**С П Р А В К А**

**за**

**постъпилите становища в срока на общественото обсъждане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Изготвил становището** | **Предложение** | **Отразяване на становището** | **Мотиви** |
| akmail | **Относно регистъра по чл. 6, ал. 1**  Предлагам в регистъра по чл. 6, ал. 1 освен името на ръководителя на транспортната дейност да се посочва и номера на неговото удостоверение за професионална компетентност. Съответно номерът на това удостоверение също да е публично видим.  **Мотиви:** Съгласно чл. 8, параграф 8 от Регламент (ЕО) 1071/2009 удостоверението служи като доказателство, че ръководителят на транспортната дейност притежава необходимата професионална компетентност. И е редно тази информация да бъде публична, за да могат възложителите на транспортни услуги и другите заинтересовани лица да са сигурни, че дейността на съответния превозвач се ръководи от лице, което отговаря на изискванията по чл. 3, параграф 1, букви б) и г) от регламента. | Не се приема. | Преди вписването в регистъра на ръководител на транспортна дейност (РТД) се извършва проверка дали притежава удостоверение за професионална компетентност (УПК), поради което в регистъра се вписват само РТД, които притежават УПК. Ето защо, не е необходимо вписването в регистъра по чл. 6, ал. 1 от закона на номера и датата на притежаваното УПК, тъй като това няма да доведе до по-голяма сигурност на заинтересованите лица, че дейността на превозвача се ръководи от лице, което отговаря на изискванията. В чл. 16, параграф 2, б. „б“ от Регламент (ЕО) 1071/2009 са посочени само имената на РТД, които задължително следва да се съдържат в регистъра.  Също така, в чл. 16, параграф 2 от Регламент (ЕО) 1071/2009 не е въведено изискване по отношение на РТД да се вписва в регистъра и номера на неговото удостоверение за професионална компетентност. |
| akmail | Относно обема на извършваните превозиВ закона липсват критерии, по които да се определи с колко точно водачи и превозни средства трябва да разполага едно предприятие в своя експлоатационен център, за да може техният брой да е пропорционален на обема на извършваните от предприятието превози.Дори няма определение как се изчислява обема на превозите.С оглед на това предлагам;- в чл. 7 да се създаде ал. 9:*„(9) Обемът на извършените от едно предприятие превози за определен период е равен на изпълнените в този период:**1. пътникокилометри – при превоз на пътници;**2. тонкилометри – при превоз на товари.“* - в закона да се посочи колко броя водачи и превозни средства съответстват на 10 000 тонкилометри, съответно пътникокилометри. | Не се приема. | Предложеният текст е в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) 2020/1055 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт и е едно от изискванията за установяване, на които превозвачът следва да отговаря. |
| akmail | Разграничаване на наетите МПСПредлагам текстът на т. 2 от предлаганата нова ал. 7 в чл. 7а да се допълни по следния начин (добавените думи са с удебелен шрифт):*„2. броят на наетите моторни превозни средства с чужда регистрация е не повече от 25 на сто от моторните превозни средства за превоз на товари с българска регистрация, които са на разположение на търговеца съгласно чл. 5, параграф 1, буква „ж“ от Регламент (ЕО) № 1071/2009; процентното съотношение на наетите моторни превозни средства с чужда регистрация и моторните превозни средства за превоз на товари с българска регистрация се определя към датата на вписване на наетото моторно превозно средство с чужда регистрация в регистъра по чл. 6, ал. 1; превозвач, който разполага с повече от едно и с по-малко от четири моторни превозни средства за превоз на товари с българска регистрация, може да използва едно наето моторно превозно средство с чужда регистрация.“* **Мотиви:** Превозвачите могат да използват и наети моторни превозни средства с българска регистрация. И е редно да има ясно разграничение между тях и наетите МПС с чужда регистрация. | Приема се. | Отразено в § 3 относно чл. 7а, ал. 7, т. 2. |
| akmail | Срокове по чл. 7в, ал. 4 и 5В чл. 7в се предлага сроковете по ал. 4 и 5 да станат 30-дневни. Вместо това предлагам сроковете да станат едномесечни.Мотиви: По този начин по-лесно ще се следи кога изтичат въпросните срокове без да се налага да се броят дни. | Приема се. | Отразено в § 5, т. 1 и 2 относно чл. 7в, ал. 4 и 5. |
| akmail | Изменение на чл. 11, ал. 2 Предлагам в чл. 11, ал. 2 да се заличат думите „с българска регистрация“.  **Мотиви:**Член 7 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 изисква превозвачите, във връзка със своята финансова стабилност, да докажат, че разполагат с определен капитал и резерви по отношение на **всяко използвано моторно превозно средство**. И след като ще се допусне възможност да се използват наети моторни превозни средства с чужда, небългарска регистрация, редно е изискванията за доказване на финансова стабилност да важат и за тези превозни средства. | Приема се. | Отразено в § 7, т. 2 относно чл. 11, ал. 2. |
| akmail | Относно наредбата по чл. 24в, ал. 1 Предлагам в ПЗР да се добави изискване наредбата по чл. 24в, ал. 1 да бъде приета в срок 6 месеца от влизане в сила на закона.  **Мотиви:**До момента въпросната наредбата така и не е приета и по тази причина остават неуредени условията и реда за извършване на превоз със специални превозни средства на лица с увреждания, лица с намалена подвижност, болни и ранени лица. | Не се приема. | Сроковете за издаване на подзаконови нормативни актове са регламентирани в глава пета „Нормативни актове по прилагане на други нормативни актове“ от Указ № 883 от 1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове. |
| akmail | Член 49а и член 104к Възразявам срещу формулировките на предлаганите нови чл. 49а и чл. 104к.  **Мотиви:**Договори за превоз на товари могат да сключват от свое име не само изпращачите (товародателите), но и други лица (например спедиторите – по аргумент от чл. 361, ал. 1 от ТЗ). Така че адресирането на чл. 49а и чл. 104к само към изпращачите няма да доведе до пълно въвеждане в националното законодателство на изискванията на Регламент (ЕО) № 1072/2009, където в чл. 14а е посочено, че трябва да се установят правила относно санкциите както срещу изпращачите, но също и срещу спедитори, изпълнители и подизпълнители. А с това се създава предпоставка за откриване на нова наказателна процедура срещу Република България от страна на Европейската комисия.  Също така, регламентът изисква тези лица да подлежат на санкции само когато им е било или е трябвало да им бъде известно, че при предоставянето на възложените от тях транспортни услуги се нарушават изискванията по глави II и III от регламента. Но в закона не е посочено какво трябва да направят тези лица, за да се уверят, че възложените от тях транспортни услуги ще бъдат изпълнени съгласно тези изисквания. За целта може да се заимства от §7c от GüKG (германския Закон за автомобилните превози на товари).  Освен това санкции е редно да се налагат само на лица, които сключват договори за превоз в рамките на своята търговска дейност или професия.  **Предложение:**На база на изложените по-горе мотиви предлагам:  1. новият чл. 49а да бъде формулиран по следния начин:  „Чл. 49а. (1) Всеки, който сключва договор за превоз на товари в рамките на своята търговска дейност или професия, има задължението да се увери, че лицето, на което се възлага да извърши превоза:  1. притежава валиден лиценз за извършване на превози на товари на територията на Република България или лиценз на общността;  2. ще използва за превоза водач:  а) който отговаря на изискванията за квалификация;  б) който притежава валидна карта за квалификация;  в) за който има издадена атестация съгласно чл. 5 на Регламент (ЕО) № 1072/2009  – ако водачът не е гражданин на държава – членка на Европейския съюз.  3. няма да превъзложи превоза на превозвач или спедитор, който не може да гарантира изпълнението на изискванията по т. 1 и 2.  (2) Задължението по ал. 1 трябва да бъде изпълнено с грижата на добрия търговец.  2. новият чл. 104к да бъде формулиран по следния начин:  „Чл. 104к. Търговец, който сключи договор за превоз на товари без да е положил грижи да изпълни задължението по чл. 49а, ал. 1, се наказва с:  1. имуществена санкция 1500 лева – при първо нарушение;  2. имуществена санкция 3000 лева – при повторно нарушение. | 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“. |
