

Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози

Информация

Откриване / Приключване: 14.10.2022 г. - 28.10.2022 г. Неактивна

Номер на консултация: #7107-K

Област на политика: Транспорт

Тип консултация: Закон

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип вносител: Национално

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози има за цел да предвиди мерки на национално ниво за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания, и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяване на местоположението чрез тахографи (Регламент (ЕС) 2020/1054) и 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 (Регламент (ЕС) 2020/1055) и за транспониране на изискванията на Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15.07.2020 г. за определяне на специфичните правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 (Директива (ЕС) 2020/1057).

Промени, свързани с предприемане на мерки на национално ниво с оглед изпълнението на задълженията, произтичащи за Република България от приемането на Регламент (ЕС) 2020/1055:

Понастоящем правилата за достъп до професията автомобилен превозвач не се прилагат за предприятия, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства или състав от пътни превозни средства с допустима максимална маса до 3,5 тона. Броят на тези предприятия, които извършват както вътрешни, така и международни превози, нараства. За да се избегнат евентуални празноти и за да се сближат условията за конкуренция между всички превозвачи, е изменен Регламент (ЕС) 2020/1055, което налага и

предложените с § 1 от законопроекта изменения в чл. 6 от Закона за автомобилните превози (ЗАП). Изискванията за достъп до професията стават задължителни за превозвачи, използващи моторни превозни средства или състави от пътни превозни средства, извършващи международни превози, които са предназначени изключително за превоз на товари и с допустима максимална маса над 2,5 тона.

Регламент (ЕС) 2020/1055 изисква информацията за превозвачите, съдържаща се в националните регистри, да бъде възможно най-пълна и актуална, с оглед ефективното упражняване на контрол от страна на компетентните органи, по-специално, информацията относно регистрационния номер на превозните средства и класифициране на риска за предприятията. В тази връзка е изменена и допълнена разпоредбата на чл. 6, ал. 1, изречение трето от ЗАП, с което е актуализирано съдържанието на регистъра, който Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ води за лицензите на Общността и лицензите за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България.

С направените предложения с § 2, т. 1, 4 и 5, § 5 и § 22, т. 1, буква „б“ се детайлизират правилата относно изискванията и доказателствата, необходими за установяване на изискването за финансова стабилност, в съответствие с промените в Регламент (ЕС) 2020/1055. Предлага се за издаване на лиценз на Общността и лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, лицата да нямат непогасени и изискуеми публични задължения, да не са в производство по несъстоятелност или обявени в ликвидация. С предложените промени се цели от една страна постигане на надеждност в сектора на автомобилния транспорт и от друга, да се подобри събирането на публични задължения. Предвидено е проверката за наличието или липсата на публични задължения да се осъществява служебно от длъжностни лица в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ по реда на чл. 87, ал. 11 от Данъчно-осигурителния процесуален кодекс или чрез средата за междурегистров обмен (RegiX). С цел обезпечаване изпълнението на целите на закона, е предвидено, в случай че в резултат на проверката бъде установено, че лицето има публични задължения, да му бъде налагана принудителна административна мярка – временно спиране на дейността, до погасяване на изискуемите публични задължения, но не повече от три месеца.

С § 2, т. 2 от законопроекта в ЗАП се създават разпоредби, които уреждат временно спиране на правата, произтичащи от удостоверение за професионална компетентност на ръководител на транспортна дейност, който е загубил добрата си репутация съгласно чл. 14, пар. 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 и възможността за възстановяването им най-рано една година след спирането им по ред, определен с наредбата по чл. 7, ал. 3 от ЗАП. Създадените разпоредби осигуряват прилагането на Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета и Регламент

(ЕС) 2020/1055 и са гаранция за спазване на изискванията за добра репутация.

