Р Е П У Б Л И К А Б Ъ Л Г А Р И Я

Н А Р О Д Н О С Ъ Б Р А Н И Е

Проект

З А К О Н

за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози

(обн., ДВ, бр. 82 от 1999 г.; изм. и доп., бр. 11 и 45 от 2002 г., бр. 99 от 2003 г., бр. 70 от 2004 г., бр. 88, 92, 95, 102, 103 и 105 от 2005 г., бр. 30, 85, 92 и 102 от 2006 г., бр. 42, 80 и 109 от 2007 г., бр. 102 от 2008 г., бр. 93 от 2009 г., бр. 41 от 2010 г., бр. 17 от 2011 г., бр. 38, 50, 60, 99 и 103 от 2012 г., бр. 15, 23, 66 и 109 от 2013 г., бр. 11, 60, 98 и 107 от 2014 г., бр. 14, 60, 81 и 100 от 2015 г. и бр. 32 от 2016 г.)

§ 1. В чл. 2, ал. 5, т. 4 думата „международни" се заменя с „пазара при извършването на".

§ 2. В чл. 6 се създава ал. 5:

„(5) Един и същи превозвач може да има само два лиценза – един лиценз за превоз на пътници (лиценз на Общността за превоз на пътници или лиценз за извършване на превоз на пътници на територията на Република България) и съответно един лиценз за превоз на товари (лиценз на Общността за превоз на товари или лиценз за извършване на превоз на товари на територията на Република България)."

§ 3. В чл. 7, ал. 7 думите „за което превозвачът представя декларация по образец, определен с наредбата по ал. 3" и запетаята пред тях се заменят с „в съответствие с чл. 5 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 (ОВ, L 300 от 2009 г.)".

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

1. В ал. 2 след думата „превозвачи" се добавя „и лицата, извършващи превози за собствена сметка" и се поставя запетая, а думите „наредбата по чл. 7, ал. 3" се заменят с „наредбите по чл. 7, ал. 3 и чл. 12б, ал. 1 от този закон и чл. 152, ал. 1, т. 2 от Закона за движението по пътищата".

2. В ал. 3 думите „Министърът на транспорта,

информационните технологии и съобщенията съгласувано с министъра на здравеопазването" се заменят с „Министърът на здравеопазването съгласувано с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията".

§ 5. В чл. 7в, ал. 8, т. 2 думата „молба" се заменя със „заявление".

§ 6. В чл. 9, ал. 1 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 2 думата „превозвача" се заменя със „същия търговец или свързано с него лице".

2. Създава се т. 4:

„4. превозвачът вече има издаден лиценз за същия вид превози
(на пътници или на товари)."

§ 7. В чл. 11 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в т. 1 буква „е" се отменя;

б) в т. 2 думата „молба" се заменя със „заявление".

2. В ал. 2 думите „вследствие на промяна на показателя за финансова стабилност, определен с наредбата по чл. 7, ал. 3" и запетаята след тях се заличават.

§ 8. В чл. 12 се правят следните изменения:

1. Алинея 6 се изменя така:

„(6) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация" мотивирано отказва извършването на регистрация, когато:

1. търговецът не отговаря на някое от изискванията по чл. 7, ал. 4 или 5;

2. търговецът не е комплектувал заявлението си с документите, определени в наредбата по чл. 12а, ал. 5;

3. правото да извършва таксиметров превоз на пътници на същия търговец или на свързано с него лице е било прекратено на основание ал. 8, т. 1, букви „а", „в" или „г" през последните две години."

2. В ал. 8, т. 2 думата „молба" се заменя със „заявление".

§ 9. В чл. 12а, ал. 4 се изменя така:

„(4) Заличаването от регистъра на основание чл. 12,

ал. 8, т. 1 се извършва със заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация”, а на останалите основания – с фактически действия от длъжностни лица, оправомощени от изпълнителния директор, чрез отбелязване в регистъра на съответното обстоятелство, представляващо основание за заличаване.”

§ 10. В чл. 14а, ал. 8, т. 5 думата „молба“ се заменя със „заявление“.

§ 11. В чл. 17 се правят следните изменения:

1.Алинея 2 се изменя така:

„(2) Републиканската транспортна схема включва междуселищни автобусни линии, свързващи населени места от две или повече области. Тя се утвърждава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или от оправомощено от него длъжностно лице.“

2.В ал. 3 изречение първо се изменя така: „Областните транспортни схеми включват междуселищни автобусни линии, свързващи населени места от две или повече общини от една област.“

§ 12. В чл. 19 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думата „Превозите“ се заменя с „Извън случаите по ал. 2 превозите“.

2. В ал. 2 думата „предвижда“ се заменя с „предоставя предвидени в държавния и/или общински бюджети средства за“.

3. Създават се ал. 6 и 7:

„(6) Кметовете на общините възложители уведомяват писмено органа, утвърдил съответното маршрутно разписание, за намерението си да започнат процедура за възлагане на превозите по това маршрутно разписание. Процедурата по възлагане на превозите по съответното маршрутно разписание може да започне само след съгласуването му по реда на наредбата по чл. 18.