| akmail | Загуба на добра репутация - коментари и възражения Възразявам срещу ал. 5б - 5г, които се предлага да бъдат добавени в чл. 7.  **Мотиви:**  1) В ал. 5б неправилно е посочено, че загубата на добрата репутация на ръководителя на транспортната дейност е съгласно чл. 14, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009. В действителност загубата на добра репутация е съгласно чл. 6 от същия регламент и се дължи на нарушаване на някое от изискванията за добра репутация. Докато чл. 14 от регламента, видно и от неговото наименование, се отнася до „обявяването в неспособност“ на ръководителя на транспортната дейност, което се явява последица от загубата на добра репутация.  2) Временното спиране на правата, произтичащи от удостоверението за професионална компетентност, по същество представлява лишаване от право да се упражнява определена професия, което е вид административно наказание (за справка - чл. 13, ал. 1, буква „в“ от ЗАНН). А систематичното място на административните наказания е в глава осма от закона – „Административнонаказателни разпоредби“. Освен това административните наказания по правило се налагат с наказателно постановление или с решение на съда, а не със заповед.  3) Алинея 5в предвижда заповедта за спиране на правата на ръководителя на транспортната дейност да може да се оспорва по реда на АПК, като оспорването не спира изпълнението.  От една страна е налице идентичност с разпоредбата на чл. 107, която се отнася до принудителните административни мерки (ПАМ). И това дава основание спирането на правата да се разглежда и като вид ПАМ. Но в такъв случай систематичното място на тази разпоредба би било в глава девета от закона.  От друга страна параграф 2 на чл. 6 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 изисква компетентния орган, отговорен за правилното прилагане на регламента, като за Република България този орган е ИААА, да организира и проведе административна процедура за оценка дали е налице загуба на добра репутация. А с разпоредбата на ал. 5в отговорността за провеждането на такава процедура на практика се прехвърля от изпълнителната на съдебната власт. Което се явява нарушение на регламента.  4) С изричната разпоредба, че оспорването не спира изпълнението на заповедта за спиране на правата, се нарушава чл. 60 от АПК, където е регламентирано, че разпореждане за предварителното изпълнение на конкретен административен акт:   * се допуска само когато тази мярка цели опазване животът или здравето на гражданите или защита на особено важни държавни или обществени интереси, при е налице опасност, че може да бъде осуетено или сериозно затруднено изпълнението на акта или ако от закъснението на изпълнението може да последва значителна или трудно поправима вреда. * задължително се мотивира.   Но ал. 5б не изисква заповедта за спиране на правата да е мотивирана. Каквото изискване, например, съществува в чл. 107, ал. 1 за налагането на ПАМ.  4) Според параграф 2 на чл. 14 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, когато ръководителят на транспортната дейност бъде обявен за неспособен да ръководи тази дейност, неговото удостоверение за професионална компетентност става невалидно във всички други държави членки. Следователно при загуба на добра репутация на ръководителя на транспортната дейност неговото удостоверение за професионална компетентност следва да се обяви за невалидно, а не само да се спрат правата, произтичащи от него. Защото само спирането на правата няма да доведе до нужния ефект, при условие че остане в досегашния си вид разпоредбата на ал. 5 от чл. 7.  5) В ал. 5г е посочено, че временно спрените права, произтичащи от удостоверението за професионална компетентност, може да бъдат възстановени „най-рано една година**след спирането им**”. Но в чл. 14, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 е посочено, че възстановяването на правата не може да е по-рано от една година „**след датата на загубата на добра репутация**”. Логично е да се предположи, че спирането на правата не може да стане веднага на датата за загуба на добра репутация, а се случва известно време след това, след като компетентният орган получи информация, че е налице обстоятелство, водещо до загубата на добра репутация.  Следователно предлаганата национална разпоредба предвижда по-дълъг срок за възстановяване на правата, отколкото е посочено в регламента. Като липсват мотиви защо трябва да бъде така. | Не се приема. | Конкретни мотиви са изложени по следващите конкретни предложения на подателя. |
| akmail | Загуба на добра репутация - предложения С оглед на изложеното в предходния коментар относно загубата на добра репутация, предлагам ал. 5б-5г на чл. 7 да се формулират по следния начин:  „(5б) Незабавно след узнаването, че лицето по ал. 5а или предприятието е било осъдено за тежко престъпление или му е било наложено наказание в една или повече държави членки за нарушение, посочено в приложение IV на Регламент (ЕО) № 1071/2009, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ открива процедура за оценка дали съответното обстоятелство е довело до загуба на добрата репутация.  (5в) Процедурата по ал. 5б се провежда по ред и при условия, определени с наредбата по ал. 3, като:  1. ако се констатира, че загубата на добра репутация би била непропорционална, процедурата приключва с решение съответното предприятие да запази добра репутация, като това решение се вписва в регистъра по чл. 6, ал. 1;  2. ако не се констатира, че загубата на добра репутация би била непропорционална на нарушението, процедурата приключва с решение, че присъдата или санкцията води до загуба на добра репутация на предприятието и на ръководителя на неговата транспортна дейност.  (5г) В случаите по ал. 5в, т. 2 изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация” издава мотивирана заповед, с която обявява съответното лице по ал. 5а за неспособно да ръководи транспортната дейност на предприятието поради загуба на добрата репутация, като се посочва и датата на загуба на добрата репутация, а неговото удостоверение за професионална компетентност – за невалидно. Заповедта може да бъде оспорена по реда на Административнопроцесуалния кодекс. Лице, което е било обявено за неспособно да ръководи транспортната дейност, може да придобие отново такава правоспособност не по-рано от една година след датата на загубата на добра репутация, по ред и при условия, определени с наредбата по ал. 3. | Приема се частично с редакция. | Отразено в § 2, т. 3 относно чл. 7, ал. 5б. Условията за загубата на добра репутация са определени в Регламент (ЕО) № 1071/2009. Със законопроекта следва само да се определи компетентният орган. |
