

КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗИ

Коментар	Автор	Дата
-----------------	--------------	-------------

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 машиночитим 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

Защитена електронна среда за подаване на заявления за таксиметров превозС 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 навписаните 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

Милена
Джумайска

04.03.2022

Превози "с нетърговска цел"?Считаме, че е необходима по-ясна дефиниция на понятието "превози с нетърговска цел", предвидена в § 23. от проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози. В момента там е записано: "§ 23. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения: [...] 2. Създават се т. 60-62: „60. „Превоз с нетърговска цел“ е всеки превоз, различен от превоза за чужда сметка или срещу възнаграждение, или за собствена сметка, за който не се получава пряко или непряко възнаграждение, и който не поражда преки или непреки доходи за водача на превозното средство или други лица, и който няма връзка с професионалната дейност."Съгласно предлаганата в § 1 от проекта нова т. 11 в чл. 6, ал. 3, за превозите на пътници с нетърговска цел няма да се изискват лиценз и удостоверение за регистрация. Затова е много важно определението на "превоз с нетърговска цел" да е максимално прецизно и да не въвежда практическа възможност за осъществяване на незаконни превози на пътници, под предлог, че тези превози са с "нетърговска цел", защото са инцидентни и нямат връзка с професионалната дейност.	TaxiMe Sofia	04.03.2022
---	---------------------	-------------------

Национално сдружение на българските спедитори (НСБС) - 2Предложение 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.	Момчил Антов	04.03.2022
--	---------------------	-------------------

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

Венцислав
Трендафилов

02.03.2022

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

Венцислав
Трендафилов

02.03.2022

Съюз на международните превозвачиСчитаме 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 занаяпред 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.	Венцислав Трендафилов	02.03.2022
--	----------------------------------	-------------------

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.	Момчил Анто	02.03.2022
--	--------------------	-------------------

Предложения за изменения и допълнения¹) Тъй като лицата по чл. 126, ал. 1 включват и физически лица, които се наказват за административно нарушение с глоба, а не с имуществена санкция, предлагам промяна в чл. 104, като в § 19 се добави нова точка 1а със следното съдържание: 1а. В алинеи 2-12 след думата „налага“ се добавя „глоба или“. 2) В предлаганите нови алинеи 14 и 15 на чл. 104 се регламентира фиксиран размер на наказанието, който няма да има особен възпиращ ефект. Затова предлагам наказанието по ал. 14 и 15 на чл. 104 да бъде в размер на ½ от минималната работна заплата за страната. Предлагам същият размер на наказанието и по новата ал. 4 на чл. 105, като в §21 думите „300 лв.“ се заменят съответно с „½ от минималната работна заплата“. По този начин при актуализация на минималната работна заплата, съответно ще се актуализират и размерите на наказанията без да се налага промяна на закона. 3) Член 106а, ал. 6 предвижда моторното превозно средство да бъде придвижено до място за домуване, но липсва легална дефиниция какво е това място. Освен това, когато мястото на домуване се определя от контролните органи със заповедта за налагане на ПАМ и това място е чужда собственост, може да възникнат допълнителни разходи за собственика на превозното средство за заплащане на такса за ползване на мястото. Затова предлагам придвижването да бъде до експлоатационния център на превозвача по чл. 7, ал. 8, т. 4 от закона. Съответно т. 3 на § 22 от законопроекта да се измени по следния начин: 3. В ал. 6 думите „или водачът“ се заличават, думата „придвижва“ се заменя с „организира придвижването на“, а думите „място за домуване“ се заменят с „експлоатационния център по чл. 7, ал. 8, т. 4“. 4) Липсват мотиви защо §1 и §3 ще влизат в сила от 22.05.2022 г., а не от 21.05.2022 г., както §6, при положение че съответните промени в Регламент (ЕО) №1072/2009 влизат в сила от 21.05.2022 г. Затова предлагам т. 1 от §26 да отпадне, а т. 2 на същия параграф да се промени по следния начин: 2. Параграф 1 относно чл. 6, ал. 3, т. 2, § 3 относно чл. 7б, ал. 1 и § 6 относно чл. 126, ал. 1, т. 3, които влизат в сила от 21.05.2022 г.	Николай Гелов	22.02.2022
---	----------------------	-------------------

