



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

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 17.02.2022 г. - 04.03.2022 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #6576-K

**Област на политика:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** Закон

**Тип вносител:** Национално

---

**МОТИВИ**

към Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози има за цел:

1. да предвиди мерки на национално ниво за прилагането на:
  - 1.1. 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);
  - 1.2. 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);

2. да транспонира изисквания 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:

С § 1 от законопроекта се предлагат 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. Изискването влиза в сила от 20.05.2022 г. и цели да сближи условията за конкуренция между всички превозвачи, предвид нарастващият брой предприятия, които извършват превози с пътни превозни средства с посочената допустима максимална маса.

В чл. 6, ал. 3 от ЗАП се създава т. 11, с която се въвежда изключение от изискването за притежаване на лиценз или удостоверение за регистрация за извършването на превози на пътници с нетърговска цел или на превози от предприятия, чиято основна дейност не е тази на автомобилен превозвач на пътници. В тази връзка с § 23, т. 2 относно § 1, т. 60 от Допълнителните разпоредби на ЗАП е създадена легална дефиниция на понятието „превоз с нетърговска цел“.

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. В тази връзка е изменена и допълнена разпоредбата на чл. 6, ал. 1, изречение трето от ЗАП, с което е допълнено съдържанието на регистъра, воден от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за лицензите на Общността и лицензите за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България с информацията относно регистрационния номер на превозните средства и броя на заетите лица в предприятието към 31 декември на предходната година.

С направените предложения с § 2, т. 1, 4 и 5, § 5 и § 22, т. 1, буква „б“ се допълват правилата относно установяване на изискването за финансова стабилност. 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 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 прекратяването на правата, произтичащи от удостоверението за професионална компетентност на лице, в случай че през времето, през което е ръководило транспортно предприятие, в предприятието са извършени нарушения, довели до загубата на добрата му репутация и възможността за възстановяването им най-рано една година след прекратяването 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 § 12 от проекта на закон се предлага разширяване на обхвата на превозните средства, които длъжностните лица от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ имат право да спират за проверка, като се включват моторни превозни средства, извършващи превози с атракционна цел и моторни превозни средства, с които се извършва пътна помощ. С предложените промени се цели изчерпателно разписване на правомощията на длъжностните лица, които извършват контрол на пътя, като се обхванат всички участници на пътя, извършващи превозна дейност срещу заплащане.

С § 14 относно чл. 91в, т. 4 от ЗАП 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 време на управление, 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 прилагането 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 § 22 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 се въвеждат санкции за превозвачите, така че да се постигнат социалните цели, заложи в регламента, 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 § 23, 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.

Измененията, предложени с § 7 в чл. 24 от ЗАП, целят актуализиране на информацията, която се съдържа в подържаната база данни от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за издадените удостоверения за водач на лек таксиметров автомобил.

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.

Към този доклад се прилага 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.

В съответствие с чл. 26, ал. 2-4 от Закона за нормативните актове и в изпълнение на чл. 85 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация, проектът на закон, мотивите, съгласуваната частична предварителна оценка на въздействието на проекта на нормативен акт и становището на дирекция „Модернизация на администрацията“ в Администрацията на Министерския съвет са публикувани на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет. Законопроектът е публикуван за срок от 14 дни, тъй като приемането му е свързано с влизането в сила на:

1. 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 – от 20 август 2020 г.;
2. 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 – от 21 февруари 2022 г.;
3. 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 – от 2 февруари 2022 г.

Лице 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

Цветелина Илиева-Йорданова Директор на дирекция "Автомобилни превози и международна дейност" ИА „Автомобилна администрация“ тел: 02/ 930 88 81 e-mail: cilieva@rta.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.docx - вер. 1.0 | 17.02.2022](#)

[Частична предварителна оценка на въздействие.pdf - вер. 1.0 | 17.02.2022](#)

[Мотиви към Закона за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози.doc - вер. 1.0 | 17.02.2022](#)

[Становище МС.pdf - вер. 1.0 | 17.02.2022](#)

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

---

### Консултационен документ:

---

### Справка становища:

---

## Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

**Автор:** TaxiMe Sofia (04.03.2022 16:20)

Разширяване на обхвата на достъпната публична информация за таксиметрови превози

Предлагаме да бъдат добавени няколко разпоредби по отношение на таксиметровите превози, които да разширят обхвата на достъпната публична информация, с цел повишаване на сигурността и контрола на таксиметровите услуги, както и за предотвратяване на незаконни превози с нелицензирани автомобили и водачи.