| nomaПозиция на Националното сдружение на българските спедитори (НСБС) | 1. Относно § 15. от Проекта на ЗИД на ЗАП  С цел прецизиране статута на участниците в превозния процес, предлагаме следните промени:  **1.** Текстът на новосъздадения чл. 49а. да бъде преформулиран по следния начин: **Товародателят, директно или чрез спедитор, възлага превоз на товари само на лицензирани превозвачи по смисъла на този закон при спазване на изискванията на глави II и III от Регламент (ЕО) № 1072/2009.**  **2.** В § 1. на Допълнителните разпореди от ЗАП предлагаме да бъдат добавени следните дефиниции:  **3а. „Превозвач“ по смисъла на този закон е лицето, което физически извършва превоза на товари с моторно превозно средство съгласно т. 3.**  **3б. „Товародател“ по смисъла на този закон е изпращачът или получателят, който, директно или чрез спедитор, възлага срещу възнаграждение превоза на товари с моторно превозно средство на лицензиран превозвач съгласно т. 3.**  **3в. „Транспортен оператор“ по смисъла на този закон е лице, предоставящо логистични услуги, което на база издадена в негова полза товарителница от лицензиран превозвач:**  **а) издава в полза на изпращачите собствени превозни документи за групирани от него товари в моторното превозно средство на превозвача, или**  **б) издава в полза на изпращача собствен мултимодален превозен документ, включващ отсечката, за която лицензираният превозвач е издал в негова полза товарителница.** | 1. Не се приема.  2.1. Не се приема.  2.2. Не се приема.  2.3. Не се приема. | 1. Договорът за спедиция е уреден в Търговския закон. Спедиторът по силата на спедиторския договор действа от свое име и за сметка на доверителя, т.е. той има качеството „изпращач“.  2.1. Легална дефиниция на „превозвач“ е дадена в § 1, т. 5 от ЗАП и тя е в съответствие с Регламент (ЕО) 1071/2009.  2.2. Няма необходимост от въвеждане на легална дефиниция на понятието „товародател“. В ЗАП това понятие е използвано само в чл. 56 и в чл. 98б, като от разпоредбата на чл. 56, ал. 1 е видно, че по смисъла на закона товародателят е изпращач.  2.3. Понятието „транспортен оператор“ не се използва в ЗАП, поради което не е необходимо в него да се дава легална дефиниция. |
|  | 2. Относно § 26. от Проекта на ЗИД на ЗАП  В духа на гореизложеното, предлагаме текстът на новосъздадения чл. 104к. да бъде преформулиран по следния начин:  **Товародател, който сключи договор за превоз на товари в нарушение на разпоредбите на глава II и III от Регламент (ЕО) № 1072/2009, се наказва с глоба или с имуществена санкция 1500 лева.** | Не се приема. | Съгласно чл. 49 от ЗАП с договор за автомобилен превоз на товари превозвачът се задължава срещу заплащане да превози с превозно средство до определено местоназначение товар, който изпращачът му предава. И в предложения със законопроекта чл. 49а задълженото лице е изпращачът. |
|  | 3. Относно чл. 74. от Раздел V. на ЗАП  Предлагаме текстът на т. 1. да бъде преформулиран по следния начин:  **1.при превозите на товари – изпращачът или получателят съгласно товарителницата, в 30-дневен срок от датата на получаването на товара;** | Не се приема. | Точка 3 от чл. 74 от ЗАП обхваща и посочената хипотеза. |
|  | 4. Относно § 32. от Проекта на ЗИД на ЗАП  Предлагаме текстът на  т. 1. да бъде преформулиран по следния начин:  **Параграф 16 относно чл. 51, ал. 3, който влиза в сила от 1 юни 2025 г.**  Мотивите ни за промяната в срока са следните: Република България е ратифицирала Допълнителния протокол към Конвенция CMR относно електронната товарителница на 05.06.2011 г. До момента няма съществен напредък по дигиталната трансформация на документите в автомобилния товарен транспорт, което не е в интерес нито на бизнеса, нито на компетентните държавни контролни органи. Считаме, че не са необходими съществени допълнителни законодателни промени или финансови средства от държавния бюджет, за да се даде начало на едновременното използване и признаване на хартиени и електронни товарителници за превози на стоки по шосе в национална или международна релация. | Не се приема. | Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година относно електронната информация за товарни превози (Регламент (ЕС) 2020/1056) се прилага от 21.08.2024 г., като задължението на компетентните органи да приемат информацията, която се предоставя по електронен път, възниква 30 месеца след влизането в сила на първия от делегираните актове и актовете за изпълнение, посочени в чл. 7 и 8 от регламента. До настоящия момент са приети:  1. Делегиран регламент (ЕС) 2024/2025 на Комисията от 15 юли 2024 година за допълнение на Регламент (ЕС) 2020/1056 чрез изменение на приложение I, част Б към него - https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32024R2025.  2. Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/1942 на Комисията от 5 юли 2024 година за определяне на общи процедури и подробни правила за достъп и обработка на електронна информация за товарни превози от компетентните органи в съответствие с Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета - https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32024R1942.  И двата акта са публикувани в ОВ на ЕС на 20.12.2024 г. и влизат в сила на двадесетия ден след деня на публикуването им - 09/01/2025.  Ето защо, с проекта се предвижда разпоредбата на чл. 51, ал. 3 да влезе в сила от 1 юли 2027 г. |
| Асоциация на българските предприятия за международни превози и пътищата (АЕБТРИ)  Европейски транспортен клъстер (ЕТК)  Камера на автомобилните превозвачи в България (КАПБ) | *1. Предлагаме от Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози (§ 3) да отпадне създаването на алинея 8 в чл. 7а. от Закона за автомобилните превози.* ***Мотиви:***  Изискването по чл. 8, параграф 8а от Регламент (ЕО) 561/2006 превозвачите да организират работата на водачите си по такъв начин, че те да имат възможност да се върнат в експлоатационния център на предприятието или в мястото си на пребиване на определени периоди от време **не е условие за установяване.** То е елемент от правилата за времето за управление на превозните средства, прекъсванията и почивките на водачите, регламентирани в Глава шеста на Закона за автомобилните превози, където в т. 1 на чл. **78**. вече е постановено, че при извършване на превози на пътници на товари превозвачите и водачите спазват изискванията на Регламент (ЕО) № 561/2006. | Приема се. | Отразено в § 3 относно чл. 7а. |
