т.е. той има качеството „изпращач“. |
| **3.** | Националното сдружение на българските спедитори (НСБС) – Портал за обществени консултации | Националното сдружение на българските спедитори (НСБС) инициира и подкрепя всякакви действия, имащи за цел развитието на транспорта, спедицията и логистиката у нас, като от години една от нашите каузи е въвеждането в Р България приложението на електронни товарителници за всички видове транспорт. Преминаването от хартиен формат на транспортните документи към техен електронен еквивалент е световна тенденция и това само по себе си е предпоставка за развитието на дигитализирани вериги на доставки, при които сигурността и бързината на обмен на информация са изведени на водещо място. Ползи от подобна дигитализация има не само за бизнеса, но и за държавата в лицето на заинтересованите контролни органи, а и за обществото като цяло.  За да се случи това е необходимо на държавно ниво да се предприемат мерки по създаване на правна регулация относно издаването, използването, признаването и контрола на електронните товарителници. Р България е една от първите страни, ратифицирала Допълнителния протокол към Конвенцията за договор за международен автомобилен превоз на товари (CMR) още през 2011 г. и остава да транспонира приложението му в националните разпоредби. Във визирания документ ясно са упоменати както изискванията, на които трябва да отговаря електронната товарителница CMR за да има тя правна сила и практическо приложение, така и изискванията към електронните платформи, които ще предоставят тази услуга.  С оглед на горното НСБС приветства предложените с § 11 на ЗИДЗАП промени относно чл. 51, ал. 3 от ЗАП и създаването на ал. 4 към същия член, с които промени се регламентира използването на електронната товарителница в България. Въпреки това предлаганото влизане в сила на правната норма на чл. 51, ал. 3 на дата 21.08.2025 г. намираме за неприемливо и неоправдано. Това би поставило България в незавидната позиция сред страните-членки на ЕС последни да уредим и легализираме електронната товарителница. НСБС счита за подходяща дата на влизане в сила на въпросната правна норма - 21.02.2023 г., когато е крайният срок на компетентните органи на Република България да приемат регулаторната информация, която се предоставя по електронен път съгласно Регламент (ЕС) 2020/1056. Няма никаква причина за България да се въвежда толкова дълго отлагане (до 21.08.2025 г.) на влизането в сила на законовите разпоредби, разрешаващи използването на електронната товарителница, тъй като това не е в интерес на никого. | Не се приема. | Посочената дата е в съответствие с Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година относно електронната информация за товарни превози. |
| **4.** | SNikolof2022 – Портал за обществени консултации | В Закона за автомобилните превози своето място намират таксиметрови превози, превози по републиканската транспортна схема, международни превози и др. В този смисъл считам за необходимо с цел подобряване качеството на транспортната услуга и ефективна защита правата на пътниците да се извърши изследване на населеността и мобилността на хората и разпределение между различните видове транспорт съобразно инфраструктурата, нуждите и мобилността на хората, създаването на координирани разписания между републиканската и областните транспортни схеми с включване на всички видове транспорт без приоритети, като по този начин ще се осигури експлоатирането и управлението на обществения транспорт в страната като единна система, състояща се от много компоненти и видове транспорт. Предвид горното с оглед гарантиране равнопоставеност между възложителите на транспортната услуга, операторите и потребителите на транспортната услуга, чрез осигуряване на ефективен достъп до интегриран обществен транспорт, считам че следва да се въведе понятието „национална транспортна схема“ като в закона се даде определение на същото  Предлагам следния вариант: В раздел I от глава трета се създава чл. 16а:  „Чл. 16а. (1)Националната транспортна схема включва координирани помежду им разписания по железопътния и автомобилния транспорт. Като основа на националната транспортна схема служат разписанията по железопътния транспорт, а маршрутните разписания по утвърдени транспортни схеми – републиканска, междуобластна, областни и общински се синхронизират с тях.  (2) Националната транспортна схема се разработва и утвърждава от министъра на транспорта и съобщенията“. | Приема се с редакция. | Отразено в § 7. |