(7) Кметовете на общините възложители са длъжни да предоставят справки с информация по възлагането на превози по маршрутни разписания по автобусни линии от областните и републиканската транспортна схема на органа, който е утвърдил съответните разписания. При промяна в обстоятелствата по възлагане на маршрутно разписание кметът на общината писмено уведомява органа, утвърдил разписанието, в седемдневен срок от промяната.“

§ 13. В чл. 20, ал. 2 думата „спирки“ се заменя с „от кмета на съответната община автоспирки“.

§ 14. В чл. 22 се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Всички превозвачи по междуселищни автобусни линии задължително използват автогарите срещу определени от собствениците им цени и автоспирките по изпълнявания маршрут и спазват утвърденото разписание. В населено място:

1. с една автогара, същата задължително се включва като обслужваща по маршрута на автобусните линии, имащи спирка в това населено място;

2. с повече от една автогара общинският съвет определя автогарите, които са начални, междинни и крайни спирки по маршрута на автобусните линии, имащи спирка в това населено място;

3. без автогара общинският съвет определя автоспирките, които са начални, междинни и крайни по маршрута на автобусните линии, имащи спирка в това населено място;

4. в което е изчерпан капацитетът на автогарите по т. 1 и 2, общинският съвет определя автоспирките, които са начални, междинни и крайни по маршрута на автобусните линии, имащи спирка в съответното населено място.”

2. В ал. 2 думата „автобусните“ се заменя с „междуселищните автобусни“.

§ 15. В чл. 39 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1, т. 2 тирето след думата „билети” и думите „бланкови, листови и ролни” се заличават.

2. В ал. 2:

а) в т. 2 буква „а“ се изменя така:

„а) наименованието и адреса на превозвача в съответствие с лиценза за извършване на обществен превоз на пътници;“

б) в т. 3:

аа) буква „а“ се изменя така:

„а) наименованието и адреса на превозвача в съответствие с лиценза за извършване на обществен превоз на пътници;“

бб) създава се буква „к“:

„к) срок на валидност на билета – при двупосочни билети с неуточнена дата на връщане.“

3. В ал. 3 думите „листови и ролни” се заличават, а след думата „реквизит” се поставя запетая и се добавя „с изключение на билетите на химизирана хартия, които се издават най-малко в два екземпляра”.

§ 16. В чл. 78, ал. 1 т. 2 се изменя така:

„2. Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 година относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ, L 60 от 2014 г.), наричан по-нататък „Регламент (ЕС) № 165/2014“,
или AETR.“

§ 17. В чл. 89 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „Регламент 3821/85“ се заменят с „Регламент (ЕС) № 165/2014“.

2. В ал. 4 думите „Регламент 3821/85“ се заменят с „Регламент (ЕС) № 165/2014“.

§ 18. В чл. 89а се правят следните изменения:

1. В ал. 2, т. 3 думите „Регламент (ЕИО) 3821/85“ се заменят с „Регламент (ЕС) № 165/2014“.

2. В ал. 4:

а) в т. 6 думите „Регламент (ЕИО) 3821/85“ се заменят с „Регламент (ЕС) № 165/2014“;

б) в т. 7 думите „Регламент (ЕИО) 3821/85“ се заменят с „Регламент (ЕС) № 165/2014“.

§ 19. В чл. 89б, т. 1 думите „Регламент (ЕИО) 3821/85“ се заменят с „Регламент (ЕС) № 165/2014“.

§ 20. В чл. 91, ал. 3 се създава т. 12:

„12. да изискват сведения от присъстващите при извършването на проверките трети лица.“

§ 21. В чл. 91а се правят следните изменения:

1. В ал. 5, в основния текст думите „Регламент 3821/85“ се заменят с „Регламент (ЕС) № 165/2014“.

2. В ал. 9, т. 1 думите „Регламент 3821/85“ се заменят с „Регламент (ЕС) № 165/2014“.

3. В ал. 10 думите „чл. 18 от Регламент 3821/85“ се заменят с „чл. 42 от Регламент (ЕС) № 165/2014“.

§ 22. В чл. 91б се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1.

2. Създава се ал. 2:

„(2) Водачите на превозни средства, с които се извършват обществени превози и превози за собствена сметка на

пътници и товари, са длъжни да предоставят на служителите на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация" всички документи, определени с подзаконовите нормативни актове по прилагането на този закон."

§ 23. В чл. 93б, ал. 11, т. 3 след думата „часа" се добавя
„и 30 минути".

§ 24. В чл. 93в се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „Регламент (ЕИО) 3821/85" се заменят с „Регламент (ЕС) № 165/2014".

2. В ал. 2 думите „Регламент (ЕИО) 3821/85" се заменят с „Регламент (ЕС) № 165/2014".

3. В ал. 15:

а) в т. 1 думата „или" се заменя с „и/или";

б) в т. 2 думата „или" се заменя с „и/или";

в) в т. 3 думата „или" се заменя с „и/или".

4. В ал. 23 думите „Регламент (ЕИО) 3821/85" се заменят с „Регламент (ЕС) № 165/2014".

§ 25. В чл. 94, ал. 3 думата „извършва" се заменя с „допусне извършването на" и след думата „пробег" се добавя „под минимално и/или".