|  | ***2. Предлагаме по преценка на администрацията в раздел III на ЗАП да се включи и командироването на водачи в Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, което е подчинено на различен режим съгласно Споразумението за търговия и сътрудничество между Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, от друга страна.***  **Мотиви:**  Както за превозвачите, така и за контролните органи ще бъде ясно прилагането на правилата за командироване в случай на превози, попадащи в обхвата на споразумението.  Съгласно това споразумение режимът на командироването на водачи е различен от този по Директива 2020/1057, както следва:  - **Водачите, наети от превозвачи, установени в държава-членка на ЕС,** се считат за командировани в Обединеното кралство **само когато извършват каботажни превози на товари** (съгласно чл. 463, параграф 4, с препратка към чл. 462, параграфи 3-7 (за превозвачите от ЕС – параграф 7).  Съгласно Приложение 32, Част А, Раздел 2, чл. 3, параграф 3 от споразумението водачите, наети от превозвачи, установени в държава-членка на ЕС, които извършват автомобилни превози на товари до/от Обединеното кралство от/до друга държава-членка на ЕС, са освободени от правилата за командироване в Обединеното кралство, независимо от държавата-членка на ЕС на установяване и държавата-членка на ЕС на товарене-разтоварване.  Превозите от/до Обединеното кралство до/от трети държави – нечленки на ЕС също не попадат в обхвата на правилата за командироване, защото не са обхванати от споразумението.  Правилата за командироване не се прилагат и за водачите, наети от превозвачи в държава-членка на ЕС, извършващи **превози на пътници** до/от/в и транзит през Обединеното кралство, както е видно от споразумението и потвърдено ни писмено от службите на ЕК.  - **Водачите, наети от превозвачи, установени в Обединеното кралство,** се считат за командировани в държавите-членки на ЕС, **когато извършват каботажни превози на товари в държава-членка на ЕС и превози на товари между две държави-членки на ЕС** (съгласно чл. 463, параграф 4, с препратка към чл. 462, параграфи 3-7 (за превозвачите от Обединеното кралство – параграфи 3,4 и 6). | Не се приема. | Директива (ЕС) 2020/1057 не е пряко приложима за водачи от ЕС, командировани в Обединеното кралство, или за водачи от Обединеното кралство, командировани в ЕС. Споразумението за търговия и сътрудничество между Обединеното кралство и ЕС (СТС) определя специфични правила относно командироването на водачи. |
|  | ***3. Напълно подкрепяме създаването на чл. 49а в ЗАП, като предлагаме да се въведе механизъм за прилагането и контрола на въведените с чл. 49а изисквания към изпращача на товара, за да може текстът да постигне своите цели и да не остане само добро пожелание.***  **Мотиви:**  Нашето становище е, че създаването на чл. 49а ще внесе определена сигурност за превозвачите, че няма да станат жертва на спедиторски фирми – фантоми, както и ще се избегнат злоупотреби от нелицензирани превозвачи. От текста обаче не става ясно кой и по какъв начин ще упражнява контрола върху изпращачи, сключващи договор за превоз с фирми, които не са лицензирани превозвачи. Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИААА) няма правото да влиза в офисите на изпращачите и да изисква документите за възлагане на превози. От друга страна служителите на ИААА, проверявайки товарителниците на превозвача, в много случаи няма да могат да разберат дали фирмата, вписана като изпращач, е истинският изпращач или товарителницата е подменена, както и дали, ако е вписан реалният превозвач, няма трета страна, която е приела договор за превоз и го е превъзложила на превозвача, но не е вписана в товарителницата. | Приема се по принцип. | Отразено в § 21 относно чл. 91, ал. 3, т. 2  Механизмът за установяване на нарушенията е регламентиран в Закона за административните нарушения и наказания. |
|  | ***4. Предлагаме да отпадне т. 4 от § 28 от Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, с който се предлага създаването на нова чл. 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 издаването 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. | Не се приема. | Принудителните административни мерки съгласно чл. 22 от ЗАНН се прилагат за преустановяване на нарушението. В посочените случаи е необходимо в момента на установяване на нарушението да се предприемат мерки за преустановяване на нарушението – изземване на СУМПС, така както е предвидено в чл. 106а, ал. 3 от ЗАП по отношение отнемането на предната табела с регистрационен номер и документа, удостоверяващ регистрацията на превозното средство. |
|  | **5. Предлагаме чл. 34а, ал. 2, 3 и 4 да влезнат в сила 12 месеца след обнародването на измененията на Закона за автомобилните превози или след приемането на Наредбата по чл. 34а, ал. 3.**  **Мотиви:**  Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози и по конкретно §14 въвежда цял нов Раздел III с наименованието „Специфични правила за командироването на водачи“, който изцяло променя реда и начина на командироването на водачите, като транспонирана новите европейски изисквания въведени с Пакет „Мобилност I“. Съгласно чл. 34а, ал. 3 Министерски съвет следва да приеме Наредба, за да определи условията и редът за командироване. Ако новите правила заложени в закона влязат в сила преди приемането на Наредбата по чл. 34а, ал. 3 това ще създаде правна несигурност, както за превозвачите, така и за командированите водачи, именно за това предлагаме новите правила да се прилагат след, като Наредбата бъде приета. | Приема се. | Отразено в § 35, т. 1 относно влизане в сила на разпоредбите на чл. 34а, ал. 2 и 4. |
| ЕРЮГ EVN група | § 4. В чл. 7б ал. 1 се правят следните изменения:*„(1) Лицензираните превозвачи, лицата по чл. 24е и лицата, извършващи превози за собствена сметка, осъществяват превози на пътници и товари с моторни превозни средства от категории M2, M3, N1, N2 и N3, с изключение на организациите, предоставящи услуги от обществен интерес, които осъществяват вътрешни превози на пътници и товари с моторни превозни средства от категории M2, M3, N2 и N3.**Превозите на пътници и товари с моторни превозни средства от категории M2, M3, N2 и N3 се осъществяват с водачи, които отговарят на изискването за квалификация на водача. Изискването за квалификация на водача се удостоверява с карта за квалификация на водача за съответната категория, свидетелство за управление на моторно превозно средство, в което е отразен хармонизирания код на Европейския съюз „95“ за съответната категория, издадено от държава - членка на Европейския съюз, или от друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, или от Конфедерация Швейцария, или сертификат за водач на моторно превозно средство за обществен превоз на товари по шосе. За съответствие с изискването за квалификация на водача министърът на транспорта и съобщенията или оправомощено от него длъжностно лице издават карта за квалификация на водача със срок на валидност 5 години или сертификат за водач на моторно превозно средство за обществен превоз на товари по шосе.“*МотивиС това предложение целим да се избегне допълнителна административна тежест, в случаите когато организациите, предоставящи услуги от обществен интерес използват моторни превозни средства (МПС) от категория N1 за превоз на пътници и товари за собствена сметка 1 като вътрешни превози на територията на страна. МПС от тази категория са с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 тона и обичайно се използват за превоз на малки товари изключително и само на територията на страната, които са необходими за отстраняване на аварии по електроразпределителната мрежа и/ или за извършване на други дейности за осигуряване на безопасността на енергийните обекти - площадкови или линейни електропроводи ниско и средно напрежение и спомагателните съоръжения към тях. Обикновено, когато се извършва превоз за собствена сметка на обемни товари или материали по предварително съгласуван график за поддръжка и/или разширение на електроразпределителната мрежа, се използват МПС от категория N2 и N3 в съответствие със ЗАП. От друга страна, когато е необходимо незабавно да се локализира и отстрани авария или да се обезопаси мрежата, с цел да се избегнат щети или други опасности, се използват МПС от категория N1. Имайки предвид кратките срокове, в които сме длъжни да възстановим преноса на електрическа енергия и/ или да приведем в изправност разпределителната мрежа, съгласно Закона за енергетиката (още повече, че