С § 2, т. 6, буква „б“ от законопроекта се допълват действащите правила в чл. 7, ал. 8 от ЗАП, уреждащи изискването за установяване на територията на Република България, като се предвижда лицето, което кандидатства за издаване на лиценз, да разполага с превозни средства и водачи, които обичайно се намират в експлоатационния център на предприятието, пропорционални по брой на обема на извършваните от предприятието превози и да организира дейността си по начин, който гарантира, че превозните средства, които се използват за международен превоз на товари, се връщат в експлоатационния център на превозвача в рамките на осем седмици след напускане територията на Република България. С направените промени разпоредбите относно изискването за установяване на територията на Република България се привеждат в съответствие с Регламент (ЕС) 2020/1055. Със създаването на условия, с които да се гарантира, че автомобилните превозвачи, установени в Република България, имат действително и трайно присъствие на територията на страната и осъществяват транспортната си дейност оттук, се цели постигане на една от основните цели на регламента, а именно противодействие на т.нар. „пощенски кутии“ и осигуряване на лоялна конкуренция и равнопоставени условия на вътрешния пазар в сектора на автомобилния транспорт.

С § 8 от законопроекта се предлагат промени в чл. 28 от ЗАП, уреждащ правилата за извършване на каботажни превози от чуждестранни превозвачи на територията на Република България. Действащите разпоредби позволяват извършването на каботажни превози на територията на Република България само от превозвачи, регистрирани в държави членки на Европейския съюз, които са отворили своя национален пазар за такива превози за българските превозвачи. Посоченото изискване не е актуално и с промените се предвижда всички превозвачи, притежаващи лиценз на Общността да имат право да извършват каботажни превози на територията на Република България, при условията на чл. 8 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (Регламент (ЕО) № 1072/2009). Цитираният член от регламента ограничава превозвачите да извършват каботажни превози с едно и също превозно средство или – при състав от превозни средства, с моторното превозно средство от същия този състав – в същата държава членка в рамките на четири дни след приключването на каботажния превоз в тази държава членка. С въведените изисквания се цели да се запази степента на либерализация на предоставянето на транспортните услуги, без да се създават условия за постоянна или продължителна дейност на чуждестранните превозвачи на територията на Република България.

С § 10 от законопроекта се създава чл. 49а в ЗАП, който урежда задължение за изпращача да сключва договори за превоз на товари само с лицензирани превозвачи, при спазване на изискванията на глави II и III от Регламент (ЕО) № 1072/2009. Понастоящем само транспортните предприятия са адресати на санкционните разпоредби, предвидени в ЗАП, в случай че бъдат допуснати

нарушения на правилата за извършване на международните превози. С предложените промени се осигурява прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1055, който изисква да се установят ясни и предвидими правила относно санкциите за изпращачите, спедиторите, изпълнителите и подизпълнителите, в случаите когато им е известно, или в контекста на всички имащи отношение обстоятелства е трябвало да им бъде известно, че при предоставянето на възложените от тях транспортни услуги се нарушават разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1072/2009 и се цели създаването на условия за превенция и недопускане на нарушения на правилата за извършване на международни превози от страна на превозвачите.

Промени, свързани с предприемане на мерки на национално ниво с оглед изпълнението на задълженията, произтичащи за Република България от приемането на Регламент ЕС 2020/1054:

С § 14 от проекта на закон в чл. 91в от ЗАП се създава т. 4, с която се добавя изискването за съхраняване на товарителницата най-малко една година след приключване на превоза. Тази информация е необходима за осъществяване на контрол от компетентните органи. С § 17 относно чл. 93в от ЗАП се предвиждат санкции за неспазване на изискванията на чл. 2, параграф 11, буква „в“ от Регламент (ЕС) 2020/1054, с който е изменен чл. 34, параграфи 6 и 7 от Регламент (ЕС) 165/2014, за водач на превозно средство, оборудвано с дигитален или аналогов тахограф, който не е въвел символа на страната, в която е започнал и завършил дневното работно време, както и символа на държавата, в която влиза след преминаване на граница на държава членка, в началото на първото си спиране в тази държава. Целта на предложението е да се гарантира спазването на европейските изисквания.

С § 17, т. 2 от законопроекта се увеличава срока за съхранение на документите, с които се регистрира времето на управление, прекъсванията и почивките на водача през текущия ден и тези през предходните дни, от 28 на 56 календарни дни. С посочените промени се цели повишаване на ефективността на контрола, извършван от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ при установяване на действителните времена на управление, прекъсвания и почивки на водача.

