



Проект за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 11.11.2019 г. - 25.11.2019 г. Неактивна

Номер на консултация: #4709-K

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Закон

Тип вносител: Национално

Във връзка със зачестилите случаи на констатирани от контролните органи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ превозвачи, неотговарящи на условията за установяване, съгласно Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския Парламент 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, относно лицата, които отговарят на изискванията за добра репутация и професионална компетентност (Регламента) (така наречените „пощенски кутии“), със законопроекта са предложени допълнителни условия и мерки за упражняване на по-ефективен контрол върху превозвачите, които притежават лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България или лиценз на Общността за извършване на международен превоз на пътници или товари и за ограничаване на фиктивната регистрация на превозвачи.

Актуализирани са текстовете за доказване на финансова стабилност с цел намаляване на административната тежест за превозвачите, като е предвидено, че изискването за липса на публични задължения е изпълнено, когато за търговеца няма получено уведомление по чл. 182, ал. 2, т. 2 или чл. 221, ал. 6 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс.

Прецизирани са текстовете относно прекратяване на правата, произтичащи от лиценза за превоз на пътници или товари, като е уточнено, че същите се прекратяват, когато превозвачът е извършил системни нарушения.

С цел да се преустанови практиката превозвачи, извършили нарушения, да прекратят своя лиценз по собствено желание и да подадат заявление за издаване на нов, за да избегнат започване на административно производство по прилагане на принудителни административни мерки, в законопроекта е предвидено правата, произтичащи от лиценз, да не се прекратяват по искане на собственика до приключване на производство за отнемане на лиценза по решение на лицензиращия орган, или при започнала проверка в предприятието - до нейното приключване.

Действащият понастоящем Закон за автомобилните превози не предвижда срок за връщане на лиценза на Общността и заверените копия към него, съответно на лиценза и удостоверенията към него за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, когато на превозвача е наложена принудителна административна мярка „спиране на дейността на превозвача“, чрез отнемане на заверените копия на лиценза на Общността или на удостоверенията към лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България. Това от своя страна затруднява изпълнението на приложената принудителна административна мярка, предвид факта, че този вид документи не се съхраняват в помещенията на транспортното предприятие, а се намират на борда на превозните средства. В тази връзка се предвижда регламентирането на срок за връщането на заверените копия от лиценза или на удостоверенията към него, съответно и административнонаказателна отговорност за превозвача за неизпълнение на задълженията в този срок.

По отношение на таксиметровия превоз на пътници са предложени промени, свързани с намаляване на административната тежест във връзка с Решение № 704 от 05.10.2018 г. на МС чрез обединяване на публичния регистър за регистрация, воден от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, и регистрите на общинските администрации за издадените от тях разрешения. С цел спазване на изискванията на чл. 15, ал. 1 и ал. 6 от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и Закона за електронното управление е необходимо осигуряване на публичност на регистъра за превозвачи, осъществяващи обществен превоз на пътници с лек таксиметров автомобил или водачи, извършващи дейността от името на регистриран превозвач, но за своя сметка чрез осигуряване на безплатен достъп по електронен път до него от представители на общините.

В разпоредбата на чл. 24б от Закона за автомобилните превози е предвидено издаване на наредба относно функционалните и техническите изисквания, на които трябва да отговаря фискалната памет на електронните таксиметрови апарати, предназначени за регистрация и контрол на оборота от услугите с леки автомобили за таксиметров превоз на пътници, въвеждането ѝ в експлоатация, регистрацията и контролът върху техническото състояние. Предложената в проекта отмяна на разпоредбата е във връзка със съществуващата Наредба за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средствата за измерване, приета с ПМС № 47 от 15.03.2016 г., обн., ДВ, бр. 23 от 25.03.2016 г., в сила от 20.04.2016 г., изм. и доп., бр. 87 от 31.10.2017 г., в сила от 31.10.2017 г. С посочената наредба са регламентираны изискванията към таксиметровите апарати в съответствие с

Директива 2004/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно измервателните уреди (ОВ, L 135/1 от 30 април 2004 г.).

Предвид изискването за задължително прилагане на еднакви критерии от собствениците на автогари към превозвачите в чл. 22, ал. 4 от законопроекта е предвидена възможност за диференциране на размера на максималните цени за автогарово обслужване по видове транспортни схеми и са предвидени санкции по отношение на неспазване на изискванията определени в методиката.

Превозът на повредени пътни превозни средства, т. нар. „пътна помощ“ се извършва срещу заплащане и по своята същност е обществен превоз на товари, поради което се предлага техническите изисквания към превозните средства, изискванията към водачите, както и обществените отношения, свързани с тази дейност да се регламентират със Закона за автомобилните превози.

Липсата на регламентация на превозите с атракционна цел води до невъзможност по отношение на същите да бъде осъществяван ефективен контрол, поради което в законопроекта се предлага превозните средства, с които се извършват този вид превози, да бъдат регистрирани в съответната община, на територията на която ще се осъществяват превозите с атракционна цел. Също така е предвидена легална дефиниция на „превоз с атракционна цел“.

В чл. 24в от ЗАП е предвидено издаването на наредба от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за условията и реда за извършване на превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност със специални превозни средства. Съгласно действащия закон обществен превоз на пътници може да се извършва само с превозни средства от категория М2, М3 или леки таксиметрови автомобили. В много случаи е икономически нерентабилно да се използват пътни превозни средства от категории М2 или М3 за превози на тези лица, а е целесъобразно да се използват пътни превозни средства от категория М1 с 8+1 места, специално проектирани за тази цел. В тази връзка в проекта на закон е предвидено изключение при осъществяването на превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност да не се изисква лиценз, ако превозът се извършва с превозни средства от категория М1 от общини и юридически лица с нестопанска цел за общественополезна дейност.