§ 26. В чл. 96 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 4 след думите „1500 лв." се добавя „превозвач".

2. В ал. 5:

а) точка 1 се изменя така:

„1. който:

а) не организира извършването на предпътни технически прегледи на пътните превозни средства;

б) допусне или разпореди извършването на обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници или на товари с превозно средство, което не е технически изправно;

в) допусне или разпореди извършването на обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници или на товари с превозно средство, на което не е извършен предпътен технически преглед.";

б) точка 2 се изменя така:

„2. който допусне или разпореди:

а) извършване на превоз на багаж по автобусна линия без издаване на багажна разписка;

б) превоз на багаж, който не принадлежи на пътник, пътуващ в автобуса.“

§ 27. Член 96г се изменя така:

„Чл. 96г. (1) Който назначи на работа или допусне водач, който не отговаря на някое от изискванията, определени с този закон и с подзаконовите нормативни актове по прилагането му, да управлява превозно средство за обществен превоз или превоз за собствена сметка на пътници или товари, се наказва с глоба или имуществена санкция в размер 3000 лв.

(2) За повторно нарушение по ал. 1 наказанието е глоба или имуществена санкция в размер 6000 лв.“

§ 28. В чл. 97, ал. 1 след думите „дейността му“ се добавя „или не представи за проверка свързани с превозната дейност документи“.

§ 29. В чл. 102 се правят следните изменения:

1. В ал. 2 думите „или автоспирка” при второто им срещане в текста се заличават.

2. В ал. 4 думите „включително в автогарите и автоспирките“ се заличават.

3. В ал. 5 думите „включително в автогарите и автоспирките“ се заличават.

§ 30. В чл. 104 се правят следните изменения:

1. В ал. 2 думите „Регламент (ЕИО) 3821/85“ се заменят с „Регламент (ЕО) № 561/2006“.

2. В ал. 5 думите „Регламент (ЕИО) 3821/85“ се заменят с „Регламент (ЕС) № 165/2014“.

§ 31. В чл. 104б, т. 18 думите „параграф 3“ се заменят с „параграфи 1, 3 и 4“.

§ 32. Създава се чл. 104е:

„Чл. 104е. Който при издаване на превозен документ не извърши предвидено в нормативен акт намаление от определената редовна цена по действащата тарифа на съответния превозвач, се наказва с глоба или имуществена санкция 1000 лв.“

§ 33. Създава се чл. 104ж:

„Чл. 104ж. На кмет на община възложител на превози по утвърдени транспортни схеми, който не спази разпоредбите на чл. 19, ал. 1, 2, 6 и 7, се налага глоба 3000 лв.“

§ 34. Създава се чл. 104з:

„Чл. 104з. (1) Превозвач, който не е върнал в Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ заверено копие на лиценз на Общността или удостоверение за обществен превоз на пътници или товари на територията на Република

България в случаите по чл. 11, ал. 2 или при наложена принудителна административна мярка по чл. 106а, ал. 1, т. 6, се наказва с имуществена санкция в размер 500 лв. за всяко невърнато копие или удостоверение.

(2) За повторно нарушение по ал. 1 наказанието е глоба или имуществена санкция в размер 1000 лева.

(3) Превозвач, на когото е наложена принудителна административна мярка по чл. 106а, ал. 1, т. 6, извършващ обществен превоз на пътници или товари, се наказва с имуществена санкция в размер 1500 лв. за първо нарушение и с имуществена санкция в размер 3000 лв. за повторно нарушение.

(4) Превозвач, който извършва обществен превоз на пътници или товари с моторно превозно средство, което не е с българска регистрация или не е вписано в регистъра на моторните превозни средства на лиценза на Общността, се наказва с имуществена санкция в размер 1500 лв. за първо нарушение и с имуществена санкция в размер 3000 лв. за повторно нарушение.

(5) Превозвач, който преотстъпи заверено копие на лиценз на Общността или допусне извършването на обществен превоз на пътници или товари с невалидно, отнето или преотстъпено заверено копие на лиценз на Общността, се наказва с имуществена санкция в размер 1500 лв. за първо нарушение и с имуществена санкция в размер 3000 лв. за повторно нарушение.“

§ 35. В чл. 106а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1, т. 6, буква „б“ след думата „компетентност” се добавя „или когато превозвачът няма ръководител на транспортната дейност извън случаите по буква „а”.

2. В ал. 2, т. 5 след думите „лиценза на Общността“ се добавя „или на удостоверенията към лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България“.

3. В ал. 6 думите „влязло в сила наказателно“ се заменят с „наказателното“.

§ 36. В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. Точка 13 се изменя така:

„13. „Автоспирка“ е всяко обозначено място, различно от автогара, на което според определения маршрут по автобусна линия е предвидено спиране за качване и/или слизане на пътници.“

2. Точка 23 се изменя така:

„23. „Специализирани автобусни превози“ са превозите на работници, служители и учащи по договор с определени от клиента маршрут и разписание.“

3. Създават се т. 49–54:

„49. „Междуселищна автобусна линия“ е линия от общинските, областните и републиканската транспортни схеми, маршрутът на която включва спирки в две или повече населени места.