Със създадената ал. 25 в чл. 93в се предвижда санкция за особено тежко нарушение на водач, който управлява моторно превозно средство, оборудвано с тахограф и не използва тахографски лист или карта на водач всеки ден, през който управлява превозното средство, считано от момента на поемането му, съгласно изискванията на чл. 34, параграф 1, изр. 1 от Регламент (ЕС) № 165/2014. Предложената промяна цели осъществяването на максимално ефективен крайпътен контрол от страна на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация, касаещ времето на управление на водачите.

С § 18 относно чл. 96д се предлага глобата за ръководителите на транспортна дейност, в размер на 500 лева, за неизпълнение на изискванията на Регламент (ЕО)

1071/2009, да се налага и за нарушения на Регламент (ЕО) № 561/2006. С предложената промяна се цели осигуряване правилното прилагане на Регламент (ЕО) № 561/2006 от страна на ръководителите на транспортна дейност на превозвачите.

Манипулацията на контролните уреди, регистриращи работата на водачите, е определена като едно от най-тежките нарушения, съгласно приложение IV към Регламент ЕО № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета и в тази връзка с § 21 относно чл. 106а, ал. 1, т. 3, буква „ж“ се предвижда да се налага принудителна административна мярка временно спиране от движение на пътно превозно средство за превоз на пътници или товари, оборудвано с устройство за манипулиране на тахографа, тахографския лист или картата на водача – до отстраняване на нарушението в най-близкото място за сервизна дейност на лице, регистрирано по реда на чл. 89а.

Предложеният текст произтича от необходимостта да бъде засилен контролът срещу използването на различни видове устройства за манипулиране на контролните уреди, регистриращи работата на водачите.

С § 19 относно чл. 104 от ЗАП, с цел постигане на социалните цели, заложи в регламента, се въвеждат санкции за превозвачите във връзка с организацията на работата на водачите по такъв начин, че те да могат да се върнат в експлоатационния център на работодателя в държавата членка на установяване на работодателя, където започва седмичната им почивка, или да се върнат на мястото си на пребиваване, в рамките на всеки период от четири последователни седмици, за да ползват поне една нормална седмична почивка или една седмична почивка от повече от 45 часа, като компенсация за намалена седмична почивка.

С § 21 относно чл. 105, ал. 4 се предвижда налагането на глоба или имуществена санкция в размер на 300 лева за нарушения на изискванията на Регламент (ЕО) № 561/2006 и Регламент (ЕС) № 165/2014, за които не е предвидено друго наказание, с цел осигуряване на правилното им изпълнение.

Промени свързани с транспониране в националното ни законодателство на Директива (ЕС) 2020/1057.

Въвеждането на изискванията на директивата в националното ни законодателство има за цел да създаде, от една страна – адекватни условия на труд и социална закрила за водачите, а от друга страна – подходящи условия за стопанска дейност на автомобилните превозвачи, улеснявайки упражняването на правото на предоставяне на услуги в автомобилния транспорт и гарантирайки лоялната конкуренция между тях. Предвид високата степен на мобилност на работната сила в сектора на автомобилния транспорт са приети специфични за сектора правила, за да се осигури баланс между свободното предоставяне на трансгранични услуги за превозвачите, свободното движение на стоки, адекватните условия на труд и

социалната закрила на водачите.

С § 9 от законопроекта се създава нов раздел, с който да бъдат уредени специфичните правила за командироването на водачите. Посочени са хипотезите кога е налице командироване на водач по смисъла на чл. 121а, ал. 1, т. 1, буква „а“ и т. 2, буква „а“ от Кодекса на труда, както и хипотезите, при които водачите не се считат за командировани.

С чл. 34г, ал. 1 се въвежда задължение за превозвача, установен в друга държава членка, да представи декларация за командироване пред националните компетентни органи на държавата членка, в която е командирован, най-късно до започването на командироването, като използва многоезичен стандартизиран формуляр в рамките на публичния интерфейс, свързан с Информационната система за вътрешния пазар (ИСВП), създадена с Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 година относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар и за отмяна на Решение 2008/49/ЕО на Комисията.

С чл. 34г, ал. 4 се въвежда задължение за превозвача да предостави на водача на хартиен носител или в електронна форма, и задължение за водача да съхранява и предоставя при поискване по време на проверка на пътя, следните документи: копие от декларацията за командироване, подадена чрез ИСВП; доказателство за превозите, извършвани в приемащата държава членка, като например електронна товарителница (e-CMR), или доказателство, посочено в член 8, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета; тахографските записи и по-специално символите на държавите членки, посетени от водача при извършването на международен автомобилен превоз или каботажен превоз, в съответствие с изискванията за регистриране и поддържане на регистри съгласно регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕО) № 165/2014.