Извършването на превози с моторни превозни средства от категории М2 и М3, клас В и клас II, с които се извършва специализиран превоз и превоз на пътници по редовни автобусни линии с дължина на маршрута до 30 км., в които се допускат и правостоящи пътници създава затруднения предвид невъзможността за използване на автобуси без обезопасителни колани за този вид превози. В тази връзка в проекта се предвижда изискването за задължително оборудване с обезопасителни колани да не се прилага за моторни превозни средства от категории М2 и М3, клас А и клас I, както и от категории М2 и М3, клас В и клас II, с които се извършва специализиран превоз и превоз на пътници по редовни автобусни линии, когато превозът е с едностранна дължина на маршрута до 30 км., с изключение на специализираните превози на деца и/или ученици.

Поради несъответствието на размера на някои от санкциите със степента на обществена опасност на съответните нарушения се предвижда намаляване на размера на тези санкции. Също така се разширява обхвата на нарушенията, за които се прилагат принудителни административни мерки с преустановяване и предотвратяване на извършените нарушения от лица, които не притежават необходимия документ за извършване на дейността.

Действащото законодателство в областта на движението по пътищата не съдържа уредба, която да осигури безопасното придвижване на лицата с индивидуални електрически превозни средства (електрически тротинетки), поради което се прави предложение за изменение и допълнение в Закона за движението по пътищата с цел да бъде преодоляна тази празнота. Този вид превозни средства придобива все по-голяма популярност в държавите членки на Европейския съюз (ЕС), включително и в Република България. Липсата на ясни правила при използването на индивидуални електрически превозни средства е съществен фактор и предпоставка за настъпването на пътнотранспортни произшествия, застрашаващи здравето и живота на уязвимите участници в движението.

Предвид големия брой индивидуални електрически превозни средства, които навлизат на вътрешния пазар на ЕС, Европейската комисия в момента предприема действия по събиране на информация от държавите членки, която да послужи за последващ анализ и подготовка на законодателен акт, с който да бъде преодоляна установената празнота в действащата към момента нормативна уредба. До приемането на съответния европейски нормативен акт, с който да бъдат регулирани този кръг от обществени отношения, следва на национално ниво в краткосрочен план да бъдат уредени най-неотложните въпроси във връзка с: легалната дефиниция на понятието „индивидуални електрически превозни средства“; определянето на изискванията за предпазните средства при тяхната употреба; местата, на които е разрешено придвижването им; максимално допустимата скорост на движение и минималната възраст за техните водачи.

Превозните средства от категории M2 и M3 са предназначени за превоз на повече от 8 пътници, а превозните средства от категория N3 са предназначени за превоз на тежки товари. Тези превозни средства се използват за търговска цел, а в същото време няма пречка да се регистрират на физически лица, което е предпоставка за извършване на нерегламентирани превози в сивия сектор. С проекта се регламентира, че превозни средства от категории M2, M3 и N3 могат да се регистрират само от юридически лица, едноличен търговец или физическо лице, регистрирано като земеделски стопани по реда на Закона за подпомагане на земеделските производители.

С проекта на закон се цели постигането на следното:

1. Намаляване на превозвачите, които не отговарят на условията за установяване, т. нар. „пощенски кутии“.
2. Намаляване на административната тежест на лицата, осъществяващи таксиметрова дейност чрез създаването на единен публичен таксиметров регистър.

3. Създаване на условия за ограничаване на възможностите за извършване на нерегламентирани превози.
4. Повишаване на качеството на извършваната контролна и административнонаказателна дейности. Предотвратяване и преустановяване на административните нарушения или вредните последици от тях.
5. Регламентиране на превозите с атракционна цел.
6. Регламентиране на превозите на повредени пътни превозни средства. т. нар. „Пътна помощ“.
7. Регламентиране на правилата за движението по пътищата с индивидуални електрически превозни средства.

Не се предвиждат допълнителни финансови и други средства за прилагане на новата нормативна уредба. С проекта на закон не се въвеждат изисквания от правото на ЕС, поради което не е необходимо изготвянето на таблица за съответствие с правото на ЕС.

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози е публикуван за обществено обсъждане за 14 дни на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Определя се по-кратък срок за обществено обсъждане, тъй като проектът на ЗИД на ЗАП е бил вече публикуван за обществено обсъждане за 30 дни. Поради големия обществен интерес за регламентиране в ЗДВП на правилата за движение на индивидуалните електрически превозни средства и поради настъпили ПТП с такива се налага чрез ЗИД на ЗАП да се въведе такава регламентация в ЗДВП, което е съществено изменение на първоначално публикувания законопроект.

Лица за контакти: Асен Лазаров Главен директор на Главна дирекция „Автомобилна инспекция“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, Тел.: 02/930 88 09
Цветелина Илиева-Йорданова, Директор на дирекция „Автомобилни превози“, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, Тел.: 02/930 88 81
Мартин Хубчев Директор на дирекция „Правно-техническа методология и контрол“, Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, Тел.: +359882548698

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

„5. при получено уведомление от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за отнемане на удостоверение за водач на лек таксиметров автомобил на основание чл. 24, ал. 7 или за наложена принудителна административна мярка по чл. 106а, ал. 1.“

Излиза, че при отнемане на удостоверение за водач на лек таксиметров автомобил (УВЛТА) от ИА“АА“ за прегрешения по реда на чл. 24, ал. 7 или на чл. 106а, ал. 1 ще трябва да се отнема разрешението за таксиметров превоз на съответния таксиметров автомобил.

КАТЕГОРИЧНО НЕ СМЕ СЪГЛАСНИ С ОТНЕМАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЕТО, защото на този автомобил може да работи друг водач (за собствена сметка или на трудов договор), а ако водачът на който се отнема УВЛТА има повече от един автомобил ще се отнемат разрешителните на всичките му автомобили. Логично е тази мярка да е във връзка само с автомобила на наказателен паркинг за 6 или 12 месеца, за да се върнат парите от вече внесения алтернативен данък при превозвача.