50. „Градска автобусна линия“ е линия от общинските транспортни схеми, маршрутът на която включва спирки само в чертите на едно населено място, определени със строителните му граници в действащия устройствен план.

51. „Спирка“ е място, обозначено за спиране с цел слизане и/или качване на пътници, включващо автогари и автоспирки.

52. „Вътрешноградски транспорт“ е съвкупността от всички градски линии в чертите на едно населено място.

53. „Дата на първата регистрация“ е понятието, определено в Допълнителните разпоредби на наредбата по чл. 140, ал. 2 от Закона за движението по пътищата.

54. „Свързано лице“ е дружество или лице, което притежава повече от 5 на сто от дяловете и акциите, издадени с право на глас в дружеството.”

§ 37. В § 4 от Заключителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Разпоредбите на ал. 1 не се прилагат за превози по градски допълнителни линии, за превози по градски и междуселищни линии, които се поддържат главно поради историческия интерес към тях или туристическото им значение, за специализираните и за случайните автобусни превози, както и за таксиметровите превози, освен в случаите по чл. 26, ал. 3 и 4 от Закона за народната просвета.”

2. Създава се ал. 5:

„(5) За целите на разпределяне на средствата по ал. 1 се включват и вътрешноградски превози, извършени с трамваен и тролейбусен транспорт и метро.“

Преходна и заключителна разпоредба

§ 38. Параграфи 16-19, 21 и 24 относно чл. 93в, ал. 1, 2 и 23 и § 30 влизат в сила от 2 март 2016 г.

Законът е приет от 43-ото Народно събрание на …… 2016 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:

(Цецка Цачева)

М О Т И В И

към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози

Измененията и допълненията, предложени с проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за автомобилните превози, са в няколко насоки:

I. Предвиждане на мерки за прилагане на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 година относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ, L 60 от 2014 г.). Видно от заглавието му, цитираният регламент отменя действащия към настоящия момент и уреждащ същата материя Регламент (ЕИО) № 3821/85. Предвид неколкократните съществени изменения на Регламент (ЕИО) № 3821/85 до момента, от съображения за повече яснота целта на Регламент (ЕС) № 165/2014 е да се опростят и преструктурират правилата за тахографите, както и да се подобрят някои технически елементи и контролни процедури. Новите моменти спрямо досегашната уредба са няколко:

1. Въвежда се използването на интелигентни тахографи, свързани с глобалната навигационна спътникова система, което ще направи възможно автоматичното регистриране на местоположението на превозното средство от служителите на контролните органи. Връзката от разстояние между тахографите и контролните органи за целите на пътните проверки относно времето за управление, прекъсвания и почивки на водачите ще намали административната тежест от случайни проверки на транспортните предприятия. Въвеждането на описаната свързаност е част от интелигентните транспортни системи, които в глобален мащаб ще допринесат за справяне с проблемите, предизвикани от растящия обем на автомобилния транспорт, претоварването на движението по пътищата и нарастващото потребление на енергия. Въвеждането на интелигентни тахографи ще се извършва постепенно, като в чл. 11 от регламента е предвидено, че Европейската комисия следва да разработи подробни правила за еднаквото прилагане на разпоредбите относно интелигентните тахографи, 36 месеца след влизането в сила на които ще бъде задължително превозните средства, които се регистрират за първи път, да имат монтирани такива тахографи.

2. С Регламент (ЕС) № 165/2014 за първи път, с цел да се подпомогне диалогът по технически въпроси относно тахографите между експерти от държавите – членки на Европейския съюз, се създава Форум по тахографите.

3. Също така регламентът предвижда задължително обучение на служителите на контролните органи на държавите – членки на Европейския съюз, относно анализирането на данните, регистрирани от тахографите и контролирането им. Към настоящия момент се очаква Европейската комисия да конкретизира съдържанието на обучението, което следва да е еднакво за всички държави членки и което значително ще улесни прилагането на регламента, както и прилагането на Регламент (ЕО) № 561/2006, който урежда правилата за работното време и почивките на водачите.

Предвид разпоредбата на чл. 288 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно която регламентите имат пряко приложение и пораждат права и задължения за всички субекти на европейското право, без да е необходимо въвеждането им в национален нормативен акт, и във връзка с обстоятелството, че в нормативните актове от националното ни законодателство се въвеждат текстове от европейското право в случаите, когато трябва да се приемат мерки на национално ниво, необходими за изпълнение и прилагане на актове на Европейския съюз, към настоящия момент за прилагането и изпълнението на Регламент (ЕС) № 165/2014 и в съответствие с чл. 41 от него е необходимо въвеждането на санкции в Закона за автомобилните превози. Във връзка с това са предложените изменения с § 16-19, 21 и § 24, т. 1, 2 и 4 и § 30 от законопроекта.