в някои случаи това е критично за живота и имуществото на лицата), утежняването на режима на извършване на превоза на товари (материали) с тези МПС – в случая се въвежда задължение за писмено уведомяване на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (Изпълнителната агенция), не по-късно от деня на започването на дейността (така съгласно чл. 12б, ал. 11 ЗАП) - не е удачно законодателно решение, поне що се отнася до организациите, които предоставят услуги от обществен интерес. Това е така, защото няма как да предвидим в кой момента и дали изобщо ще възникне авария или сигнал за обезопасяване на разпределителната мрежа, тоест необходимост от извършване на преноса с МПС категория N1, за да спазим срока за уведомяване на Изпълнителната агенция предварително. Ето защо, предлагаме § 4 от ЗИДЗАП да се измени като изрично бъде уредено, че превозът на пътници и товари за собствена сметка от организациите, предоставящи услуги от обществен интерес, не е попада в режима на ЗАП.1 *Според § 1, т. 66б от Допълнителните разпоредби на Закона за енергетиката:**„Услуга от обществен интерес“ е транспортирането, доставката или снабдяването с енергия или природен газ с определено качество, регулирана цена или цена, определена по одобрена от комисията методика и договорни други условия, която не може да бъде отказвана по причини, непосочени в закона.* С приемането на предложените текстове ще се създаде ефективен механизъм, който ще позволи на дружеството ни и на всички организации, предоставящи услуги от обществен интерес, да изпълняват своите законови задължения без необосновани административни тежести, с необходимото качество и при спазване на сроковете, което е изцяло в интерес на крайните клиенти и на ползвателите на обществени услуги. | Не се приема | Видно от разпоредбите на чл. 12б, ал. 11 и 12 от ЗАП, уведомяването е еднократно преди започване на дейността, а не преди всеки превоз, като след първоначалното уведомяване следва да се уведомява агенцията само при промяна на информацията, посочена в първоначалното уведомяване. Еднократното уведомяване по никакъв начин не представлява непропорционална административна тежест за лицата, извършващи превоз за собствена сметка и не възпрепятства осъществяването на тези превози при възникнала необходимост от незабавно отстраняване на аварии. |
|  | § 7. В чл. 12б, ал. 1 се правят следните изменения:  (..)  *„2. Точка 3 се изменя така:*  *3. товари с моторни превозни средства или състав от пътни превозни средства с допустима максимална маса от 2,5 тона, с изключение на вътрешните превози на товари с моторни превозни средства, използвани от организациите, предоставящи услуги от обществен интерес“.*  **Мотиви**  Според мотивите на Законопроекта целта на това изменение е да се регулира дейността на лицата, извършващи превози на товари с МПС от категория N1, в съответствие с нормите на европейското законодателство.  В тази връзка, следва да обърнем внимание, *че 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* (Регламент 1071/2009) поставя изисквания за регулиране на дейността само за предприятия, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари. В член 2, пар. 1 от Регламент 1071/2009 ясно е записано, че става дума за предприятие, превозващо товари за чужда сметка или срещу възнаграждение, т.е. предприятията, превозващи товари за собствена сметка са изключени от приложението на Регламента изцяло.  Отделно – превозите, които извършват организации като нашата, са вътрешни превози в рамките на дружеството или на ограничената лицензионна територия, които не оказват никакво въздействие върху транспортния сектор – както във вътрешния, така и на международния пазар. Следователно – завишаването на административните изисквания за извършване на тези превози с МПС категория N1 не постига целите на Законопроекта да се предвидят мерки за сближаване на условията за конкуренция между всички превозвачите и завишаване на изискванията за упражняване на професията.  Ето защо, на основание чл. 15, ал.2 от Закона за нормативните актове (ЗНА) и с цел да се избегне противоречие с Регламент 1071/2009, предлагаме в изключенията от прилагане на изискванията на наредбата по чл. 12б, ал. 1 ЗАП да се посочат изрично и организациите, предоставящи услуги от обществен интерес, които не извършват професионална дейност на превозвач, а единствено вътрешни превози на товари за собствена сметка в рамките на територията на страната. В противен случай съгласно чл. 15, ал. 2 ЗНА разпоредбата на чл. 12б, ал. 1 ЗАП – в редакцията, която се предлага да се измени с § 7, т. 2. от Законопроекта, не би имала практическо приложение.  Отделно, това ще доведе до необоснована административна тежест за организациите като нашата, които извършват превоз за собствена сметка на материали (кабели, електромери, табла, инструменти и други подобни) с малки като кубатура МПС – категория N1, единствено с цел да се осигурят ресурси за реагиране в спешни аварийни ситуации. Утежняването на режима на превозите за собствена сметка не е в интерес на гражданите като по този начин ефектът от прилагане на закона ще надхвърли неговите цели и неизбежно ще засегне друг значим обществен интерес.  Създаването на ненужна допълнителна административна тежест може да бъде преодоляно с посочване на изключение от прилагането на наредбата по чл. 12б, ал. 1 ЗАП (*Наредба № Н-8 от 27.06.2008 г. за условията и реда за извършване на превоз на пътници и товари за собствена сметка)*. | Не се приема. | С мотивите по § 4. |
|  | В § 7 се създава нова т. 4 със следното съдържание:  *„4. В чл. 12б (1) се създава т. 6 със следното съдържание:*  *6. вътрешни превози на товари за собствена сметка, които се извършват с моторни превозни средства от категория N1 от организациите, предоставящи услуги от обществен интерес“.*  **Мотиви**  Съгласно нормата на чл. 1, пар. 5 от Регламент 1071/2009 и чл. 13, пар. 1, б. „з“ *от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт* на държавите-членки е предоставена възможност да освободят от прилагане на съответните изисквания лица, осъществяващи изключително вътрешни превози, които имат само незначително влияние върху транспортния пазар поради естеството на превозваните товари и кратките разстояния, на които те се извършват и извършването на превозите с превозни средства, във връзка с електроснабдяването.  Дружеството ни предоставя обществени услуги и извършва превоз на товари за собствена сметка само в границите на лицензионната си територия, тоест превозите са на кратки разстояния, а естеството на превозваните товари е свързано единствено с изпълнение на лицензионните задължения по Закона за енергетиката.  Ето защо и доколкото превозите за собствена сметка с МПС от категория N1 не оказва влияние на транспортния сектор, прилагането на изключение от режима на наредбата – така, както предлагаме, няма да наруши конкуренцията. | Не се приема. | С мотивите по § 4. |
|  | § 29, т. 1 да се допълни така:  *„1. В §. 1:*  *(..)*  *т. ж. (нова) създава се т. 62 и 63 62. „Услуга от обществен интерес“ има значението по § 1, т. 66б от Допълнителните разпоредби на Закона за енергетиката.*  *63. „Организация, предоставяща услуга от обществен интерес“ е всяка организация независимо от правната форма на учредяването й, която предоставя една или повече услуги по т. 62.“*  **Мотиви**  За да се избегне двояко тълкуване на правните понятия, те следва да бъдат изрично дефинирани в закона и в този смисъл предлагаме § 1 на Допълнителните разпоредби на ЗАП да се допълнят с т. 62 и 63 (нови), доколкото с предложенията, които правим, се използват словосъчетанията за „услуги от обществен интерес“ и „организация, предоставяща услуга от обществен интерес“. . | Не се приема. | С мотивите по § 4. |