Автор: Spas Atanasov (25.11.2019 21:09)

С Т А Н О В И Щ Е по проекта на ЗИД на ЗАП от 11.07.2019 г. от СТ, НСП, БКТВП и АТСБ -продължение 2

ПРЕДЛАГАМЕ НОВ § 59:

Да се иницира следната промяна в

Закон за движение по пътищата

Раздел III.

Разположение на нерелсовите пътни превозни средства върху пътя

Чл. 15.

(6) (Нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) Когато пътна лента е сигнализирана за движение само на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, се забранява движението на други пътни превозни средства **с изключение на таксиметрови автомобили с клиенти. (булдирията текст е предлаганата корекция)**

Автор: Spas Atanasov (25.11.2019 21:07)

С Т А Н О В И Щ Е по проекта на ЗИД на ЗАП от 11.07.2019 г. от СТ, НСП, БКТВП и АТСБ -продължение 1

ПРЕДЛАГАМЕ НОВ § 58:

чл.24А, (11) (Нова - ДВ, бр. 17 от 2011 г., в сила от 26.05.2011 г., доп., бр. 60 от 2014 г., предишна ал. 5, бр. 32 от 2016 г., в сила от 1.04.2016 г.) Общинските съвети определят минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа, валидни за територията на съответната община, където е издадено разрешението по ал. 1. **и не по-късно от 31.10. на всяка календарна година решават за техните корекции, а при отсъствие на такова решение остават валидни текущите съответни цени. (булдирианият текст е предлаганата корекция)**

...

Автор: Spas Atanasov (25.11.2019 21:06)

С Т А Н О В И Щ Е по проекта на ЗИД на ЗАП от 11.07.2019 г. от СТ, НСП, БКТВП и АТСБ
О Ф И Ц И А Л Н О С Т А Н О В И Щ Е

по проекта на ЗИД на ЗАП от 11.07.2019 г.
от СЪЮЗ ТАКСИ, НАЦИОНАЛНИЯ СЪЮЗ НА ПРЕВОЗВАЧИТЕ,
БРАНШОВАТА КАМАРА НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ ВОДАЧИ И ПРЕВОЗВАЧИ,
АСОЦИАЦИЯТА НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ СИНДИКАТИ В БЪЛГАРИЯ
Уважаеми господа Р. Желязков, А. Попов, Б. Рановски и Д. Войновски,

На 11.11.2019 г. на сайта на МТИТС качихте очаквания от нас проект на ЗИД на ЗАП и дадохте срок до 25.11.2019 г. да се произнесем по него.

ОТНОСНО § 57: Съгласни сме, при условие, че към четирите изключения, касаещи § 9 относно чл. 12, ал. 2, § 10 относно чл. 12а, ал. 1, т. 71 § 19 относно чл. 24а, ал. 5 и §20 относно чл. 24б ДОБАВИТЕ И § 18 относно чл. 24 и новата ал. 9, с която се съгласихме на предното обществено обсъждане, **ЗАЩОТО И ТУК ТРЯБВАТ ДВЕ ГОДИНИ, ЗА ДА СЕ СЛУЧАТ НЕЩАТА ОТКЪМ ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ НА ТАКСИМЕТРОВИ АПАРАТИ И СЕРВИЗНИТЕ РАБОТИЛНИЦИ ЗА ТЯХ, КАКТО И ОТКЪМ ФИНАНСОВИТЕ ВЪЗМОЖНОСТИ НА ТАКСИМЕТРОВИТЕ ШОФЬОРИ.**

...

Автор: Ивайло Джанати (24.11.2019 22:00)

ПРОДЪЛЖЕНИЕ-СТАНОВИЩЕ ПО ПРОЕКТ НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА АВТОМОБИЛНИ ПРЕВОЗИ

2. Да се измени чл. 24а, ал. 10.

Когато Общинския съвет е определил квота за автомобилите извършващи таксиметров превоз на територията на съответната община, за издаването на разрешенията да се прилага единна методика за брой и оценка, изготвена от ИА "Автомобилна администрация", при която разрешение за таксиметров превоз се издава за автомобилите класирани в низходящ ред, до запълването на квотата.

Мотиви:

От направено проучване сред 47 общини се установи, че в нищожна част от тях са въведени квоти за автомобилите. Критериите по които те са определени смятаме за неясни и несправедливи. В едно с това, общинските съвети често определят брой за автомобилите по-голям от регистрираните автомобили, което допринася за липсата на конкуренция, влошаване качеството на

обслужване и на работната среда.

3. Да се измени чл. 24а, ал. 11 и да се даде възможност на общинските съвети, чрез наредба, да определят начина на ценообразуване на превозите. Да се предвиди възможност за динамично ценообразуване.

Мотиви:

Чл. 24а, ал. 11 задължава общинските съвети определят минимални и максимални цени за таксиметров превоз на пътници за един километър пробег по съответната тарифа, валидни за територията на съответната община. Зададена по този начин разпоредбата е неясна поради липсата на насоки, методики и др., а това затруднява общинските съвети в намирането на балансирано и справедливо решение относно определянето на минимални тарифи поради разнообразието на автопарка, различната възраст на автомобилите, използваното гориво и др.

Чрез даването на това правомощие ще стане възможно класифицирането на автомобилите и определянето на минимални и максимални цени за всеки клас, като по този начин се избегне приравняването им и ще се защитят икономическите интереси на собствениците/търговците/водачите. Същевременно би следвало да отпадне досегашният модел, определен с Наредба 34, и да се направи възможно на местно ниво да бъдат взети най-удачните решения, включително за първоначално определяне на крайна цена на превоза без отчитане на изминатото разстояние. Тази практика и сега е широко разпространена в по- малките населени места, одобрява се от потребителите и задоволява потребностите и целите на предоставящите услугата, но се подлежи на санкция от страна на контролните органи.

Динамичния модел на ценообразуване е удачно решение за по- големите градове. Той е атрактивен за потребителите и същевременно оказва ползотворно въздействие върху заетите в сектора, като ще даде възможност за планиране на графика и увеличаване на ефективните човечкочасове труд.