II. Друга група изменения и допълнения, предвидени в проекта на закон, са свързани с условията за лицензиране и за извършване на дейността по превози на пътници или товари от автомобилните превозвачи, основанията за отказ за лицензиране и за прекратяване на лицензирането, както и относно условията за извършване на регистрация за таксиметров превоз на пътници и отказ за регистрация:

1. Предлага се да се въведе ограничение по отношение на лицензите, които може да получи едно и също лице. Предвидено е, че един и същи превозвач може да има само два лиценза за обществен превоз – един за превоз на пътници и един за превоз на товари. Въвеждането на това ограничение се налага по следните съображения:

Условията за лицензиране на лицата, извършващи превози срещу заплащане (обществени превози), са уредени с 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. Регламент (ЕО) № 1071/2009 се прилага за всички предприятия, установени в Общността, които

упражняват професията автомобилен превозвач. Към настоящия момент в законодателството ни са уредени два вида лиценз за една и съща дейност – лиценз на Общността и лиценз за извършване на превози на територията Република България, съответно за превоз на пътници или на товари. В съответствие с Регламент (ЕО) № 1071/2009 условията за издаване на двата вида лиценз са едни и същи, но правата, които се предоставят с двата вида лиценз, са различни. Разликата между двата лиценза е само по отношение на териториалния обхват на правата, които се предоставят с тях. Лицензът на Общността дава право на превозвача да извършва превози както на територията на Република България, така и международни превози, докато с лиценза за извършване на превози на територията на Република България, както е видно и от наименованието му, могат да се извършват превози само на територията на страната. Към настоящия момент един и същи превозвач може да има два лиценза, с които са му предоставени едни и същи права по отношение на превозите на територията на страната. На практика в тези случаи никога не може да се определи при извършването на конкретен превоз по кой от двата лиценза превозвачът черпи права, което изключително затруднява извършването на контрола за спазването на правилата, налагането на санкции при установени нарушения и най-вече прилагането на основанията за прекратяване на правата, произтичащи от лиценза, тъй като винаги остава спорен въпросът кой от двата лиценза следва да бъде отнет, ако превозвачът извършва превози на територията на страната и притежава два лиценза, предоставящи му едни и същи права. Още повече, че отнемането на който и да е от двата лиценза за нарушения на превозвача при извършване на дейността му на територията на страната би било абсолютно неефективна мярка, тъй като превозите на територията на страната той би могъл да извършва и с другия, притежаван от него лиценз, който не е отнет. Предвид изложеното, с § 2 относно чл. 6, ал. 5 от проекта на закон се предлага въвеждането на ограничение по отношение на броя на лицензите, притежавани от един и същи превозвач за една и съща дейност, с което ще се преустанови и предотврати възможността превозвачът да продължи да черпи права за извършване на превози на територията на страната, въпреки извършените от него нарушения. Във връзка с това е и допълнението, предвидено с § 6 относно чл. 9, ал. 1, т. 4, с което се създава основание за отказ за издаване на лиценз, ако превозвачът вече има издаден лиценз за същия вид превози.

2. Изменението с § 3 относно чл. 7, ал. 7 се предлага, тъй като не е достатъчно представянето само на декларация от превозвача за съответствие с изискването за установяване на територията на Република България. Изискването за установяване е подробно разписано в чл. 5 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, поради което се предлага в Закона за автомобилните превози да се направи само препратка към посочената разпоредба. В чл. 11, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 е предвидено, че предприятията на превозвачите трябва да отговарят на изискванията за издаване на лиценз при подаване на заявление

за това и компетентният орган следва да провери дали предприятието, подало заявлението, отговаря на тези изисквания. Затова съответствието с това изискване следва да се установява не чрез декларация, която в много случаи е формална и с която се декларират неверни данни, а с нарочна проверка на място от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация", чрез която министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията изпълнява функциите си на компетентен орган по Регламент (ЕО) № 1071/2009. Изискването за установяване е подробно разписано в чл. 5 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, поради което се предлага в чл. 7, ал. 7 от Закона за автомобилните превози да се направи само препратка към посочената разпоредба, а съответствието с това изискване ще се установява по начина, описан по-горе, и по реда, предвиден в наредбата по чл. 7, ал. 3 от закона.

3. Действащата в момента разпоредба на чл. 7а, ал. 2 от Закона за автомобилните превози е насочена единствено към превозвачите, извършващи обществен превоз на пътници и товари, но не и към лицата, които извършват превози за собствена сметка, съответно към техните водачи. Тази група водачи са равнопоставени участници в движението и могат да бъдат причислени към групата на т.н. „професионални водачи", чието основно професионално задължение е управлението на моторни превозни средства. Не е обосновано изключването им от обхвата на изискването за психологическа годност предвид, че на практика извършват една и съща дейност с водачите на превозни средства за обществен превоз на пътници и товари. Видът на превоза – дали е основна дейност на лицето, за чиято сметка се извършва, и негова професия или превозите само подпомагат основната му дейност и се извършват без заплащане, не би следвало да е определящ при формирането на изискванията по отношение на водачите на превозни средства, с които се извършват превозите. По отношение на безопасното управление на превозно средство и личностните качества на водача без значение е видът на превоза и дали той се извършва срещу заплащане или за собствена сметка – и в двата случая рисковите фактори за безопасността на превозваните пътници и на останалите участници в движението са едни и същи. Във връзка с това се предлага изискването за психологическа годност на водачите да бъде насочено и към водачите, извършващи превози за собствена сметка, освен към водачите на превозни средства за обществен превоз на пътници или товари.