| Конфедерация на автобусните превозвачи | 1. По отношение на Закона за автомобилните превози:  Чл. 8, ал. 4 от ЗАП - предлагаме следното изменение: „Срокът на лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България и на лиценз на Общността се продължава, ако лицензираният превозвач подаде писмено заявление за това не по-късно от 15 дни преди изтичането на срока на валидност на лиценза и към момента на подаване на заявлението отговаря на изискванията, определени с наредбата по чл. 7, ал. 3. Продълженият срок е за 10 години от датата на издаване на лиценза за продължаване срока на лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България или на лиценз на Общността.“ | Приема се с редакция. | Отразено в § 6, т. 1 относно чл. 8, ал. 4. |
|  | Чл. 19 ал. 4 - предлагаме следното изменение: да отпаднат думите: „…постигнатите договорености с възложителя“.  Мотиви: превозвачите сключват договор с възложителя, който договор българското законодателство третира като гражданско-правен. В същият се предвиждат съответните глоби и неустойки за неизпълнение на възложените маршрутни разписания. Същевременно, ИА“АА“, която не е страна по договора, въз основа на този текст налага допълнителни глоби на превозвачите, за това че не се изпълнява даден курс. По този начин, за едно и също нарушение се налагат две глоби. Поради това, предлагаме да се предприемат мерки за решаване на проблема, като се изменят посочените по-горе текстове. | Не се приема. | В случая не са налице две глоби, а две различни задължения, едното от които произтича от гражданско-правни отношения, а другото – от извършено нарушение, за което се налага съответна административна санкция по реда на ЗАНН. |
|  | Чл. 91, ал. 3, т. 1 - предлагаме да се предостави възможност на ИА“АА“ да осъществява контрол да спира и други МПС, а именно тези, които извършват нерегламентирани превози, затова предлагаме тук да отпадне „… извършващи обществени превози на пътници и товари и превози на пътници и товари за собствена сметка…“ и да остане само „да спират моторните превозни средства за проверка;“ | Не се приема. | Съгласно чл. 165, ал. 1 от Закона за движението по пътищата определени от министъра на вътрешните работи служби контролират спазването на правилата за движение от всички участници в движението. Съгласно чл. 2, ал. 1 от ЗАП министърът на транспорта и съобщенията провежда държавната политика при осъществяването на автомобилните превози на пътници и товари на територията на Република България, а съгласно ал. 2 координацията и контролът на дейността при осъществяването на автомобилните превози на пътници и товари се осъществяват от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“. |
|  | Чл. 93, ал. 1 – предлагаме да отпадне изречението „документ за регистрация или други документи, които се изискват от регламент на европейските институции, от този закон и от подзаконовите нормативни актове по прилагането му“.  Мотиви: тъй като този член е много разширителен и се прилага за документи, които не са от съществено значение за извършване на услугата, като например непредставяне на разписание, се налагат предвидените в текста глоби. Предлагаме промяна и в глобите, като следва: в т. 1 да бъде вместо 2000лв. – 1000лв.; т. 2 вместо глоба 4000лв. при повторно нарушение да бъде 2000лв. и в т. 3, при системни нарушения, вместо 6000лв. глобата да бъде намалена на 3000лв. | Не се приема. | Със законопроекта се предвижда в чл. 93, ал. 1 и ал. 2 думите „или други документи, които се изискват от регламент на европейските институции, от този закон и от подзаконовите нормативни актове по прилагането му“ да се заменят със „свидетелство за водач на моторно превозно средство за превоз на опасни товари, документ, удостоверяващ квалификацията на водача в съответствие с чл. 7б, ал. 1, или удостоверение „Водач на лек таксиметров автомобил“. Видно е, че разпоредбите не се отнасят за несъществени документи, като разписание и др. подобни, поради което предвидените глоби се явяват обосновани и съразмерни с тежестта на посочените нарушения. |
|  | Чл. 93, ал. 4 - предлагаме глобата да бъде намалена на 1000 лв., вместо 2000 лв. | Не се приема. | Липсват мотиви за направеното предложение. Предвидената глоба е възпираща, обоснована и съразмерна с тежестта на посоченото нарушение, което е умишлено. |
|  | Чл.93в, ал. 4 и ал. 5 - предлагаме глобите да бъдат намалени на 1000лв;  Ал. 11 - предлагаме глобата от 500лв. да бъде намалена на 100лв.  Ал. 12 - предлагаме глобата от 500лв. да бъде намалена на 100лв.  Ал. 13 – предлагаме глобата от 200лв. да бъде намалена на 100лв.  Ал. 14 – предлагаме глобата от 500лв. да бъде намалена на 100лв.  Ал.15 - следва да се направи редакция, съобразно предстоящата промяна, касаеща тахографите.  Ал. 17 - предлагаме глобата от 1500лв. да бъде намалена на 1000лв. | Не се приема. | Липсват мотиви за направеното предложение. Предвидените глоби в ал. 4, 5, 13, 14 и 17 се явяват възпиращи, обосновани и съразмерни с тежестта на посочените нарушения, които са умишлени.  По отношение на предложеното изменение на ал. 15 – все още се използват аналогови тахографи, като превозвачите са длъжни да съхраняват тахографските листове.  По отношение на ал. 11 и 12 е постъпила отрицателна бележка от Министерство на финансите, предвид обстоятелството, че държавният бюджет за 2025 г. е вече приет и липсва анализ за финансовото въздействие върху държавния бюджет от намаляване на глобите. При следващи промени в ЗАП ще бъде извършен подробен анализ и ще се направи необходимата актуализация в размера на глобите. |
|  | Чл. 93г, ал. 2 – предлагаме глобата от 3000лв да бъде намалена на 1000лв. | Не се приема. | Липсват мотиви за направеното предложение. Предвидената глоба е възпираща, обоснована и съразмерна с тежестта на посоченото нарушение, което е умишлено. |
|  | Чл. 94, ал. 1- предлагаме глобата от 700лв. да бъде намалена на 200лв; ал. 2 - глобата от 1500лв. да бъде намалена на 500лв. | Не се приема. | Липсват мотиви за направеното предложение. Предвидените глоби се явяват възпиращи, обосновани и съразмерни с тежестта на посочените нарушения, които са умишлени. |
|  | Чл. 96 , ал. 1 - предлагаме глобата 3000лв. да бъде намалена на 1000лв; ал. 4 да придобие следната редакция: Наказва се с глоба или с имуществена санкция 1500 лв. превозвач, който допусне извършването на превоз с моторно превозно средство, което не е оборудвано с ограничител на скоростта или същият не функционира….“.  Мотиви: голяма част от автобусите са оборудвани с ограничители на скоростта, но те са изключени и не функционират, като по този начин се създава предпоставка за ПТП. | Не се приема. | Липсват мотиви за предложеното намаляване на глобите и имуществената санкция. Същите са е възпиращи, обосновани и съразмерни с тежестта на посочените нарушения.  Санкция за повреден ограничител на скоростта е предвидена в чл. 95, ал. 1, т. 2 от ЗАП. |