Предложението по т.3 е свързано с промяна на нормативната уредба относно отчитането на превозите, въвеждане на нови софтуерни и хардуерни решения, но предвид измененията в транспортния сектор и необходимостта от осъвременяването услугите, считаме че тези изменения ще окажат по- скоро положително въздействие върху участниците в таксиметровите превози.

С уважение: /И. Джанати/

ПРОДЪЛЖЕНИЕ-СТАНОВИЩЕ ПО ПРОЕКТ НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА АВТОМОБИЛНИ ПРЕВОЗИ

Относно § 10 предлагаме:

1. Да отпаднат възрастовите ограничения за автомобилите, като се изменят чл. 12а, ал. 2, чл. 24, ал.2 от Закона за автомобилните превози и се предостави възможност на общинските съвети, при възникване на необходимост, да определят с наредба допълнителни изискванията към тях (пр. екологична категория).

Мотиви:

В Наредба № Н-32 за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на пътните превозни средства са определени ясни критерии за оценяване годността на автомобилите. При проверка на техническата изправност на автомобилите се следи за тяхното състояние и се доказва тяхната годност за извършване на таксиметров превоз на пътници. В критериите за оценка не присъства възраст на автомобила от което следва, че този фактор не е от съществено значение за техническото му състояние и годността му за извършване на този вид превоз.

Генералното определяне на граници за възраст при регистрация и край на експлоатация на автомобилите, неотчитайки констатациите и положителните заключения на председателите на комисии и техническите специалисти, които извършват периодични прегледи на ППС, не способства за устойчивото развитие на таксиметровия превоз и не допринася за сигурността и рентабилността му.

Трябва да отбележим, че всяка община притежава собствени икономически и социални особености. Възможностите на търговците се различават, като често закупуването, пребоядисването и последващата поддръжката на сравнително нови автомобили и ползването им за таксиметров превоз се оказва нерентабилна инвестиция поради което в много от общините няма нито един регистриран автомобил за таксиметров превоз. Същевременно, потребностите на населението пораждат необходимост от този вид услуга, което при липса на предоставена такава дава за прояви на нерегламентирани превози.

Отпадането на възрастовите ограничения за първоначална регистрация и край на експлоатация възможност на таксиметровите автомобили няма да укаже съществено значение върху сигурността на превозите, предвид строгите изисквания и контрол върху прилагането на Наредба Н-32, като същевременно ще окаже положително въздействие, стимулирайки търговците да регламентират своята дейност, а потребителите да ползват услугата, защитени от регулаторната рамка.

ПРОДЪЛЖЕНИЕ-СТАНОВИЩЕ ПО ПРОЕКТ НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА АВТОМОБИЛНИ ПРЕВОЗИ

За оптимизиране регулаторния режим в сектора и във връзка с гореизложеното предлагаме изискването за регистрация на физическите и юридическите лица като превозвачи да отпадне, като същевременно се създаде организация и ред за извършване на дейността, които да определят конкретни функции и задължения на всички участници в таксиметровия превоз, включително на собствениците на автомобилите.

Мотиви:

Настояваме да се вземе предвид следното:

1. Регистрацията на автомобилите се извършва винаги със съгласието и по инициатива на неговият собственик, на които е и правото да се разпорежда с него. Той е и лицето, което във всеки един момент знае кой е водача на автомобила, на кой е фискализиран ЕТАФП, на чие име е издадено разрешителното за таксиметров превоз от съответната община и за който съществува най-голям материален интерес от регистрацията.
2. Таксиметровите превози се извършват основно на териториите на общините за които е издадено разрешението за таксиметров превоз на автомобилите, като средното разстояние на превоза е около 5км. Към момента регистрираните превозвачи основно ползват външни ресурси за превозите- водачи и/или еднолични търговци, и автомобили предоставени от техните собственици за вписване в списъка към удостоверение на превозвача при определени от превозвача условия. Тези взаимоотношения не формират предприятия имащи възможност да оказват съществено влияние върху обществения превоз на пътници.
3. Предложението за отпадане на изискването за регистрация като превозвач за извършването на таксиметров превоз не е в противоречие със законодателството на ЕС и няма да доведе до съществени изменения в сектора на обществените превози на пътници. Съгласно Параграф 5 на Регламент 1071 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, държавите-членки могат да освободят от прилагането на всички или на някои разпоредби на регламента само тези автомобилни превозвачи, осъществяващи изключително вътрешни превози, които имат само незначително влияние върху транспортния пазар поради естеството на превозваните товари или кратките разстояния при превозите.

Предложения:

Отпадането на изискването за регистрация на лицата като превозвачи за извършване на таксиметров превоз ще наложи въвеждането на нови правила за таксиметровата дейност. Предлагаме те да бъдат:

- собствениците и водачите извършващи превоза да подлежат на регистрация за таксиметров превоз, като с наредбата по чл. 12а, ал. 5 се определят изискванията към тях, техните права и задължения;
- регистрацията на автомобилите за таксиметров превоз да се извършва от техните собственици, на чието име се издава и разрешението от съответната община, като с наредбата по чл. 12а, ал. 5 се определят изискванията към тях, техните права и задължения.
- данъчно задължени лица по смисъла на закона за местните данъци и такси да бъдат собствениците на автомобилите, които имат и най- голям материален интерес от регистрацията им за извършване на таксиметров превоз.
- търговците, имащи помощни функции при организирането на превозите (собственици на ЦДП, интернет страници и приложения за смартфони) да подлежат на регистрация за оператори на таксиметрова дейност, като с наредбата по чл. 12а, ал. 5 се определят изискванията към тях, техните права и задължения;

В подкрепа на последното предложение, и основно насочено към мобилните приложения ще отбележим, че към момента не съществува регулация за тяхната дейност. Това позволява на техните собственици да създават и налагат правила, противоречащи на общоприетите практики, като същевременно, позовавайки се на общите условия при регистрация (изработени и утвърдени от тях самите) да прехвърлят отговорността по сигурността на услугата и превозите на своите потребители- превозвачи, водачи и пътници.