| **5.** | Съюз на международните превозвачи (СМП) – Портал за обществени консултации | В § 2 относно чл. 7, се правят следните изменения и допълнения:  1. точка 2 относно ал. 3 се отменя.  Мотиви: Регламент (ЕО) 1071/2009 г. за пръв път се споменава в този член.  2. в т. 6, б. „б“ относно ал. 8, нови точки 5 и 6, думите „които обичайно се намират в експлоатационния център на предприятието“ и запетаята след тях се заличават.  Мотиви: Водачите, упражняващи дейност по международен автомобилен превоз на товари, както и управляваните от тях превозни средства обичайно не се намират в експлоатационния център на предприятието. Предвид горното считам, че предложеното изменение не кореспондира с вида и характера на работата и следва да бъде заличено.  3. §… В чл. 7а се правят следните изменения и допълнения:  1. В ал. 2 след думите „минимална възраст“ запетаята се заличава, добавя се съюза „и“, думите „и за психологическа годност“ и „и чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движението по пътищата“ се заличават.  Мотиви: С измененията на Наредба № 36 за изискванията за психологическа годност и условията и реда за провеждане на психологическите изследвания на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачи на МПС и на председатели на изпитни комисии и за издаване на удостоверения за регистрация за извършване на психологически изследвания, публикувани в ДВ бр. 84 от 21.10.2022 г., удостоверенията за психологическа годност стават безсрочни до настъпване на основание за тяхното отнемане. Превозвачите не могат да получат информация дали едно удостоверение е валидно или не и следва да проверяват неговата валидност. Отговорност на водача e при управлението на превозните средства да има необходимите документи за управление на МПС.  4.В § 9. относно глава четвърта „Международни превози“ за създаване на раздел III „Специфични правила за командироването на водачи“ с чл. 34а – 34и се правят следните изменения и допълнения:  1. Член 34б, ал. 5 се изменя така:  „(5) От 21.08.2023 г., ал. 2-4 се прилагат единствено за водачи, които управляват превозни средства, оборудвани с интелигентен тахограф, както е предвидено в чл. 8 - 10 от Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. 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 (OB, L 60/1 от 28 февруари 2014 г.) („Регламент (ЕС) № 165/2014).“;  2. В чл. 34з думите „засягане на“ се заменят с „ненужно забавяне, което може да засегне“.  Мотиви: Така предложената редакция считам за по-ясна и разбираема.   1. В § 11. относно чл. 51, ал. 4 се изменя така:   „(4) Министърът на транспорта и съобщенията, съгласувано с министъра на електронното управление, определя с наредба реда за издаването, предоставянето, съхранението и последващото вписване на електронната товарителница и изискванията към информационните системи за издаването, управлението и съхранението им и условията и реда за сертифицирането им“.  Мотиви: След като информационните системи трябва да бъдат сертифицирани, с нормативен акт трябва да се оредели и реда за тяхното сертифициране и органът, които ще го осъществява.   1. § 15. Относно чл. 92 се отменя.   Мотиви: В чл. 28 от ЗАНН е предвидено, че за маловажни нарушения, АНО може да предупреди нарушителя от същия вид, че при следващо нарушение ще бъде наказан. Целта на закона е да се определят правила и те да се спазват, целта на наказанията е да имат превантивен възпиращ и възпитателен ефект. Наказанията не трябва да бъдат самоцел и при маловажни нарушение би следвало да могат да се дадат предписания, както е предвидено в чл. 91, ал. 3., т. 13 и ако няма ефект да се преминава към ефективно наказание.  В § 22., т. 1, б. „б“ относно чл. 106а, ал. 1, т. 6, в новата б. „г“ след думата „задължения“ се добавя „или тяхното отсрочване или разсрочване по реда на Глава двадесет и втора от ДОПК“.  Мотиви: Съгласно ДОПК, длъжникът може да се споразумее за отсрочване или разсрочване на публичните задължения. | 1. Приема се. 2. Не се приема. 3. Не се приема. 4. 1. Не се приема.    1. Не се приема. 5. Приема се. 6. Приема се. | 1. Отразено в § 2. 2. Текстът е в съответствие с чл. 5, пар. 1, буква „ж“ от Регламент (ЕО) 1071/2009. 