



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

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 06.12.2024 г. - 19.12.2024 г. Неактивна

Номер на консултация: #10750-К

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Закон

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: 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 да въведе изисквания на Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 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) и на Директива (ЕС) 2022/738 на Европейския парламент и на Съвета от 6 април 2022 година за изменение на Директива 2006/1/ЕО относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари (Директива (ЕС) 2022/738).

Промени, свързани с приемане на мерки на национално ниво, с оглед на 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 сблизат 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 са 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 на ефективното упражняване на контрол от страна на компетентните органи, по-специално информацията относно регистрационния номер на превозните средства и класифициране на риска за предприятията. Във връзка с това е изменена и допълнена разпоредбата на чл. 6, ал. 1, изречение трето от ЗАП, с което се актуализира 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 и 4, § 6 и § 28, 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 при 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 по реда на Закона за електронното управление. 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. 3 от законопроекта в ЗАП се създават разпоредби, които уреждат временно спиране на правата, произтичащи от удостоверението за професионална компетентност на ръководител на транспортна дейност, който е загубил добрата си

репутация съгласно чл. 14, параграф 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 (ЕО) 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. С направените промени разпоредбите относно изискването за установяване на територията на Република България се привеждат в съответствие с Регламент (ЕО) 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 § 13 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 не позволява 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 § 15 от законопроекта в ЗАП се създава чл. 49а, 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, като в §

26 се предвижда санкция за неизпълнение на това задължение. 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 на изпълнението на задълженията, произтичащи за Република България от приемането на Регламент ЕС 2020/1054:

С § 21 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. Информацията в този документ е необходима за осъществяване на контрол от компетентните органи. С § 23, т. 1 относно чл. 93в, ал. 16 от ЗАП се предвиждат санкции за неспазване на изискванията на чл. 2, параграф 11, буква „в“ от Регламент (ЕС) 2020/1054, с който са изменени параграфи 6 и 7 в чл. 34 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 § 23, т. 2 от законопроекта (относно чл. 93в, ал. 17 от ЗАП) срокът за съхранение на документите, с които се регистрира времето на управление, прекъсванията и почивките на водача през текущия ден и тези през предходните дни, се увеличава 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 (§ 23, т. 3 от проекта) 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, изречение първо от Регламент (ЕС) № 165/2014. Предложението цели осъществяването на максимално ефективен крайпътен контрол от страна на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, касаещ времето на управление на водачите.

С § 24 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 на 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 във връзка с това с § 28, т. 1, буква „а“ 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 § 25, т. 2 относно чл. 104 от ЗАП с оглед на постигане на социалните цели, заложи в регламента, се въвеждат санкция за превозвачите във връзка с организацията на работата на водачите по такъв начин, че те да имат възможност да се върнат в експлоатационния център на работодателя в държавата членка на установяване на работодателя, където започва седмичната им почивка, или 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, по-дълга от 45 часа, като компенсация за намалена седмична почивка.

С § 27 относно чл. 105, ал. 4 се предвижда налагането на глоба или имуществена санкция 300 лева за нарушения на изискванията на Регламент (ЕО) № 561/2006 и на Регламент (ЕС) № 165/2014, за които не е предвидено друго конкретно наказание, с цел осигуряване на правилното им изпълнение.

Промени, свързани с въвеждането на изисквания 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 § 14 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 въвеждат 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 § 30 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, а с цел по-голяма яснота на разпоредбите на ЗАП се въвеждат и дефиниции за „допустима максимална маса“ и „технически допустима максимална маса“.

Промени, свързани с въвеждането в националното законодателство на изисквания на Директива (ЕС) 2022/738:

Промените, свързани с транспониране в националното ни законодателство на Директива (ЕС) 2022/738, предвиждат възможност за предприятията за автомобилни превози на товари да могат да използват превозни средства, наети в която и да било държава членка, а не само в държавата членка, където са установени, ако превозното средство е регистрирано или пуснато в движение в съответствие с приложимото право, изисквания за безопасност и други задължителни стандарти на дадената държава членка.