Предлаганите изменения са съобразени с компетенциите и възможностите на заетите в сектора и не уврежда интересите на потребителите.

Автор: Ивайло Джанати (24.11.2019 21:55)

СТАНОВИЩЕ ПО ПРОЕКТ НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА АВТОМОБИЛНИ ПРЕВОЗИ

Уважаеми госпожи и господа,

СНЦ „СИНДИКАЛЕН СЪЮЗ СИЛА“ е организация, чиято основна цел е защита професионалните интереси на таксиметровите шофьори и приема предложения, които биха довели до подобряване на средата, в която те осъществяват своята дейност.

Във връзка с предложението проект за изменение на Закона за автомобилните превози правим следните предложения за изменения и допълнения:

Относно § 9:

Предложената „козметична“ промяна в чл. 12, оставяйки възможността водачи да извършват дейността от името на превозвач, но за своя сметка, по никакъв начин няма да промени условията, реда и сигурността на таксиметровите превози. В едно с това считаме, че изискването за регистрация на ФЛ и ЮЛ като превозвачи за извършването на таксиметров превоз е излишна мярка утежняваща процеса по регистрация и увеличаваща административната и финансова тежест върху стопанските субекти. Също така смятаме, че тя уврежда интересите на потребителите и заетите в сектора, като способства за прехвърлянето на отговорностите и задълженията между участниците в превозите. Изискването за регистрация като превозвач не допринася за благоприятното развитие на сектора и услугата като цяло.

Превозвачите, регистрирани за извършването на таксиметров превоз по реда на ЗАП, основно ползват външни, ненаети ресурси и често нямат оперативна и техническа възможност да:

- да организират труда на водачите (чл.15 от ЗАП, чл. 33 от НЗ4), в т.ч. да следят за спазването на времената за управление и почивките;
- да осигуряват безопасност и сигурност на таксиметровите превози чрез медицински прегледи на водачите (чл. 34, т. 3 от НЗ4);
- да осигуряват представянето на електронния таксиметров апарат с фискална памет за проверка от сервизен специалист след ремонт или претарифиране на таксиметровия апарат, след промяна на размера на гумите на двигателните колела, след ремонт на предавателния механизъм на таксиметровия автомобил, след изтичане на една година от преминала проверка на таксиметровия апарат (чл. 34, т.5 от НЗ4);
- да събират статистическа информация за извършените превози (във връзка с чл. 3, ал. 2 от ЗАП).

Гореизброените дейности са изцяло под контрола и във възможностите на самите водачи и на собствениците на автомобилите.

Автор: Росен Михов (22.11.2019 18:07)

каските за велосипеди и тротинетки

Смятам, че каските за велосипеди и тротинетки не трябва да са задължителни.

Спортното каране (високо-рисково, на дълги разстояния, по междуградски пътища) е едно, тривиалното всекидневно използване "само до магазина и обратно" (често, но за кратки разстояния) е нещо съвсем друго.

На кратки разстояния, основно предимство на този вид превозни средства е, че са компактни, понякога дори сгъваеми, и могат да се използват "веднага". Вече има законово задължение за светоотразителни жилетки, които трябва да се носят и съхраняват допълнително от превозното средство. Ако към това се прибави и каска, тези превозни средства стават изключително неудобни за тази цел. Те нямат багажници, където да се съхраняват аксесоарите при паркиране в дъждовно време. Изваждането, поставянето и махането на каска (плюс жилетка) отнема минути, които са съизмерими с времетраенето на цялото "пътуване" до магазина. Използването на велосипеди за нормални всекидневни цели се превръща в един фарс. Законът не трябва да бъде писан само за спортистите или любителите на екстремното каране - има и обикновени хора с обикновени цели, макар и в България да са все още малко. В повечето европейски страни с велосипедни традиции каските не са задължителни.

Каската няма ефект и по никакъв начин не помага за предотвратяване на произшествия. Тя може да помогне само при вече станала катастрофа, и то говорим за сериозна катастрофа (с висока скорост на падане). Това създава лъжливо чувство за безопасност. Нека ако ще причиняваме допълнителни неудобства, те да са в посока истинска превенция (както са жилетките), а не такава с ниска ефективност (каските при всекидневно каране с ниска скорост).

Каските създават и сериозен логистичен проблем при вземане на велосипеди/тротинетки под наем.

Не на последно място, трябва да помислим в каква градска среда предпочитаме да живеем - дали такава, в която автомобилите са царе, а вскички други са притиснати и окичени с предпазна екипировка с презумпцията, че някога ще бъдат блъснати? Или обратното, градове спокойни за живеене на хората, в които автомобилите намаляват и внимават. Америка е пример за първото, Европа за второто. Въпросът е ние на къде отиваме.

Автор: Дочко Дойчев (20.11.2019 14:23)

Предложение за промяна на проекта на ЗИД на ЗАП - продължение

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 53. В Закона за движението по пътищата:

В чл 15. (6) (Нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) предлагам следната редакция в края на изречението след „средства“ да се добави „с изключение на таксиметровите автомобили в работен режим“.

Мотиви: съображенията ми за предложението произтичат от факта, че таксиметровите автомобили на практика осъществяват сходна функция с тази на редовните линии за обществен превоз на пътници. Подобно разрешение ще намали натоварването на останалите ленти за движение, като същевременно ще се гарантира, по-бърз, по-безопасен превоз на ползващите услугите на таксиметровия автомобил. Приемането на предложението в тази редакция, ще доведе до повишаване на заетостта на таксиметровите автомобили и по този начин ще има насърчителен ефект върху бранша и икономиката в страната като цяло. От друга страна, икономическа полза от подобно разрешение ще има и за самите пътници, които поради по-бързото предвижване, ще заплащат по-малко за ползването от тях услуги. Не на последно място ще има и екологичен ефект от по-малко замърсяване на въздуха.