По този начин ще бъде улеснена и дейността на регистрираните търговци по отношение на предварителните проверки доколко МПС и водачите отговарят на условията за извършване на таксиметров превоз, както и за осъществяването на последващ контрол от страна на регистрираните търговци.

Наред с това, ще бъде премахнато съществуващото в момента противоречие в текстовете на чл. 12, ал. 4 и чл.12а, ал. 1 - от една страна, единният таксиметров регистър е публичен само за удостоверенията за регистрирани търговци, от друга страна, са изброени редица данни, които да съдържа, а част от тях в момента не са публични.

В този контекст конкретните ни предложения за изменения и допълнения са следните:

1. Чл. 12, ал. 4 да придобие следната редакция:

(4) Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" води единен таксиметров регистър, съдържащ данните, посочени в чл. 12а, ал. 1.

2. В чл. 12а, ал. 1, т. 5, регламентираща информацията за превозните средства в единния таксиметров регистър, да бъдат добавени допълнителни букви както следва:

и) дата на валидност на периодичния технически преглед;

й) дата на валидност на застраховката "Гражданска отговорност";

к) дата на валидност на застраховката "Злополука" на пътниците.

3. В чл. 12а да бъде добавена нова ал. 2 със следния текст:

(2) Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" предоставя публичен електронен достъп, включително и чрез автоматизирани интерфейси за осигуряване на свободен публичен достъп в машиночетим отворен формат, до следните данни от регистъра по чл. 12, ал. 4:

а) удостоверенията по чл. 12, ал. 2, в т. ч. пореден номер и дата на издаване на

удостоверението; ЕИК, фирма, седалище и адрес на управление на търговеца;

б) списък на превозните средства, вписани в удостоверението, съдържащ данни за регистрационен номер, идентификационен номер, марка и модел на превозното средство, дата на първа регистрация, дата на вписване в списъка към удостоверението, дати на валидност на периодичния технически преглед, застраховката "Гражданска отговорност" и застраховката "Злополука на пътниците",

в) списък на водачите, вписани в удостоверението, съдържащ данни за две имена на лицето, номер на удостоверението за водач на лек таксиметров автомобил, община, за която е валидно, срок на валидност;

г) валидните разрешения за таксиметров превоз по чл. 24а, ал. 1 на превозните средства, вписани в удостоверението на всеки търговец - номер и дата на издаване на разрешението, община, от която е издадено, срок на валидност.

4. Подкрепяме предложението в § 7 от ЗИД на Закона за автомобилните превози, а именно - създаването на нова ал. 7 в член 24, регламентираща поддържането от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ на база данни на лицата, получили удостоверение за водач на лек таксиметров автомобил.

В тази връзка, предлагаме да бъде създадена нова ал. 8 със следния текст:

(8) Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" предоставя публичен електронен достъп, включително и чрез автоматизирани интерфейси за осигуряване на свободен публичен достъп в машиночетим отворен формат, до следната информация от базата данни по ал. 7:

а) име и фамилия на лицето;

б) номер на удостоверението за водач на лек таксиметров автомобил, община, за която е валидно, дата на валидност и информация, ако е невалидно (отнето или с изтекъл срок);

в) дата на валидност на свидетелството за управление на МПС, както и информация ако е невалидно (отнето или с изтекъл срок);

г) дата на валидност на удостоверението за психологическа годност, както и информация ако е невалидно (отнето или с изтекъл срок).

5. Във връзка с буква г от предложението по-горе, предлагаме да бъде добавена нова ал. 9 в член 24 със следния текст:

"Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" поддържа регистър на удостоверенията за психологическа годност по наредбата по чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движението по пътищата. В регистъра се вписват:

а) трите имена и ЕГН на лицето;

б) номер на удостоверението;

в) града, протокола и датата на психологическото изследване, наименованието на психологическата лаборатория,

г) датите на издаване и на валидност."