3. Съгласно § 2, т. 2 и § 6 от Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 36 (обн. ДВ, бр. 84 от 2022 г.), безсрочни стават само удостоверенията за психологическа годност, издадени след влизане в сила на тази наредба, т.е. след 21.10.2022 г. и тези, които към същата дата са били валидни.   Съгласно чл. 8, ал. 1 от Наредба № 36 при всяко постъпване на работа, като водач на таксиметрови автомобили, водач на автомобил, извършващ пътна помощ по пътищата, отворени за обществено ползване, водач на автомобил, извършващ превоз за собствена сметка, или водач на автомобили за обществен превоз на пътници или товари, както и за председател на изпитна комисия, лицата представят удостоверение за психологическа годност.  4.1.Текстът е съобразен с разпоредбите на Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012.   * 1. Предложението не внася яснота, а прави текста по-неразбираем и води до необходимост от конкретизиране на термина „ненужно“.  1. Отразено в § 13. 2. Текстът е заличен. |
| **6.** | Камара на автомобилните превозвачи в България (КАПБ)  Асоциация на българските предприятия за международни превози и пътища (АЕБТРИ)  Европейски транспортен клъстър (ЕТК) – по ел. поща – рег. № 04-01-00-226/19/31.10.2022 г. | 1. Предлагаме премахването на § 1, буква б), с която се създава чл. 6, ал. 1, изречение четвърто  Мотиви:  Не считаме за необходимо създаването на изречение четвърто в чл. 6, ал. 1. Към момента публично достъпният регистър отново не съдържа регистрационните номера на автомобилите, които са вписани в различните лицензи. Така записан текстът носи ненужна тежест на Закона и освен товане са изложени мотиви защо регистрационните номера на автомобилите, вписани в лицензи, не трябва да бъдат публично достъпни.  2. Предлагаме от Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози (§ 2, т. 6, б. б) да отпадне създаването на точка 6 в чл. 7, ал. 8 на ЗАП.  Мотиви:  Това е най-спорният текст, приет с Пакета за мобилност I, като България и редица други държави обжалват пред Съда на Европейския съюз изискването за връщане на автомобилите на всеки осем седмици до експлоатационен център в страната на установяване на превозвача. Въвеждането на т. 6 в чл. 7, ал. 8 на практика означава, че превозвачите, които не прибират автомобилите си в България на всеки осем седмици, не отговарят на изискването за установяване на територията на Република България, въведено с чл. 7, ал. 2, т. 4, което на практика е основание за отнемане на лиценза за превоз на товари.  3. Предлагаме в чл. 7а, ал. 2 от ЗАП да се добави следващ текст За съответствието с тези изисквания лицензираните превозвачи и лицата, извършващи превози за собствена сметка, следят към момента на назначаване на водачите и преди напускането им на експлоатационния център на предприятието.“  Предлагаме и следната редакция на чл. 7б, ал. 1 на ЗАП: „Лицензираните превозвачи и лицата, извършващи превози за собствена сметка, осъществяват превози на пътници и товари с превозни средства, за управлението на които се изисква свидетелство за управление на моторно превозно средство от категории и подкатегории C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D или D+E, само с водачи, които отговарят на изискването за квалификация на водача, за съответствието на което следят към момента на назначаване на водачите и преди напускането им на експлоатационния център на предприятието. За съответствие с изискването за квалификация на водача министърът на транспорта и съобщенията или упълномощени от него длъжностни лица издават карта за квалификация на водача със срок на валидност 5 години“.  Мотиви:  Настояваме да бъдат редактирани разпоредбите на чл. 7а, ал. 2 и чл. 7б, ал. 1, тъй като сегашният им вид дава възможност за разширително, отчасти и неправилно тълкуване от правоприлагащите органи. На основание чл. 96г и във връзка с чл. 7а, ал. 2 или чл. 7б, ал. 1 от ЗАП на транспортните фирми се налагат неправомерни имуществени санкции в немалък размер. Неоснователно е превозвачите да се държат отговорни за валидността и целостта на личните документи на водачите, назначени при тях, към всеки един момент. Съгласни сме, че превозвачът като работодател има правото и задължението да назначава на съответната длъжност само лица, отговарящи на нормативно установените изисквания за дадената позиция. Съгласни сме, че превозвачът носи отговорност при несъответствие с изискванията и квалификацията