|  | Чл. 96г гласи: „Който назначи на работа или допусне водач, който не отговаря на някое от изискванията, определени с този закон и с подзаконовите нормативни актове по прилагането му, да управлява превозно средство за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници или товари, се наказва с глоба или имуществена санкция в размер 3000 лв.“  Същевременно, в Закона за движение по пътищата чл. 177, ал. 1, т. 1, 2 и 3 предвижда да се наказва с глоба от сто до триста лева лице, което управлява МПС без да е правоспособен водач, без да притежава свидетелство за управление валидно за категорията, към която спада управляваното от него МПС или след като е загубил правоспособност, както и собственик, длъжностно лице или водач, който допуска или предоставя управлението на моторно превозно средство на лице, което: не е правоспособен водач, не притежава свидетелство за управление, валидно за категорията, към която спада управляваното от него моторно превозно средство. В тази връзка предлагаме синхронизиране на двата закона и намаляване на глобата в ЗАП от 3000лв. на 300лв. | Не се приема. | Постъпила е отрицателна бележка от Министерство на финансите, че държавният бюджет за 2025 г. е вече приет и липсва анализ за финансовото въздействие върху държавния бюджет от намаляване на глобите. При следващи промени в ЗАП ще бъде извършен подробен анализ и ще се направи необходимата актуализация в размера на глобите. |
|  | Чл. 97, ал. 1 - предвидената санкция от 5000 лв. е несъразмерна с тежестта на нарушението, поради което предлагаме тя да бъде редуцирана на 2000 лв., а в ал. 2, при повторно нарушение, вместо 10000 лв. да бъде 3000 лв. | Не се приема. | Нарушението по ал. 1 е умишлено и много тежко. Не съществува каквато и да е разумна причина да бъде отказан достъп на контролните органи да извършат проверка, освен да бъдат прикрити нарушения, за които санкциите са по-тежки. Предвидените в ал. 1 и 2 санкции са възпиращи, обосновани и съразмерни с тежестта на посочените нарушения. |
|  | Чл. 100 - считаме, че следва да се направи корекция на текста, като се предвиди възможност за използване на МПС при протести и митинги, провеждани по реда на Закона, както това се случва при земеделските производители, както и при другите съдружни организации. Този текст ограничава правото ни на протест и правото ни на свободно изразяване на нашата воля. | Не се приема. | Разпоредбата на чл. 100 не ограничава по никакъв начин правото на протест и правото на свободно изразяване на волята при провеждането на законни митинги и протести. |
|  | Чл. 104, ал. 1 - предлагаме глобата от 1000 лв. да бъде намалена на 500 лв. и ал. 2 глобата от 5000 лв. да бъде 2000 лв.; | Не се приема. | Липсват мотиви за направеното предложение. Предвидените имуществени санкции се явяват възпиращи, обосновани и съразмерни с тежестта на посочените нарушения, които са умишлени. |
|  | Чл. 104б - предлагаме всички глоби да бъдат намалени със 70%. | Не се приема. | Липсват мотиви за направеното предложение. Предвидените имуществени санкции се явяват възпиращи, обосновани и съразмерни с тежестта на посочените нарушения, които са умишлени. |
|  | Чл. 106а, ал. 1, т. 1 - предлагаме да бъде добавена нова подточка „е“ МПС, което не е оборудвано или е с неработещ ограничител на скоростта. | Не се приема. | Такава принудителна административна мярка е предвидена в чл. 171, т. 2, буква „а“ от Закона за движението по пътищата - временно спиране от движение на пътно превозно средство до отстраняване на неизправността, когато пътното превозно средство е технически неизправно. Съгласно т. 7.10 „Устройство за ограничаване на скоростта (когато е монтирано/се изисква)“ от таблицата от приложение № 5 към чл. 31, ал. 1 от Наредба Н-32, когато се констатира, че това устройство „очевидно не функционира“, неизправността се квалифицира като опасна, т.е. превозното средство е технически неизправно. |
| Федерация на транспортните синдикати (ФТС) към КНСБ | Във връзка с предложения проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, изразяваме своето становище по предложените промени. Оценяваме усилията на министерството за осъвременяване на нормативната база, регулираща автомобилните превози, с оглед подобряване на административната ефективност и съответствие със съвременните условия.  След като подробно се запознахме с предоставените материали, подкрепяме така предложените промени, като считаме, че подобни изменения ще осигурят справедливо регулиране на сектора, което от своя страна ще подпомогне устойчивото развитие и повишаването на качеството на предоставяните услуги.  В същото време Федерация на транспортните синдикати (ФТС) предлагаме някои конкретни предложения, които считаме за важни да бъдат включени в окончателния вариант на Закона за автомобилните превози, като:   1. **В чл. 7, ал. 1 от ЗАвП да се създадат т.1, буква а), б), в) и т.2, буква а), б), в).**   „ т.1. - Всяко заверено копие съдържа следните реквизити:  а) Наименование на превозвача, ЕИК, адрес на управление/седалище;  б) Регистрационен № на МПС;  в) VIN № на МПС;  „т.2 Всяко удостоверение за обществен превоз на товари следва да съдържа следните реквизити:  а) Наименование на превозвача, ЕИК, адрес на управление/седалище;  б) Регистрационен № на МПС;  в) VIN № на МПС;  Мотиви: Горното е необходимо с цел превенция, тъй като практиката показва наличие на данни за злоупотреба от страна на превозвачите. При извършване на превози с МПС, които не са включени в списък към лиценз, се предоставят заверени копия на водачите издадени за други МПС и включени към лиценза на дружеството – превозвач. Подобни действия от страна на предприятията създават неблагоприятни правни и административни последици касаещи конкурентността на пазара при извършване на обществени превози. Същите действия засягат неоправдано отговорността на водачите, тъй като при извършване на превоза, който им е разпореден, последните са в невъзможност да установят съответното МПС включено ли е или не в лиценз, в условията на предоставяне на заверено копие/удостоверение от страна на превозвача преди започване на превоза. | Не се приема. | Съгласно изискванията на Регламент (ЕС) 1071/2009 посочите реквизити не са задължителни. |
|  | 2. По чл. 105 от ЗАвП „За нарушения на този закон и на подзаконовите нормативни актове, издадени въз основа на него, с изключение на изискванията за превоз на опасни товари, за които не е предвидено друго наказание, се налага наказание глоба или имуществена санкция 200 лв.“  Следва да се направи следното изменение и да се създаде ал. 5 (съобразно предложението за създаване на ал. 4 по изготвен и внесен Проект за изменение на ЗАвП): „(5)*За нарушения на изискванията на европейското законодателство по правни актове на ЕС*, за които не е предвидено друго наказание, се налага наказание глоба или имуществена санкция 200 лв.  Мотиви: Съгласно чл. 288 от ДФЕС – правни актове, чрез които се упражнява компетентността на институциите на ЕС – регламенти, директиви и други: налице са редица регламенти, по които се осъществяват действия по контрол и административна дейност - Регламент (ЕО) 1071/2009, Регламент (ЕО) 1072/2009, Регламент (ЕО) 1073/2009, Регламент (ЕС) 361/2014, , Регламент (ЕС) 181/2011, , Регламент (ЕС) 2020/1054, , Регламент (ЕС) 2020/1055, Директива (ЕС) 2020/1057. С оглед дейността по контрол, извършвана от ИА „АА“ е налице наличие на установяване на нарушения по същите, като не е налице конкретна санкционна норма в българското законодателство. | Не се приема. | Европейското законодателство включва голям брой правни актове и е недопустимо в един специален закон да се предвижда санкция по всички, независимо от обществените отношения, които те уреждат. Държавите членки са длъжни да приемат чрез националното си законодателство мерки за изпълнение на регламентите, както и да транспонират директивите. |