4. С § 6 относно чл. 9, ал. 1, т. 2 от проекта на закон е предвидено да се допълни основанието за отказ за издаване на лиценз за обществен превоз на пътници или товари на търговец, който вече е имал лиценз и той е бил отнет на някое от посочените основания през последните две години. Предложението е отказ да бъде постановяван не само когато е бил отнет лицензът на същия търговец (превозвач), а и когато е бил отнет лицензът на свързано лице с търговеца, който

кандидатства за издаване на лиценз. Съгласно предвиденото с § 36 от проекта на закон определение свързано лице е дружество или лице, което притежава повече от 5 на сто от дяловете или акциите, издадени с право на глас в дружеството. В практиката нередки са случаите, в които превозвач, чийто лиценз е отнет за нарушения, кандидатства за нов веднага след отнемането чрез новоучредено дружество, в което собствениците на капитала и съдружниците са същите като в дружеството с отнетия лиценз, с което се заобикаля законът. Посочената мярка има за цел отнемането на лицензите да се прилага ефективно, като се ограничи възможността свързани със същия превозвач лица да получат правото да извършват дейността, правата за извършването на която са били прекратени за нарушения, за което е отговарял превозвачът. Аналогично основание за отказ е предвидено и с § 8 относно чл. 12, ал. 6 във връзка с регистрацията за извършване на таксиметров превоз на пътници. При определянето на свързаните с превозвача лица, към които да бъде насочено гореописаното ограничение, е търсен балансиран подход, при който, от една страна, да не бъде ограничаван необосновано кръгът на свързаните с търговеца лица, които са добросъвестни и които не следва да търпят негативни последици от неправомерното поведение на превозвача, чийто лиценз е отнет, от друга страна, целта е мярката да бъде ефективна и да се ограничи доколкото е възможно заобикалянето на закона чрез създаването на нови дружества, собствениците на капитала в които са същите като в дружеството, чийто лиценз е отнет. Именно последното е най-често срещаната практика с цел заобикаляне на закона.

5. Със законопроекта се предлага отмяната на основанието за отнемане на лиценз за обществен превоз на пътници или товари, предвидено в чл. 11, ал. 1, т. 1, буква „е". Посоченото основание дава право на лицензиращия орган да отнеме лиценза на превозвач, който не е представил в срок документите, удостоверяващи, че отговаря на изискванията за финансова стабилност, указани в наредбата по чл. 7, ал. 3 от Закона за автомобилните превози. Превозвачите следва да представят документи за доказване на финансовата си стабилност ежегодно. Тези срокове са инструктивни, а не преклузивни. Определянето им в нормативен акт има за цел да укаже на лицензираните превозвачи, че следва да представят документите, удостоверяващи, че отговарят на изискването за финансова стабилност с оглед необходимостта през цялото време, докато извършват транспортната си дейност, да отговарят на условията, предвидени в нормативните актове, за издаване на лиценза, а от своя страна лицензиращият орган да може да провери съответствието с условия. Правата, произтичащи от лиценза, следва да бъдат прекратени, ако превозвачът е престанал да отговаря на някое от изискванията, каквото е и основанието по чл. 11, ал. 1, буква „б" от закона, а не когато не е спазил

срока, в който превозвачът следва да удостовери съответствието си с някое от изискванията.

6. Друга промяна, предложена с § 7 относно чл. 11, е изменението в ал. 2. Посочената разпоредба представлява основание за отнемане на заверените копия на лиценза на Общността и удостоверенията за обществен превоз на моторните превозни средства, когато броят им е по-голям от автомобилите с българска регистрация, които са на разположение на превозвача, или когато броят на издадените копия на лиценза или удостоверения е по-голям от броя на автомобилите, за които превозвачът може да докаже финансова стабилност. Броят на заверените копия на лиценза на Общността, съответно на удостоверенията за обществен превоз, трябва да съответства на финансовата стабилност на превозвача. Той има право да получи и да ползва заверени копия или удостоверения за толкова броя автомобили, за колкото може да докаже, че е финансово стабилен, тоест за колкото може да гарантира, че транспортното му предприятие ще функционира нормално, извършвайки дейността си с тях. Това се установява по начина, определен в наредбата по чл. 7, ал. 3 от Закона за автомобилните превози. Тъй като към настоящия момент заверените копия на лиценза на Общността и удостоверенията за обществен превоз се издават със срока на самия лиценз, който е 10 години, и ако през този срок се установи, че превозвачът притежава по-голям брой заверени копия или удостоверения от този, за който доказва финансовата си стабилност, е необходимо отнемането на съответния брой заверени копия или удостоверения за обществен превоз. Също така броят на заверените копия и на удостоверенията за обществен превоз трябва да съответства и на броя на автомобилите с българска регистрация, които са на разположение на превозвача. Така формулираното основание обаче за отнемане на съответния брой заверени копия или удостоверения означава, че във всички случаи несъответствието в броя на заверените копия или удостоверения за обществен превоз трябва да се дължи на промяна на показателя за финансова стабилност, което не е относимо към втората хипотеза на чл. 11, ал. 2. Необходимостта от причинно-следствена връзка между броя на издадените заверени копия и промяната на показателя за финансова стабилност прави неприложимо основанието за отнемане в случаите, в които броят на заверените копия или на удостоверенията за обществен превоз е по-голям от броя на автомобилите с българска регистрация, които са на разположение на превозвача. Във връзка с това се предлага изменението на чл. 11, ал. 2.