В съответствие с изискванията на директивата с § 2 и 3 от законопроекта се предвижда търговците, които кандидатстват за издаването на лиценз за превоз на товари, както и превозвачите, които извършват автомобилен превоз на товари, да могат да използват наети моторни превозни средства за превоз на товари, регистрирани или пуснати в движение в друга държава членка на Европейския съюз. Предложението цели да подпомогне и улесни дейността на превозвачите, като им даде възможност чрез наемането на моторни превозни средства за превоз на товари с чужда регистрация да реагират в случаите на необходимост, например при краткосрочни, сезонни или временни пикове в търсенето на транспортни услуги или при неизправни или повредени моторни превозни средства.

Директива (ЕС) 2022/738 позволява държавата членка на установяване на транспортното предприятие, което ползва наето превозно средство с чужда регистрация, да въведе определени ограничения по отношение на времето за ползване на наетите превозни средства и техния брой. Във връзка с това в § 3 от законопроекта се предлага периодът на използване на наети моторни превозни средства, регистрирани в друга държава членка, да е не по-дълъг от два последователни месеца през дадена календарна година, а също и че броят на наетите моторни превозни средства не трябва да надвишава 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 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. Процентното съотношение на наетите моторни превозни средства и моторните превозни средства за превоз на товари с българска регистрация се определя към датата на вписване на наетото моторно превозно средство в регистъра по чл. 6, ал. 1 от Закона за автомобилните превози. Превозвач, който разполага с повече от едно и с по-малко от четири превозни средства за превоз на товари с българска регистрация, може да използва едно наето моторно превозно средство.

Мотивите за въвеждане в българското законодателство на възможно най-рестриктивните изисквания съгласно директивата по отношение на дела на наетите моторни превозни средства спрямо ползваните от съответното транспортно предприятие моторни превозни средства с българска регистрация и времето ограничение за използване на наети моторни превозни средства произтичат от необходимостта да не се създадат условия за появата на нелоялни практики, т.н. фирми „пощенски кутии“.

Също така с предложеното в § 3 от законопроекта ограничаване до възможно най-ниските допустими съгласно Директива (ЕС) 2022/738 срокове за използване и брой на наети моторни превозни средства се цели запазване и увеличаване на приходите в държавния бюджет, тъй като наемането на моторни превозни средства, които са регистрирани или пуснати в движение в съответствие с правото на друга държава членка на Европейския съюз, означава, че тези моторни превозни средства ще преминават годишни технически прегледи, за тях ще се сключват застраховки и ще се плащат данъци извън територията на Република България. Предложението в § 3 е съобразено и с изразеното становище на браншовите организации на автомобилните превозвачи, извършващи превози на товари, установени в Република България.

С направеното предложение с § 30, т. 1 от законопроекта относно § 1, т. 4, букви „а“ и „б“ от Допълнителните разпоредби на Закона за автомобилните превози е използвана предвидената в Директива (ЕС) 2022/738 възможност за ограничаване на използването на наети превозни средства с чужда регистрация за извършване на транспортни операции за собствена сметка, като се предлага превози за собствена сметка да се извършват само с превозни средства с българска регистрация. Предложението е съобразено с изразеното по въпроса становище от браншовите организации на автомобилните превозвачи, извършващи превози на товари.

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 и Директива (ЕС) 2022/738:

С § 5 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 август 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 към заявлението за извършване на регистрацията лицата прилагат 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.

В изпълнение на Мярка № 209 от Плана за намаляване на административната тежест, приет с Решение № 233 на Министерския съвет от 2024 г. - „Въвеждане в закон на правото на заявителя да получи възможност за отстраняване на констатирани нередовности и определяне на срок за отстраняването им“, с § 8 относно чл. 14а, ал. 4 се предвижда предоставянето на срок на заявителя за отстраняване на нередовността и/или за представяне на допълнителната информация, когато е необходима такава. Понастоящем такава възможност не е предоставена на заявителите.

С предложените промени с § 11 и 29, т. 1, б. „д“ от законопроекта се отстраняват неточности в разпоредбите, свързани с междубластната транспортна схема, въведена със Закона за изменение и допълнение на ЗАП (Обн., ДВ, бр. 60 от 2020 г.).

С § 16 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 на 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 август 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. Предвид очакването актовете за изпълнение да бъдат приети до края на 2024 г., с проекта се предвижда разпоредбата на чл. 51, ал. 3 да влезе в сила от 1 юли 2027 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 § 28 в чл. 106а се създават нови ал. 8 и 10, с които се уреждат редът за изземване на свидетелството за управление на водач, на когото е наложена принудителна административна мярка, съответно редът 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.