|  | 3.В чл. 12б, ал. 10 от ЗАвП следва да се направи изменение – след думата „физическо лице“ и преди думата „регистрирано“ следва да се добави „*или юридическо лице или група физически или юридически лица“.* Следва да се направи поправка на думата „регистрирано“ на множествено число „регистрирани“.  Мотиви: същата разпоредба е в противоречие с чл. 3 от Регламент 2115/2021г. В пар.1 на същата разпоредба е дадено определение за земеделски стопанин - *„земеделски стопанин“ означава физическо или юридическо лице или група физически или юридически лица, независимо какъв е правният статут на тази група и на нейните членове съгласно националното право, чието стопанство се намира в териториалния обхват на Договорите, определен в член 52 от Договора за Европейския съюз във връзка с членове 349 и 355 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), и които осъществяват селскостопанска дейност, определена от държавите членки в съответствие с член 4, параграф 2 от настоящия регламент.* От направената извадка е видно, че текста на чл. 12б, ал. 10 не е презициран в степен включваща всички лица отговарящи на определението за земеделски стопанин, което се явява законодателен пропуск и подлежи на поправка. | Приема се с редакция. | Отразено в § 9, т. 2 относно чл. 12б, ал. 10. |
|  | 4.В чл. 106а, ал. 2 следва да се създаде т. 7 - „т. 7 – сваляне на предната табела с регистрационен номер и отнемането й заедно с документа удостоверяващ регистрацията на превозното средство, в случаите по ал. 1, т. 3, буква „е“.  Мотиви: В чл. 106а, ал. 1, т. 3, буква „е“ е определена принудителна административна мярка – временно спиране от движение на МПС, с което се извършва превоз на пътници, за което се изисква да е оборудвано с обезопасителни колани и то не е оборудвано или е оборудвано с обезопасителни колани в нарушение на изискванията на наредбата по чл. 146, ал. 1 от ЗДвП. В ал. 2 от чл. 106а са посочени действия, посредством които се осъществява налагането на съответни принудителни мерки за всички букви от т. 3 на ал. 1, като такова осъществяване не е предвидено за хипотезите по буква „е“ от същата точка, което представлява законодателен пропуск и в тази връзка подлежи на поправка/допълнение. | Не се приема. | Съгласно разпоредбата на чл. 106а, ал. 2, т. 1 от ЗАП в случаите по ал. 1 на същия текст налагането на принудителните административни мерки по ал. 1 се осъществява от органите по контрол чрез сваляне на предната табела с регистрационен номер и отнемането й заедно с документа, удостоверяващ регистрацията на превозното средство. |
|  | Забележка към проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози.  По предложението за изменения и допълнения на чл. 6, в конкретика по предложението за създаване на изречение четвърто е налице необходимост от добавяне на регистрационни номера на превозните средства – *„ Публично видими са данните относно: № на лиценза, наименование и правна форма на превозвача, ЕИК, адрес на управление на превозвача, имената на ръководителя на транспортната дейност и брой копия или удостоверения към съответния лиценз с вписани регистрационните номера на превозните средства, с които превозвачът извършва дейността.“*  Мотиви: Добавката е необходима с оглед обезпечаване отговорността на водачите, в случай на извършване на превоз с МПС, което не е включено в лиценз на превозвача, но е предоставено от същия удостоверение или заверено копие към лиценз на Общността издадено за друго МПС. За водачите следва да се осигури възможност за допълнителна проверка дали МПС е включено в лиценз, за се избегне въвеждането им в заблуждение от страна на превозвачите, което би довело до извършване на незаконосъобразен превоз, респективно ангажиране неоправдана отговорност на водача.  Считаме, че включването на тези предложения ще допринесе за ефективното прилагане на европейските изисквания, ще насърчи устойчивото развитие на сектора на автомобилния транспорт, ще повиши конкурентоспособността на българските транспортни оператори и ще създаде по-добри условия за всички участници в транспортната система, като гарантира лоялна конкуренция, повишена финансова стабилност и спазване на стандартите за безопасност и трудовите права. | Не се приема. | В Регламент (ЕС) 1071/2009 не е предвидено задължително регистрационните номера на превозните средства да са публично видими. |
| Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ | Във връзка с проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, публикуван на Портала за обществените консултации към Министерския съвет, представям на Вашето внимание предложение на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП), както следва:  Съгласно чл. 7а, ал. 3 от Закона за автомобилните превози (ЗАвП) министърът на здравеопазването, съгласувано с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба условията и реда за провеждане на предпътните медицински прегледи на водачите, извършващи обществени превози на пътници и товари или превози за собствена сметка.  От приемане на разпоредбата на чл. 7а, ал. 3 в ЗАвП през 2005 г. (в сила от 25.12.2009 г.) до момента не е издадена наредба, за условията и реда за провеждане на предпътните медицински прегледи на водачите, извършващи обществени превози на пътници и товари или превози за собствена сметка. Липсата на нормативно разписан ред за извършване на практически възможни предпътни прегледи създава рискове по отношение на безопасността на движението, тъй като не се осъществява адекватен контрол върху състоянието на водачите извършващи такива превози.  В допълнение констатираните недостатъци се изразяват в следното:  1. В разпоредбата на чл. 7а, ал. 3 от ЗАвП не е посочена периодичност и обхват на предпътните медицински прегледи, а е определено, че условията и реда се определят с наредба. Следва да се приеме, че законодателят е оставил тези характеристики да бъдат уредени в наредбата.  2. Ограничителното тълкуване на разпоредбата на чл. 7а, ал. 3 от ЗАвП, което да задължава водачите да минават медицински преглед преди всяко пътуване е практически и технически неизпълнимо, като се има предвид, че на територията на страната има над 19 000 лицензирани превозвачи за извършване на обществен превоз на пътници или товари, които разполагат с над 100 000 превозни средства, а някои от лицензираните превозвачи имат по над 1000 превозни средства. Дори и наличието на сключен договор с лечебно заведение/медицински специалист за извършване на предпътни медицински прегледи на водачи не може да се осигури реалното извършване на прегледа на всички водачи, а би довело единствено до съставяне на документи, необходими пред контролните органи.  3. Извършването на ефективен контрол на състоянието на водачите преди пътуване е от изключителна важност за намаляване на риска от настъпване на пътнотранспортни произшествия, но параметрите на този предпътен контрол могат да бъдат сведени до ясно определими физически характеристики, за установяването на които не е необходимо медицинско образование.  За преодоляване на гореизложените проблеми предлагаме разпоредбата на чл. 7а, ал. 3 от ЗАвП да придобие следната редакция:  „(3) Министърът на здравеопазването съгласувано с министъра на транспорта и съобщенията определя с наредба условията и реда за провеждане на медицинските прегледи и на предпътните проверки на водачите, извършващи обществени превози на пътници и товари или превози за собствена сметка.“ | Приема се с редакция. | Отразено в § 4 относно чл. 7а, ал. 3, § 23 относно чл. 91в, т. 5 и § 26 относно чл. 96, ал. 5, т. 3. |