III. Третата група промени, предвидени със законопроекта, е свързана с възлагането на превозите по утвърдени маршрутни разписания по автобусни линии.

1. Променят се определенията за републиканската и областната транспортна схема по чл. 17, ал. 2 и 3, като промяната има за цел текстовете да станат по-ясни и точни, без да се променят понятията по същество. Предлага се също така да

се предвиди възможност министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да оправомощи длъжностно лице, което да утвърждава републиканската транспортна схема, така както това е предвидено за други негови правомощия, възложени със Закона за автомобилните превози.

2. С промяната в чл. 19, ал. 1 и 2 се уточнява, че предоставяните средства за компенсации могат да са от държавния и/или от общинските бюджети и с оглед на това, че такива средства се предвиждат за превози по трите вида транспортни схеми – общински, областни и републиканска, възлагането следва да бъде след проведена процедура по Закона за концесиите или по Закона за обществените поръчки и в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/96 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (L, 315/1 от 3 декември 2007 г.). Извън тези случаи възлагането може да се извършва чрез конкурс.

3. С новите ал. 6 и 7 в чл. 19 се създава задължение за кметовете на общини преди започване на процедура по възлагане на превози по утвърдени маршрутни разписания по автобусни линии от областните и републиканската транспортна схема да уведомят писмено органа, утвърдил съответното разписание, като процедура по възлагане може да стартира само за проверени и съгласувани от утвърдилия ги орган маршрутни разписания.

Предложената разпоредба отразява искането на транспортния бранш по отношение въвеждане на административна норма за възлагане единствено на маршрутни разписания след извършена проверка за съответствието им с влезлите в сила от 1 януари 2013 г. изисквания на чл. 16, ал. 4 от Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Наредба № 2).

Също така, кметовете на общините възложители се задължават да предоставят справки с информация по възлагането на превози по маршрутни разписания по автобусни линии от областните и републиканската транспортна схема на органа, който е утвърдил съответните разписания, както и да го информират при промяна в обстоятелствата по възлагане. Тези справки са необходими, за да бъде получена актуална информация относно възлагането на превозите и сроковете на сключените договори с превозвачите с цел извършване на проверка на маршрутните разписания за спазване на изискванията по чл. 16, ал. 4 от Наредба № 2 и предприемане на действия за оптимизиране на републиканската транспортна схема. Чрез

получената от справките информация ще се предостави възможност за осъществяване на контрол относно начина на възлагане с оглед разпределяне по общини на предвидените в държавния бюджет средства съгласно Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите (ДВ, бр. 51 от 2015 г.).

4. Отстранява се неточност в чл. 20, ал. 2, като думата „спирка" се променя на „автоспирка", тъй като понятието „спирка" обхваща и автоспирка, и автогара, във връзка с което е и изменението в чл. 22, ал. 1. Общинският съвет, на чиято територия има спирка по маршрута на автобусна линия, ще определя съответната автогара и автоспирка.

5. Измененията в чл. 39, ал. 1 и 3 имат за цел от закона да се премахнат понятията „листови, бланкови и ролни билети". В Наредбата за условията и реда за отпечатване и контрол върху ценни книжа не са дефинирани различни видове билети. Понятията „листови и ролни билети" не се употребяват в цитираната наредба. Понятието „бланкови билети" е употребено само в чл. 2, ал. 2 от наредбата, но и за него, както и за ролни и листови билети не съществува дефиниция. Предвид че изискванията към реквизитите на билетите са едни и същи и няма специфични изисквания за различни видове билети, следва уточненията „бланкови, листови и ролни" в ал. 1 и „листови и ролни" в ал. 3 в чл. 39 да се заличат. С измененията в чл. 39, ал. 2, т. 2, буква „а" и т. 3, буква „а" се предлага в превозните документи за превози по междуселищни и международни линии да се посочва наименованието на превозвача вместо наименованието на издателя на документа. При вътрешноградски превози, когато същите се извършват от различни превозвачи, би могло в превозните документи да се вписва издателят им. Още повече, че издателят може да бъде различен от превозвача, а с един и същи превозен документ може да се пътува по всички основни градски линии. Но в превозните документи за превози по междуселищни и международни линии би трябвало да се посочва наименованието на превозвача. Също така съгласно чл. 18, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (Регламент (ЕО) № 1073/2009) превозвачите, извършващи редовни международни превози, издават индивидуални или групови билети за превоз. Наименованието и адресът на превозвача следва да се отбелязват задължително с цел своевременно извършване на проверки и поемане на отговорност в съответствие с Регламент (ЕС) № 181/2011 на

Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 година относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 в случай на подаване на жалби от пътници при осъществяване или неосъществяване на превози.