Забележка: предлагам в ЗАП, Наредба 34 или в новата наредба, която ще бъде създадена да се формулират и функциите, които ще трябва да изпълнява и на които трябва да отговарят ТА. В момента имаме нормативно заложен тарифа за извън населено място, но ТА нямат възможност за въвеждането ѝ. Предлагам да се промени начина на формиране на първоначалната такса, като бъде заложен определен пробег км., а отчитането на пробега да започва след измината част от този пробег. По този начин ще бъдат стимулирани шофьорите да изпълняват курсове на къси разстояния, които в момента са икономически неизгодни. Клиентите също ще бъдат доволни, тъй като ще бъдат обслужени без излишни договорки. Този начин на формиране на първоначалната такса е и по-справедлив за клиентите, тъй като клиентите пътуващи на по-голямо разстояние ще заплащат На практика по-малка първоначална такса. Могат да се въведат добавки за превоз на свръх багаж и животни.

Автор: Дочко Дойчев (20.11.2019 14:15)

Предложение за промяна на проекта на ЗИД на ЗАП - продължение

§ 18. В чл. 24 се правят следните изменения и допълнения:

Предлагам да отпадне текста „ не по-късно от 6 месеца“.

Мотиви: Не е нужно залагане на срок, така

както е и при изтичане срока на Свидетелството за управление на МПС. Лицето не може да управлява автомобил, докато не го поднови и ако не го направи веднага, а след 3 или 36 месеца, не губи правоспособността си като шофьор, така и при таксиметровите водачи – след изтичане на срока за Удостоверението за водач на лек таксиметров автомобил, водачът да няма право да упражнява тази дейност докато не го поднови и не губи

правоспособността си, ако не го направи веднага, а след определено време.

§ 49. В чл. 106а се правят следните изменения и допълнения:

Предложение за промени в чл. 106а:

Неодобрявам създаването на чл. 106а ал. 1. Санкцията е изключително тежка, не отговаря на изискванията за реципрочност на наказанието с извършеното нарушение, още повече, че в закона е предвидена и финансова санкция за тези нарушения, която считам за напълно достатъчна. Наказанията свързани с „без включен таксиметров апарат в режим на регистриране на превоза“ да бъдат парична санкция 200 лв.

Мотиви: Обикновено шофьорите са подложени на голям стрес при качването на клиентите, тъй като няма изградена добра инфраструктура и при спирането за качване на клиент се създава неудобство за останалите участници в движението и вниманието е насочено преди всичко върху безопасността. Случва понякога да не забележим, че при натискане на бутона апарата не се е включил. Това нарушение не е направено с умисъл и затова предлагам минимална санкция. Лишаването на шофьорите от правото да упражняват професията си, в която са инвестирали средства ще ги доведе до фалит.

Автор: Дочко Дойчев (20.11.2019 14:09)

Предложение за промяна на проекта на ЗИД на ЗАП

Правя следните предложения по предложения проект на ЗИД на ЗАП:

§ 9. В чл. 12 се правят следните изменения и допълнения:

Предлагам изрично да се формулира, че правоотношенията между превозвача и водача работещ за самия превозвач се уреждат с трудов договор.

Мотиви: да се избегне прикриването на неплащането на данъци и осигуровки. Превозвачите в много случай са точно организатори на така наречените „кухи фирми“, зад които се крият шофьорите неплащайки осигуровки и плащайки безотчетни пари на тези превозвачи за „услугата“.

Всички участници на пазара трябва да поставени при равни условия. Този проблем няма да бъде преодолян ако шофьора не застане с името си. Клиентите в момента също не могат да се ориентират кой носи отговорност - шофьор, превозвач, централа. Обръщам внимание, че на практика сегашните текстове позволяват заобикалянето на чл. 24а, ал.(6) (Нова - ДВ, бр. 32 от 2016 г., в сила от 01.04.2016 г.) Разрешението е

поименно и не подлежи на преотстъпване.

§ 10. В чл. 12а се правят следните изменения и допълнения:

Предложение за премахване на думите „8 години“ на ал. 2 от чл. 12а.

Мотиви: премахва се ограничението за възраст на автомобила при първа регистрация – важното изискване е автомобилите да не са над определена възраст. Премахването на това ограничение ще повиши конкуренцията и ще намали финансовата тежест на търговците. Автопарка ще се променя по-динамично. Няма логика колите да могат да се използват до 15 години от първа регистрация, а да не могат да се регистрират след 8 година. Има си критерии за техническа изправност на МПС.

Автор: Кузман Белев (20.11.2019 10:16)

Нова т.3 в чл. 79 е необоснована

Изискването в чл. 79 да се добави точка 3, която да задължава велосипедистите да носят каска, е изключително рестриктивно. Такова задължение ще намали популярността на велосипеда като средство за предвижване, въпреки индикациите, че ще се работи за популяризирането на този вид транспорт като най-екологичен и здравословен. Има предостатъчно изследвания, които доказват, че от една страна носенето на каска дава повече самоувереност на водачите на велосипеди, което води до по-рискови маневри, а от друга (доста по-важно) води до по-безотговорно отношение на шофьорите спрямо велосипедистите и следователно драстично увеличение в опасността за ПТП. Законите трябва да се фокусират да създават безопасна среда за всички участници в движението като се наказва най-опасният - автомобилът.

Автор: Елина Петкова (13.11.2019 11:46)

Правила за велосипеди и ел. тротинетки в зони предимно за пешеходци.

Споделям мнението на msotirov да се помисли за специални празивла за велосипеди и ел. тротинетки в зони предимно за пешеходци.