С чл. 34г, ал. 5 се въвежда задължение за превозвача да изпрати чрез публичния интерфейс, свързан с ИСВП, след изтичане на срока на командироването, по пряко искане на компетентните органи на държавите членки, в които е извършено командироването, копия от доказателството за превозите, извършвани в приемащата държава членка, като например електронна товарителница (e-CMR), или доказателството, посочено в член 8, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета и копия от тахографските записи и по-специално символите на държавите членки, посетени от водача при извършването на международен автомобилен превоз или каботажен превоз, в съответствие с изискванията за регистриране и поддържане на регистри съгласно регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕО) № 165/2014, както и документацията за възнаграждението на водача, отнасяща се за периода на командироването, трудовия договор или равностоен документ по смисъла на чл. 3 от Директива 91/533/ЕИО на Съвета, отчетите за отработените часове на водачите и документите, удостоверяващи плащането.

С чл. 34и от проекта на закон се въвежда задължение за Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ и Изпълнителна агенция „Главна инспекция по труда“ да сключат двустранно споразумение за осигуряване прилагането на разпоредбите за командироване на водачите, като акцентът е върху предприятията с висока степен на риск, посочени в член 9 от Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/559/ЕИО на Съвета.

С предложените промени в § 22, в Допълнителните разпоредби се създават легални дефиниции, произтичащи от задължението ни за прилагане на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055 и въвеждането на изисквания от Директива (ЕС) 2020/1057.

Изменения и допълнения в ЗАП, които не произтичат от осигуряването на мерки за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055 и от транспониране в националното законодателство на Директива (ЕС) 2020/1057:

С § 4 относно чл. 7в, ал. 4 и 5 от ЗАП се предлага да бъде удължен срокът за уведомяване на лицата за констатирани непълноти в административното производство по издаване на удостоверение за регистрация за извършване на обучение на водачи за придобиване на квалификация и за усъвършенстване на познанията им. Съгласно чл. 8, ал. 2 от Наредба № 41 от 4.08.2008 г. за условията и реда за провеждане на обучение на водачите на автомобили за превоз на пътници и товари и за условията и реда за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация лицата прилагат към заявлението за извършване на регистрация и учебна документация, по която ще извършват обучението, както и масив от изпитни въпроси, които ще бъдат включвани в тестовете, и казуси за провеждане на изпитите за придобиване на начална квалификация. Предвид обема на съдържанието на учебната документация, изпитните въпроси и казусите, сроковете, уредени понастоящем в закона, са крайно недостатъчни за произнасяне, което обуславя необходимостта от удължаването им.

С § 11 относно чл. 51, ал. 3 и 4 се въвежда използването на електронна товарителница, която да изпълнява същите функции като хартиената товарителница. Целта е да се насърчи цифровизацията на товарните превози и логистиката с оглед намаляване на административните разходи, подобряване на капацитета за правоприлагане на компетентните органи и повишаване на ефикасността и устойчивостта на транспорта. Движението на стоки е придружено от голямо количество информация, която все още се обменя на хартиен носител сред предприятията и между предприятията и компетентните органи. Използването на документи на хартиен носител представлява значителна административна тежест за логистичните оператори и поражда допълнителни разходи за тези оператори, по-специално за малките и средните предприятия, и оказва отрицателно въздействие върху околната среда. 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 регулаторната информация, 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. Крайният срок за приемането на тези актове е 21.02.2023 г. и предвид гореизложеното с проекта се предвижда разпоредбата на чл. 51, ал. 3 да влезе в сила от 21.08.2025 г.

Предлага се редът за издаването, предоставянето, съхранението и последващото вписване на електронната товарителница и изискванията към информационните системи за издаването, управлението и съхранението им да бъде определен с наредба на министъра на транспорта и съобщенията, съгласувано с министъра на електронното управление, като за целта се създава законова делегация в чл. 51, ал. 4.