на водача, който е назначил. Нелогично е обаче работодателят да носи отговорност за личните документи на служителите си, когато реално няма възможност за пряк контрол. Да, личните документи, включително свидетелствата за управление на МПС и за професионална компетентност, са със срок на валидност, който трудно, но все пак е възможно да бъде проследен от превозвача. В същото време документите, доказващи правоспособността на водача на МПС (свидетелство за управление на МПС, контролен талон), могат да бъдат отнети от компетентните органи при извършено нарушение на правилата за движение по пътищата, за което превозвачът има вероятност дори да не разбере, въпреки наличието на публични регистри. В допълнение личните документи на водача могат и да бъдат изгубени или увредени, което също ги прави невалидни. Нашето предложение е превозвачът да следи, което означава и да носи отговорност, за правоспособността и компетентността на водачите си към момента на назначаването им на съответната длъжност, респективно към момента на постъпване на работа, както и при напускане на експлоатационния център на предприятието. Към тези моменти превозвачът има достъп до конкретните документи и има възможност да осъществи контрол върху тях. След напускане пределите на предприятието ръководителите му нямат физическата възможност да следят и контролират тези процеси.  4. Оценяваме положително включването на нашето предложение по § 9. Надяваме се този текст да се тълкува еднозначно от контролните органи и НАП, така че да се запази настоящото положение по отношение на заплащането, облагането и осигуряването на командированите водачи, като същевременно се приложат и изискванията на европейската директива.  5. Предлагаме да отпадне § 15 от проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози за създаване на ал. 4 на чл. 92.  Мотиви:  Направеното предложение за създаване на ал. 4 в чл. 92 от ЗАП, засягащо маловажния случай и изключването му от приложение по Закона за автомобилните превози според нас е лишено от правна логика.  Административнонаказателният процес е строго нормирана дейност, при която за извършено административно нарушение се налага съответно наказание, а прилагането на санкцията на административнонаказателната норма във всички случаи е въпрос само на законосъобразност и никога на целесъобразност.  Общото понятие на административното нарушение се съдържа в чл. 6 от Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН). При извършване на преценка дали са налице основанията по чл. 28 от ЗАНН, наказващият орган е длъжен да приложи правилно закона, като разграничи "маловажните" случаи на административни нарушения от нарушенията, обхванати от чл. 6 от ЗАНН. Когато се казва, че няма да се прилага чл. 28 от ЗАНН, се освобождава административният орган от едно негово задължение, още повече, че в Закона за автомобилните превози има нарушения, чиято санкция е малка и могат да бъдат квалифицирани като такива с ниска обществена опасност. В този случай би било напълно достатъчно лицето да бъде предупредено, а не да му се налага имуществена санкция.  6. Предлагаме да отпадне т. 4 от § 22 на Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, с който се предлага създаването на нова ал. 8 на чл. 106а в ЗАП.  Мотиви:  Не става ясно каква цел се преследва с предложението за създаване не нова ал. 8 в чл. 106 а. „(8) В случаите по ал. 1, т. 4 и 5 свидетелството за управление на водача се изземва със съставянето на акта за установяване на административно нарушение“. Винаги, когато имаме случай, в който се ограничават правата на субектите в административното производство, трябва да бъде давана възможност за контрол по законосъобразност на акта, а в конкретния случай това право се отнема. Недопустимо е изземването на  свидетелство за управление на моторно превозно средство, което дава възможност на водача (субекта) да упражнява своето гарантирано конституционно право на труд, да се извършва посредством акт за установяване на административно нарушение (АУАН), който сам по себе си не е самостоятелен, а е обусловен от издаване на краен административен акт и съответно АУАН не може да бъде обжалван по съдебен ред, а само по административен пред горестоящия орган. Нашето предложение е, свидетелството за управление на водача да се изземва чрез съставяне на заповед за принудителна административна мярка. | 1. Не се приема. 