С новата буква „к" в чл. 39, ал. 2, т. 3 се предлага двупосочните билети за превози по международни линии да съдържат срока, за който са валидни и в който може да се извърши пътуването с нефиксирана дата на връщане. Изискването в билета да е посочен срок на валидност е предвидено и в чл. 18, т. 1, буква „б" от Регламент (ЕО) 1073/2009.

IV. Четвъртата група изменения и допълнения, предложени със законопроекта, включва предложенията във връзка със санкциите, предвидени в административнонаказателните разпоредби, правомощията на органите за контрол по Закона за автомобилните превози и производството по установяване на нарушенията и издаване на наказателните постановления.

1. В чл. 91, ал. 3 се създава изрично правомощие служителите на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация" с контролни функции да изискват сведения от присъстващите при извършването на проверките трети лица. Това правомощие е необходимо за установяване на вида на превозите – дали са срещу заплащане или не, което от своя страна има огромно значение при установяване на нарушенията, извършвани от лица, които превозват пътници на цената на билета, а твърдят, че не получават цена за извършването на превоза. Събирането на сведения от превозваните лица е способ за събиране на доказателства в административнонаказателното производство, какъвто към настоящия момент е неприложим, поради липсата на посоченото правомощие на органите за контрол.

2. Редица текстове на административнонаказателните разпоредби и на принудителните административни мерки от Закона за автомобилните превози са изменени или допълнени с цел съставите на нарушенията, съответно основанията за прилагане на принудителните мерки, да бъдат разписани по-ясно, точно и изчерпателно. Такива са измененията и допълненията, предложени с § 23–29, 31 и 35.

3. Също така законопроектът предвижда въвеждането на санкции за нарушения на някои правила, за които към настоящия момент няма предвидени такива, поради което към настоящия момент липсва механизъм за ефективен контрол върху изпълнението им.

V. Извън гореописаните групи изменения със законопроекта е предвидено и следното:

1. В действащата към настоящия момент разпоредба на чл. 7а, ал. 3 е предвидено основание министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да определи условията

и реда за извършване на предпътните медицински прегледи на водачите, извършващи обществени превози или превози за собствена сметка на пътници или товари, съгласувано с министъра на здравеопазването. Предвид предмета на наредбата и материята, която тази наредба трябва да уреди, тя следва да бъде издадена от министъра на здравеопазването съгласувано с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в съответствие с възложените им компетентности. Във връзка с това се предлага изменението на посочената разпоредба.

2. В Допълнителните разпоредби на Закона за автомобилните превози ясно и точно се формулират определенията за „автоспирка", „специализирани автобусни превози", „междуселищна автобусна линия", „градска автобусна линия", „спирка", „вътрешноградски транспорт", „свързано лице" и „дата на първата регистрация", което е отразено и в съответните членове, в които фигурират тези определения.

3. Правата за безплатни пътувания и за пътувания по намалени цени във вътрешноградския транспорт на някои категории пътници, дадени им с нормативни актове, важат за превози както по автобусни линии, така и за превози с трамваен и тролейбусен транспорт и метро. Също така средства за субсидиране на нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и в транспорта в планински и други райони се предоставят за извършени превози от превозвачите по транспортни схеми, включващи основни линии от вътрешноградския автобусен, тролейбусен и трамваен транспорт и метро. Със създаването на ал. 5 в § 4 от Заключителните разпоредби се регламентира разпределянето на средствата за компенсации и субсидии за вътрешноградски превози, извършени и с трамваен и тролейбусен транспорт и метро.

4. Изменението в чл. 2, ал. 5, т. 4 се предлага, тъй като условията по чл. 7, както и проверката за съответствие с тези условия се прилагат за всички видове превози – както за международните, така и за превозите на територията на страната.

5. С § 9 от законопроекта е предложено изменение на ал. 4 от чл. 12а, съгласно което заличаването от регистъра на таксиметровите превозвачи става със заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация" само когато регистрацията се прекратява по инициатива и по решение на органа по регистрацията – изпълнителния директор на агенцията. Това са случаите на прекратяване при установени нарушения, при използване на неистински документи и останалите, определени в чл. 12, ал. 8, т. 1 от закона. Когато регистрацията се прекратява по молба на превозвача или поради прекратяване на търговското дружество на превозвача или прекратяване на дейността на едноличния търговец, е достатъчно прекратяването да се извърши с фактически действия от органа

по регистрацията или от оправомощено от него лице. В посочените случаи прекратяването на регистрацията следва по силата на закона при наличието на някое от основанията, предвидени в него. Не е необходимо да се приложи общата процедура по издаване на индивидуалния административен акт, предвидена в Административнопроцесуалния кодекс, включваща уведомяване на заинтересованата страна, предоставяне на срок за становище, издаване на административния акт, съдържащ съответните мотиви, и съобщаването му по надлежния ред, след което следва и да се изчака да изтече срокът за обжалване на заповедта и едва тогава тя да бъде приведена в изпълнение и превозвачът да бъде заличен от регистъра. Още повече, че когато регистрацията се прекратява поради прекратяване на търговското дружество например, не съществува субект, който да участва в административното производство по издаването на заповедта за заличаване от регистъра.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)