Основание - Последните години на два пъти разхождайки се в час пик ме блъска сериозно велосипедист в градинката пред народния театър и в градинката на Симеон и Опълченска в София. И в двата случая бяха хора над 18г. В първия случай бързащ младеж, вторя - пиан на средна възраст. 65-68кг съм и имах комоцио в първия случай, втория световъртеж лек за ден. Всеки път си мисля, какво би се случило ако на мое място беше дете или възрастен.

Автор: fifi stoianova (13.11.2019 10:33)

таксиметров превоз

предвид контрола на таксиметровата дейност и сив сектор в бранша са нужни , адекватни мерки от институциите, но такива липсват. Централи работещи извън закона за таксиметров превоз , създават монопол върху дейността, а също така определят цена на услугата, работещи с автомобили без да са регистрирани, като дънъкоплатци. Определянето на ограничения на реалния данъкоплатец и ограниченията му, не контролира и защитава бранша от сив сектор. Не прочетох как ще се ограничи превоза с автомобили и водачи, neodговарящи на закона за автомобилен таксиметров превоз на пътници!

Автор: Ивелин Петров (13.11.2019 10:26)

Основните регламенти относно ограничения за електрическо превозно (електрически тротинетки)

Според мен в този бъдещ закон има много недомислие и неясноти който е хубаво да се изяснят и да се коригират преди влизането в сила.

1. В "Чл. 80а. (1) Водачът на индивидуално електрическо превозно средство при движение е длъжен ..." какво означава "индивидуално електрическо превозно средство" и какво влиза в тази категория. Дали само електрическите тротинетки или също електрическите велосипеди, скейтбордове, ролери и т.н.

2. В "Чл. 80а. (2) На водача на индивидуалното електрическо превозно средство е забранено:

1. да се движи по улици I клас и пътища, на които максимално разрешената скорост е над 50 km/h;" Това означава че човек трябва да знае коя улица какъв клас! Понятията Улица 1-ви клас и улица 2-ри клас са такива на устройството на територията, а не на движението по пътищата! Ако има такива ограничения то трябва да е сигнализирано със съответните знаци за забрана за движение.

Също така пълен абсурд е да се забранява движението по пътища с максимално разрешената скорост е над 50 km/h. Това автоматично забранява придвижването между две населени места. С велосипед такива ограничения няма (със или без помощен електрически двигател). Няма логика да има забрана за индивидуално електрическо превозно средство каквото и да се включва в това определение !

И в крайна сметка всичките тези нови начини за придвижването имат за цел човек да си улесни начина си на придвижването в градска и извънградска среда! И не на последно място ще се намалят вредните емисии от въглероден диоксид.

Според мен всички тези електрически превозни средства трябва да се приравнят към

велосипедите по категория.

Автор: Дочко Дойчев (12.11.2019 19:25)

Таксиметров превоз

До кога ще продължавате да толерирате сивия сектор в таксиметровия превоз? Хайде вземете се в ръце и помогнете на социалната система и таксиметровите шофьори! Има направени достатъчно разумни и добри предложения от таксиметрови шофьори и организации.

Автор: Недялко Ветрински (12.11.2019 18:39)

Относно регистрацията на някои превозни средства

Промяната в режима на регистрация за превозни средства от категория М2, М3 и N3 изглежда конституционно недопустима. Заложеното допускане в мотивите към проекта, че тези превозни средства се използват изключително за търговски цели е невярно - всяко превозно средство може да бъде използвано както за лични, така и за търговски цели. Заложеното в Основния закон право на неприкосновеност на частната собственост е неотменяемо, а вменяването с промяната на задължение за регистрация на фирма, за да може някой да влезе във владение на собствеността си и да се разпорежда с нея, според мен представлява известна форма на неоправдано с нищо отчуждаване (това дефакто е забрана за физически лица да придобиват такива превозни средства). Ако съществува проблем с нерегламентирано ползване на които и да е превозни средства, то регулацията следва да се извършва по друг механизъм, но не чрез промяна в самото право на частна собственост.

Автор: Emil Omayски (12.11.2019 18:36)

Улици 1-ви и 2-ри клас и каски

Считам, че ограничението за движениен с индивидуални електрически превозни средства по улици от 1-ви и 2-ри клас няма как да бъде приложено. Понятията Улица 1-ви клас (скоростна градска магистрала) и улица 2-ри клас (градска магистрала) са такива на устройството на територията, а не на движението по пътищата. Въвеждането им в ЗДвП ще донесе само объркване. Водачите на индивидуални превозни средства няма как да знаят, че навлизат в улица 1-ви или 2-ри клас, тъй като нито в ЗДвП, нито в правилника за прилагането му са предвидени знаци за начало на улица 1-ви или 2-ри клас. Забраната за движение по улици с разрешена максимална скорост над 50 км/ч е напълно достатъчна. Освен това на тези класове улици принципно трябва да се направят велоалеи, той като отстоянията за строителство около тях го позволяват без затруднения.

Изискването за задължително носене на каска от водачите на велосипеди и индивидуални електрически превозни средства също е неоправдано, тъй като ще направи невъзможно отдаването под наем на тези превозни средства, без значително да увеличи безопасността на водачите. Дори има изследвания, че водачите на автомобили са по-малко внимателни по отношение на велосипедисти с

каска и това създава допълнителен риск за велосипедистите. Изискването за каска е свръх регулация, която е следствие или на неразбиране на материята, или на лобистки интереси.

Автор: Недялко Ветрински (12.11.2019 16:43)

Относно електрическите превозни средства

Възрастово ограничение от 14 години за управление на индивидуално електрическо превозно средство по велосипедни алеи е недомислица. Има електрически превозни средства, които са предназначени именно за малки деца и които отговарят на съответните изисквания за безопасност, както и скоростта им е много ниска (но е възможно да бъде по-висока от 6км/ч, която е нормална пешеходна скорост). Мощността на двигателя им е 90-120 Вт. Целевата възрастова група на такива играчки е деца 6-12 години. Предлагам това възрастово ограничение да отпадне, като регулацията се приравни с тази за велосипедите - децата до 12-годишна възраст да могат да се движат с индивидуални електрически превозни средства и в зони за пешеходци, а над тази възраст - по велосипедната инфраструктура (дай боже някой ден да има добра такава).