2. Не се приема.   3.1. Не се приема.  3.2. Не се приема.  4. Няма конкретно предложение  5. Приема се.  6. Не се приема. | 1. Текстът е съобразен с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1071/2009.  2. Това е едно от изискванията за установяване съгласно Регламент (ЕО) № 1071/2009.  3.1. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганото изменение не е публикувано за обществено обсъждане.  3.2. Издадената карта за квалификация на водача е със срок на валидност, което дава възможност за проследяването й отстрана на превозвача. Би следвало да се има предвид и задължението на транспортните предприятия, посочено в чл. 8а, от Регламент (ЕО) № 561/2006 - организират работата на водачите по такъв начин, че те да могат да се върнат в експлоатационния център на работодателя, където са нормално базирани и където започва седмичната им почивка, в държавата членка на установяване на работодателя, или да се върнат на мястото си на пребиваване в рамките на всеки период от четири последователни седмици, за да ползват поне една нормална седмична почивка или една седмична почивка от повече от 45 часа като компенсация за намалена седмична почивка.  5. Текстът е заличен.  6. С въвеждане на нормата се регламентира ред за прилагане на 106а, ал. 1, т. 4 от ЗАП. За въвеждането е взета предвид високата обществена опасност за участниците в движението, която би създал например водач, който не е ползвал дневна почивка (чл. 106а, ал. 1, т. 4, б „а“ от ЗАП. |
| **7.** | Кирил Ризов – по ел. поща, рег. № 04-01-00-226/18/24.10.2022 г. | ДВЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ за ПРОМЕНИ в ЗИД на ЗАП от СНЦ „“СЪЮЗ ТАКСИ“ и цялото семейство на СЪЮЗЕНИТЕ ТАКСИМЕТРОВИ ПРОФЕСИОНАЛИСТИ в БЪЛГАРИЯ, касаещи ТАКСИМЕТРОВИТЕ АПАРАТИ:  ПЪРВО: ДА СЕ УДЪЛЖИ СРОКА 07.07.2022 г. С ДВАНАДЕСЕТ МЕСЕЦА (като се използва внесения ЗИД на ЗАП под номер 47–254–01–92 в канцеларията на 47\_то НС от група народни представители от парламентарната група на „Продължаваме промяната“) или реално чл. 24б в ЗАП да отпадне от 08.07.2023 г.;  ВТОРО: ЗА ЗАЛИЧАВАНЕ НА ДУМИТЕ „ВРЕМЕТО ЗА ПРЕВОЗА“ В ЧЛ. 24, АЛ. 8 на ЗАП. | 1. Приема се.  2. Не се приема. | 1. Отразено в § 25.  2. Предложението е извън обхвата на настоящия проект, чийто предмет е осигуряване изпълнението на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055, както и транспонирането на Директива 2020/1057/ЕС. Предлаганото изменение не е публикувано за обществено обсъждане. |
| **8.** | Кристиан Кръстев – заместник-кмет на Столична община – по ел. поща | 1. В §1 чл.6, т.1. буква „б“ създава се изречение четвърто: Публично видими са данните относно Не става ясно защо не са публично видими данните за регистрационните номера на превозните средства, а са публично видими лични данни като имената на ръководителя на транспортната дейност. 2. В §1 чл.6, т.2., буква „г“ в т. 8 след думата „увреждания“ запетаята се заменя с „и“ и думите „болни или ранени лица“ се заличават.   Следва да се редактира и чл.24в по аналогия думите „болни или ранени лица се заличават“   1. Нов § В чл.12а по аналогия с предложението от §1 т.1 буква“б“ следва да се създаде изречение кои данни в регистъра на леките таксиметрови автомобили ще са публично видими, предвид наличието на лични данни (собственик на МПС – чл.12а, ал,1,т.5, буква „д“, водачите които ще извършват дейността от името на регистрирания търговец но за своя сметка – чл.12а, ал.1,т.6).     4. В § 7. В чл. 24а се правят следните изменения:  1. В ал. 8, т. 2 думата „превозвача“ се заменя с „търговеца“.  2. В ал. 10 думата „превозвачите“ се заменят с „лицата по чл. 12, ал. 1“.  5. В чл.24а, ал.3 думата „превозвача“ се заменя с „търговеца“  6. В §16. т.1 удостоверение за таксиметров превоз на пътници“.  Съществуват удостоверение „Водач на лек таксиметров автомобил“, Удостоверение за психологическа годност, разрешение за таксиметров превоз, удостоверение за регистрация за извършване на таксиметров превоз. Не е ясно какво се визира с понятието удостоверение за таксиметров превоз на пътници.  7. Предлагам в чл.17 да се създаде нова ал.10 със следното съдържание:  Областните управители на две съседни области могат да дадат разрешение за разширяване на общинската транспортна схема на една от общините, когато към нея има ежедневни работнически и ученически пътувания. Разширението може да бъде само до 7 км. От административната граница на съответната община.  