**Автор:** Милена Джумайска (04.03.2022 15:58)

Защитена електронна среда за подаване на заявления за таксиметров превоз  
С оглед приоритета на правителството за дигитализация на услугите, предоставяни от администрацията, е подходящо публичният Единен таксиметров регистър на ИААА, регламентиран в чл.12, ал. 4 от Закона за автомобилните превози, да бъде използван като защитена електронна среда за подаване на заявления от регистрирани търговци за вписване и отписване на таксиметрови автомобили от списъците към удостоверенията за извършване на таксиметров превоз, както и за подаване на заявления за издаване на разрешения за таксиметров превоз и тяхното прекратяване. По този начин ще има възможност за реална дигитализация на процеса, ще бъде постигната директна комуникация между оправомощените длъжностни лица на съответните общини и регистрираните търговци и ще бъдат ограничени случаите, в които се подават заявления за автомобили и/или водачи, които не отговарят на всички изисквания или за които се изисква допълнителна информация.

Конкретни предложения в тази връзка:

1. Да бъде добавена нова ал. 6 в чл. 12, със следния текст:

(6) Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" предоставя електронен достъп до регистъра по ал. 4 на желаещите търговци по ал. 1 и оправомощени от тях длъжностни лица за подаване на заявления за вписване, отписване и промени в данните на издадените удостоверения, както и заявления за издаване и прекратяване на разрешения за таксиметров превоз на територията на съответната община. Редът за предоставяне на достъп и подаването на заявления се определя с наредбата по чл. 12а, ал. 5

2. Настоящата ал. (6) да стане (7) и да придобие следната редакция:

(7) За издаване на удостоверение за регистрация и за вписване в регистъра търговецът по ал. 1 подава заявление до кмета на общината, към което прилага документите, определени с наредбата по чл. 12а, ал. 5, списък на водачите, които ще извършват дейността от негово име, и списък на превозните средства, с които ще извършват дейността. Търговецът подава заявление в 14-дневен срок при промяна на вписаните в регистъра данни. Заявленията могат да се подават на място в съответната община или в електронна среда в регистъра по ал. 4, като подадената от търговеца или оправомощени от него длъжностни лица информация постъпва автоматично при длъжностните лица от съответната община за обработка и последващи действия.

3. Настоящите алинеи от 7 до 14 се запазват, като номерацията им се променя от 8 до 15.

**Автор:** TaxiMe Sofia (04.03.2022 15:25)

Превози "с нетърговска цел"?

??????, ?? ? ?????????? ??-???? ?????????? ?? ?????????? "??????? ? ?????????????? ???",  
????????????? ? § 23. ?? ??????? ?? ????? ?? ?????????? ? ??????????? ?? ??????? ??  
????????????????? ????????. ? ??????? ??? ? ??????????:

"§ 23. ? § 1 ?? ?????????????????? ??????????? ?? ??????? ?????????? ?????????? ? ??????????????:"

[...]

2. ?????????? ?? ?. 60-62:

„60. „?????? ? ?????????????? ???“ ? ?????? ???????, ?????????? ?? ?????????? ?? ?????? ??????? ???  
????? ??????????????????, ??? ?? ??????????? ???????, ?? ?????? ?? ?? ?????????? ?????? ?? ?????????  
??????????????????, ? ?????? ?? ?????????? ?????? ??? ?????????? ??????? ?? ??????? ?? ??????????????  
?????????? ??? ?????? ?????, ? ?????? ????? ?????? ? ?????????????????????? ?????????.”

????????? ?????????????????? ? § 1 ?? ?????????? ????? ? 11 ? ?? 6, ?? 3, ?? ?????????????? ?? ?????????? ?  
????????????????? ??? ?????? ?? ?? ?????????? ?????????? ? ?????????????????????? ?? ??????????????????. ??????? ? ??????  
?????? ??????????????????? ?? "?????? ? ?????????????????? ???" ?? ? ?????????????? ??????????? ? ?? ?? ??????????  
?????????????????? ??????????????? ?? ?????????????????????? ?? ?????????????? ?????????? ?? ??????????, ??? ??????????, ??  
????? ?????????? ?? ? "????????????????? ???", ??????? ?? ?????????????? ? ?????? ????????? ? ??????????????????????  
?????????.