С § 15 в чл. 92 от ЗАП се създава ал. 4, която предвижда чл. 28 от Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН) да не се прилага в административнонаказателните производства по ЗАП. Член 28, ал. 7 от ЗАНН предвижда разпоредбите за маловажен случай на административно нарушение да не се прилагат, когато в закон е предвидено друго. Маловажността включва ниска обществена опасност на извършеното деяние, ненастъпили вредни последици от деянието или ако има такива, те да са незначителни. Имайки предвид, че разпоредбите в Закона за автомобилните превози регламентират правила за управление и почивки на водачите, професионалната квалификация на водачите на ППС, техническата изправност на ППС, както и на условията за извършване на обществен превоз на пътници и товари, нарушаването им представлява висока обществена опасност, имаща пряка връзка и с настъпването на пътнотранспортни инциденти. В тази връзка се предлага чл. 28 от ЗАНН да не се прилага в административнонаказателните производства по ЗАП.

С § 22 в чл. 106а се създават нови ал. 8 и 10, с които се уреждат реда за изземване на свидетелството за управление на водач, на когото е наложена принудителна административна мярка, съответно реда за връщането на свидетелството за управление на МПС на водач, след като му е било иззето с наложена принудителна административна мярка „временно отнемане на свидетелство за управление на МПС“. Понастоящем такъв ред не е предвиден в ЗАП.

Приемането на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози оказва въздействие върху държавния бюджет, поради което е изготвена и приложена одобрена финансова обосновка, съгласно Приложение № 2.1 на чл. 35, ал. 1, т. 4, б. „б“ от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

Проектът на акт е свързан с приемането на мерки на национално ниво, необходими за изпълнение и прилагане на Регламент (ЕС) 2020/1054 и Регламент (ЕС) 2020/1055 и с транспониране на изискванията на Директива (ЕС) 2020/1057 (за

което е изготвена таблица за съответствието с правото на Европейския съюз), поради което е съгласуван на основание чл. 3, ал. 4, т. 2 от Постановление № 85 на Министерския съвет от 2007 г. за координация по въпросите на Европейския съюз в рамките на Работна група 9 „Транспортна политика“.

Проектът на закон е част от Плана за действие за 2022 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз.

Изготвена е частична предварителна оценка на въздействието на проекта на акт, съобразена с бележките и предложенията, съдържащи се в становището на дирекция „Модернизация на администрацията“ в Администрацията на Министерския съвет.

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 и съобщенията, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. По-краткият срок за обществено обсъждане се обуславя от това, че проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози е бил вече публикуван веднъж за обществено обсъждане. Съществените изменения, направени в първоначално публикувания законопроект, обуславят необходимостта за неговото повторно публикуване за провеждането на обществени консултации с гражданите и юридическите лица.

Лица за контакт: Михаела Атанасова Директор на дирекция „Правно-нормативно обслужване, обществени поръчки и управление на проекти“, ИА „Автомобилна администрация“ Тел.: 02/930 88 29, E-mail: m.atanasova@rta.government.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

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.

Документи

Пакет основни документи:

[Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози - вер. 1.0 | 14.10.2022](#)

[Мотиви към Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози - вер. 1.0 | 14.10.2022](#)

[Становище на МС към Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози - вер. 1.0 | 14.10.2022](#)

[Частична предварителна оценка на въздействието към Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози - вер. 1.0 | 14.10.2022](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 26.04.2023](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Венцислав Трендафилов (28.10.2022 15:12)

Предложения на СМП

В § 2 относно чл. 7, се правят следните изменения и допълнения:

1. точка 2 относно ал. 3 се отменя.

Мотиви: Регламент (ЕО) 1071/2009 г. за пръв път се споменава в този член.

2. в т. 6, б. „б“ относно ал. 8, нови точки 5 и 6, думите „които обичайно се намират в експлоатационния център на предприятието“ и запетаята след тях се заличават.

Мотиви: Водачите, упражняващи дейност по международен автомобилен превоз на товари, както и управляваните от тях превозни средства обичайно не се намират в експлоатационния център на предприятието. Предвид горното считам, че предложеното изменение не кореспондира с вида и характера на работата и следва да бъде заличено.

§... В чл. 7а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 след думите „минимална възраст“ запетаята се заличава, добавя се съюза „и“, думите „и за психологическа годност“ и „и чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движението по пътищата“ се заличават.