Мотивите ми към предложения по-горе текст са:  Област София (столица) включва само една-единствена община – Столична, която покрива цялата територия на областта. Ежедневно към София се генерира огромен трафик от леки автомобили от близките населени места на територията на област София. С предложената мярка ще обхванем малки населени места със слабо развита общинска и републиканска транспортна схема и генериращи огромен брой ежедневни пътувания с леки автомобили, свързани с работа, обучение в училища и университети. Обслужването ще се извършва с вътрешни оператори на общината по смисъла на Регламент 1370. Считам, че това ще даде възможност транспортната система на града да отговори на повишените нужди от мобилност на хората от близките населени места, а също така ще намали трафика чрез пренасочване към обществения транспорт, с което значително ще се подобри качеството на атмосферния въздух в градовете. | 1. Не се приема.  2. Не се приема.   1. Не се приема.   4. Приема се.  5. Приема се.  6. Приема се.  7. Приема се с редакция. | 1. В Регламент (ЕО) № 1071/2009 няма изискване за публична видимост на регистрационните номера на транспортните средства. Регламентът обаче изисква да са видими имената на ръководителя на транспортната дейност, но те са посочени само с две имена, което не е нарушение на Закона за защита на личните данни.  2. В чл. 6 от ЗАП са посочени превози, за които не се изисква лиценз или разрешително. В чл. 24в са посочени категориите лица за превоза на които със съответните превозни средства се изисква регистрация.   1. Съгласно чл. 12, ал. 4 от ЗАП Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ води публичен единен таксиметров регистър, в който се вписват удостоверенията за регистрация за извършване на таксиметров превоз на пътници. Това означава, че регистърът е публичен само относно информацията, посочена в удостоверенията и списъците, които са неразделна част от удостоверенията (приложения 5, 5а и 5б от Наредба № 34 от 1999 г.   4. Отразено в § 9, т. 2 и 3.  5. Отразено в § 9, т. 1.  6. Отразено в § 17.   1. Отразено в § 8. |
| **9.** | Българска асоциация за спедиция, транспорт и логистика (НСБС) – получено по ел. поща | Националното сдружение на българските спедитори (НСБС) инициира и подкрепя всякакви действия, имащи за цел развитието на транспорта, спедицията и логистиката у нас,  като от години една от нашите каузи е въвеждането в Р България приложението на електронни товарителници за всички видове транспорт. Преминаването от хартиен формат на транспортните документи към техен електронен еквивалент е световна тенденция и това само по себе си е предпоставка за развитието на дигитализирани вериги на доставки, при които сигурността и бързината на обмен на информация са изведени на водещо място. Ползи от подобна дигитализация има не само за бизнеса, но и за държавата в лицето на заинтересованите контролни органи, а и за обществото като цяло.  За да се случи това е необходимо на държавно ниво да се предприемат мерки по създаване на правна регулация относно издаването, използването, признаването и контрола на електронните товарителници. Р България е една от първите страни, ратифицирала Допълнителния протокол към Конвенцията за договор за международен автомобилен превоз  на товари (CMR) още през 2011 г. и остава да транспонира приложението му в националните разпоредби. Във визирания документ ясно са упоменати както изискванията, на които трябва да отговаря електронната товарителница CMR за да има тя правна сила и практическо приложение, така и изискванията към електронните платформи, които ще предоставят тази услуга.  С оглед на горното НСБС приветства предложените с § 11 на ЗИДЗАП промени относно чл. 51, ал. 3 от ЗАП и създаването на ал. 4 към същия член, с които промени се регламентира използването на електронната товарителница в България. Въпреки това предлаганото влизане в сила на правната норма на чл. 51, ал. 3 на дата 21.08.2025 г. намираме за неприемливо и неоправдано. Това би поставило България в незавидната позиция сред страните-членки на ЕС последни да уредим и легализираме електронната товарителница. НСБС счита за подходяща дата на влизане в сила на въпросната правна норма - 21.02.2023 г., когато е крайният срок на компетентните органи на Република България да приемат регулаторната информация, която се предоставя по електронен път съгласно Регламент (ЕС) 2020/1056. Няма никаква причина за България да се въвежда толкова дълго отлагане (до 21.08.2025 г.) на влизането в сила на законовите разпоредби, разрешаващи използването на електронната товарителница, тъй като това не е в интерес на никого. | Повтаря се с предложение № 3. |  |