**Автор:** Момчил Антоу (04.03.2022 11:43)

Национално сдружение на българските спедитори (НСБС) - 2

Предложение за промени както следва:

Чл.49, ал.1. С договор за автомобилен превоз на товари превозвачът се задължава срещу заплащане да превози с превозно средство до определено местоназначение товар, който изпращачът му предава.

ал.2. Договорът за автомобилен превоз на товари се счита за сключен от момента, в който превозвачът приеме товара за превоз, удостовери чрез подпис върху товарителницата дата и часа на приемането на товара, след което предаде на изпращача екземпляр от нея.

ал.3. Когато за превозен документ се използва електронна товарителница, договорът за превоз на товари се счита за сключен от момента, в който превозвачът, след като приеме товара за превоз, удостовери чрез подпис върху товарителницата приемането на товара.

.....

Чл.51, ал.3. Страните по превозния договор могат да се договорят да използват електронна товарителница, по смисъла на чл.51, ал.4, към която прилагат документите по чл.52, ал.2, чрез електронно регистриране на данните, посочени в чл.53.

*ал.4. „Електронна товарителница“ означава товарителница, издадена чрез електронна комуникация от превозвача, изпращача или друга страна, заинтересувана от изпълнението на договор за превоз.*

ал.5. Министърът на транспорта и съобщенията определя чрез Наредба реда за издаването, представянето, съхранението и последващо вписване в електронната товарителница, както и изискванията към информационните системи за издаване, управление и съхранение на електронната товарителница.

.....

Чл.53, ал.4. Превозвачът е длъжен да съхранява електронната товарителница, като гарантира автентичността на произход, целостта и надеждността на съдържанието, чрез подходяща защита на файла и в предвидените законоустановени срокове.

ал.5. Електронната товарителница и придружаващите я документи може да са разпечатани на хартиен носител. За да има доказателствена сила, разпечатката на електронната товарителница трябва да съдържа дата и час на разпечатване от използваната автоматизирана система, печат, подпис и заверка "вярно с оригинала" на превозвача.

**Автор:** Венцислав Трендафилов (02.03.2022 17:28)

Специфични правила за командироването на водачи

Необходимо е на превозвачите, установени в България, и на водачите да се предоставят всички възможности, предвидени в директивите за командироване на работници при предоставяне на услуги, за уреждане на техните отношения. ЗИЗАП разделя командироването при международен автомобилен превоз на товари - на командироване когато превозът е двустранен, транзитен или е част от комбиниран превоз и командироване при предоставяне на превозни услуги. Но, така както е представен проектът, не се гарантира в достатъчна степен равнопоставеността на

водачите в едно предприятие, които са назначени на една и съща позиция и извършват една и съща работа. Необходимо е да се въведат недискриминационни финансови условия за водачите, като същевременно се съобрази националното законодателство и практика, като условията по командироването следва да се уреждат в един документ - заповед за командироване.

В „Раздел III „Специфични правила за командироването на водачи“ в чл.34а, да се създадат нови алинеи 3, 4 и 5 със следния текст:

(3) Командироването по ал. 2 се извършва въз основа на издадена писмена заповед от превозвача, която съдържа:

1. основание за издаване на заповедта;
2. наименованието на превозвача;
3. имената на водача;
4. началната дата и продължителността на командироването;
5. направления, по които ще се извършват превозите;
6. вида на транспортните средства.
7. задача за изпълнение по време на командировката;
8. финансови условия на командировката;
9. други обстоятелства, свързани с конкретните условия на командировката

(4) Финансовите условия по ал. 3, т. 8 включват:

1. дневни пари при единична или при двойна езда в размери, не по-малко от определените по реда на 215, ал. 1 от Кодекса на труда;
2. специфични добавки, свързани с възстановяване на разходи, които са направени във връзка с превоза.

(5) Общото брутно възнаграждение на водача за командироването, не включва разходите по ал.4, т.2 и не може да бъде по-малко от възнаграждението за същата или сходна работа, което е установено в приемащата държава със закони, подзаконови или административни разпоредби, колективни трудови договори или арбитражни решения, обявени за общоприложими за работниците и служителите по съответния ред.

Като сега предложените алинеи 3 и 4 станат съответно алинея 6 и алинея 7.