Мотиви: С измененията на Наредба № 36 за изискванията за психологическа годност и условията и реда за провеждане на психологическите изследвания на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачи на МПС и на председатели на изпитни комисии и за издаване на удостоверения за регистрация за извършване на психологически изследвания, публикувани в ДВ бр. 84 от 21.10.2022 г., удостоверенията за психологическа годност стават безсрочни до настъпване на основание за тяхното отнемане. Превозвачите не могат да получат информация дали едно удостоверение е валидно или не и следва да проверяват неговата валидност. Отговорност на водача е при управлението на превозните средства да има необходимите документи за управление на МПС.

В § 9. относно глава четвърта „Международни превози“ за създаване на раздел III „Специфични правила за командироването на водачи“ с чл. 34а – 34и се правят следните изменения и допълнения:

1. Член 34б, ал. 5 се изменя така:

„(5) От 21.08.2023 г., ал. 2-4 се прилагат единствено за водачи, които управляват превозни средства, оборудвани с интелигентен тахограф, както е предвидено в чл. 8 - 10 от Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ, L 60/1 от 28 февруари 2014 г.) („Регламент (ЕС) № 165/2014).“;

2. В чл. 34з думите „засягане на“ се заменят с „ненужно забавяне, което може да засегне“.

Мотиви: Така предложената редакция считам за по-ясна и разбираема.

В § 11. относно чл. 51, ал. 4 се изменя така:

„(4) Министърът на транспорта и съобщенията, съгласувано с министъра на електронното управление, определя с наредба реда за издаването,

предоставянето, съхранението и последващото вписване на електронната товарителница и изискванията към информационните системи за издаването, управлението и съхранението им и условията и реда за сертифицирането им“.

Мотиви: След като информационните системи трябва да бъдат сертифицирани, с нормативен акт трябва да се оредели и реда за тяхното сертифициране и органът, които ще го осъществява.

§ 15. Относно чл. 92 се отменя.

Мотиви: В чл. 28 от ЗАНН е предвидено, че за маловажни нарушения, АНО може да предупреди нарушителя от същия вид, че при следващо нарушение ще бъде наказан. Целта на закона е да се определят правила и те да се спазват, целта на наказанията е да имат превантивен възпиращ и възпитателен ефект. Наказанията не трябва да бъдат самоцел и при маловажни нарушение би следвало да могат да се дадат предписания, както е предвидено в чл. 91, ал. 3., т. 13 и ако няма ефект да се преминава към ефективно наказание.

В § 22., т. 1, б. „б“ относно чл. 106а, ал. 1, т. 6, в новата б. „г“ след думата „задължения“ се добавя „или тяхното отсрочване или разсрочване по реда на Глава двадесет и втора от ДОПК“.

Мотиви: Съгласно ДОПК, длъжникът може да се споразумее за отсрочване или разсрочване на публичните задължения.

Автор: Silvia Nikolova (28.10.2022 11:12)

Предложение

В Закона за автомобилните превози своето място намират таксиметрови превози, превози по републиканската транспортна схема, международни превози и др. В този смисъл считам за необходимо с цел подобряване качеството на транспортната услуга и ефективна защита правата на пътниците да се извърши изследване на населеността и мобилността на хората и разпределение между различните видове транспорт съобразно инфраструктурата, нуждите и мобилността на хората, създаването на координирани разписания между републиканската и областните транспортни схеми с включване на всички видове транспорт без приоритети, като по този начин ще се осигури експлоатирането и управлението на обществения транспорт в страната като единна система, състояща се от много компоненти и видове транспорт. Предвид горното с оглед гарантиране равнопоставеност между възложителите на транспортната услуга, операторите и потребителите на транспортната услуга, чрез осигуряване на ефективен достъп до интегриран обществен транспорт, считам че следва да се въведе понятието „национална транспортна схема“ като в закона се даде определение на същото

Предлагам следния вариант: В раздел I от глава трета се създава чл. 16а:

„Чл. 16а. (1)Националната транспортна схема включва координирани помежду им разписания по железопътния и автомобилния транспорт. Като основа на националната транспортна схема служат разписанията по железопътния транспорт, а маршрутните разписания по утвърдени транспортни схеми – републиканска, междуобластна, областни и общински се синхронизират с тях.

