

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

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

Предложения на СМПВ § 2 относно чл. 7, се правят следните изменения и допълнения:1. точка 2 относно ал. 3 се отменя.Мотиви: Регламент (ЕО) 1071/2009 г. за пръв път се споменава в този член.2. в т. 6, б. „б“ относно ал. 8, нови точки 5 и 6, думите „които обичайно се намират в експлоатационния център на предприятието“ и запетаята след тях се заличават.Мотиви: Водачите, упражняващи дейност по международен автомобилен превоз на товари, както и управляваните от тях превозни средства обичайно не се намират в експлоатационния център на предприятието. Предвид горното считам, че предложеното изменение не кореспондира с вида и характера на работата и следва да бъде заличено.§... В чл. 7а се правят следните изменения и допълнения:1. В ал. 2 след думите „минимална възраст“ запетаята се заличава, добавя се съюза „и“, думите „и за психологическа годност“ и „и чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движението по пътищата“ се заличават.Мотиви: С измененията на Наредба № 36 за изискванията за психологическа годност и условията и реда за провеждане на психологическите изследвания на кандидати за придобиване на правоспособност за управление на МПС, на водачи на МПС и на председатели на изпитни комисии и за издаване на удостоверения за регистрация за извършване на психологически изследвания, публикувани в ДВ бр. 84 от 21.10.2022 г., удостоверенията за психологическа годност стават безсрочни до настъпване на основание за тяхното отнемане. Превозвачите не могат да получат информация дали едно удостоверение е валидно или не и следва да проверяват неговата валидност. Отговорност на водача е при управлението на превозните средства да има необходимите документи за управление на МПС.В § 9. относно глава четвърта „Международни превози“ за създаване на раздел III „Специфични правила за командироването на водачи“ с чл. 34а - 34и се правят следните изменения и допълнения:1. Член 34б, ал. 5 се изменя така:„(5) От 21.08.2023 г., ал. 2-4 се прилагат единствено за водачи, които управляват превозни средства, оборудвани с интелигентен тахограф, както е предвидено в чл. 8 - 10 от

Венцислав

28.10.2022

Предложение В Закона за автомобилните превози своето място намират таксиметрови превози, превози по републиканската транспортна схема, международни превози и др. В този смисъл считам за необходимо с цел подобряване качеството на транспортната услуга и ефективна защита правата на пътниците да се извърши изследване на населеността и мобилността на хората и разпределение между различните видове транспорт съобразно инфраструктурата, нуждите и мобилността на хората, създаването на координирани разписания между републиканската и областните транспортни схеми с включване на всички видове транспорт без приоритети, като по този начин ще се осигури експлоатирането и управлението на обществения транспорт в страната като единна система, състояща се от много компоненти и видове транспорт. Предвид горното с оглед гарантиране равнопоставеност между възложителите на транспортната услуга, операторите и потребителите на транспортната услуга, чрез осигуряване на ефективен достъп до интегриран обществен транспорт, считам че следва да се въведе понятието „национална транспортна схема“ като в закона се даде определение на същото. Предлагам следния вариант: В раздел I от глава трета се създава чл. 16а: „Чл. 16а. (1) Националната транспортна схема включва координирани помежду им разписания по железопътния и автомобилния транспорт. Като основа на националната транспортна схема служат разписанията по железопътния транспорт, а маршрутните разписания по утвърдени транспортни схеми – републиканска, междуобластна, областни и общински се синхронизират с тях. (2) Националната транспортна схема се разработва и утвърждава от министъра на транспорта и съобщенията“.	Silvia Nikolova	28.10.2022
--	----------------------------	-------------------

Национално сдружение на българските спедитори (НСБС)Националното сдружение на българските спедитори (НСБС) инициира и подкрепя всякакви действия, имащи за цел развитието на транспорта, спедицията и логистиката у нас, като от години една от нашите каузи е въвеждането в Р България приложението на електронни товарителници за всички видове транспорт. Преминаването от хартиен формат на транспортните документи към техен електронен еквивалент е световна тенденция и това само по себе си е предпоставка за развитието на дигитализирани вериги на доставки, при които сигурността и бързината на обмен на информация са изведени на водещо място. Ползи от подобна дигитализация има не само за бизнеса, но и за държавата в лицето на заинтересованите контролни органи, а и за обществото като цяло.За да се случи това е необходимо на държавно ниво да се предприемат мерки по създаване на правна регулация относно издаването, използването, признаването и контрола на електронните товарителници. Р България е една от първите страни, ратифицирала Допълнителния протокол към Конвенцията за договор за международен автомобилен превоз на товари (CMR) още през 2011 г. и остава да транспонира приложението му в националните разпоредби. Във визирания документ ясно са упоменати както изискванията, на които трябва да отговаря електронната товарителница CMR за да има тя правна сила и практическо приложение, така и изискванията към електронните платформи, които ще предоставят тази услуга.С оглед на горното НСБС приветства предложените с § 11 на ЗИДЗАП промени относно чл. 51, ал. 3 от ЗАП и създаването на ал. 4 към същия член, с които промени се регламентира използването на електронната товарителница в България. Въпреки това предлаганото влизане в сила на правната норма на чл. 51, ал. 3 на дата 21.08.2025 г. намираме за неприемливо и неоправдано. Това би поставило България в незавидната позиция сред страните-членки на ЕС последни да уредим и легализираме електронната товарителница. НСБС счита за подходяща дата на влизане в сила на	Момчил Антов	27.10.2022
---	---------------------	-------------------