| **10.** | Съюз на международните превозвачи – получено по ел. поща – рег. № 04-01-00-226/20/02.11.2022 г. | В § 2 относно чл. 7, се правят следните изменения и допълнения:  1. точка 2 относно ал. 3 се отменя.  Мотиви: Регламент (ЕО) 1071/2009 г. за пръв път се споменава в този член.  2. в т. 6, б. „б“ относно ал. 8, нови точки 5 и 6, думите „които обичайно се намират в експлоатационния център на предприятието“ и запетаята след тях се заличават.  Мотиви: Водачите, упражняващи дейност по международен автомобилен превоз на товари, както и управляваните от тях превозни средства обичайно не се намират в експлоатационния център на предприятието. Предвид горното считам, че предложеното изменение не кореспондира с вида и характера на работата и следва да бъде заличено.  §… В чл. 7а се правят следните изменения и допълнения:  1. В ал. 2 след думите „минимална възраст“ запетаята се заличава, добавя се съюза „и“, думите „и за психологическа годност“ и „и чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движението по пътищата“ се заличават.  Мотиви: С измененията на Наредба № 36 за изискванията за психологическа годност и условията и реда за провеждане на психологическите изследвания на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачи на МПС и на председатели на изпитни комисии и за издаване на удостоверения за регистрация за извършване на психологически изследвания, публикувани в ДВ бр. 84 от 21.10.2022 г., удостоверенията за психологическа годност стават безсрочни до настъпване на основание за тяхното отнемане. Превозвачите не могат да получат информация дали едно удостоверение е валидно или не и следва да проверяват неговата валидност. Отговорност на водача e при управлението на превозните средства да има необходимите документи за управление на МПС.  В § 9. относно глава четвърта „Международни превози“ за създаване на раздел III „Специфични правила за командироването на водачи“ с чл. 34а – 34и се правят следните изменения и допълнения:  1. Член 34б, ал. 5 се изменя така:  „(5) От 21.08.2023 г., ал. 2-4 се прилагат единствено за водачи, които управляват превозни средства, оборудвани с интелигентен тахограф, както е предвидено в чл. 8 - 10 от Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. 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 (OB, L 60/1 от 28 февруари 2014 г.) („Регламент (ЕС) № 165/2014).“;  2. В чл. 34з думите „засягане на“ се заменят с „ненужно забавяне, което може да засегне“.  Мотиви: Така предложената редакция считам за по-ясна и разбираема.  В § 11. относно чл. 51, ал. 4 се изменя така:  „(4) Министърът на транспорта и съобщенията, съгласувано с министъра на електронното управление, определя с наредба реда за издаването, предоставянето, съхранението и последващото вписване на електронната товарителница и изискванията към информационните системи за издаването, управлението и съхранението им и условията и реда за сертифицирането им“.  Мотиви: След като информационните системи трябва да бъдат сертифицирани, с нормативен акт трябва да се оредели и реда за тяхното сертифициране и органът, които ще го осъществява.  § 15. Относно чл. 92 се отменя.  Мотиви: В чл. 28 от ЗАНН е предвидено, че за маловажни нарушения, АНО може да предупреди нарушителя от същия вид, че при следващо нарушение ще бъде наказан. Целта на закона е да се определят правила и те да се спазват, целта на наказанията е да имат превантивен възпиращ и възпитателен ефект. Наказанията не трябва да бъдат самоцел и при маловажни нарушение би следвало да могат да се дадат предписания, както е предвидено в чл. 91, ал. 3., т. 13 и ако няма ефект да се преминава към ефективно наказание.  В § 22., т. 1, б. „б“ относно чл. 106а, ал. 1, т. 6, в новата б. „г“ след думата „задължения“ се добавя „или тяхното отсрочване или разсрочване по реда на Глава двадесет и втора от ДОПК“.  Мотиви: Съгласно ДОПК, длъжникът може да се споразумее за отсрочване или разсрочване на публичните задължения. | Повтаря се с предложение № 5. |  |