(2) Националната транспортна схема се разработва и утвърждава от министъра на транспорта и съобщенията“.

Автор: Момчил Антов (27.10.2022 10:10)

Национално сдружение на българските спедитори (НСБС)

Националното сдружение на българските спедитори (НСБС) инициира и подкрепя всякакви действия, имащи за цел развитието на транспорта, спедицията и логистиката у нас, като от години една от нашите каузи е въвеждането в Р България приложението на електронни товарителници за всички видове транспорт. Преминаването от хартиен формат на транспортните документи към техен електронен еквивалент е световна тенденция и това само по себе си е предпоставка за развитието на дигитализирани вериги на доставки, при които сигурността и бързината на обмен на информация са изведени на водещо място. Ползи от подобна дигитализация има не само за бизнеса, но и за държавата в лицето на заинтересованите контролни органи, а и за обществото като цяло.

За да се случи това е необходимо на държавно ниво да се предприемат мерки по създаване на правна регулация относно издаването, използването, признаването и контрола на електронните товарителници. Р България е една от първите страни, ратифицирала Допълнителния протокол към Конвенцията за договор за международен автомобилен превоз на товари (CMR) още през 2011 г. и остава да транспонира приложението му в националните разпоредби. Във визирания документ ясно са упоменати както изискванията, на които трябва да отговаря електронната товарителница CMR за да има тя правна сила и практическо приложение, така и изискванията към електронните платформи, които ще предоставят тази услуга.

С оглед на горното НСБС приветства предложените с § 11 на ЗИДЗАП промени относно чл. 51, ал. 3 от ЗАП и създаването на ал. 4 към същия член, с които промени се регламентира използването на електронната товарителница в България. Въпреки това предлаганото влизане в сила на правната норма на чл. 51, ал. 3 на дата 21.08.2025 г. намираме за **неприемливо и неоправдано**. Това би поставило България в незавидната позиция сред страните-членки на ЕС последни да уредим и легализираме електронната товарителница. НСБС счита за **подходяща дата на влизане в сила на въпросната правна норма - 21.02.2023 г.**, когато е крайният срок на компетентните органи на Република България да

приемат регулаторната информация, която се предоставя по електронен път съгласно Регламент (ЕС) 2020/1056. Няма никаква причина за България да се въвежда толкова дълго отлагане (до 21.08.2025 г.) на влизането в сила на законовите разпоредби, разрешаващи използването на електронната товарителница, тъй като това не е в интерес на никого.

Автор: Николай Гелов (18.10.2022 11:46)

Коментари и предложения относно чл. 49а и чл. 104к

В мотивите към ЗИД на ЗАП е посочено, че с предлагания нов чл. 49а „се осигурява прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1055, който изисква да се установят ясни и предвидими правила относно санкциите за **изпращачите, спедиторите, изпълнителите и подизпълнителите** в случаите когато им е известно, или в контекста на всички имащи отношение обстоятелства е трябвало да им бъде известно, че при предоставянето на възложените от тях транспортни услуги се нарушават разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1072/2009”. В същото време в самия чл. 49а, както и в чл. 104к, като субект е посочен само изпращачът, т. е. лицето, което физически предава товара на превозвача (*кой се смята за изпращач се извежда от чл. 49 от ЗАП*).

Не става ясно защо авторите на проекта са пропуснали да посочат като субекти по чл. 49а и чл. 104к другите лица, посочени в съображение 24 на Регламент (ЕС) 2020/1055, и най-вече спедиторите, които съгласно чл. 361 на ТЗ също могат да сключват договори за превоз на товари, т. е. да възлагат на превозвачи транспортни услуги без да се явяват изпращачи по смисъла на ЗАП.

Освен това от формулировката на чл. 49а не става ясно, че задължението се отнася само до договори за международен или каботажен превоз.

Изхождайки от съображение 24 на Регламент (ЕС) 2020/1055, че трябва да се въведат правила, които да препятстват злоупотреби от всички предприятия, които договарят транспортни услуги с автомобилни превозвачи, предлагам чл. 49а да добие следния вид:

„Чл. 49а. Договори за международен или каботажен превоз на товари се сключват само с лицензирани превозвачи, при спазване на изискванията на глави II и III от Регламент (ЕО) № 1072/2009“.