**Автор:** Венцислав Трендафилов (02.03.2022 17:27)

#### Специфични правила за командироването на водачи

Необходимо е на превозвачите, установени в България, и на водачите да се предоставят всички възможности, предвидени в директивите за командироване на работници при предоставяне на услуги, за уреждане на техните отношения. ЗИЗАП разделя командироването при международен автомобилен превоз на товари - на командироване когато превозът е двустранен, транзитен или е част от комбиниран превоз и командироване при предоставяне на превозни услуги. Но, така както е представен проектът, не се гарантира в достатъчна степен равнопоставеността на водачите в едно предприятие, които са назначени на една и съща позиция и извършват една и съща работа. Необходимо е да се въведат недискриминационни финансови условия за водачите, като същевременно се съобрази националното законодателство и практика, като условията по командироването следва да се уреждат в един документ - заповед за командироване.

В „Раздел III „Специфични правила за командироването на водачи“ в чл.34а, да се създадат нови алинеи 3, 4 и 5 със следния текст:

(3) Командироването по ал. 2 се извършва въз основа на издадена писмена заповед от превозвача, която съдържа:

1. основание за издаване на заповедта;
2. наименованието на превозвача;
3. имената на водача;
4. началната дата и продължителността на командироването;
5. направления, по които ще се извършват превозите;
6. вида на транспортните средства.
7. задача за изпълнение по време на командировката;
8. финансови условия на командировката;
9. други обстоятелства, свързани с конкретните условия на командировката

(4) Финансовите условия по ал. 3, т. 8 включват:

1. дневни пари при единична или при двойна езда в размери, не по-малко от определените по реда на 215, ал. 1 от Кодекса на труда;

2. специфични добавки, свързани с възстановяване на разходи, които са направени във връзка с превоза.

(5) Общото брутно възнаграждение на водача за командироването, не включва разходите по ал.4, т.2 и не може да бъде по-малко от възнаграждението за същата или сходна работа, което е установено в приемащата държава със закони, подзаконови или административни разпоредби, колективни трудови договори или арбитражни решения, обявени за общоприложими за работниците и служителите по съответния ред.

Като сега предложените алинеи 3 и 4 станат съответно алинея 6 и алинея 7.

**Автор:** Венцислав Трендафилов (02.03.2022 16:22)

Съюз на международните превозвачи

Считаме за необходимо да се премахне изискването професионалните водачи да представят свидетелство за психологическа годност в допълнение към свидетелството им за управление на МПС. Писмо в този смисъл е изпратено от Европейската комисия още през месец юли 2021 година. В писмото се сочи нарушение от страна на България на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелствата за управление на превозни средства и Директива 2003/59/ЕО относно свидетелства за професионална компетентност. Основната последица от това нарушение е, че българските водачи са поставени в по-неблагоприятно положение в сравнение с водачите от останалите държави членки. Това противоречи на целта за избягване на неравни условия на конкуренция за тези водачи, която Директива 2003/59/ЕО се стреми да гарантира.

Предлагаме в чл.7а, ал.2 от Закона за автомобилните превози да отпадне текстът: **„и за психологическа годност“**, както и текстът: **„и чл.152, ал.1, т.2 от Закона за движение по пътищата“**, като занапред редакцията на чл.7а, ал.2 от Закона за автомобилните превози да се измени така: **чл.7а, ал.2 „Лицензираните превозвачи, лицата по чл. 24е и лицата, извършващи превози за собствена сметка, могат да осъществяват превоз на пътници и товари само с водачи, които отговарят на изискванията за минимална възраст и правоспособност за управление на моторни превозни средства от съответната категория, определени с наредбите по чл. 7, ал. 3 и чл. 126, ал. 1 от този закон.**

**Автор:** Момчил Антов (02.03.2022 10:49)

Национално сдружение на българските спедитори (НСБС)

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) 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 предлагаме създаването на нова ал. 3 в чл. 51 от Закона за автомобилните превози, а именно:

***(3) Равнозначен на хартиената товарителница е електронен запис, който изпълнява същите функции като хартиената товарителница, при условие че е гарантирано запазването на автентичността и целостта на записа (електронна товарителница). Министърът на транспорта и съобщенията определя чрез Наредба реда за издаването, представянето, съхранението и последващо вписване в електронната товарителница, както и изискванията към информационните системи за издаване, управление и съхранение на електронната товарителница.***

**Автор:** Николай Гелов (22.02.2022 09:39)

Предложения за изменения и допълнения

1) ??? ????? ?????? ?? ?? 12?, ?? 1 ????????? ? ????????? ?????, ????? ?? ????????? ?? ????????????????? ?????????? ??????, ? ?? ? ????????????? ?????????, ????????? ????????? ? ?? 104, ????? ? § 19 ?? ?????? ??? ?????? 1? ??? ????????? ????????????