От 31 март 2024 г. са в сила промени в Закона за електронното управление, съгласно които отпада възможността административните органи да изискват от лицата представянето на удостоверителни документи за доказване на факти и обстоятелства, които са налични в регистри и могат да бъдат набавени по служебен път. В тази връзка и с цел намаляване на административната тежест, в чл. 2 от Закона за електронното управление е заложено общо правило, свързано с ограничаване на възможността за изискване удостоверяването на данни или представяне на документи, налични в публичен регистър и данни, за които администрацията може да събере информация по служебен път. На това основание с предложеното с § 29, т. 2 изменение и допълнение на § 2 от Допълнителните разпоредби на Закона за автомобилните превози се предвижда Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ да има достъп до регистрите и информационните фондове, в които е налична необходимата за предоставяните от нея административни услуги информация. С предложените промени ще се постигне съответствие на Закона за автомобилните превози със Закона за електронното управление и ще бъде намалена административната тежест за гражданите и бизнеса.

Приемането на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози няма да окаже въздействие върху държавния бюджет, поради което е изготвена и приложена одобрена финансова обосновка съгласно приложение № 2.2 към чл. 35, ал. 1, т. 4, буква „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 въвеждане в националното законодателство на изисквания на Директива (ЕС) 2020/1057 и на Директива (ЕС) 2022/738 (за което са изготвени таблици на 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“. Приемането на промените е необходимо и поради това, че от страна на Европейската комисия са стартирани Процедура за нарушение № 2022/0196 за неизпълнение на задължението за уведомяване за всички мерки за транспониране в националното законодателство на Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 и Процедура за нарушение № 2023/0192 във връзка с не уведомяване в

срок на ЕК за мерките за пълно транспониране на Директива (ЕС) 2022/738 на Европейския парламент и на Съвета от 6 април 2022 година за изменение на Директива 2006/1/ЕО относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари.

Проектът на акт не трябва да бъде нотифициран преди приемането му в съответствие с Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 г., установяваща процедура за предоставянето на информация в сферата на техническите регламенти и правила относно услугите на информационното общество.

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.

Предвид стартиралите процедури за нарушение, както и обстоятелството, че текстовете от законопроекта са били вече публикувани за обществено обсъждане в периодите от 17.02.2022 г. до 03.03.2022 г., от 14.10.2022 г. до 28.10.2022 г. и от 08.11.2023 г. до 22.11.2023 г., проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози е публикуван за обществено обсъждане на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията, както и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет за срок от 14 дни.

Лице за контакт:

Михаела Атанасова

Директор на дирекция „Правна и обществени поръчки“

Изпълнителна агенция „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

Документи

Пакет основни документи:

[Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози - вер. 1.0 | 05.12.2024](#)

[Мотиви към Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози - вер. 1.0 | 05.12.2024](#)

[Становище по Проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози - вер. 1.0 | 05.12.2024](#)

[Частична предварителна оценка на Проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози - вер. 1.0 | 05.12.2024](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 16.06.2025](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

Автор: Момчил Антов (18.12.2024 11:21)

Позиция 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:

За „Превозвач“ по смисъла на този закон е лицето, което физически извършва превоза на товари с моторно превозно средство съгласно т. 3.

Зб. „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.

Зв. „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 лицензията превозвач е издал в негова полза товарителница.

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.

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;

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.

Автор: Николай Гелов (16.12.2024 10:41)

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.

Автор: Николай Гелов (16.12.2024 10:39)

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.

Автор: Николай Гелов (13.12.2024 15:49)

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 §7с 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.

Автор: Николай Гелов (13.12.2024 15:42)

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.

Автор: Николай Гелов (13.12.2024 15:40)

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.

Автор: Николай Гелов (13.12.2024 15:38)

Срокове по чл. 7в, ал. 4 и 5

В 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.

Автор: Николай Гелов (13.12.2024 15:36)

Разграничаване на наетите МПС

Предлагам 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.

Автор: Николай Гелов (13.12.2024 15:34)

Относно обема на извършваните превози

В 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. пътничкилометри – 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 пътничкилометри.

Автор: Николай Гелов (13.12.2024 15:26)

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.

История

Начало на обществената консултация - 06.12.2024

Приключване на консултацията - 19.12.2024

Справка за получените предложения - 16.06.2025

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

Окончателен акт на Министерския съвет