Съответно предлагам в чл. 104к да се заличи думата „изпращач“, като по този начин на санкция ще подлежи всяко лице, което възложи транспортни услуги в нарушение на глава II или III от Регламент (ЕО) № 1072/2009. Коригираният текст на чл. 104к ще изглежда по следния начин:

„Чл. 104к. Който сключи договор за превоз на товари в нарушение на разпоредбите на глава II или III от Регламент (ЕО) № 1072/2009, се наказва с глоба или с имуществена санкция 1500 лева“.

Автор: Николай Гелов (18.10.2022 10:51)

Предложения за изменения и допълнения

Предложение №1

В новото четвърто изречение на ал. 1 на чл. 6 след думата „дейност“ да се сложи запетая и да се добавят думите „регистрационните номера на превозните средства“.

Мотиви: В мотивите към ЗИД на ЗАП не се съдържа обосновка/обяснение защо от данните в регистъра по чл. 6 не трябва да бъдат публично видими регистрационните номера на превозните средства. А същевременно ще бъдат видими лични данни като имената на ръководителя на транспортната дейност!

Ако регистрационните номера на МПС са публично видими, изпращачите на товари ще могат лесно да проверяват дали превозното средство, което е дошло да натовари съответния товар, действително е включено към лиценза на превозвача, с който е сключен договора за превоз. По този начин ще се облекчи и изпълнението на изискването по чл. 49а.

Предложение №2

В чл. 34а, ал. 3 предлагам точка б да се промени на „регистрационния номер на моторното превозно средство, което ще управлява водача“.

Мотиви: Необходимо е в командировъчната заповед да фигурира и регистрационния номер на МПС, което ще се управлява от водача, за да може по-лесно да се упражнява контрол от страна на компетентните органи, включително чрез проверка в регистъра по чл. 6. Също така, чрез предлаганата промяна на текста ще се постигне уеднаквяване с данните, които трябва да се съдържат в декларацията за командироване съгласно чл. 34г, ал. 2, т. б.

Предложение №3

В чл. 34а, ал. 7 след думите „каботажни превози“ да се добавят думите „съгласно определението в регламенти (ЕО) № 1072/2009 и (ЕО) № 1073/2009“.

Мотиви: Чрез допълнението ще се осигури пълно и точно транспониране на разпоредбата на чл. 1, пар. 7 на Директива (ЕС) 2020/1057 и ще се избегне объркване с определението за „каботажни превози“, дадено в §1, т. 15 от ДР на ЗАП.

Предложение №4

В ал. 16 на чл. 93в размерът на наказанието да се увеличи на 300 лв.

Мотиви: Смятам, че глобата от 100 лв. за нарушаване на чл. 34, параграфи 6 и 7 от Регламент (ЕС) № 165/2014 е несъразмерно ниска спрямо тежестта на

нарушението. Предлагам размерът на глобата за това нарушение да е поне 300 лв., като изхождам от размера на наказанията по новата ал. 4 на чл. 105 (300 лв. за нарушение на изискванията на Регламент (ЕС) № 165/2014, за което не е предвидено друго наказание) и по ал. 19 на чл. 93в (1500 лв. за манипулиране на тахографа, тахографския лист или картата на водача с цел подправяне на данните .)

Предложение №5

Размерът на имуществената санкция в новата ал. 14 на чл. 104 да се увеличи на 300 лв.

Мотиви: Предвидената санкция от 150 лв. не съответства на тежестта на нарушението. Следва да се има предвид, че въпросното нарушение може да накърни сериозно и нееднократно правото на нормална почивка на голям брой водачи. Също така следва да се отчете, че предлаганата нова ал. 4 на чл. 105 предвижда налагане на глоба или имуществена санкция 300 лв. за нарушение на изискванията на Регламент (ЕО) № 561/2006, за което не е предвидено друго наказание. Така излиза, че в общия случай при нарушение на регламента наказанието ще бъде 300 лв., а когато става въпрос за квалифицирано нарушение на чл. 8, пар. 8а от него наказанието ще е наполовина – 150 лв.

История

Начало на обществената консултация - 14.10.2022

Приключване на консултацията - 28.10.2022

Справка за получените предложения - 26.04.2023

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

Окончателен акт на Министерския съвет