1?. ? ?????? 2-12 ????? ?????? „??????“ ?? ?????? „????? ???“.

2) ? ?????????????? ????? ??????? 14 ? 15 ?? ?? . 104 ?? ?????????????? ?????????? ??????? ??  
?????????????, ?????? ????? ?? ??? ??????? ?????????? ??????. ?????? ??????????? ?????????????? ??  
?? . 14 ? 15 ?? ?? . 104 ?? ????? ? ??????? ?? ½ ?? ?????????????? ?????????? ?????????? ?? ??????????  
????????????? ??????? ??????? ?? ??????????????? ? ?? ??????? ?? . 4 ?? ?? . 105, ????? ? §21 ???????  
„300 ??.“ ?? ?????????? ????????????? ? „½ ?? ?????????????? ?????????? ??????????“.  
?? ????? ??????? ?? ?????????????????? ?? ??????????????? ?????????? ??????????, ?????????????? ?? ??  
????????????????? ? ?????????????? ?? ?????????????????? ??? ?? ?? ?????????? ?????????? ?? ??????????

3) ????? 106?, ?? . 6 ??????????? ??????????? ?????????? ?????????? ?? ????? ??????????????? ?? ??????? ??  
??????????, ?? ??????? ?????????? ?????????????? ?????? ? ????? ??????. ?????? ?????, ??????? ?????????? ??  
?????????? ?? ??????????? ?? ??????????????? ??????? ?? ?????????????? ?? ??????????? ?? ??? ? ?????  
?????? ? ?????? ???????????????, ????? ?? ?????????????? ?????????????????? ?????????? ?? ?????????????????? ??  
?????????????? ??????????? ?? ?????????????? ?? ??????? ?? ??????????? ?? ??????????  
????????? ?????????????? ??????????????????? ?? ????? ?? ?????????????????????????? ?????????? ?? ??????????????? ?? ?? .  
7, ?? . 8, ? . 4 ?? ????????? . ????????????? ? . 3 ?? § 22 ?? ?????????????????????? ?? ?? ?????????? ?? ??????????  
????????:

3. ? ?? . 6 ??????? „???? ?????????“ ?? ?????????????, ??????? „????????????“ ?? ??????? ? „?????????????  
????????????????????? ??“, ? ??????? „?????? ?? ??????????“ ?? ?????????? ? „????????????????????????????? ?????????? ??  
?? . 7, ?? . 8, ? . 4“.

4) ?????????? ??????? ????? §1 ? §3 ?? ??????? ? ????? ?? 22.05.2022 ?., ? ?? ?? 21.05.2022 ?.,  
?????? §6, ??? ?????????????? ?? ?????????????????? ?????????? ? ?????????????? (?) ?1072/2009 ??????? ? ?????  
?? 21.05.2022 ? . ??????? ?????????????? ? . 1 ?? §26 ?? ?????????, ? ? . 2 ?? ?????? ??????????? ?? ??  
?????????? ?? ?????????? ???????:

2. ?????????? 1 ?????????? ?? . 6, ?? . 3, ? . 2, § 3 ?????????? ?? . 7?, ?? . 1 ? § 6 ?????????? ?? . 12?,  
?? . 1, ? . 3, ??????? ?????????? ? ?????? ?? 21.05.2022 ? .

**Автор:** Николай Гелов (21.02.2022 13:10)

### Параграф 11

?? ?????????? ?????? ? ??????????????????? ?? ??????????? ??????? ?? ??????? „?????????????? ??????????????“  
„????????????? ??????????????“ ?? ?????? ? ??????????????? ?? ?? ?????????? ?? ?????????????? ?? ?? . 78, ?? . 1.  
?????????????? ?????? ?????????? ?? ?? ??????????? ?????? §11 ?? ??? ?? ?????????? ?? ?????????? ???????:

§11. ? ?? . 78, ?? . 1 ??????? „?????????????? ??????????????“ ?? ?????????? ? „????????????? ??????????????“ ?  
?????????? „3,5“ ?? ????????? ? „2,5“.