Друго - дефиницията на "индивидуално електрическо превозно средство" е непълна и неточна. Не става ясно дали самото оборудване на средството с двигател го прави такова, и дали то остава такова дори и ако двигателят е изключен и то се ползва, като се задвижва с мускулна сила. От тази дефиниция, както и от дефиницията "самобалансиращо се превозно средство" са изключени електрически скейтбордове, както и електрически ролери - те със сигурност могат да развиват скорост, която е по-висока от 6км/ч. Всъщност, почти всички електрически превозни средства могат да развиват скорост по-висока от 6км/ч, достигаща или дори надхвърляща границата от 25км/ч, дори и с изключен електрически двигател, задвижвани единствено от мускулна сила - затова остава неясно по какъв признак едното бива поставяно под специален режим на регулация.

До господина, който е наясно с физиката - искам да му обърна внимание, че по силата на други природни закони, биологични такива, един добре сложен 90 кг човек може да развие скорост повече от 25 км/ч, когато тича за автобуса (примерно). Дали според господина на един такъв човек следва да му се наложи глоба за... "превишена скорост"?

Автор: Деян Михайлов (12.11.2019 13:29)

Да се предвиди възможност за превоз на деца с електрическа тротинетка
Здравейте,

Собственик съм на ел. тротинетка от 2 години и успешно замених придвижването с автомобил в града с нея. Използвам я предимно за да водя 9 годишното си дете на училище, спорт и други извънкласни занимания. Ако въведете забраната за превоз на други лица в този вид, означава че ще съм принуден отново да използвам ежедневно автомобила си, което няма да е от полза за никой.

Предлагам да допълните наредбата със следното изключение:

б. да превозва други лица, **освен в случаите, когато управляващия електрическото превозно средство има свидетелство за управление на МПС категория Б и максимално допустимия товар на електрическата тротинетка е по-голяма от теглото на пътниците.**

По този начин се дава възможност на родителите да се придвижват заедно със своите деца и се гарантира спазване на условията за безопасност.

Автор: Stoyan Atipov (12.11.2019 13:22)

Без идиоти покрай децата на тротоарите

Запознатите със Закона за запазване на Енергията (не приет от МС, но преподаван в часовете по физика) кинетичната енергия на 90 кг мъж, движещ се върху 10 кг тротинетка с 25 км/ч е близо 2500 джаула, достатъчни, за да убият, или поне осакатят същия той 90 кг мъж. Дали той ще умре ми е все тая, но ако жена ми и детето ми, които ходят по тротоара с вело алея, на която той фучи пострадат не мисля, че има закон, който да му отърве модерната кожа.

Тия детски играчки не трябва да се движат покрай пешаходци без съответната твърда преграда. Това значи, че по велоалеите нямат място с повече от 10 км/ч (около 400 джаула).

Автор: Станислав Лилев (12.11.2019 13:18)

14 г мин възраст ????

Нагло отнемате правото на транспорт на децата до 14 г !

Тротнетката вдига около 20 км / ч , колелото вдига повече ! Но сина ми на 12 г не може да кара тротка след тренировка , а трябва да върти педали на колело !!!!!Някой може ли да обясни защо ?С аргументи , моля !

Автор: Борис Лазаров (12.11.2019 11:09)

Велосипеди и тротинетки по тротоарите

Солидарен с предложенията на msotirov. Освен това има смисъл да се забрани ползването на слушалки по време на движение. За по пътното платно - непременно.

Автор: Михаил Сотиров (12.11.2019 09:56)

велосипеди и тротинетки по тротоарите

Ел. тротинетки, както и велосипедите, поради относително високата скорост, която могат да развиват, както и вследствие на арогантното понякога поведение на

водачите им, създават най-голяма опасност за околните, когато се движат по площи, предназначени основно за пешеходци СЪС ИЛИ БЕЗ обособени велоалеи върху тях...

Затова предлагам, когато велоалеи се обособяват извън пътното платно, а именно по тротоарите, в пешеходни зони, паркови пространства и т.н., където може да се очаква и интензивно пешеходно движение, същите да бъдат задължително категоризирани и обозначени като СПОДЕЛЕН МАРШРУТ, а скоростта на движение по тях на велосипеди е ел. тротинетки да бъде допълнително ограничена до 15 км/ч.

В допълнение, би могло да се помисли и за задължително изискване при ел. тротинетки и велосипеди на устройства възпроизвеждащи постоянен звуков сигнал - подобно на ел. автомобили.

Автор: Красимир Новаков (12.11.2019 08:23)

Да се премахне използването на хартиените билети, ценни книжа

В новия член 24д, ал. 1, т. 2, създадена с §23 да отпадне. В целия закон да отпадне възможността за използване на хартиени билети, отпечатвани като ценни книжа.

Автор: Ненчо Спасевски (12.11.2019 08:00)

изтегляне на законопроекта

Законопроекта ограничава правото на собственост и противоречи с ЕКПЧ, което ще доведе до редица дела срещу България.

Законопроекта цели осигуряването на монопол на едрия бизнес над един сектор и е лобистки.

Да отпадне!

Автор: Малин Господинов (12.11.2019 07:34)

МТЕвротранс

В текстовете няма изразена ясна позиция за борба с нерегламентирания превоз на пътници, което е и голямата пробойна в ЗАВП. Липсата на такива текстове е основание такъв вид дейности да продължават да съществуват паралелно с останалите честно и системно плащащи своите данъци. Такъв вид на ЗИД е демотивиращ за голяма част от нас. Моля да преразгледате предложението си в тази ми час.

История

Начало на обществената консултация - 11.11.2019

Приключване на консултацията - 25.11.2019

Справка за получените предложения - 18.12.2019

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)

Окончателен акт на Министерския съвет