Параграф 11На няколко места в законопроекта се предлага замяна на думите „максимално допустима“ с „допустима максимална“, но това е пропуснато да се направи по отношение на чл. 78, ал. 1. Предлагам този пропуск да се отстрани като §11 от ЗИД се промени по следния начин: §11. В чл. 78, ал. 1 думите „максимално допустима“ се заменят с „допустима максимална“ и числото „3,5“ се заменя с „2,5“.	Николай Гелов	21.02.2022
Болни или ранени лицаВ проекта се предлага изменение на чл. 6, ал. 3, т. 8, което включва заличаване на думите „болни или ранени лица“. Но е пропуснато да се предложи същото изменение да се направи и в текста на ал. 1 на чл. 24в, както и на чл. 91, ал. 3, т. 1, като тези пропуски могат да доведат до неяснота относно точното прилагане на закона. Ето защо предлагам следното:1. В ЗИД да се добави нов §7а със следното съдържание:§7а. В чл. 24в, ал. 1 запетаята след думата „увреждания“ се заменя с „и“ и думите „болни или ранени лица“ се заличават. 2. Параграф 12 от ЗИД да се измени по следния начин:§12. В чл. 91, ал. 3, т. 1 след думата „сметка“ се поставя запетая и се добавя „моторни превозни средства, извършващи превози с атракционна цел, моторни превозни средства, извършващи превози на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, моторни превозни средства, с които се извършва пътна помощ“.	Николай Гелов	21.02.2022

ДП Строителство и възстановяванеДържавното предприятие „Строителство и възстановяване“ е заличено като търговец и не е редно името му да фигурира в закона.Затова предлагам в точка 2 на §1 от законопроекта да се добави нова буква „ба“ със следното съдържание:ба) в т. 4 името на държавното предприятие „Строителство и възстановяване“ се заличава заедно със запетаята след него; Аналогична промяна трябва да се направи и в чл. 126, ал. 1, т. 5. Предлагам това да стане с добавяне на нова т. 3 към §6 от ЗИД.В същия §6 на ЗИД се предлагат изменения на чл. 126, ал. 1, т. 3, които обаче не отрязват промяната в чл. 6, ал. 3, т. 2, предлагани с §1 на ЗИД. Ето защо предлагам §6 от ЗИД да добие следния вид (предлаганите изменения и допълнения са с удебелен шрифт):§ 6. В чл. 126, ал. 1 се правят следните изменения:Точка 2 се отменя;В т. 3 думите „максимално допустима“ се заменят с „допустима максимална“ и думите „3,5 тона, с изключение на превозите, за които по силата на международни договори, по които Република България е страна, се изисква разрешително“ се заменя с „2,5 тона“;В т. 5 името на държавното предприятие „Строителство и възстановяване“ се заличава заедно със запетаята след него.	Николай Гелов	21.02.2022
--	----------------------	-------------------

От Стойо СтоевОт Стойо Стоев - Съпредседател на СНЦ "СЪЮЗ ТАКСИ" Стойо Стоев - на 20.02.2022 г. - Съпредседател на СНЦ "СЪЮЗ ТАКСИ" - относно Вашия Законопроект за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, предложен за предварително обществено обсъждане - ние от СНЦ "СЪЮЗ ТАКСИ" чрез мен след съответното обсъждане в страната заявяваме следното: 1/ През дефиницията за "превози с нетърговска цел" се дава възможност за увеличаване на така наречените НЕРЕГЛАМЕНТИРАНИ ПРЕВОЗИ, които с промените в НК от края на 2020 г. бяха ограничени, но самите промени вече втора година показват, че не са достатъчно ефективни; 2/ В тази връзка направихме пет предложения на МТС и ИА"АА" с гриф "строго секретно" (по обясними причини), с които единствено могат да бъдат "озаптени" НЕРЕГЛАМЕНТИРАНИТЕ ПРЕВОЗИ; 3/ На Вас предлагаме по служебен път да ги изискате тези наши пет приложения, с цел да ги използвате в настоящия Законопроект, за да станат невъзможни НЕРЕГЛАМЕНТИРАНИТЕ ПРЕВОЗИ.	Spas Atanasov	20.02.2022
Предложение за допълнение на § 1С 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."	Дочко Дойчев	19.02.2022

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.“	Николай Гелов	18.02.2022
---	----------------------	-------------------

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.	Лазар Лазаров	18.02.2022
--	--------------------------	-------------------