Коментари и предложения относно чл. 49а и чл. 104кВ мотивите към ЗИД на ЗАП е посочено, че с предлагания нов чл. 49а „се осигурява прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1055, който изисква да се установят ясни и предвидими правила относно санкциите за изпращачите, спедиторите, изпълнителите и подизпълнителите в случаите когато им е известно, или в контекста на всички имащи отношение обстоятелства е трябвало да им бъде известно, че при предоставянето на възложените от тях транспортни услуги се нарушават разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1072/2009“. В същото време в самия чл. 49а, както и в чл. 104к, като субект е посочен само изпращачът, т. е. лицето, което физически предава товара на превозвача (кой се смята за изпращач се извежда от чл. 49 от ЗАП). Не става ясно защо авторите на проекта са пропуснали да посочат като субекти по чл. 49а и чл. 104к другите лица, посочени в съображение 24 на Регламент (ЕС) 2020/1055, и най-вече спедиторите, които съгласно чл. 361 на ТЗ също могат да сключват договори за превоз на товари, т. е. да възлагат на превозвачи транспортни услуги без да се явяват изпращачи по смисъла на ЗАП. Освен това от формулировката на чл. 49а не става ясно, че задължението се отнася само до договори за международен или каботажен превоз. Изхождайки от съображение 24 на Регламент (ЕС) 2020/1055, че трябва да се въведат правила, които да препятстват злоупотреби от всички предприятия, които договарят транспортни услуги с автомобилни превозвачи, предлагам чл. 49а да добие следния вид: „Чл. 49а. Договори за международен или каботажен превоз на товари се сключват само с лицензирани превозвачи, при спазване на изискванията на глави II и III от Регламент (ЕО) № 1072/2009“. Съответно предлагам в чл. 104к да се заличи думата „изпращач“, като по този начин на санкция ще подлежи всяко лице, което възложи транспортни услуги в нарушение на глава II или III от Регламент (ЕО) № 1072/2009. Кorigиrаният текст на чл. 104к ще изглежда по следния начин: „Чл. 104к. Който сключи договор за превоз на товари в нарушение на разпоредбите на глава II или III от Регламент (ЕО) № 1072/2009	Николай Гелов	18.10.2022
--	----------------------	-------------------

Предложения за изменения и допълнения Предложение №1В новото четвърто изречение на ал. 1 на чл. 6 след думата „дейност“ да се сложи запетая и да се добавят думите „регистрационните номера на превозните средства“.Мотиви: В мотивите към ЗИД на ЗАП не се съдържа обосновка/обяснение защо от данните в регистъра по чл. 6 не трябва да бъдат публично видими регистрационните номера на превозните средства. А същевременно ще бъдат видими лични данни като имената на ръководителя на транспортната дейност!Ако регистрационните номера на МПС са публично видими, изпращачите на товари ще могат лесно да проверяват дали превозното средство, което е дошло да натовари съответния товар, действително е включено към лиценза на превозвача, с който е сключен договора за превоз. По този начин ще се облекчи и изпълнението на изискването по чл. 49а. Предложение №2В чл. 34а, ал. 3 предлагам точка 6 да се промени на „регистрационния номер на моторното превозно средство, което ще управлява водача“.Мотиви: Необходимо е в командировъчната заповед да фигурира и регистрационния номер на МПС, което ще се управлява от водача, за да може по-лесно да се упражнява контрол от страна на компетентните органи, включително чрез проверка в регистъра по чл. 6. Също така, чрез предлаганата промяна на текста ще се постигне уеднаквяване с данните, които трябва да се съдържат в декларацията за командироване съгласно чл. 34г, ал. 2, т. 6. Предложение №3В чл. 34а, ал. 7 след думите „каботажни превози“ да се добавят думите „съгласно определението в регламенти (ЕО) № 1072/2009 и (ЕО) № 1073/2009“.Мотиви: Чрез допълнението ще се осигури пълно и точно транспониране на разпоредбата на чл. 1, пар. 7 на Директива (ЕС) 2020/1057 и ще се избегне объркване с определението за „каботажни превози“, дадено в §1, т. 15 от ДР на ЗАП. Предложение №4В ал. 16 на чл. 93в размерът на наказанието да се увеличи на 300 лв.Мотиви: Смятам, че глобата от 100 лв. за нарушаване на чл. 34, параграфи 6 и 7 от Регламент (ЕС) № 165/2014 е несъразмерно ниска спрямо тежестта на нарушението.	Николай Гелов	18.10.2022
--	----------------------	-------------------