**Автор:** Николай Гелов (21.02.2022 13:08)

### Болни или ранени лица

? ?????????? ?? ??????????? ?????????????? ?? ?? . 6, ?? . 3, ? . 8, ?????? ?????????? ??????????????? ?? ???????  
„?????? ??? ??????? ?????“. ?? ? ??????????????? ?? ?? ??????????? ??????? ?????????????? ?? ?? ?????????? ? ?  
????????? ?? ?? . 1 ?? ?? . 24?, ?????? ? ?? ?? . 91, ?? . 3, ? . 1, ????? ?????? ??????????? ?????? ?? ?????????? ??  
?????????? ?????????? ?????????? ?????????????? ?? ??????????

??? ?????? ??????????? ???????????:

1. ? ??? ?? ?? ??????? ??? §7? ??? ?????????? ??????????????:

§7?. ? ?? . 24?, ?? . 1 ?????????????? ?????? ??????? „????????????????“ ?? ?????????? ? „?“ ? ??????? „?????? ???  
????????? ??????“ ?? ???????????????.

2. ?????????? 12 ?? ??? ?? ?? ??????? ?? ?????????? ??????:



## НЕРЕГЛАМЕНТИРАНИТЕ ПРЕВОЗИ.

**Автор:** Дочко Дойчев (19.02.2022 23:04)

Предложение за допълнение на § 1

С цел избягване на злоупотреби за извършване на нерегламентирани превози под прикритие на превози с нетърговска цел предлагам добавяне на точка 12 на чл. 6 със следния текст: „ Водачът на ППС извършващ превоз на пътници с нетърговска цел извършва превоза по списъчен състав на пътниците, описан маршрут и времеви диапазон (начало и край) на пътуването.“

**Автор:** Николай Гелов (18.02.2022 16:56)

Договори за превоз само с лицензирани превозвачи

Възразявам срещу чл. 49а и чл. 104к, тъй като техните формулировки не осигуряват пълно и точно прилагане на Регламент (ЕС) 2020/1055.

Регламент (ЕС) 2020/1055 цели да обхване всички категории лица, които биха могли да сключат договор за превоз с автомобилен превозвач, което се доказва с добавянето на нов чл. 14а в Регламент (ЕО) № 1072/2009, с който се изисква държавите членки да установят правила относно санкциите срещу изпращачи, спедитори, изпълнители и подизпълнители.

В същото време предлаганите нови чл. 49а и чл. 104к се отнасят само до изпращачите, като в мотивите към законопроекта липсва информация защо от техния обхват са изключени другите категории лица, които са изрично упоменати в регламента.

Освен това чл. 104к предвижда налагане единствено на имуществена санкция, тоест неговото приложение е стеснено само до изпращачите, които са юридически лица, а всъщност изпращач може да бъде и физическо лице.

По тази причина предлагам следното:

1. Формулировка на чл. 49а да се промени по следния начин:

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

2. Вместо да се създава нов чл. 104к да се създаде нова алинея 4 в чл. 104и, която да гласи следното:

*„(4) За нарушение на чл. 49а се налага глоба или имуществена санкция 1500 лв.“*

**Автор:** Лазар Лазаров (18.02.2022 10:14)

От: "Геострой" АД:

Считаме, че предложеното в § 17, т. 2 изменение, касаещо увеличение в двоен размер на предвидения срок за съхранение на документи, е практически проблематично и дори неприложимо. Нито самосвалите и техните кабинни, нито лишените от архивни шкафове автомобили са предназначени, пригодени или предвидени като хранилище на документация, особено за толкова дълъг времеви период. Редовният контрол сам по себе си представлява достатъчно ефективен механизъм, позволяващ постигане на заложените с § 17 цели, без това да налага изпълнението на допълнителни и неприсъщи дейности, още повече че съхраняваната информация е достатъчно подробна, предвид отчитането на работата и почивките на ежедневна, седмична, двуседмична и месечна база.

## История

**Начало на обществената консултация - 17.02.2022**

**Приключване на консултацията - 04.03.2022**

**Справка за получените предложения - 26.04.2023**

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

**Окончателен акт на Министерския съвет**

---